

Appalti, la riforma si è fermata
nella cabina di regia

ADRIANO BONAFEDE + pagina 26

Grandi opere

Appalti, il governo si divide e blocca i soldi dei privati

ADRIANO BONAFEDE, ROMA

Dall'Ance agli enti locali fino alle utility, tutti auspicano l'apertura a un modello di project financing. Ma Di Maio, Toninelli, Salvini e Conte litigano sulla cabina di regia

Aveva tutte le buone intenzioni, questo governo: rilanciare gli investimenti in infrastrutture con poche, chirurgiche modifiche della legge sugli appalti, che da almeno vent'anni non funziona a dovere ed è in un permanente cantiere di riforma che blocca tutto. Per fare un'opera ci vogliono mediamente 15 anni, ha calcolato - numeri alla mano - l'Ance, l'associazione dei costruttori, la categoria economica che ha più vissuto la crisi dal 2008 in poi con un megacrollo di fatturata e di personale. In fondo, basterebbe una serie di modifiche come quelle che chiedono a gran voce ormai non soltanto l'Ance ma anche l'Anci, l'associazione dei Comuni, le principali stazioni appaltanti. Senza considerare le richieste di Utilitalia, la federazione delle utilities, sul "pasticcio" dell'art.177 del Codice Appalti.

Insomma, l'intuizione era giusta. Con un governo che per fare la sua (dispendiosa) politica economica è costretto ad aumentare il debito e a mettersi contro i partner europei, l'idea di rilanciare il volano delle grandi opere per accrescere il Pil e abbassare così il rapporto debito/prodotto interno lordo aveva un suo perché. Co-

sì, in vari modi esponenti dell'esecutivo avevano mostrato subito interesse su questo fronte, con una grande effervescenza di proposte. Aveva cominciato lo stesso presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nel suo discorso d'insediamento, parlando di un'immediata riforma "chirurgica" della legge sugli appalti, incluso il ruolo dell'ANAC, lasciando perdere l'idea, coltivata da quasi tutti i governi precedenti, di rivedere per l'ennesima volta l'intero impianto delle norme.

Successivamente, il 18 luglio scorso, il ministero dell'Economia, sull'onda di questo afflato di rilancio degli investimenti, aveva organizzato un incontro con alcuni operatori annunciando una serie di iniziative. In particolare, la costituzione di una task force, l'identificazione di selezionate proposte di modifica e la consultazione pubblica un "contratto standard" per il cosiddetto "partenariato pubblico privato" sociale, in gergo PPP. Un elemento particolarmente importante perché mentre nei normali appalti l'ente pubblico (Comune, Regione o altro) deve avere in mano prima i soldi da spendere, nel PPP sono i privati a mettere sul piatto i quattrini ripagandosi poi con la futura gestione del bene (un'autostrada, un ponte, un ospedale, ecc.) o con un canone di disponibilità pa-

gato dalla PA. Per uno Stato con pochi fondi da spendere questa soluzione sarebbe da spingere con forza. E infatti a ottobre, dopo che a settembre il ministero delle Infrastrutture - in una sorta di "competizione interna" - ha anticipato una consultazione pubblica per l'identificazione di possibili modifiche alla Legge Appalti, il Mef ha messo in consultazione il contratto standard, destando diverse critiche per la sua impostazione rigida e priva di una strategia chiara.

L'escalation di interesse del governo, con Cdp e Bei come attori che potrebbero giocare un ruolo da protagonisti, è avvenuta in ottobre, dove un trionfante vice presidente del Consiglio Matteo Salvini si è presentato al Congresso dell'Ance, annunciando davanti al suo presidente Gabriele Buia che la riforma degli appalti si sarebbe fatta "entro l'anno corrente".

La fine dell'anno, tuttavia, è quasi arrivata e a meno di miracoli le promesse rimarranno sulla carta, secondo un cliché tipico di questo governo già visto altre volte: molti slogan, pochi fatti.

Ma cosa è successo? La verità è che a un certo punto la competizione tra i vari soggetti in gioco non ha consentito di trovare una cabina di regia condivisa. Il ministero dell'Economia, grazie alle

capacità della Ragioneria generale dello Stato, pensava di avere il bandolo della matassa. Ma il dicastero delle Infrastrutture aveva più o meno la stessa idea. Così, con una guerriglia non dichiarata ma attuata, sono passati i mesi, ben sei, senza che si abbia ancora un'idea di cosa si debba fare.

Adesso le ultime notizie dicono che la cabina di regia sarà creata presso la presidenza del Consiglio. Luogo ideale perché da sempre il presidente del Consiglio raccorda il lavoro di altri ministeri. Ma in questo caso la supremazia di Palazzo Chigi non è così chiara, poiché i veri padroni del governo sembrano essere i vicepresidenti del Consiglio, Di Maio e Salvini. In questo caso l'attività di coordinamento da parte degli uomini di Conte avrebbe l'appoggio di Di Maio, che vorrebbe mettere sotto tutela sia la "struttura tecnica di missione" del ministro Toninelli, dopo le ripetute gaffe e gli attacchi subiti, sia il ministro Tria e i suoi tecnici del Mef, considerati poco allineati all'esecutivo.

Dunque sulla carta il coordinamento ci sarà ma di fatto non si sa nulla sulla composizione di questa task force. Ma il problema è un altro. Ammesso che prima o poi funzioni davvero questa struttura di raccordo, occorre decidere quali mosse siano da mettere in campo subito, se esistono, per rilanciare gli investimenti infrastrutturali soprattutto richiamando i soldi dei privati nell'ottica del project financing. Finora questa tecnica ha funzionato soltanto per piccoli lavori a livello locale ma mai per medie e grandi opere. Eppure in giro per il mondo ci sono fior di investitori istituzionali capaci di puntare miliardi nel lungo termine, in cambio di una gestione per 20-30 anni dell'opera. L'Italia non è stata mai capace di rendere il terreno fertile per questi investitori che si tengono ben alla larga dal nostro Paese.

È chiaro poi che anche per la gestione dei tradizionali appalti comunali, regionali e delle utilities, cioè delle maggiori stazioni appaltanti, si dovrà trovare la strada della semplificazione (vedi box in pagina). Più facile a dirsi che a farsi se tutti i governi hanno cercato di farlo ma nessuno c'è riuscito.



Gabriele Buia,
presidente Ance
(costruttori)



Giuseppe Conte
presidente
del Consiglio



Matteo Salvini
vice presidente
del Consiglio

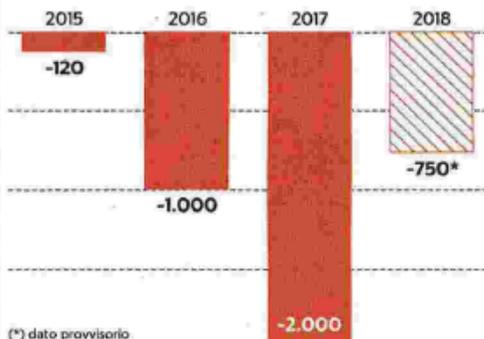


Danilo Toninelli
ministro
delle
Infrastrutture

1 Grandi opere in costruzione: un viadotto sull'autostrada del Brennero

I numeri

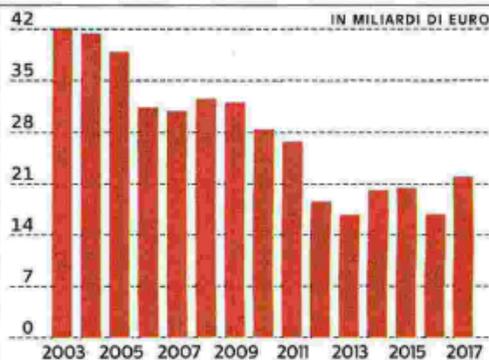
IL CALO DEGLI INVESTIMENTI FISSI



(*) dato provvisorio

Fonte: ELABORAZIONE ANCE SU DATI ISTAT E MADEP, SETTEMBRE 2018

I BANDI DI GARA PER I LAVORI PUBBLICI IN ITALIA



Fonte: ELABORAZIONI ANCE SU DATI INFOPLUS

