

Edilizia e Territorio

Nuovo Codice/5. Ma resta il general contractor, e sul mercato ancora appalti «vivi» per 36 miliardi di euro

Mappa dei lavori in corso o in fase di avvio in base a contratti affidati con gara (o senza gara) a contraenti generali - Nel Codice l'istituto resta

4 marzo 2016 - Alessandro Arona

L'addio alla legge obiettivo, con il nuovo Codice appalti, è totale. Scompare il programma delle infrastrutture strategiche (il Pis), cioè in sostanza la cartina di Berlusconi con le opere prioritarie di serie A, e scompaiono le relative procedure speciali di approvazione, con delibere Cipe e possibilità di scavalcare la posizione degli enti locali e della Commissione di impatto ambientale. Ora tutte le opere pubbliche nazionali di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti) confluiscono nel Piano nazionale dei trasporti e delle logistica e nel Documento pluriennale di programmazione (Dpp), e la procedura approvativa sarà sempre quella "ordinaria", in conferenza di servizi. Con le accelerazioni contenute nel Dlgs Madia (in approvazione definitiva), e cioè i tempi certi di chiusura (silenzio-assenso per chi non si esprime), chiusura sulla base dei "pareri prevalenti" e infine possibilità di scavalcare il dissenso anche di enti di tutela e Commissione Via con delibera del Consiglio dei ministri.

Addio senza rimpianti alla legge obiettivo, dunque, che ormai non accelerava più nulla e di fatto aveva creato una incomprensibile doppia programmazione nelle opere statali.

Quello che invece non scompare è il "braccio operativo" della legge obiettivo, e cioè il general contractor, l'affidamento ai costruttori "chiavi in mano" della progettazione e realizzazione dell'opera. Sia perché l'istituto resta in piedi anche nel nuovo Codice, sia soprattutto perché sul mercato restano in piedi, con lavori in corso o progetti approvati, opere per oltre 30 miliardi di euro affidate a general contractor.

Il governo ha ritenuto, a prescindere dall'addio alla legge obiettivo, di lasciare aperta la possibilità di affidare a soggetti con adeguate capacità tecniche, organizzative e finanziarie la «realizzazione con qualsiasi mezzo dell'opera», anche se con due profonde differenze rispetto all'istituto pensato da Berlusconi e il suo Ministro Pietro Lunardi nel 2002. A gara dovrà andare il progetto almeno definitivo, e non più anche il preliminare, come accadde con ritardi e pesanti contenziosi, ad esempio, per alcuni maxi-lotti della Salerno-Reggio e per il metrò C di Roma. E poi la direzione lavori (cioè il controllo dei cantieri) non sarà più affidata agli stessi privati (fu una vera assurdità) ma resterà in capo all'amministrazione appaltante.

In ogni caso sul mercato restano lavori per 36 miliardi di euro affidati a general contractor. Vediamo perché.

Primo: ci sono **dieci appalti, per 10,3 miliardi di euro**, affidati con gara a general contractor negli anni della legge obiettivo (l'ultimo bando è stato nel 2009) e ancora in corso. Uno di questi è il Ponte sullo Stretto, 3,9 miliardi di euro, per ora congelato ma che il premier Renzi ha più volte fatto capire di volere (prima o poi) rimettere in pista. Tolto questo, i restanti 6,42 miliardi sono cantieri in corso: ad esempio i due maxi-lotti del Quadrilatero stradale Marche-Umbria, il Passante ferroviario di Palermo e un tratto della ferrovia Palermo-Messina, il metrò C di Roma, il Passante Fs di Firenze, un lotto della Ss Palermo-Agrigento e uno della Ss 640 Agrigento-Caltanissetta, un lotto della terza corsia della A4 (Tagliamento-Gonars) e un lotto della Ss 106 Ionica.

Poi ci sono **cinque grandi opere, per 17,3 miliardi di euro**, affidate senza gara a general contractors prima della direttiva appalti del 1993: dal Mose (5,5 miliardi, finirà nel 2018), al Terzo Valico ferroviario ad alta velocità Genova-Milano (6,2 miliardi), sempre l'Av Treviglio-Brescia (due miliardi), e le due linee del metrò di Napoli (linea 1, 2,4 mld; e linea 6, 1,2 miliardi).

Infine ci sono **due maxi-tratte dell'alta velocità, per 9,3 miliardi di euro**, che saranno affidate a breve, entro l'anno, sempre ai vecchi general contractors del 1991 (nelle cordate Saipem, Astaldi, Salini Impregilo, Pizzarotti, Condotte, Maltauro), i cui contratti sono "giuridicamente vincolanti". La Brescia-Verona (3,9 miliardi di euro, di cui 2,2 finanziati e 1,7 da finanziare) e la Verona-Vicenza-Padova (5,4 miliardi, di cui 1,9 finanziati e 3,5 da finanziare).