

Edilizia e Territorio

A settembre decreto legge con i primi ritocchi al Codice. Toninelli: «Stabilizzare i bonus»

1 agosto 2018 - Alessandro Arona

«Priorità alle piccole opere, analisi costi-benefici entro i prossimi mesi sulle grandi opere» «Spingeremo il sisma-bonus»



Un decreto legge a settembre con i primi ritocchi al Codice appalti. La stabilizzazione delle detrazioni fiscali all'edilizia. L'analisi costi benefici sulle grandi opere di legge obiettivo. E poi: priorità alla mobilità collettiva ed ecologica al posto dell'auto privata e dei veicoli diesel e benzina. Piccole opere diffuse e manutenzione al posto delle grandi infrastrutture, ma sì al rilancio degli investimenti pubblici come chiave per aumentare il Pil.

Il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha illustrato ieri in Senato i programmi del suo ministero. Tra le novità anche il definitivo stop del governo alla fusione Anas-Fs («è un fallimento annunciato») e la conferma dell'obiettivo 51% italiano per l'Alitalia («ma non significa nazionalizzazione»).

Alcune delle novità erano state anticipate in mattinata al presidente dell'Ance (costruttori) Gabriele Buia. Sul Codice il governo punta a un'azione in due fasi: prima un decreto legge con modifiche circoscritte e di immediato impatto soprattutto con l'obiettivo semplificazione e

sblocca-cantieri. E poi, in tempi più lunghi, una riforma più complessiva.

Ance soddisfatta - oltreché sul Codice - anche sul fronte edilizia e urbanistica. «Punteremo sulla stabilizzazione delle detrazioni fiscali come l'ecobonus» - ha detto Toninelli «e faciliteremo il più possibile il ricorso al sisma-bonus». «Rilanceremo il settore delle costruzioni - ha annunciato - «promuovendo rigenerazione urbana, edilizia di qualità e digitalizzazione».

L'Ance preoccupata invece sul fronte grandi opere, sul fatto che l'analisi costi benefici finisca per fermare «opere già iniziate da anni e con progetti approvati». Toninelli in commissione ha spiegato che la priorità del suo ministero sarà «dotare il Paese di una rete di tante piccole opere diffuse» piuttosto che «le grandi opere mastodontiche e dispendiose». Su queste Toninelli ha confermato che è in corso un'analisi costi-benefici oggettiva, scientifica e «terza», coordinata dal Ministero, i cui risultati «saranno resi note nei prossimi mesi». Tra le opere oggetto di analisi ha citato «la Gronda autostradale di Genova, l'aeroporto di Firenze, la Pedemontana Lombarda, l'Alta Velocità Brescia-Padova, il Terzo Valico, il Nodo di Firenze, la Torino-Lione».

CODICE, IL NODO APPALTO INTEGRATO

«Circa l'obiettivo di riformare il Codice appalti», più volte annunciato dal governo, «faremo a settembre un decreto legge che cominci a toccare alcuni punti». Lo ha annunciato il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli in audizione al Senato. «Pubblicheremo delle linee guida di principio, su cui apriremo le consultazioni». Il Ministro ha spiegato meglio in mattinata al presidente dell'Ance, Gabriele Buia, che il governo punta a un'azione in due fasi: prima appunto un decreto legge con modifiche circoscritte e di immediato impatto soprattutto con l'obiettivo sblocca-cantieri, cioè di semplificare e accelerare alcune procedure dell'attuale Codice ritenute fonte di rallentamento e complicazione. E poi, in tempi più lunghi, lavorare a una riforma più complessiva, che dovrebbe necessariamente passare per un disegno di legge o una legge delega che superi quella del 2015, da attuare con Dlgs. Il tavolo per la riforma del Codice appalti è coordinato dalla presidenza del Consiglio, ma con un ruolo chiave dell'ufficio legislativo del Mit.

Su cosa significhi «semplificare» il Codice appalti in audizione Toninelli ha detto che «il Ministero sta lavorando, di concerto con l'Anac, per avere regole più chiare e semplici sul tema dell'affidamento degli appalti», che «snellire le procedure non è in contraddizione con la difesa della legalità», che «è necessario alzare il livello qualitativo della progettazione, abbattendo al tempo stesso gli sprechi e i casi di incompiute. Ma, soprattutto, gli appalti pubblici necessitano di grande trasparenza per scongiurare i gravi fenomeni corruttivi e gli scandali cui assistiamo da troppo tempo».

Lunedì era stato il presidente dell'Anac Raffaele Cantone, sempre in audizione al Senato, a mettere in guardia in modo diretto sul fatto che ai tavoli in corso presso il Mit, o nelle proposte che circolano, dietro l'obiettivo di «semplificare» ci

può essere quello di ribaltare gli obiettivi chiave del Codice 2016, che secondo Cantone restano validi, furono condivisi da un'ampia maggioranza nella legge delega 2015, e devono essere semmai attuati fino in fondo: ridurre i maxi-ribassi, le varianti e i contenziosi in corso d'opera, i subappalti; migliorare la qualità della progettazione e ridurre e qualificare le stazioni appaltanti. Il tutto anche come strumento anti-corruzione. Cantone ha in particolare messo in guardia da marce indietro, che snaturerebbero questi obiettivi, sul tema dell'appalto su progetto esecutivo e sulla qualificazione delle stazioni appaltanti, approvando un Dpcm che è in sostanza pronto ma ha trovato pesanti resistenze soprattutto negli enti locali.

PRIORITA' ALLE PICCOLE OPERE, ANALISI COSTI-BENEFICI SULLE GRANDI

Stop alla prioritá per le «grandi opere mastodontiche e dispendiose», e spinta invece a «una rete di tante piccole opere diffuse, che servono realmente ai cittadini». Così il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli in audizione alla Commissione Lavori pubblici del Senato. «Le opere figlie della legge obiettivo sono sottoposte a un'attenta analisi costi-benefici». «Le grandi opere che necessitano di questo tipo di intervento - ha spiegato il Ministro - sono note: tra le altre la Gronda autostradale di Genova, l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana Lombarda, oltre al complesso della cosiddetta linea dell'Alta Velocità che comprende tra le altre le opere relative al Terzo Valico, il Nodo di Firenze, il collegamento tra Brescia e Padova e la tratta Torino-Lione».

Nella lista di Toninelli spiccano due cose: ci sono opere a fasi di avanzamento progettuale e giuridico molto diversi, alcune ancora in progettazione e da approvare, come l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze, altre già contrattualizzate con le imprese e in fase avanzata di realizzazione, come il Terzo Valico di Genova e il Nodo di Firenze. L'altra cosa che colpisce sono le «illustri assenze»: non ci sono il tunnel del ferroviario del Brennero e l'alta capacità Napoli-Bari, opere che Toninelli ha già definito strategiche e di fatto confermato (senza far riferimento ad analisi costi-benefici). Non è stata citata la ferrovia Catania-Palermo e soprattutto il Ponte sullo stretto (o altre forme di collegamento stabile). Nessun riferimento anche al maxi-piano di ampliamento dell'aeroporto di Roma Fiumicino, certo molto più impattante rispetto alla nuova pista di Firenze. Nè alla Roma-Latina, l'autostrada Tirrenica, la Romea, la Pedemontana veneta.