

## **Infrastrutture ferme al palo vertice tra governo e aziende. Un piano per avere norme più semplici e tagliare i costi**

ROMA - Norme semplici. Procedure più trasparenti e razionali. Vincoli alle esose opere compensative. Misure per abbattere i costi delle opere pubbliche che in Italia costano il 30% in più rispetto all'Europa. Il tutto in un corposo documento di 136 pagine, una summa di ciò che va fatto per snellire tempi, cancellare duplicazioni, recuperare efficienza e competitività. Un rapporto, quello elaborato dal tavolo tecnico promosso dal ministero delle Infrastrutture e coordinato con le Fondazioni Astrid, Italiadecide e Respubblica, che sarà lunedì al centro di un incontro tra i ministri Altero Matteoli e Giulio Tremonti e i principali esponenti del mondo delle infrastrutture: da Fabrizio Palenzona, presidente di Aiscat, a Mauro Moretti, numero uno di Fs, a Giovanni Castellucci, che guida Atlantia. Convocati per individuare una sorta di road map in grado, si spera, di dare slancio alle opere pubbliche «insabbiate».

Tutto deve partire - è la premessa del documento - da una concezione chiara: autostrade e linee ferroviarie devono essere coerenti con l'andamento della domanda e, soprattutto, vanno realizzate dopo aver valutato a fondo costi e benefici. Imitando le migliori pratiche europee che prevedono una progettazione agile, analisi accurate, appalti rapidi. Sembrano affermazioni ovvie, ma fino ad oggi non si è andati in questa direzione. Ecco le proposte sul tappeto.

Ferrovie. Occorre abbandonare - perchè troppo onerosa - la logica che unisce l'alta velocità e l'alta capacità. Il modello da seguire potrebbe essere quello tedesco. Si dovrebbe puntare cioè sulla «modernizzazione delle tratte esistenti e su pochi ma importanti tratti di Alta velocità». In questo modo i costi - spiega il documento - possono ridursi sensibilmente. A tutto ciò, e questo vale anche per le autostrade, deve aggiungersi un nuovo modo di fare progettazione: «più frugale», concreta e meno aleatoria. Con la stazione appaltante che dovrà mettere a gara un progetto preliminare con caratteristiche molto vicine a quello definito. E questo dopo aver ottenuto il placet della conferenza dei servizi e l'ok sull'impatto ambientale.

I costi. Un punto centrale riguarda i vincoli che, spiega il rapporto, vanno imposti sia per le opere compensative (che non devono superare il 2% del valore complessivo) sia per le mitigazioni ambientali (5%), responsabilizzando così gli enti locali. Fondamentale poi limitare l'approvazione di possibili varianti, definendo un «ristretto gruppo di ipotesi». O comunque fissare un tetto ben preciso ai costi finali dell'opera. Tema questo molto caro al ministro Tremonti.

Per alleviare il peso sul bilancio pubblico è evidente poi che è necessario ricorrere sempre di più a «partnership con i privati». Dando però garanzie sui tempi e sulle concessioni. Cosa che non sta avvenendo sia per quanto concerne l'aeroporto di Fiumicino, il cui riequilibrio tariffario è fermo al palo, sia per quanto concerne il super porto di Trieste, congelato, nonostante gli ingenti investimenti dei privati, in attesa del via libera del governo centrale e delle autorità locali.

Le regole. Proprio come chiede il governatore Mario Draghi bisogna eliminare sovrapposizioni e duplicazioni di competenze. Per questo serve, tra l'altro, la riforma mirata dell'articolo 117 della Costituzione. Per dare al legislatore statale, e poi al Cipe, la possibilità di decidere e individuare le infrastrutture strategiche di interesse nazionale. Anche qui è necessario un maggiore coordinamento con il territorio e norme chiare sull'affidamento dei lavori e sulle verifiche degli avanzamenti. Il documento propone un centro di analisi strategica presso il ministero e il controllo preventivo delle delibere Cipe da parte della Corte dei Conti.

Le gare. Servono criteri più stringenti per la partecipazione. E l'incentivazione dell'affidamento al contraente generale. Cruciale limitare in maniera drastica le offerte anomale.

Ora bisognerà vedere se le proposte si tramuteranno in realtà o tutto rimarrà solo un esercizio accademico.

«Opere strategiche da fare subito e per legge»

Ciaccia (Biis): nel decreto sviluppo vanno inserite le priorità, serve un responsabile unico

ROMA - «Se avessi la bacchetta magica per accelerare le infrastrutture renderei subito obbligatorio, per legge, un piano prioritario di opere strategiche; individuerei un responsabile unico per ciascuna opera; favorirei al massimo l'ingresso dei privati, dando garanzie e certezze sui ritorni degli investimenti». Mario Ciaccia, amministratore delegato di Biis, la banca per le infrastrutture e lo sviluppo di Intesa Sanpaolo, è sulla stessa linea di Mario Draghi. Invoca, come il governatore, semplificazioni e un taglio drastico dei tempi. Propone il massimo impegno da parte della banca che, insieme ad Unicredit, può essere il propulsore della svolta soprattutto in una fase in cui i soldi pubblici scarseggiano.

Del resto solo nel 2010 Biis ha partecipato a progetti per quasi 14 miliardi, una sorta di cassaforte per rilanciare le grandi opere.

Partiamo dal monito del governatore Draghi: tre cose da fare subito?

«Nel decreto sviluppo farei inserire una norma per indicare le poche opere di grande interesse nazionale da fare subito. Allegando un cronoprogramma da rispettare in maniera assoluta. E illustrando quale deve essere il contributo pubblico per ciascuna opera e quale quello privato. Senza confusioni».

Tempi e costi definiti quindi?

«Certo. Per esempio anticipando alla fase del progetto preliminare la conferenza dei servizi, in modo da evitare ritardi. E poi servirebbe un fondo per il rilascio delle garanzie alle imprese che realizzano infrastrutture. Da non dimenticare il taglio di duplicazioni e sovrapposizioni: serve un unico decisore, responsabile e con pieni poteri, così come centrale deve essere il ruolo dei commissari straordinari».

E i privati, le banche, cosa sono pronti a fare?

«Per il sistema autostradale del Nord siamo in campo. E contiamo di concludere in poche settimane, spero entro il prossimo mese, il closing finanziario di BreBeMi principalmente insieme a Unicredit, Cassa Depositi e Prestiti, Ubi e Mps: 2 miliardi per migliorare la viabilità e creare un tessuto in grado di dare competitività al sistema».

E poi?

«Anche per la Serenissima siamo pronti a investire 3 miliardi. Senza oneri per lo Stato ma con certezze sul fronte delle concessioni. Biis vuole avere un ruolo di facilitatore del processo di investimento, fertilizzando il territorio, promuovendo la crescita».

Insieme ad Unicredit anche per fare i nuovi porti?

«Sono convinto che insieme possiamo realizzare i nuovi hub di Trieste-Monfalcone, quello off-shore di Venezia e il porto a Capodistria. Serve una alleanza globale per battere la burocrazia e modernizzare il Paese, come chiede del resto Draghi e tutto il mondo produttivo».