

# Grandi opere Delrio chiude la macchina degli appalti

Roberto Mania

A Piazzale Porta Pia dicono che Graziano Delrio, da circa tre mesi ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, abbia un atteggiamento guardingo. Insomma si fida poco di quella macchina ministeriale (8 mila addetti)

dove per decenni Ercole Incalza si è mosso come un topo nel formaggio. Ercole Incalza, e con lui Maurizio Lupi, sono stati fatti fuori dalle indagini della Procura di Firenze, anche se l'ex ministro non è mai stato indagato.

Segue a pagina 4 con un articolo di Massimo Minella

## A CHE PUNTO SONO LE OPERE

Per stato di maturità fisica, in milioni di euro



(\* ) Si tratta delle parti di opere in realizzazione che sono già state aperte al pubblico

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

La situazione delle opere pubbliche

# Delrio chiude la 'macchina degli appalti' per sbloccare 70 miliardi di grandi opere

SMONTARE PEZZO A PEZZO IL MECCANISMO INFERNALE DELLA LEGGE OBIETTIVO È IL COMPITO CHE SI È DATO IL MINISTRO CON UNA SQUADRA DI POCHI ELEMENTI DI FIDUCIA. IL PREZZO DELLA PARALISI È ENORME. SOLO NELLA LOGISTICA COSTA ALLE IMPRESE 50 MILLARDI

Roberto Mania

segue dalla prima

La missione di Delrio è provare a smontare, pezzo dopo pezzo, quel sistema di potere che per anni ha controllato gli appalti delle grandi opere pubbliche. Un sistema protetto da quella Legge Obiettivo (pensata e approvata in epoca berlusconiana ma mai realmente intaccata durante le parentesi dei governi di centrosinistra) che ha drenato risorse pubbliche, arricchito imprenditori privati conniventi con una politica disposta a farsi corrompere, lasciando l'Italia in una costante situazione di affanno infrastrutturale con l'inettitudine della pubblica amministrazione e lo strapotere improduttivo dei giudizi amministrativi. Tutto nella logica del primato dell'emergenza che cancella i controlli ed esalta le varianti in corso d'opera. Si calcola — solo per fare un esempio — che il costo di una logistica inadeguata, come quella che sopporta gran parte del nostro sistema manifatturiero, sia pari ogni anno a circa 50-60 miliardi di euro. Sono cifre pari a due, tre manovre economiche in una stagione in cui anche solo

una sentenza della Corte costituzionale sul ripristino parziale delle indicizzazioni sugli assegni pensionistici ha rischiato di far saltare l'equilibrio dei conti pubblici. E siamo — non per caso — il paese delle opera incomplete, dei progetti faraonici mai portati a termine. Si calcola — sempre per fare un esempio — che se si sbloccassero tutti i cantieri attualmente fermi per vari cavilli burocratici e non, recupereremmo circa un punto di Pil, pari a oltre 17 miliardi di euro immessi nell'economia reale nazionale.

Voltare pagina non sarà affatto semplice per Delrio. Il "ministero parallelo" si è messo in "sonno" ma non è escluso che possa risvegliarsi. Bisogna togliergli l'acqua da cui può abbeverarsi, prima che possa quindi prendere le contromisure. Perché per un ministro è, allo stato dell'attuale legislazione, praticamente impossibile far riotare i dirigenti da un incarico a un altro per rompere le incrostazioni che inevitabilmente si sono formate negli anni. Non si deve essere esperti di organizzazione del lavoro per comprendere che svolgere per anni lo stesso compito genera inefficienze e anche abitudini negative. E a Porta Pia c'è chi per oltre quindici anni ha gestito continuamente le concessioni autostradali, per esempio. La legge Madia sulla pubblica amministrazione dovrebbe permettere

il turnaround anche negli alti uffici ministeriali, ma è ancora all'esame del Parlamento.

Delrio ha mutato il compito della Struttura tecnica di missione, quella da cui Incalza dirigeva le operazioni delle grandi opere: non più la gestione dei progetti, ma funzione di supporto alle scelte strategiche del ministro con la relativa valutazione dell'impatto. Sta partendo proprio ora il bando per la selezione dei membri che ne faranno parte. Il ministro cerca esperti al di sopra di ogni sospetto, privi di potenziali conflitti di interesse. La nuova Struttura tecnica sarà un organismo decisivo per la strategia di Delrio, per il passaggio dalla cultura dell'emergenza a quella della programmazione degli interventi.

Al ministero Delrio governa con una catena di comando cortissima. Sono sei-sette le persone che si è portato da Palazzo Chigi. L'"uomo perno" è il capo di gabinetto Mauro Bonaretti, già city manager di Delrio sindaco di Reggio Emilia, poi segretario generale di Palazzo Chigi. E fedelissima è anche il capo dell'ufficio legislativo, Elisa Grande. Due i consulenti esterni importanti: Ennio Caschetta, professore di Pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università di Napoli, docente al Mit di Cambridge (Usa), già assessore ai Trasporti della Regione Campania per circa un decennio nelle giunte di Antonio Bassolino, che ha redatto la strategica (erroneamente sottovalutata) riforma dei porti; e Ivano Russo, classe 1978, esperto di fondi europei, e già collaboratore di Giorgio Napolitano e poi di Delrio a Palazzo Chigi.

Il nuovo codice degli appalti, approvato in prima lettura alla Camera e ora passato al Senato, supererà di fatto la logica emergenziale della Legge Obiettivo di Pietro Lunardi. L'Anac (l'Autorità centrale anticorruzione) di Raffaele Cantone ha già assunto il ruolo di vigilanza e controllo sulla regolarità degli appalti e ha assorbito le funzioni in precedenza svolte dall'Authority sui contratti pubblici e arbitro del mercato. La riforma degli appalti (più trasparenza, semplificazione normativa coerente con quella europea, divieto dell'affidamento in house per i concessionari, rating reputazionale per le aziende e fine delle varianti in corso d'opera) va di pari passo con il Piano pluriennale di interventi infrastrutturali che il ministero presenterà entro il prossimo mese di settembre. Ed è qui (per ora sulla carta) la svolta dal punto di vista strategico con la programmazione triennale delle priorità e non più delle liste dei lavori che è facile elencare ma difficili realizzare. In questo mutamento di approccio sarà importante il ruolo delle Regioni. Delrio punta a una sorta di patto pubblico, trasparente, non permanentemente negoziabile, tra il Mit e le varie Regioni: si decideranno le opere prioritarie, le risorse necessarie, quelle disponibili, e i tempi di realizzazione veri. Senza la ricerca del consenso con

promesse a pioggia che raramente superano la prova con la realtà. Il caso della interminabile Salerno-Reggio Calabria è clamoroso ma non isolato, purtroppo.

Quello dell'Anas può diventare un modello. Si è chiusa la lunga stagione di Piero Ciucci. Da Terna Rete Italia è arrivato il quarantenne Gianni Armani, voluto da Delrio ancor prima che dal premier Matteo Renzi. L'Anas deve recuperare credibilità ma anche cambiare modo di operare: più manutenzione straordinaria, meno nuove opere. Il che si traduce in meno costi finanziari e interventi più sostenibili sul piano ambientale. Così è stato costruito il nuovo contratto di programma (1,2 miliardi di finanziamenti pubblici previsti dalla legge di Stabilità) tra il ministero e l'Anas, che dovrebbe ottenere il via libera dalla prossima riunione del Cipe prevista per metà mese. D'altra parte oltre il 40 per cento degli 11 mila ponti e viadotti e delle 1.200 gallerie che insistono sui 25 mila chilometri di strade gestite dall'Anas, è stato realizzato prima del 1970. Basta davvero questo dato per comprendere come la priorità sia la manutenzione di opere ormai vetuste e non la realizzazione di nuovi collegamenti autostradali in un Paese che comunque continua ad avere una rete autostradale più lunga di quella sia della Francia, sia della Gran Bretagna.

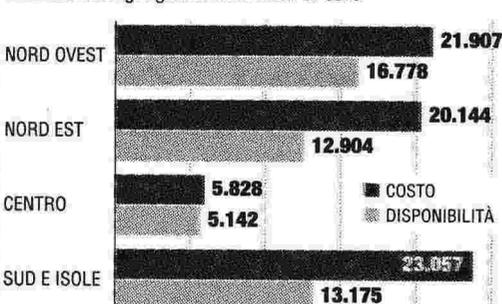
Resta però il problema del gestione della rete visto che quella italiana rappresenta circa il 9 per cento dell'intera rete europea mentre su di essa circola ben il 15 per cento delle autovetture dell'Unione. Tant'è che uno degli obiettivi del Piano pluriennale è quello di uscire dalla nostra storica dipendenza dalla gomma. Più ferro, nei centri abitati (metropolitane e tranvie) e anche nei collegamenti extraurbani. È questo uno dei punti strategici del "piano Delrio". Un pezzo del nostro gap competitivo risiede esattamente qui, nella debolezza del sistema ferroviario (fatta salva la rete dell'alta velocità), in particolare nel Mezzogiorno e soprattutto per il trasporto merci, nell'insufficiente connessione tra le ferrovie e i porti. Il caso Melfi-Civitavecchia è invece emblematico di quel che bisognerebbe fare: due treni cargo al giorno partono dallo stabilimento lucano carichi di Jeep Renegade e di 500 X con destinazione il porto laziale che ha accettato la sfida del Lingotto, investendo risorse. Da qui le auto vengono trasferite sulle navi per il Nord America. È la logisti-

ca piegata alle esigenze della produzione. Ma è anche di più: è una parte importante, soprattutto in tempi di carenze finanziarie, della politica industriale che oggi non può più comporsi di grandi piani di sviluppo, deve adattarsi, essere pronta a modellarsi velocemente ai cambiamenti. Una politica industriale low cost dai margini potenziali, però, molto alti.

C'è infine il dossier privatizzazione delle Ferrovie sul tavolo di Delrio. Entro il 2016 arriverà sul mercato il 40 per cento dell'intero gruppo. Riguarda Pier Carlo Padoan e il debito pubblico, quanto Delrio. Ma sono per tutti benefiche, per quanto razzionate, dosi di mercato.

## LA GEOGRAFIA DEGLI INVESTIMENTI

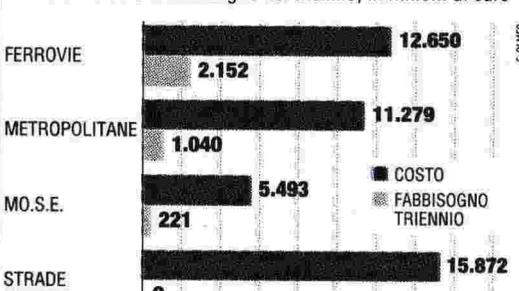
Distribuzione geografica in milioni di euro



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

## LE OPERE IN REALIZZAZIONE

Per settore costo e fabbisogno nel triennio, in milioni di euro



Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

## (IL DOSSIER)

### L'Ance: "Disincagliare 5.300 cantieri vale 32 miliardi e crea 165 mila posti di lavoro"

Ci sono 5.300 cantieri, bloccati da ostacoli normativi e burocratici, che potrebbero creare in poco tempo 165 mila posti di lavoro con un giro d'affari di circa 32 miliardi di euro. Le stime sono dell'Ance, l'associazione dei costruttori, che ha condotto un'indagine capillare sulle opere che potrebbero facilmente ripartire. Le opere sono così distribuite lungo il territorio nazionale: 2.199 al Sud, 1.128 nel Nord-Est, 948 nel Nord-Ovest e 998 nelle regioni del centro. Per il 20% si tratta di interventi per la sicurezza nelle scuole, per il 16% di misure per migliorare la qualità della vita nelle città, per il 13% sono interventi per contrastare il rischio idrogeologico e per il 13% per la manutenzione delle strade. Circa il 75% delle opere può essere cantierabile in tempi molto rapidi. In un dossier l'Ance spiega che circa l'82% del territorio nazionale è a rischio per frane o alluvioni e che questo rischio riguarda quasi sei milioni di italiani. D'altra parte in un decennio si sono registrate oltre 2000 frane che hanno causato 293 vittime. Per quanto riguarda le scuole basta ricordare che oltre la metà è stata costruita senza il rispetto delle norme antisismiche. (r.ma.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

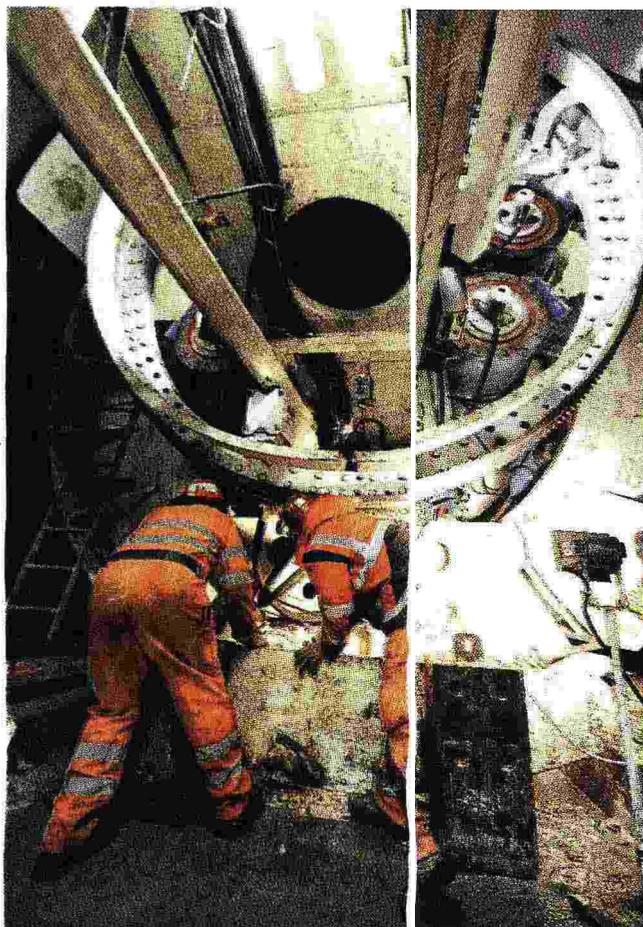
**[LA SQUADRA]**



Lo staff di Delrio al ministero delle Infrastrutture: il capo di Gabinetto **Mauro Bonaretti** (1), il capo dell'Ufficio Legislativo **Elisa Grande** (2), il professor **Ennio Cascetta** (3) come consulente esterno



Qui accanto il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti **Graziano Delrio**



Qui sopra **Raffaele Cantone** presidente dell'Autorità Anti Corruzione

**DOVE VANNO I SOLDI**

Ripartizione per settore, in milioni di euro

Settore	Costo	%	Disponibilità	%	di cui: private	Fabbisogno triennio
FERROVIE	28.034	40	15.055	31		<b>2.152</b>
STRADE	25.269	36	17.300	36	6.466	
MO.S.E.	5.493	8	5.272	11		<b>221</b>
METROPOLITANE	12.140	17	10.373	22	395	<b>1.110</b>
<b>TOTALE OPERE</b>	<b>70.936</b>		<b>47.999</b>		<b>6.861</b>	<b>3.483</b>

Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze

S. DI MIO