



Diritto & Fisco

PRIVACY

in edicola con



Il Def 2018 aggiorna il piano di potenziamento delle reti di collegamento del paese

Per connettere l'Italia 133 mld

Al primo posto l'ammodernamento della rete ferroviaria

DI PASQUALE QUARANTA

Completamento del sistema ferroviario, potenziamento del sistema stradale e autostradale, sviluppo del trasporto rapido di massa per le aree metropolitane, ultimazione delle aree portuali e aeroportuali. Sono questi gli obiettivi in materia infrastrutturale descritti nel Documento di economia e finanza 2018 (Def) approvato nei giorni scorsi dal consiglio dei ministri. Si tratta della conferma e dell'aggiornamento del piano «Connettere l'Italia» elaborato in questa legislatura dal ministero delle Infrastrutture che ha come scopo quello di potenziare le reti di collegamento del nostro paese attraverso investimenti pianificati fino al 2030. Il programma comprende oltre 100 interventi e programmi «invarianti», cioè approvati e in corso, per un valore economico totale di 132,9 miliardi di

euro, con risorse già disponibili per un totale di 97,5 miliardi e un fabbisogno residuo di 35,3 miliardi. Nello specifico per quanto riguarda l'ambito ferroviario è previsto il completamento dei valichi alpini e del raccordo con porti, l'estensione della rete Alta velocità di rete (Avr), l'adeguamento della rete locale per favorire l'accessibilità territoriale, l'ultimazione dei corridoi merci per collegamenti di distretti, porti, valichi. Il valore di questi interventi ammonta a un totale di 64.536 milioni di euro di cui 41.993 milioni sono stati già stanziati. Per strade e autostrade le strategie di investimento riguardano la manutenzione straordinaria programmata, il completamento di progetti di nuovi itinerari stradali, il decongestionamento delle aree urbane e metropolitane, l'integrazione di maglie autostradali, operazioni di digitalizzazione stradale e infine l'adeguamento e

DEF 2018 - CONNETTERE L'ITALIA INTERVENTI E PROGRAMMI INVARIANTI COSTI E FABBISOGNO			
MODALITÀ	COSTI MLN (€)	RISORSE DISPONIBILI MLN (€)	FABBISOGNO RESIDUO MLN (€)
STRADE E AUTOSTRADE	40.356	30.357	9.999
FERROVIE	64.536	41.993	22.543
CITTA' METROPOLITANE	22.259	19.662	2.597
PORTI	2.357	2.265	92
AEROPORTI	3.447	3.280	167
TOTALE	132.955	97.557	35.398

l'omogeneizzazione di strade a bassa accessibilità. Gli investimenti previsti ammontano in questo caso a un totale di 40.356 milioni di euro di cui 30.357 milioni già sono stati predisposti. Per quel che concerne lo sviluppo dei sistemi integrati su ferro, cioè opere quali i sistemi ferroviari metropolitani, le metropolitane e i tram, è previsto il rinnovamento e la riqualificazione del parco veicolare, il potenziamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranvia-

rie già esistenti e l'estensione della rete di trasporto rapido di massa. I provvedimenti riguarderanno le 14 aree metropolitane del paese per una spesa pari a 22.259 milioni di euro di cui 19.662 già contabilizzati. Per il miglioramento dell'accessibilità marittima e per gli interventi relativi all'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro, il piano «Connettere l'Italia» ha stanziato 2.357 milioni di euro di cui 2.265 milioni sono già disponibili, mentre per gli

interventi di collegamento in ambito aeroportuale sono stati predisposti 3.447 milioni di euro di cui 3.280 milioni già assegnati. Capito a parte la situazione meridionale. Secondo il Def 2018 nell'ultimo quadriennio sono stati stanziati 16,4 mld € per la rete ferroviaria, per quella stradale sono pronti invece 11 mld € da utilizzare nei prossimi anni. Quest'ultimi riguarderanno la messa in sicurezza, la riqualificazione e il potenziamento di numerose direttrici. Successivamente per i porti del Sud Italia sono stati messi in cantiere opere per un totale di 990 milioni di euro mentre per la rete aeroportuale sono stati finanziati interventi per la nuova pista dell'aeroporto di Catania che costerà 77 mln, il completamento della nuova stazione Capodichino-Aeroporto (Napoli) e la nuova fermata Fontanarossa-Aeroporto di Catania su rete Rf.

LETTERA

Codice degli appalti, chi si lamenta non sempre è in buona fede

ItaliaOggi Sette in edicola questa settimana titola sul codice degli appalti come un'opera incompiuta.

È vero vi sono alcune criticità nella riforma, ma esse sono assai inferiori agli aspetti positivi.

Inizierei con una domanda retorica: qualcuno può seriamente ritenere agevole che in questo paese, la cui pubblica amministrazione inizia ora febilmente ad applicare una legge assai più semplice come quella dell'autocertificazione del 1968 e ancor più febilmente a non richiedere a terzi documenti già in suo possesso, possa prontamente applicarsi una normativa che intercetta il 15% del pil italiano? E ciò anche ammesso che vi sia la volontà politica da parte delle stazioni appaltanti e delle amministrazioni di andare in questa direzione, volontà che invece è noto, non esserci poiché sottrae potere alle suddette.

Molti di coloro che oggi si lamentano della situazione, hanno partecipato, come del resto Finco, a pieno titolo alle 32, diciannove, audizioni parlamentari tra camera e senato sul tema, alle 5 presso la presidenza del consiglio dei ministri, a decine e decine di dibattiti istituzionali o meno organizzati prima del vigore della norma, senza contare le centinaia, ma direi meglio migliaia, di note formali

e informali, articoli e quant'altro che tali stakeholders hanno inviato e/o ricevuto e si sono scambiati nel triennio di gestazione della riforma. Si accorgono solo ora che la normativa è piena di difetti? Dove erano prima?

Non sarà che si tenta in ogni modo di «far rientrare dalla finestra» ciò che è giustamente uscito dalla porta?

E che cos'è che è uscito dalla porta, aldilà di alcuni aspetti che vanno rivisti con riferimento, per esempio, alle Oepv? È stata definitivamente cassata la possibilità di subappaltare liberamente anche il 100% delle opere acquisite in gara. Questo è uno dei punti centrali se non il punto centrale.

Inoltre, come mai le gare di progettazione, quelle di Anas e altre tipologie di bandi sono in aumento? Non dovremmo prendere atto che il mercato è cambiato (e non tornerà più come prima) e inizia a richiedere tipologie di opere e qualificazioni d'impresa più alte?

In definitiva, che il nuovo codice dei contratti pubblici non piaccia alle imprese edili generaliste è cosa risaputa; formalmente perché avrebbe condotto alla paralisi degli appalti, sostanzialmente perché sono stati introdotti una serie di meccanismi che orienta-

no la loro libertà di impresa (rectius: la libertà di fare quello che vogliono). Limiti al subappalto, limiti all'appalto integrato, limiti alla possibilità di variare, limiti alla possibilità di pagare il subappaltato-

Non è legittimo neppure paventare seriamente il rischio di una riforma incompiuta solo perché manca una serie di atti applicativi: la struttura del codice è complessa e ha l'ambizione di essere, al tempo stesso, innovativa e più flessibile rispetto al passato, e questo, inevitabilmente, ha delle ripercussioni sui tempi di piena attuazione della riforma. Né si può seriamente pensare, come detto, che una riforma profonda che impatta il 15% del Pil del nostro paese possa essere di semplice e immediata operatività. Il fatto però che manchino alcune linee guida e decreti non deve trasformarsi in un alibi per le stazioni appaltanti che potrebbero tranquillamente bandire gare come hanno fatto, usando le regole che ci sono, tutte quelle amministrazioni che hanno

consentito la crescita esponenziale, per esempio, degli appalti di progettazione di Anas o Ferrovie.

Angelo Artale

 direttore generale Finco
(Federazione industrie, prodotti,
impianti, servizi, e opere
specialistiche per le costruzioni)


La prima pagina di ItaliaOggi Sette in edicola questa settimana

re «con calma», limiti alla possibilità di qualificarsi con i lavori fatti da altri... E mi fermo qui. Con ciò non si vuole nel complesso dire che il codice non sia perfettibile, ma fino a quando non sarà completamente applicato non potrà essere seriamente valutato.