

Pronto l'elenco delle opere

Centralità del progetto e tempi ragionevoli gli obiettivi prioritari dei decreti correttivi al Codice degli Appalti. Dialogo col territorio e rispetto delle esigenze ambientali saranno le linee guida per la realizzazione delle nuove opere pubbliche

A cura di Francesca Cusumano

Intervista al Ministro Antonio Di Pietro

Con questa intervista a Progetto&Pubblico il ministro Antonio Di Pietro anticipa le risposte alle domande che l'Associazione gli rivolgerà oggi nel corso del Forum sul rilancio delle opere pubbliche.

Al convegno l'OICE presenta lo studio di Claudio Rangone, esperto di normativa dei Lavori Pubblici, sulle procedure seguite nei quattro maggiori paesi UE, anche prendendo spunto da queste esperienze, si propone l'adozione in Italia di provvedimenti idonei a snellire i percorsi attuali per assicurare, attraverso la centralità del momento progettuale e del suo

iter completo, il rispetto di tempi, costi e qualità nell'esecuzione dei lavori.

Progetto&Pubblico: Ministro Di Pietro, il 12 luglio scorso, nella Conferenza nazionale sulle infrastrutture, lei ha avviato un confronto con la politica, gli enti

locali, le parti sociali, le istituzioni finanziarie, sul piano infrastrutturale approvato dal governo con il DPEF e ha invitato ognuna delle parti a contribuire, portando avanti una logica del fare. L'OICE ha individuato tre problemi fondamentali da affrontare e risolvere, secondo questa logica, per risolvere il settore dell'ingegneria e dell'architettura dallo "stato di crisi" in cui versa, come testimonia la contrazione dei bandi di gara, ridottisi per tutto il 2006 e continuata nei primi mesi del 2007, nel numero e nel valore.

Si tratta dell'eccessiva presenza del settore pubblico nell'ingegneria e nell'architettura; delle anomalie delle offerte economiche dopo la liberalizzazione delle tariffe; dello sviamento della centralità e della qualità della progettazione nelle modalità di affidamento dell'appalto integrato. Che risposte ci può dare e in quali tempi?

Antonio Di Pietro: Mi sembra che le tematiche e i problemi individuati dall'Oice si scrivano nel solco del lavoro che stiamo portando avanti e mi fa piacere

nelle paludi del contenzioso tra stazione appaltante e costruttore. Solo questo, è stato il nostro intento. La liberalizzazione dell'appalto di progettazione ed esecuzione soprasoglia è accompagnata da numerose cautele: la normativa infatti stabilisce sia la previsione nel bando del pagamento diretto della parcella al progettista (a tutela del progettista stesso), sia la massima valorizzazione della qualità dei progetti nella selezione dell'offerta più vantaggiosa. Rispetto al problema dei "ribassi impossibili" nelle gare per servizi di ingegneria, sono stati introdotti interventi significativi anche attraverso il Regolamento attuativo del Codice.

Progetto&Pubblico: Il precedente governo aveva varato la legge Obiettivo con lo scopo di istituire una sorta di corsia privilegiata per le grandi opere infrastrutturali che garantissero procedure più celeri ed efficaci. La lista delle opere, però, si è dimostrata troppo lunga e le risorse insufficienti. Dopo una ricognizione puntuale sulle necessità espresse da ogni singola regione, lei ha preparato una lista di 50 opere prioritarie.

Ma quando vedremo effettivamente pubblicati i bandi di gara per i nuovi lavori, previsti dal master plan messo a punto dal suo ministero, e quale certezza abbiamo sulle risorse concretamente a disposizione, pari, se non andiamo errati, al 19,2 per

"...non c'è un momento preciso in cui pubblicheremo tutti i bandi. Le gare ancora da bandire lo saranno man mano che i progetti saranno maturi e le risorse disponibili."



cento in più nel bilancio dello Stato, rispetto al 2006?

Antonio Di Pietro: Ho sempre dato atto al Governo precedente di aver fatto tanto per le infrastrutture, sia dal punto di vista normativo, che da quello delle risorse stanziate, individuando come prioritario l'obiettivo di rilanciare la realizzazione delle opere.

Quello che è mancato è stata una reale scelta, in base alle effettive priorità, delle opere da avviare, così che il risultato finale della legge Obiettivo è stato un elenco sterminato di infrastrutture che assomiglia tanto alla luna nel pozzo, o al libro dei sogni.

Quando sono arrivato io, non potevo che partire da quanto era stato fatto in precedenza, perché sono convinto che le opere pubbliche non hanno colore e hanno bisogno di continuità, altrimenti rischiamo di continuare a disseminare il nostro Paese con cattedrali nel deserto e grandi incompiute.

Così ho preso l'elenco delle opere della legge obiettivo e ho cominciato a girare tutta l'Italia,

dicendo agli amministratori locali "posto che la luna nel pozzo non è possibile, se proprio devi indicarmi un raggio di luna del quale non puoi fare a meno, qual è?". In questo modo è venuto fuori un elenco composto, opportunamente sintetizzato dallo staff del Ministero, in cui si trovano opere ferroviarie, stradali e di altre tipologie, opere già in corso che vanno completate, opere in avanzato stadio di progettazione e altre che sono ancora alla fase embrionale. Per questi motivi, ovviamente, non c'è un momento preciso in cui pubblicheremo tutti i bandi.

Le gare ancora da bandire lo saranno man mano che i progetti saranno maturi e le risorse disponibili.

Quello che è certo è che, per ogni opera che dobbiamo realizzare, non vogliamo perdere neanche un giorno, per questo anche i bandi saranno pubblicati di volta in volta appena ne avremo l'opportunità.

Progetto&Pubblico: Che argomenti userà, ministro, per prevalere sulla logica vidente in

"Attraverso le modifiche che abbiamo apportato con i due decreti correttivi al Codice dei contratti abbiamo cercato di conciliare la centralità del progetto con l'esigenza di responsabilizzare l'appaltatore.."

Italia del "not in my backyard" che si è rivelata vincente fino ad oggi e con la quale, nel corso degli anni, si sono dovuti confrontare, senza particolare successo, i vari ministri delle Infrastrutture che si sono succeduti?

Antonio Di Pietro: La sindrome di nimby è un problema serio, col quale ci troviamo a fare i conti, ma non si tratta di una peculiarità italiana, anche se nel nostro Paese si sta estendendo a macchia d'olio. È un problema che non può essere trattato in maniera semplicistica e sbrigativa, come ad esempio aveva fatto il precedente Governo che, in molti casi, si era limitato a tirare una riga sulla cartina, dicendo "si passerà di qui". È un metodo che non ha funzionato, perché la mappa non

è il territorio, e chi vive nelle zone in cui si faceva passare la riga non sempre, anzi quasi mai, ha accettato decisioni che lo scalcavano completamente. Tutto questo mi porta alla convinzione che per realizzare le opere sia necessario e doveroso dialogare con i territori, ma a delle condizioni ben precise: anzitutto bisogna sia chiaro a tutti, una volta assodata la necessità di un'opera, che il dialogo è finalizzato a realizzare quell'opera al meglio, e non può essere invece un pantano a uso e consumo di chi dice sempre di no per partito preso. In altre parole, il dialogo deve servire a tutelare le esigenze ambientali e di vita delle popolazioni i cui territori saranno attraversati dall'opera di cui si discute, ma non può e non deve trasformarsi nella scusa per bloccare o boicottare tutto.

L'altra condizione, è che – visto che non si può pensare di avere sempre l'unanimità- fin dall'inizio deve essere previsto un periodo di tempo durante il quale cercare il consenso più largo possibile, ma al termine del quale i decisori politici si assumano la responsabilità di fare una scelta. Quanto agli argomenti da usare in questo percorso, credo che la cosa fondamentale sia, da parte di tutte le parti in causa, di evitare le posizioni ideologiche e preconcette e di focalizzare l'attenzione su una concreta analisi dei costi e dei benefici che un'opera comporta.

