

L'intervista. Enrico Giovannini. Il ministro delle Infrastrutture spiega il disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri mercoledì: più spazio a sostenibilità ambientale e tutela del lavoro nei bandi

## «Il mondo è cambiato, ora serve innovazione nel codice appalti»

Giorgio Santilli



Enrico Giovannini. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili rivendica le molte innovazioni contenute nel disegno di legge di riforma degli appalti approvato mercoledì dal governo imagoeconomica

«Rispetto a cinque anni fa il mondo è cambiato. E su alcune novità troverà le mie impronte digitali». Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, rivendica così le molte innovazioni contenute nel disegno di legge di riforma degli appalti approvato mercoledì dal governo. Nessuna battaglia ideologica dal ministro su un terreno politicamente minato, come quello del codice del 2016. Al contrario, innovazioni puntuali che però, tutte insieme, danno il passo del cambiamento. «Vogliamo agire - dice Giovannini - con molta rapidità, non solo con la legge delega, che ora va all'esame del Parlamento, ma anche con i decreti legislativi. Faccio notare che il Pnrr prevedeva la predisposizione del disegno di legge entro la fine dell'anno e i decreti entro il 2022. Siamo in anticipo di sei mesi».

### **Ministro Giovannini, quali sono le innovazioni su cui lei ha lasciato l'impronta?**

Anzitutto avremo più sostenibilità ambientale e sociale. Non in astratto, ma nei bandi di gara, in modo da premiare le imprese che prorgono soluzioni innovative sotto il profilo ambientale. Rafforziamo anche la tutela dei lavoratori, il rispetto dei contratti, le clausole sociali e quelle in favore di giovani e donne. Il secondo aspetto fondamentale è quello delle semplificazioni, concretamente trainate dall'esperienza del Pnrr. Ora noi dobbiamo estendere queste semplificazioni alle opere che nel Pnrr non entrano. Saremo più aderenti alle regole Ue, sempre riconoscendo l'attenzione alla difesa della legalità.

## **Altri aspetti della vostra proposta che fanno fare il salto?**

Certamente la qualificazione delle stazioni appaltanti. Era prevista già dal vecchio codice, ma avrà visto che per il Pnrr abbiamo indicato la concentrazione delle funzioni di stazione appaltante nelle province e nelle città metropolitane. Rispetto a questi cinque anni trascorsi, oggi c'è una maggiore consapevolezza, anche da parte degli enti più piccoli, della necessità di accorpate. Ma è necessario intervenire anche sulla qualificazione dei soggetti che partecipano agli appalti. Non c'è solo un problema di concentrazione, ma anche di capacità di competere sulla qualità. Per questo privilegiamo il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa e tipizziamo, cioè limitiamo a casi espressamente previsti, il massimo ribasso.

## **Sorprende che sarà il Consiglio di Stato - è previsto espressamente nel Ddl - a scrivere i decreti attuativi.**

Anzitutto le dico che non intendiamo scrivere le norme in qualche stanza ministeriale, ma favorire da subito, già dalla legge delega, il confronto con imprese, esperti, parti sociali, comuni e Regioni. Avvierò il confronto nella Consulta che ho istituito proprio per questo. Quanto al Consiglio di Stato, ho già dato prova con la commissione per le riforme costituita al mio ministero insieme a dipartimento Funzione pubblica, Consiglio di Stato, Anac e Corte dei conti, di avere grande rispetto per un lavoro fatto nella massima collaborazione tra le diverse istituzioni. Cogliamo anche la disponibilità che ci aveva offerto il presidente Patroni Griffi di rendere il testo ancora più in linea con le direttive Ue.

## **Come si raccorderà la riforma complessiva del codice con le norme del decreto semplificazioni?**

Lei ha colto un aspetto delicato. Sappiamo che la riforma potrebbe entrare in vigore quando le stazioni appaltanti saranno impegnate ad attuare il Pnrr. Quando ci sono innovazioni normative, i soggetti che agiscono nel sistema tendono a rallentare. Quindi raccorderemo il nuovo codice con le norme speciali del Pnrr per evitare ritardi.

## **A proposito di raccordi, come concilierete la corsia ultraveloce e speciale prevista dall'articolo 44 del decreto semplificazioni con le norme sui commissari? Sette di quelle dieci opere prescelte hanno anche un commissario straordinario.**

Ci siamo già posti il problema per le opere in corso di progettazione e lo risolveremo tenendo conto anche delle risposte che matureranno nell'interlocuzione con i singoli commissari.

## **Se funzionerà, l'articolo 44 sarà il nuovo modello di realizzazione delle opere pubbliche? L'elenco previsto nell'allegato al decreto è destinato a crescere?**

Per ora lo teniamo fermo a dieci opere. Se quella procedura funzionerà, e noi crediamo che funzionerà, potrà diventare un modello di riferimento, almeno per le

opere molto complesse. Mi faccia però aggiungere che per funzionare al meglio quella procedura ha bisogno di una precisa specificazione dei contenuti del progetto di fattibilità tecnico-economica. Il codice attuale non è abbastanza dettagliato e quindi il Consiglio superiore dei lavori pubblici deve definire questi contenuti in modo da rafforzarlo e avvicinarlo molto al progetto esecutivo. Altrimenti come si farebbe a fare le scelte decisive sulle soluzioni progettuali, i pareri, le autorizzazioni, la Via, il dibattito pubblico, come previsto dall'articolo 44? Questo rafforzamento del progetto di fattibilità tecnico-economica è la risposta a quelle forze politiche che temono, giustamente, i rischi di un appalto integrato affidato sul solo progetto di fattibilità.

**A proposito di Consiglio superiore dei lavori pubblici, un ruolo decisivo ce lo avranno i 29 membri del nuovissimo comitato speciale. Quando li nominerete?**

Siamo già in fase di scouting. Stiamo individuando i necessari profili e stiamo già contattando gli interessati. Saranno tecnici capaci di valutare un progetto dal punto di vista ingegneristico ma non solo, perché abbiamo bisogno di avere anche competenze sociali, ambientali, sui nuovi materiali, sulla digitalizzazione.

**Un tema che sta molto a cuore alle imprese in questo momento è il recupero dei costi maggiorati dovuti al rincaro dei prezzi delle materie prime. Che fine ha fatto la norma che avevate preparato?**

Una prima proposta era nel decreto legge trasporti e infrastrutture che ha subito uno slittamento a fine luglio solo per motivi tecnici di calendario parlamentare. Ora non sarebbe stato possibile convertirlo. La norma dovrà tener conto di una situazione più complessa di quella del 2009, quando quel meccanismo fu usato. Allora si trattò di una fiammata congiunturale dei prezzi, oggi, oltre alla fiammata temporanea, abbiamo fattori strutturali. Per questo stiamo dialogando con le associazioni di categoria per trovare le soluzioni adeguate.

**Interverrete solo sulle opere pubbliche o anche sul Superbonus?**

Siamo consapevoli che i problemi di oggi nascono anche da un surriscaldamento del settore che nel primo trimestre ha registrato un incremento di valore aggiunto del 13%. In molti casi c'è un problema non solo di costo, ma proprio di reperibilità delle materie prime. Stiamo valutando quale sia il meccanismo migliore per intervenire.

**Il presidente dell'Autorità dei trasporti Zaccheo ha proposto in un'intervista al Sole 24 Ore una forma di compensazione per i mancati ricavi da Covid in favore di tutti i concessionari del settore dei trasporti. Che ne pensa?**

Stiamo attendendo una proposta tecnica dell'Autorità di regolazione dei trasporti, anzitutto per il settore autostradale. L'abbiamo chiesta noi, siamo consapevoli del problema e intendiamo intervenire.

**Servirà una norma quadro generale?**

Questo lo valuteremo dopo aver visto la soluzione proposta ma tenga conto che entro fine anno dobbiamo aggiornare quindici convenzioni autostradali. Potrebbe essere

quella la sede in cui inserire anche questo meccanismo. E lì dovremo anche creare il quadro per una forte accelerazione delle manutenzioni, fondamentali per recuperare quanto non è stato fatto negli anni passati, soprattutto per infrastrutture degli anni '60 e '70.

**C'è per le concessioni anche un tema di quadro giuridico europeo e di concorrenza. Ritornano proposte di in house.**

Non a caso nel Pnrr abbiamo inserito non solo la legge sulla concorrenza ma anche alcune importanti riforme settoriali, da fare anche attraverso il confronto con l'Unione europea.

**Avete appena varato la riorganizzazione del ministero. Qual è il senso di questa operazione?**

C'è un'esigenza, nota, di rafforzamento delle strutture tecniche del ministero e dei Provveditorati, collegate alle politiche che stiamo mettendo in campo. Ma ci sono anche esigenze di più breve termine, come il miglioramento dei servizi forniti dalle Motorizzazioni sul territorio. L'obiettivo complessivo è proprio dare risposte efficaci e più tempistiche alle esigenze di cittadini e imprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA