

# ANCE

## DOSSIER STAMPA

**Manovra economica: i dati e le proposte Ance sul tavolo di confronto tra Italia e Ue**

## Retrosцена

di Lorenzo Salvia

# I timori di Tria sullo spread e la cautela del premier: «Continuare la guerra non conviene a nessuno»

## Con il presidente della Commissione: «We are friends»

DAL NOSTRO INVIATO

**BRUXELLES** «Non siamo qui per andare allo scontro ma per trovare un accordo. La guerra non conviene a nessuno, non credi?». Il presidente del consiglio Giuseppe Conte tende la mano al presidente della commissione europea Jean Claude Juncker. Ancora qualche secondo e si aprirà la porta scorrevole che porta al vip corner, la passerella davanti ai giornalisti, dove ripeteranno la stessa stretta di mano sorridendo verso le telecamere e aggiungendo quella frase un po' così studiata a tavolino, «We are friends».

Lo scontro non conviene, certo. Ma una volta arrivati al tredicesimo piano del palazzo Barlaymont, sede della Commissione europea, in una Bruxelles vuota come ogni fine settimana, il premier conferma subito che i fondamentali della manovra non si toccano.

L'idea di spendere meno per le due proposte bandiera del governo giallo verde, quota 100

per le pensioni e il reddito di cittadinanza, non viene presa in considerazione perché non sarebbe mai avallata dai due azionisti del governo, Luigi Di Maio e Matteo Salvini. «Noi non possiamo tradire le promesse fatte ai nostri elettori con il contratto di governo», dice Conte proprio mentre il ministro dell'Interno marca il territorio su Twitter: «Non arretro». «Ma come avete fatto a trovare un accordo tra due partiti così diversi?», chiede Juncker, quasi divertito al momento della prima portata, una tartare di orata, seguita da una noce di vitello e da una merenga glassata. A riportare tutti con i piedi per terra ci pensa il ministro dell'Economia: «L'andamento dello spread che si mantiene alto — dice Giovanni Tria, più preoccupato degli altri — fa salire il costo per il servizio del debito. È un problema serio, questo». Juncker allarga le braccia, ma non commenta.

La strategia studiata negli incontri preparatori era a suo modo semplice: sottolineare gli aspetti della manovra che,

almeno nelle intenzioni, dovrebbero favorire la crescita della nostra economia. «La dobbiamo girare in positivo» aveva detto Conte, ragionando quasi da avvocato. Nel corso della cena il presidente del consiglio insiste su questa linea. «Abbiamo un grande piano di investimenti pubblici in infrastrutture materiali e immateriali» dice Conte ricordando i 15 miliardi stanziati nei prossimi tre anni dalla Legge di Bilancio. «Il codice degli appalti — aggiunge — viene considerato un ostacolo agli investimenti pubblici ed è in fase di revisione». Ma l'argomento sul quale insiste di più è il pacchetto di semplificazioni che dovrebbe essere presentato alla Camera come emendamento alla manovra e che dovrebbe far ripartire i tanti cantieri fermi. Su questo punto la delegazione italiana distribuisce un documento. La contabilità ufficiale fornita a Palazzo Chigi dal ministero delle Infrastrutture parla di 670 opere ferme per un valore di 4 miliardi di euro.

Ma sul tavolo di Bruxelles è stato portato anche un altro dato. È quello stimato dall'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili, che parla di un valore superiore ai 20 miliardi di euro e, soprattutto, di 330 mila posti di lavoro che potrebbero essere attivati. Oggi in Italia per completare un'infrastruttura ci vogliono in media 4 anni e mezzo. Per quelle piccole, con un valore al di sotto dei 100 mila euro, ci fermano a due anni e mezzo. «Ma per quelle con un valore che supera i 100 milioni di euro — dice il premier — arriviamo addirittura a sfiorare i 16 anni». È proprio su questo punto che dovrebbe intervenire il pacchetto di semplificazioni allo studio del governo. Anche perché la maggior parte del tempo che si perde, oltre la metà, è concentrato nel passaggio da un'autorizzazione all'altra. Tempi morti che rischiano di uccidere l'intero progetto. Un tema che il premier Conte conosce bene, vista la sua esperienza di avvocato esperto di diritto amministrativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

### La parola

## SPREAD

Lo spread (differenziale) tra Btp e Bund è la forbice tra il rendimento offerto dal titolo di Stato italiano a dieci anni e quello del suo omologo tedesco, appunto il Bund. Misura il cosiddetto «rischio Italia» tanto da diventare un vero e proprio termometro dell'affidabilità del Paese come debitore

### Niente «saldi»

Cambiare le proposte bandiera del governo giallo-verde non è un'ipotesi sul tavolo



### Su Corriere.it

Tutte le notizie di politica ed economia con gli aggiornamenti in tempo reale, le analisi e i commenti



Retrospectiva

di Lorenzo Salvia

# «Blockchain» e nuovo Codice degli appalti Dossier del premier per convincere l'Europa

La strategia per la crescita nel documento portato da Conte alla cena di Bruxelles

DAL NOSTRO INVIATO

**BRUXELLES** «A new path for a better future», «Un nuovo percorso per un futuro migliore. La nuova strategia italiana per la crescita sociale ed economica». È di 28 pagine il documento che il presidente del consiglio Giuseppe Conte ha consegnato sabato sera nelle mani del presidente della commissione europea Jaen Claude Juncker. Due gli obiettivi: «Illustrare la strategia del governo italiano per aumentare in modo stabile il percorso di crescita a lungo termine dell'economia italiana» e «fare il punto della situazione sul processo di attuazione della stessa strategia». Ma la vera ragione per cui il documento è stato scritto e portato a Bruxelles è convincere la commissione e gli Stati membri

dell'Unione Europea che l'andamento del prodotto interno lordo, sarà davvero quello stimato dal governo italiano. E cioè l'anno prossimo si raggiungerà almeno il più 1,5%, nonostante le previsioni della stessa Unione Europea si fermano a un più timido più 1,1%.

Per questo il documento elenca i passi che il governo ha intenzione di fare per stimolare la crescita. C'è una nuova revisione del codice degli appalti, visto che le ultime modifiche sono state criticate dalle imprese del settore come un collo di bottiglia che ha aumentato i problemi di un comparto già in difficoltà.

E anche due pacchetti di semplificazioni. Uno dedicato alle imprese che potrebbe diventare un decreto legge autonomo o un emendamento al disegno di legge di Bilancio. Tra le misure previste il sostegno di Cassa depositi e

prestiti alle start up che investono nel «blockchain», la tecnologia dei registri distribuiti. L'altro pacchetto di semplificazioni riguarda invece la macchina dello Stato e contiene anche un fondo per la riduzione delle liste d'attesa negli ospedali. Ma è soprattutto sugli investimenti che si concentra l'attenzione. Nelle prime righe del documento si sottolinea che «la nuova legge di Bilancio aggiunge 15 miliardi ai 6 già assegnati dalla precedente amministrazione, per un totale di 21 miliardi nei prossimi tre anni». Non solo. Perché c'è anche una previsione a lungo termine, che va ben oltre la durata di questa legislatura. «Su media annua, la spesa aggiuntiva in conto capitale prevista dal disegno di legge di Bilancio per il periodo 2022—2033 è di 6,6 miliardi, ovvero circa lo 0,4 per cento del Pil attuale».

to della presidenza del Consiglio, prevista dalla stessa manovra che dovrebbe potenziare la «capacità di costruzione» da parte della macchina pubblica.

Nel documento si sottolinea che molte delle riforme in corso e annunciate recepiscono le indicazioni contenute nella raccomandazione del Consiglio europeo dello scorso 13 luglio. Ma vengono ricordate anche riforme più legate alla politica di casa nostra. Come la riduzione dei parlamentari, contenuta in un disegno di legge presentato dai capigruppo della maggioranza, o la revisione dei vitalizi per i consiglieri regionali, contenuta nello stesso disegno di legge di Bilancio.

Per questo viene sottolineata l'importanza della Centrale per la progettazione delle opere pubbliche, 300 persone sotto il diretto coordinamen-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

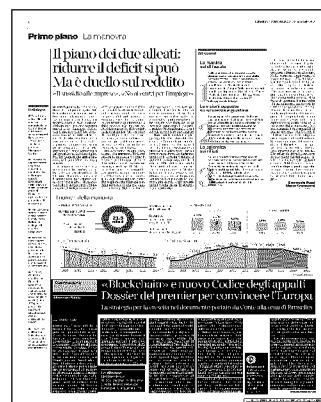
## Le riforme

Nel fascicolo di 28 pagine le riforme già fatte e quelle da fare per spingere il Pil



**Su Corriere.it**

Tutte le notizie di politica ed economia con gli aggiornamenti in tempo reale, le analisi e i commenti



**Economia**

Appalti, la riforma si è fermata  
nella cabina di regia

ADRIANO BONAFEDE ▶ pagina 26

**Grandi opere**

# Appalti, il governo si divide e blocca i soldi dei privati

ADRIANO BONAFEDE, ROMA

Dall'Ance agli enti locali fino alle utility, tutti auspicano l'apertura a un modello di project financing. Ma Di Maio, Toninelli, Salvini e Conte litigano sulla cabina di regia

**A**veva tutte le buone intenzioni, questo governo: rilanciare gli investimenti in infrastrutture con poche, chirurgiche modifiche della legge sugli appalti, che da almeno vent'anni non funziona a dovere ed è in un permanente cantiere di riforma che blocca tutto. Per fare un'opera ci vogliono mediamente 15 anni, ha calcolato - numeri alla mano - l'Ance, l'associazione dei costruttori, la categoria economica che ha più vissuto la crisi dal 2008 in poi con un megacrollo di fatturato e di personale. In fondo, basterebbe una serie di modifiche come quelle che chiedono a gran voce ormai non soltanto l'Ance ma anche l'Anci, l'associazione dei Comuni, le principali stazioni appaltanti. Senza considerare le richieste di Utilitalia, la federazione delle utilities, sul "pasticcio" dell'art.177 del Codice Appalti.

Insomma, l'intuizione era giusta. Con un governo che per fare la sua (dispendiosa) politica economica è costretto ad aumentare il debito e a mettersi contro i partner europei, l'idea di rilanciare il volano delle grandi opere per accrescere il Pil e abbassare così il rapporto debito/prodotto interno lordo aveva un suo perché. Co-

sì, in vari modi esponenti dell'esecutivo avevano mostrato subito interesse su questo fronte, con una grande effervescenza di proposte. Aveva cominciato lo stesso presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nel suo discorso d'insediamento, parlando di un'immediata riforma "chirurgica" della legge sugli appalti, incluso il ruolo dell'ANAC, lasciando perdere l'idea, coltivata da quasi tutti i governi precedenti, di rivedere per l'ennesima volta l'intero impianto delle norme.

Successivamente, il 18 luglio scorso, il ministero dell'Economia, sull'onda di questo afflato di rilancio degli investimenti, aveva organizzato un incontro con alcuni operatori annunciando una serie di iniziative. In particolare, la costituzione di una task force, l'identificazione di selezionate proposte di modifica e la consultazione pubblica un "contratto standard" per il cosiddetto "partenariato pubblico privato" sociale, in gergo PPP. Un elemento particolarmente importante perché mentre nei normali appalti l'ente pubblico (Comune, Regione o altro) deve avere in mano prima i soldi da spendere, nel PPP sono i privati a mettere sul piatto i quattrini ripagandosi poi con la futura gestione del bene (un'autostrada, un ponte, un ospedale, ecc.) o con un canone di disponibilità pa-

gato dalla PA. Per uno Stato con pochi fondi da spendere questa soluzione sarebbe da spingere con forza. E infatti a ottobre, dopo che a settembre il ministero delle Infrastrutture - in una sorta di "competizione interna" - ha anticipato una consultazione pubblica per l'identificazione di possibili modifiche alla Legge Appalti, il Mef ha messo in consultazione il contratto standard, destando diverse critiche per la sua impostazione rigida e priva di una strategia chiara.

L'escalation di interesse del governo, con Cdp e Bei come attori che potrebbero giocare un ruolo da protagonisti, è avvenuta in ottobre, dove un trionfante vice presidente del Consiglio Matteo Salvini si è presentato al Congresso dell'Ance, annunciando davanti al suo presidente Gabriele Buia che la riforma degli appalti si sarebbe fatta "entro l'anno corrente".

La fine dell'anno, tuttavia, è quasi arrivata e a meno di miracoli le promesse rimarranno sulla carta, secondo un cliché tipico di questo governo già visto altre volte: molti slogan, pochi fatti.

Ma cosa è successo? La verità è che a un certo punto la competizione tra i vari soggetti in gioco non ha consentito di trovare una cabina di regia condivisa. Il ministero dell'Economia, grazie alle

capacità della Ragioneria generale dello Stato, pensava di avere il bandolo della matassa. Ma il dicastero delle Infrastrutture aveva più o meno la stessa idea. Così, con una guerriglia non dichiarata ma attuata, sono passati i mesi, ben sei, senza che si abbia ancora un'idea di cosa si debba fare.

Adesso le ultime notizie dicono che la cabina di regia sarà creata presso la presidenza del Consiglio. Luogo ideale perché da sempre il presidente del Consiglio ricorda il lavoro di altri ministeri. Ma in questo caso la supremazia di Palazzo Chigi non è così chiara, poiché i veri padroni del governo sembrano essere i vicepresidenti del Consiglio, Di Maio e Salvini. In questo caso l'attività di coordinamento da parte degli uomini di Conte avrebbe l'appoggio di Di Maio, che vorrebbe mettere sotto tutela sia la "struttura tecnica di missione" del ministro Toninelli, dopo le ripetute gaffe e gli attacchi subiti, sia il ministro Tria e i suoi tecnici del Mef, considerati poco allineati all'esecutivo.

Dunque sulla carta il coordinamento ci sarà ma di fatto non si sa nulla sulla composizione di questa task force. Ma il problema è un altro. Ammesso che prima o poi funzioni davvero questa struttura di raccordo, occorre decidere quali mosse siano da mettere in campo subito, se esistono, per rilanciare gli investimenti infrastrutturali soprattutto richiamando i soldi dei privati nell'ottica del project financing. Finora questa tecnica ha funzionato soltanto per piccoli lavori a livello locale ma mai per medie e grandi opere. Eppure in giro per il mondo ci sono fior di investitori istituzionali capaci di puntare miliardi nel lungo termine, in cambio di una gestione per 20-30 anni dell'opera. L'Italia non è stata mai capace di rendere il terreno fertile per questi investitori che si tengono ben alla larga dal nostro Paese.

È chiaro poi che anche per la gestione dei tradizionali appalti comunali, regionali e delle utilities, cioè delle maggiori stazioni appaltanti, si dovrà trovare la strada della semplificazione (vedi box in pagina). Più facile a dirsi che a farsi se tutti i governi hanno cercato di farlo ma nessuno c'è riuscito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gabriele Buia**,  
presidente Ance  
(costruttori)



**Giuseppe Conte**  
presidente  
del Consiglio

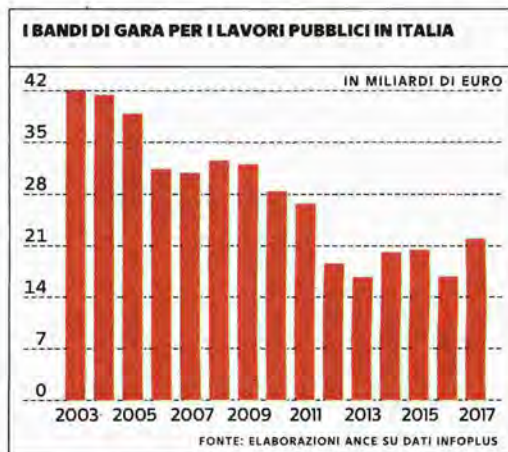
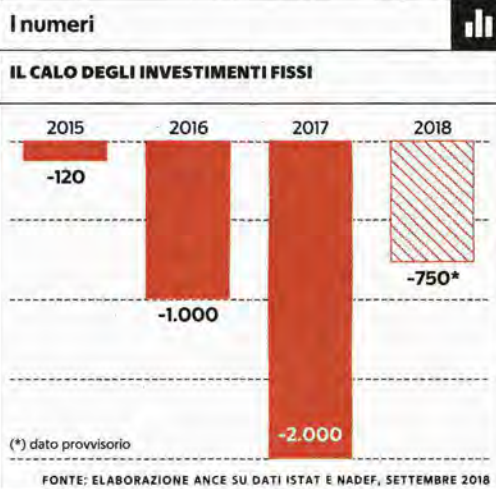


**Matteo Salvini**  
vice presidente  
del Consiglio



**Danilo Toninelli**  
ministro  
delle  
Infrastrutture

1 Grandi opere in costruzione: un viadotto sull'autostrada del Brennero



**L'iniziativa**

# “Procedure più rapide per i cantieri”

Costruttori e Comuni chiedono di ridurre i tempi di realizzazione, che arrivano a 15 anni. Molte prescrizioni non sono volute dalla Ue

**N**on si era mai visto finora che l'Anci, l'associazione dei Comuni, e l'Ance, quella dei costruttori, arrivassero a stilare una proposta unica di modifica del codice degli appalti. Eppure i due soggetti, che di solito stanno su opposti fronti della barricata, essendo gli uni i committenti e gli altri gli esecutori, hanno effettivamente creato un documento inviato al governo con le proposte per snellire e rilanciare le infrastrutture. Al contempo,

**Il personaggio**



**Antonio Decaro**  
presidente dell'Anci,  
l'Associazione dei comuni  
italiani

anche Utilitalia, l'associazione delle utility, ha elaborato tre proposte minime per uscire dalle secche: la principale è l'abolizione dell'articolo 177, non previsto dalla normativa comunitaria, che ha introdotto l'obbligo per le utilities di affidare tutte le attività interne di gestione a soggetti esterni con gara, con implicazioni sull'occupazione e l'efficienza dei processi e senza una comprensibile logica nella prospettiva degli appalti. Ma il punto è che oggi, per un motivo o per l'altro, è tutto bloccato. «Il problema vero - spiega Gabriele Buia, presidente dell'Ance - è il fattore tempo. Non è possibile pensare che ci vogliano 15 anni per completare un'opera dal momento dell'autorizzazione». Inoltre, poiché i Comuni per spendere i soldi devono attendere di riceverli, e ci vuole molto tempo, il presidente dell'Ance propone «di creare un Fondo rotativo

nazionale che permetta agli enti locali più efficienti di mandare avanti le opere». C'è poi il caso Anac, l'authority anticorruzione: nel corso del tempo, da ente che controlla si è trasformato in ente che introduce norme: «I funzionari pubblici hanno paura e domandano all'Anac pareri su pareri - dice Buia -. Secondo noi deve limitarsi a un ruolo di vigilanza, non regolatorio». Una posizione condivisa anche da altri. Il tema più importante sarebbe infine quello di far finanziare le infrastrutture dagli investitori istituzionali, non solo italiani: «Ma per far questo - dice Federico Merola, docente di International project finance alla Luiss - occorre intervenire con una visione strategica chiara passando ad un nuovo PPP istituzionale e sociale e superando le riserve degli investitori internazionali, modificando le norme di conseguenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

