

Mezzogiorno. Aperto al traffico gran parte del lotto finale dell'ammodernamento costato 680 milioni - Il tratto percorribile tutto su quattro corsie

Salerno-Reggio Calabria senza cantieri

Renzi: «Il 22 dicembre sarà inaugurata come promesso» - Mancano solo 800 metri di gallerie



Alessandro Arona

Prima estate senza cantieri e restringimenti di carreggiata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, grazie all'apertura al traffico, ieri, della gran parte del lotto finale Laino-Borgo-Campotenese, in Calabria (19,9 km su 20,5).

Ad annunciarlo lo stesso presidente del Consiglio Matteo Renzi, presente all'inaugurazione: «La storia la conoscete - ha scritto su Facebook - Sfida le aziende a finire la Salerno-Reggio Calabria il 22 dicembre 2016. I giornalisti stranieri risero sonoramente. E io replicai: adesso la finirete di ridere dell'Italia». «La Salerno-Reggio da oggi è tutta a 4 corsie - ha aggiunto Renzi - per la prima volta nella sua storia. Mancano ancora 800 metri di gallerie: lì c'è un restringimento. Ma il 22 dicembre sarà ufficialmente inaugurata. La Salerno Reggio Calabria è un simbolo. Come l'Expo, come la Variante di Valico, come il Jobs Act. E i gufi a dire "non ce la faranno mai". Ma poi gli italiani dimostrano spesso che invece sì, possiamo farcela».

La "project review" sulla Salerno-Reggio, studiata per mesi dalla "nuova" Anas guidata da Gianni Armani, è stata annunciata nel marzo scorso. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, Armani e il premier Renzi hanno in sostanza deciso di concludere gli ammodernamenti "pesanti" dell'autostrada (rinnovo di carreggiate, viadotti e gallerie, numerose tratte fuori sede), avviati nel 1999-2000, con il solo macrolotto 3.2, tra gli svincoli Laino Borgo e Campotenese (Cosenza), 20,5 km che si aggiungono ai 355 già ammodernati. Su-

gli ultimi 58 km, invece, (tre tratte calabre, Morano-Firmo 21 km, Cosenza-Altilla 26,3 km e Pizzo Calabro S. Onofrio 10,8 km), sono stati accantonati i costosi (e ritenuti "sovrabbondanti") progetti in variante degli anni scorsi (tre miliardi di euro), sostituendoli con progetti "soft" di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura esistente: un miliardo di euro di investimento, già finanziati, con cantieri che possono essere rimossi in caso di elevato traffico. «I lavori sono già avviati», spiega l'Anas. Restano poi lavori di messa in sicurezza sui 10 km a ridosso di Reggio Calabria, in appalto.

LE IMPRESE

De Albertis (Ance): «Giusto il richiamo alle infrastrutture come volano per occupazione e crescita. Serve sforzo di tutti per superare rallentamenti»

Accelerando l'ultima grande opera, dunque, la Laino-Campotenese, alla fine dell'anno si potrà dire che la Salerno-Reggio è completata.

L'Anas spiega che il macrolotto 3.2, per un costo complessivo di 680 milioni di euro e affidato al Consorzio Italsarc (Cmb di Carpi e Ghella Spa di Roma) è completato e aperto al traffico per 19,9 km, e in particolare da ieri è stata rimossa la restrizione di carreggiata sul viadotto Italia. Restano in corso solo i lavori sulla galleria Lauria, 600 metri, che saranno completati a dicembre ma senza intralciare il traffico perché fuori sede. L'unico restringimento di carreggiata, di circa 500 metri, resta in direzione Reggio Calabria nel comune di Melito.

«L'80% di chi ha lavorato qui -

ha detto Renzi - è di questa terra ed è importante che si possa combattere la piaga della disoccupazione anche attraverso gli investimenti pubblici, perché una certa cultura tecnocratica degli ultimi anni ha bloccato gli investimenti pubblici». «Dobbiamo fare una lotta senza pietà alla corruzione - ha aggiunto - e fare solo le opere utili. Ma gli investimenti pubblici vanno fatti».

«Giusto - ha commentato il presidente dei costruttori Ance Claudio De Albertis - il richiamo del premier Renzi al valore delle infrastrutture come volano per l'occupazione e la crescita. Serve ora lo sforzo di tutti per superare i rallentamenti registrati negli ultimi mesi anche in seguito all'entrata in vigore del nuovo Codice appalti».

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria, realizzata tra il 1962 e il 1974, è oggetto dal 1999 di un radicale programma di ammodernamento, completato come si diceva per 375 km su 443 (con manutenzione straordinaria sugli ultimi 58 km e 10 km di messa in sicurezza in appalto). La cifra spesa dal 1999 al dicembre 2016 sarà di 7,5 miliardi di euro, a cui si aggiungerà circa 1,1 miliardi per gli ultimi 68 km.

Nella tratta inaugurata ieri anche il Viadotto Italia, 1.120 metri di lunghezza e 260 metri dal fondo valle, il secondo viadotto più alto d'Europa. Realizzato nel 1969, all'interno del macrolotto 3.2 è stato completamente demolito e ricostruito. Nell'ambito dei lavori di demolizione, il 3 marzo 2015, è precipitato e morto l'operaio rumeno Adrian Miholca, dipendente della Nitrex di Brescia, impresa specializzata nelle grandi demolizioni. L'inchiesta della magistratura è ancora in corso per accertare eventuali responsabilità penali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chtudi

27 Lug 2016

Salerno-Reggio, prima estate senza cantieri: aperti gli ultimi 20 chilometri

Alessandro Arona

Prima estate senza cantieri e restringimenti di carreggiata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, grazie all'apertura al traffico, ieri, della gran parte del lotto finale Laino-Borgo-Campotenese, in Calabria (19,9 km su 20,5).

Ad annunciarlo lo stesso presidente del Consiglio **Matteo Renzi**, presente all'inaugurazione: «La storia la conoscete - ha scritto su Facebook - Sfidai le aziende a finire la Salerno-Reggio Calabria il 22 dicembre 2016. I giornalisti stranieri risero sonoramente. E lo replicai: adesso la finirete di ridere dell'Italia». «La Salerno-Reggio da oggi è tutta a 4 corsie - ha aggiunto Renzi - per la prima volta nella sua storia. Mancano ancora 800 metri di gallerie: lì c'è un restringimento. Ma il 22 dicembre sarà ufficialmente inaugurata. La Salerno Reggio Calabria è un simbolo. Come l'Expo, come la Variante di Valico, come il Jobs Act. E i gufi a dire 'non ce la faranno mai'. Ma poi gli italiani dimostrano spesso che invece sì, possiamo farcela».

La "project review" sulla Salerno-Reggio, studiata per mesi dalla "nuova" Anas guidata da Gianni Armani, è stata annunciata nel marzo scorso. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, Armani e il premier Renzi hanno in sostanza deciso di concludere gli ammodernamenti "pesanti" dell'autostrada (rinnovo di carreggiate, viadotti e gallerie, numerose tratte fuori sede), avviati nel 1999-2000, con il solo macrolotto 3.2, tra gli svincoli Laino Borgo e Campotenese (Cosenza), 20,5 km che si aggiungono ai 355 già ammodernati. Sugli ultimi 58 km, invece, (tre tratte calabre, Morano-Firmo 21 km, Cosenza-Altilia 26,3 km e Pizzo Calabro S.Onofrio 10,8 km), sono stati accantonati i costosi (e ritenuti "sovrabbondanti") progetti in variante degli anni scorsi (tre miliardi di euro), sostituendoli con progetti "soft" di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura esistente: un miliardo di euro di investimento, già finanziati, con cantieri che possono essere rimossi in caso di elevato traffico. «I lavori sono già avviati», spiega l'Anas. Restano poi lavori di messa in sicurezza sul 10 km a ridosso di Reggio Calabria, in appalto.

Accelerando l'ultima grande opera, dunque, la Laino-Campotenese, alla fine dell'anno si potrà dire che la Salerno-Reggio è completata.

L'Anas spiega che il macrolotto 3.2, per un costo complessivo di 680 milioni di euro e affidato al Consorzio Italsarc (Cmb di Carpi e Ghella Spa di Roma) è completato e aperto al traffico per 19,9 km, e in particolare da ieri è stata rimossa la restrizione di carreggiata sul viadotto Italia. Restano in corso solo i lavori sulla galleria Lauria, 600 metri, che saranno completati a dicembre ma senza intralciare il traffico perchè fuori sede. L'unico restringimento di carreggiata, di circa 500 metri, resta in direzione Reggio Calabria nel comune di Melito.

«L'80% di chi ha lavorato qui - ha detto Renzi - è di questa terra ed è importante che si possa combattere la piaga della disoccupazione anche attraverso gli investimenti pubblici, perchè una

certa cultura tecnocratica degli ultimi anni ha bloccato gli investimenti pubblici». «Dobbiamo fare una lotta senza pietà alla corruzione - ha aggiunto - e fare solo le opere utili. Ma gli investimenti pubblici vanno fatti».

«Giusto - ha commentato il presidente dei costruttori **Ance Claudio De Albertis** - il richiamo del premier Renzi al valore delle infrastrutture come volano per l'occupazione e la crescita. Serve ora lo sforzo di tutti per superare i rallentamenti registrati negli ultimi mesi anche in seguito all'entrata in vigore del nuovo Codice appalti».

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria, realizzata tra il 1962 e il 1974, è oggetto dal 1999 di un radicale programma di ammodernamento, completato come si diceva per 375 km su 443 (con manutenzione straordinaria sugli ultimi 58 km e 10 km di messa in sicurezza in appalto). La cifra spesa dal 1999 al dicembre 2016 sarà di 7,5 miliardi di euro, a cui si aggiungerà circa 1,1 miliardi per gli ultimi 68 km.

Nella tratta inaugurata ieri anche il Viadotto Italia, 1.120 metri di lunghezza e 260 metri dal fondovalle, il secondo viadotto più alto d'Europa. Realizzato nel 1969, all'interno del macrolotto 3.2 è stato completamente demolito e ricostruito. Nell'ambito dei lavori di demolizione, il 3 marzo 2015, è precipitato e morto l'operaio rumeno Adrian Miholca, dipendente della Nitrex di Brescia, impresa specializzata nelle grandi demolizioni. L'inchiesta della magistratura è ancora in corso per accertare eventuali responsabilità penali.

P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

Grandi imprese. Nel primo semestre salgono a 2,9 miliardi i contratti firmati nei paesi più industrializzati

Big dell'edilizia più forti all'estero

Salini vince negli Usa, Pizzarotti in Francia - Non preoccupa la Brexit

Alde Mezza

■ Nel primo semestre 2016 le maggiori imprese italiane di costruzioni hanno vinto gare per 2,9 miliardi nei Paesi più industrializzati (Usa, Canada, Australia, Europa Occidentale). Ben un terzo più del corrispondente periodo 2015. Questo exploit corona un decennio di crescente penetrazione nei mercati più difficili (ma anche meno rischiosi e più redditizi) per 17 campioni nazionali che hanno scelto di contrastare così la debolezza del mercato interno. Sfatando il tradizionale detto secondo cui «le imprese italiane sono forti nei Paesi deboli e deboli nei Paesi forti».

Non solo. In questi mercati si delineano sinergie tra imprese di costruzioni e società di ingegneria, entrambe intente ad approfittare della rottura di cartelli nazionali oggi invisi alle committenze perché alzano i prezzi. Il punto è stato fatto a Roma, in un seminario

all'Ance che ha illustrato casi di successo a fronte di un'imprenditorialità nazionale agguerrita in contesti che godono di regole e di finanziamenti certi. Partendo da una base dati, appositamente redatta dalla società Guarnari, che include 141 contratti di costruzioni negli ultimi dieci anni (che valgono 21,1 miliardi) e "mappa" 27 filiali di società di ingegneria (rispettivamente in 17 e 12 Paesi).

Per quanto riguarda le costruzioni il "bottino" vale un 20% di quanto il sistema Italia conquista ogni anno nel mondo. Quanto alla presenza territoriale, i Paesi sui quali si concentrano i costruttori italiani sono gli Usa (23,1%), la Svizzera (18%), l'Australia (12,6%), Monaco (9,9%), la Francia e la Danimarca (entrambe con il 9%). Una curiosità: "Brexit" non sembra preoccupare visto lo scarso peso dei contratti italiani nel Regno Unito nel decennio (0,4%). Limitandoci all'ultimo semestre,

Salini Impregilo in marzo ha firmato, tramite Lane, società acquistata lo scorso novembre, il contratto per progettare e realizzare la ferroviaria Purple Line, (600 milioni di dollari pro quota) nel Maryland (Usa) e in aprile quello per la progettazione, realizzazione e manutenzione decennale del Forrestfield - Airport Link a Perth in Australia (792 milioni).

Pizzarotti si conferma molto attiva in Francia e a Monaco aggiudicandosi la realizzazione dell'ospedale Sainte Marie di Nizza (11 milioni); alcuni lotti del progetto metro-ferroviario Grand Paris per la realizzazione delle stazioni di Mairie des Lilas e Hausmann Saint Lazare, di un deposito sotterraneo e l'estensione della linea metropolitana 11 (393 milioni pro quota) e, nel Principato, il grande progetto di estensione a mare con opere infrastrutturali ed edili per 900 milioni. In Grecia la specialistica Bonatti in joint ven-

ture con J&P Avax ha acquisito due lotti del Trans Adriatic Pipeline della lunghezza di 360 km (236 milioni). E infine l'altra specialistica Cimolai realizzerà in Francia il tetto scorrevole del nuovo stadio tennistico Roland Garros (38 milioni) e negli Usa la torre A del complesso residenziale Hudson Yards a New York (101 milioni).

Nel caso dell'ingegneria, in cui più che i contratti contano gli insediamenti stabili, nell'ultimo semestre la novità è D'Appolonia, che, tramite il facoltoso gruppo Rina a cui appartiene dal 2011, ha comprato, malgrado la sorpresa "Brexit", una società multisettoriale: l'inglese Edif attiva nella consulenza e nelle ispezioni). Ma era stata preceduta da Net Engineering, che addirittura nel 2007 aveva comprato la tedesca Spiekermann, con la quale è in corso una sempre maggiore integrazione.

ORGANIZZAZIONE RISEWATIA

I NUMERI

2,9 miliardi

I contratti all'estero
Cresce più di un terzo il valore delle commesse conquistate dalle imprese italiane all'estero

20%

La quota export dell'edilizia
Il valore delle commesse estere delle imprese italiane vale circa il 20% di quanto il sistema Italia conquista nel mondo

23,1%

I contratti negli Stati Uniti
Tra i paesi più industrializzati, gli Usa rappresentano l'area su cui si concentrano gli sforzi maggiori. Seguono Svizzera (18%) e Australia (12,6%).



L'ANALISI

Giorgio Santilli

La sfida giusta di rilanciare gli investimenti e semplificare

I due successi che incassano il premier Matteo Renzi e il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio sulla Salerno-Reggio Calabria e sulla Napoli-Bari (si vedano i servizi in pagina) sono il frutto di un'attenzione costante che il governo sta dedicando al problema infrastrutturale. E, al tempo stesso, serviranno nei prossimi giorni per dare spinta a un altro pezzo di semplificazione che Renzi ha fortemente voluto contro molte resistenze arrivate soprattutto dalle Regioni: il regolamento, attuativo, della legge Madia che comporta una drastica riduzione dei tempi di approvazione delle «opere strategiche» pubbliche e private e la possibilità per il Presidente del Consiglio di intervenire con i commissariamenti qualora queste opere incontrassero sul proprio cammino veti espliciti o resistenze. Il regolamento - che dovrebbe andare al prossimo Consiglio dei ministri per il sì definitivo - è stato ribattezzato «le opere del Presidente» e prevede una corsia preferenziale che Palazzo Chigi può usare per un numero ristretto di interventi scelti come prioritari. Il «soprannome» che gli è stato dato indica, da una parte, una certa solennità dello strumento, dall'altra è anche il frutto della lunga battaglia che su questo tema si è tenuta con i Governatori che hanno opposto in Conferenza Stato-Regioni un parere a lungo negativo. La «opere del Presidente» in qualche modo circoscrive l'ambito della semplificazione a un certo numero di opere elette, appunto, lasciando invece

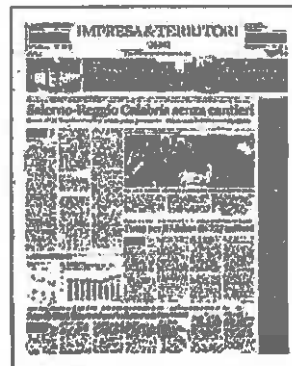
nelle condizioni ordinarie tutte le altre.

Il segno che sul territorio si continua a considerare l'armamentario di autorizzazione, poteri di blocco, poteri di veto fondamentale per esercitare il proprio potere. «L'Italia del no» - come la chiama lo stesso Renzi - che proprio non riesce a lasciare spazio alla «Italia del sì».

Ora più che mai l'Italia ha bisogno di correre, di fare in un anno ciò che prima faceva in dieci o venti anni (e la Salerno-Reggio Calabria è l'esempio più emblematico di quella stagione).

C'è da recuperare il tempo perduto. Se il superamento del patto di stabilità interno, la clausola di flessibilità strappata alla Ue sugli investimenti, il ruolo dell'Anas di Raffaele Cantone in funzione anticorruzione hanno fatto molto per rimettere in moto la macchina degli investimenti pubblici in questo difficilissimo 2016, quello che ancora bisogna cambiare per cominciare a correre (ed evitare di marciare ancora come tartarughe) è proprio quel cambio di cultura che porta ad andare tutti insieme nella stessa direzione, per il bene superiore del Paese.

CONTRIBUZIONI RISERVATA



Tuttifrutti



di Gian Antonio Stella

Appalti da record: 960 ritocchi in 8 anni

«Sì, gli strafalcioni c'erano, e tuttavia c'era una scadenza comunitaria che non si poteva in alcun modo eludere», ha spiegato a Mariolina Iossa il consigliere dell'Autorità anticorruzione Michele Corradino, che faceva parte con altri 18 della commissione che ha sfornato il nuovo codice degli appalti con 181 errori su 220 articoli. «La presidenza del Consiglio premeva: se avessimo tardato anche solo di un giorno, sarebbe partita la procedura d'infrazione contro l'Italia». E quando l'avevano saputo, all'ufficio legislativo diretto da Antonella Manzione, che c'era quella scadenza: da una settimana? Macché: da due anni. La direttiva Ue sugli appalti infatti, spiegano gli esperti, «era ben nota allo stesso governo almeno dal 28 marzo 2014, data di pubblicazione della stessa sulla Gazzetta ufficiale europea». E visto che Renzi era già a Palazzo Chigi da un mese «non ha ereditato

ritardi accumulati da altri: se l'è prodotto in proprio». Rinviando e rinviando, come spesso capita in Italia dove ci si affanna di emergenza in emergenza. Fino a ridursi come al solito: «Oddio, stanno per scadere i termini!»

Un peccato. Anche perché da quasi tre secoli Philip Stanhope, IV° conte di Chesterfield, ha spiegato bene come va a finire in questi casi: «Un uomo di senno può avere premura e sollecitudine ma non mai essere in fretta perché sa che tutto ciò che egli fa in fretta dev'essere necessariamente fatto molto male». Ridacchiava anzi, malizioso fino alla perfidia, su quanti «corrono, scappano, s'inquietano, si confondono, tiubano...»

Un punto è certo: dopo tutte quelle correzioni sarebbe il caso che la Gazzetta Ufficiale ripubblicasse una versione finale corretta. Definitiva. Incisa sul marmo. Anche perché la materia è stata rimaneggiata negli anni talmente tanto da essere comprensibile (a fatica) solo ai migliori azzecagarbugli. Basti dire, spiega un esperto di lunga memoria, che «almeno 22 leggi sono intervenute, a vario titolo, a modificare il vecchio codice dei contratti dal 2006 al 2014». E «il calcolo è per difetto perché spesso norme apparentemente insignificanti erano nascoste in provvedimenti monstre e nessuno se ne è accorto, tranne gli interessati. Le modifiche, aggiunte o abrogazioni di articoli, commi, parole etc. per l'intero codice (esclusi gli allegati e il regolamento) sono circa 960». Novecentosessanta! E il solo articolo 38, sui requisiti per partecipare alle gare, «ha subito 18 modifiche a opera di dieci leggi diverse».

© RIPRODUZIONE NERVIATA



Lavori pubblici. Inviati a Governo e Parlamento i risultati della ricognizione straordinaria sul sistema di qualificazione

Soa al vaglio di Cantone: criticità risolvibili

Mauro Salemo
ROMA

■ L'Autorità Anticorruzione accende i fari sulle Soa, le società private che controllano i requisiti e abilitano i costruttori interessati a partecipare al mercato dei lavori pubblici. Come richiesto dal nuovo codice degli appalti l'Anac ha avviato una ricognizione straordinaria per verificare il possesso dei requisiti - dal fatturato all'organico, senza escludere la "moralità" e l'indipendenza di soci, amministratori e familiari - previsti dalle norme per operare sul mercato. L'obiettivo dichiarato è capire se la scelta operata con la riforma di qualificazione basata sull'atti-

ività di queste società private vada confermata in vista del decreto correttivo da varare entro aprile 2017 oppure non sia meglio passare a un sistema gestito in qualche modo dalla mano pubblica.

I risultati della ricognizione avviata da Cantone sono contenuti in un ampio report inviato a Governo e Parlamento rispettando i tempi stabiliti dal codice, che imponeva di chiudere l'istruttoria entro il 18 luglio. Una parte dei risultati è anticipata in uno stralcio del documento pubblicato dall'Anac.

La prima notizia è che sono rimaste in attività soltanto 25 società di attestazione con 577 dipendenti. Si tratta più o meno della metà delle Soa che presidiavano il

mercato negli anni d'oro del settore, subito dopo la cancellazione dell'Albo nazionale costruttori avvenuta nel 2000.

La seconda notizia è che non tutte hanno superato senza rilievi il setaccio avviato da Cantone. In alcuni casi - non quantificati con un dato preciso nel documento reso pubblico dall'Autorità - l'Anac ha contestato alle Soa il mancato rispetto dei requisiti previsti. Ma è la stessa Autorità a sottolineare che si tratta di «criticità facilmente risolvibili» da parte delle Soa cui sono già state inviate le lettere con gli «aggiustamenti» richiesti.

Insieme al possesso dei requisiti l'Anac ha anche passato al setaccio la composizione societaria delle 25 società attive e ha anche

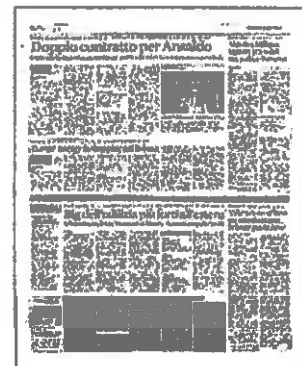
valutato il tasso di produttività sulla base del rapporto tra dipendenti e certificati rilasciati tra maggio 2015 e aprile 2016. Risultati disomogenei, segnala l'Autorità, sarebbero stati spia di un «esercizio non virtuoso» dell'attività. Esame superato: visto che più o meno tutte le Soa si attengono in un range comparabile.

L'ultima notizia riguarda il numero dei costruttori qualificati a partecipare al mercato dei lavori pubblici. Le imprese in possesso di un attestato valido sono al momento 29.378. Un numero su cui pesa la crisi del settore. In base ai dati forniti dalla stessa Autorità nell'ultima relazione annuale erano 33.159 nel 2014 e 30.662 nel 2015. Ciò è più di mille in più solo pochi mesi fa.

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

IL MERCATO

Rimaste in attività 25 società di attestazione, con 577 dipendenti. I costruttori qualificati sono 29.378, più di mille in meno rispetto al 2015



Appalti. Più responsabilità per le Pa Valutazione offerte, un salto in avanti le linee guida Anac

Adriano Di Domenico*
 Gustavo Piga*

Lo scorso 21 giugno il Consiglio dell'Autorità nazionale Anticorruzione (Anac) ha approvato la linea guida del nuovo codice degli appalti e delle concessioni sull'offerta economicamente più vantaggiosa.

Due le principali novità riportate per la valutazione degli elementi quantitativi delle offerte (ad esempio il prezzo), la prima di metodo e tecnica, la seconda indice di un cambio culturale a lungo atteso. In primis, l'esplicita possibilità di utilizzo di formule di aggiudicazione cosiddette interdipendenti in alternativa alle tradizionali formule interdipendenti per il calcolo del punteggio economico-tecnico. In secundis, il riconoscimento di un potere discrezionale per le stazioni appaltanti nell'individuare formule per l'attribuzione dei punteggi anche al di là dei limiti indicati nella linea guida stessa, purché non determinino esiti illogici o irrazionali.

L'Anac ha effettuato una attenta analisi dei contributi pervenuti nella fase di consultazione pubblica, e in particolare anche del gruppo di ricerca economica sugli appalti dell'Università di Roma Tor Vergata che ha sottolineato come l'uso pedissequo di formule di aggiudicazione interdipendenti come quelle sinora indicate dal Dpr 207/2010 abbia talvolta favorito il successo di strategie di offerta "coordinate" da parte dei concorrenti.

Tali formule, facendo dipendere i punteggi ottenuti dalla singola impresa da una qualche statistica (ad esempio la media) della distribuzione della totalità delle offerte, sono manipolabili per natura rendendo in contesti già prони ai cartelli, più conveniente

la formazione di accordi collusivi a danno dei contribuenti. Inoltre, non consentendo alle imprese offerenti di calcolare ex-ante il proprio punteggio, accentuano l'incertezza in gara non permettendo alle stesse di valutare ottimamente il mix prezzo-qualità da offrire. Le formule interdipendenti, che oggi grazie alla lungimiranza dell'Anac sono «esplicitamente» a disposizione delle stazioni appaltanti, risolvono i problemi sopra elencati facendo dipendere il punteggio ottenuto da un'offerta dalle sole caratteristiche della stessa.

Certo, tali formule richiedono un'accurata stima dei valori a base d'asta e/o soglia, circostanza che soprattutto per le stazioni appaltanti poco professionalizzate ne ha scoraggiato l'utilizzo. Ma sta proprio in ciò il salto culturale che l'Anac impone alle stesse ovvero un uso responsabile della discrezionalità che deve accompagnarsi ad un incremento delle competenze necessarie all'utilizzo degli strumenti più innovativi per effettuare acquisti efficaci e trasparenti. È un cambio di paradigma per questo Paese che passa da un approccio prescrittivo e diffidente nei confronti delle capacità delle stazioni appaltanti ad un orientamento di soft-regulation dell'Anac che le responsabilizza fornendogli allo stesso tempo gli strumenti per operare con efficacia.

Per l'approvazione definitiva delle linee guida si è in attesa del parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni di Camera e Senato competenti. Auspicando che non si alterino gli orientamenti adottati, per ora registriamo l'attivismo di un regolatore nazionale in linea con le best-practice del settore.

*Università di Tor Vergata
 © RIPRODUZIONE RISERVATA



Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiudi

27 Lug 2016

Appalti: dal 9 agosto centrali obbligatorie anche per i Comuni su facility, manutenzione e impianti

Giuseppe Latour

L'obbligo di passare dagli aggregatori, dopo le Regioni e la sanità, si allarga anche ai Comuni. È questa la sostanza dell'annuncio fatto ieri dal ministero dell'Economia che, di fatto, ratifica quanto era già stabilito dalla legge: a partire da martedì 9 agosto gli enti locali, pena la mancata emissione dei Cig, dovranno transitare dalle centrali regionali e dalla Consip per i loro acquisti in cinque delle 19 categorie merceologiche individuate dal Governo lo scorso febbraio.

Vengono così messi sotto tutela gli acquisti di tutta la filiera dei servizi legati all'edilizia (per una spesa aggredibile di 3 miliardi): facility management, impianti, manutenzione, pulizia. Ma non solo: arriva in Gazzetta ufficiale il decreto sui benchmark di Consip. Con la sua pubblicazione, per tutte le categorie coperte da una convenzione, sarà necessario rispettare gli standard di prezzo e di costo fissati a monte dal Mef. Altrimenti, si rischia di incorrere nelle sanzioni dell'Anac.

La manovra di aggregazione delle stazioni appaltanti è stata avviata dal Dpcm 24 dicembre 2015, pubblicato in Gazzetta ufficiale lo scorso 9 febbraio. Qui sono state individuate le 19 categorie merceologiche per le quali gli appalti devono necessariamente passare attraverso uno dei 35 soggetti aggregatori, in base all'architettura formalizzata dall'Anac e costruita dal decreto legge n. 66 del 2014. Quelle norme erano immediatamente attuative per tutte le amministrazioni regionali e statali, mentre per gli enti locali l'asticella veniva spostata in avanti di sei mesi.

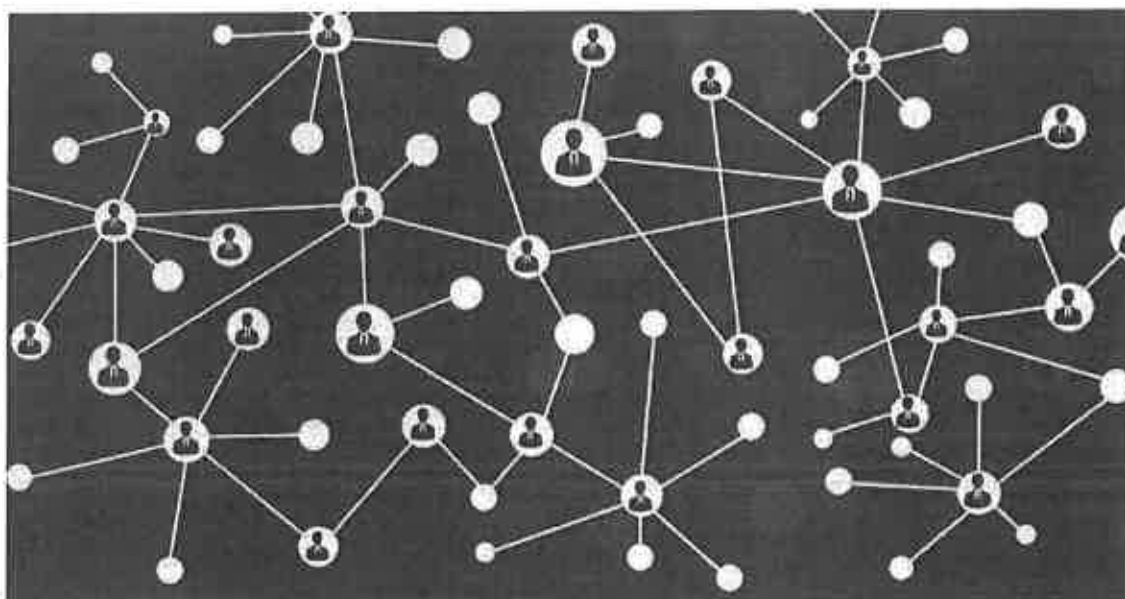
La sostanza, quindi, è che 14 categorie merceologiche di ambito sanitario transitano dagli aggregatori già da febbraio scorso. Mentre le restanti cinque riguardano altri ambiti, molti dei quali collegati all'edilizia. E' su questi che scatta la tagliola per i Comuni, a partire dal prossimo 9 agosto. Si tratta di guardiania, vigilanza armata, pulizia degli immobili, manutenzione e impiantistica, facility management. In pratica, buona parte della catena dei servizi collegati agli immobili degli enti locali dovrà passare da Consip o da una centrale regionale.

La spesa aggredibile tramite questa manovra vale circa tre miliardi, che si aggiungono ai 12,8 miliardi delle altre categorie. In totale, l'ipotesi è che su questa cifra si possano operare risparmi per circa un miliardo di euro.

Questo obbligo non sarà soltanto virtuale. Dal 9 agosto, infatti, il rilascio dei codici identificativi di gara da parte dell'Anac sarà condizionato al passaggio da un aggregatore. Solo in assenza di iniziative delle centrali, sarà possibile fare la gara in autonomia. E non sarà l'ultimo gradino di questo processo. Entro la fine dell'anno, infatti, il tavolo degli aggregatori del ministero dell'Economia avrà il compito di individuare nuove categorie merceologiche da inserire negli elenchi. Tra queste potrebbero essere ricomprese le attività di manutenzione che, di recente,

sono entrate nella sfera della piattaforma elettronica di Consip.

E non è tutto. Ieri, infatti, è andato in Gazzetta ufficiale il decreto del ministero dell'Economia sui **benchmark per gli acquisti delle amministrazioni**. Tutte le Pa, sia centrali che locali, dopo la pubblicazione del Dm dovranno fare riferimento per i loro approvvigionamenti ai parametri fissati dal Governo a livello nazionale: serviranno a definire le caratteristiche dei diversi beni e servizi e, soprattutto, il loro prezzo. Chi spende di più sarà richiamato dall'Anac che, fatte le sue verifiche, potrà avviare i deferimenti alla Corte dei conti per danno erariale. Il meccanismo punta a creare dei riferimenti che le Pa non possono dribblare. I Comuni, ma anche le amministrazioni centrali, nella pratica avranno due alternative: comprare attraverso Consip o fare gli acquisti in autonomia, rispettando i parametri del Governo. Chi si vuole discostare da questo schema, deve dare spiegazioni, giustificando le sue esigenze particolari. Il perimetro del provvedimento sarà parecchio ampio. Si applicherà a tutte le categorie per le quali esiste una convenzione Consip. Quindi, quasi tutti i possibili acquisti della Pa, a partire da energia, carburanti, telefonia, buoni pasto, gestione degli edifici.



P.I. 00777910159 - Copyright Il Sole 24 Ore - All rights reserved

La burocrazia? Non sa cos'è una veranda

Ventuno mesi per scegliere le parole del nuovo regolamento edilizio dei comuni

di Sergio Rizzo

Paradossi della burocrazia: ci sono voluti 21 mesi per trovare l'accordo sulle parole del nuovo regolamento edilizio unico dei Comuni italiani. Tre in più di quelli che servono ai padri costituenti per la Carta. Ma sulle definizioni di

«sottotetto», «veranda» o sulle sei (6) definizioni di superficie la questione era evidentemente assai complessa. E tutto nasce dall'Agenda governativa battezzata «Italia semplice».

a pagina 21

IL PESO DELLA BUROCRAZIA

Regolamento edilizio, una Babele Più facile scrivere la Costituzione

Nulla di fatto dopo 21 mesi, per approvare la Carta ne bastarono 18

di Sergio Rizzo

Dice tutto, a proposito della deriva imboccata dalla burocrazia *made in Italy*, un paragone. In 18 mesi, settant'anni fa, abbiamo fatto la Costituzione; in 21, oggi, non siamo in grado di scrivere nemmeno un regolamento edilizio uguale per tutti i Comuni italiani. Altri tempi, certo. Ma anche altra classe dirigente. La Carta costituzionale fu scritta dall'Assemblea costituente, che con tempi contingentati e una volontà di ferro riuscì a superare barriere ideologiche apparentemente insormontabili. La redazione del regolamento edilizio unico, previsto dalla legge Sbocca Italia, è invece affidata a un pool di burocrati tanto eterogenei quanto litigiosi, e siamo adesso appena all'elenco delle cosiddette «definizioni uniformi». Per capirci: si sono messi finalmente d'accordo sulle parole, convenendo che il «sottotetto» è «lo spazio compreso tra l'intradosso della copertura dell'edificio e l'estradosso del solaio del piano sottostante». Oppure che

un «locale o spazio coperto avente le caratteristiche di loggiato, balcone, terrazza o portico, chiuso sui lati da superfici vetrate o con elementi trasparenti e impermeabili, parzialmente o totalmente apribili» si identifica con il termine «veranda».

E non è stata una passeggiata. Sul concetto di superficie, per esempio, la Regione Lombardia ha piantato una grana

L'esempio
La lite infinita per il concetto di «superficie»; proposte sei definizioni diverse

tale che alla fine di definizioni ne sono venute fuori ben sei: superficie lorda, totale, complessiva, utile, calpestabile e accessoria. Dove, per avere un'idea dell'imbuto in cui i burocrati incaricati di semplificare si sono infilati, la differenza fra «totale» e «complessiva», parole che a prima vista sembrerebbero indicare la stessa cosa, è che la seconda è la somma della superficie «utile» (differente da quella «calpestabile», ovvio) più il 60

per cento di quella «accessoria».

Il regolamento edilizio unico comunale, previsto dalla cosiddetta legge Sbocca Italia approvata dal Parlamento l'11 novembre 2014, potrebbe rappresentare un'autentica rivoluzione mettendo fine una volta per tutte al dedalo incredibile di norme locali in un Paese dove ognuno degli oltre ottomila Comuni ha proprie regole per stabilire come si tirano su i muri, quanto può essere grande una stanza da letto o un cortile, come si deve calcolare la grandezza di un ambiente. Con prescrizioni surreali. A Lamezia le porcelaine non possono essere costruite a meno di 30 metri dalle abitazioni. A Catanzaro è obbligatorio depositare le tinte in cantiere prima della verniciatura per consentire la verifica della rispondenza al progetto. A Bologna tollerano un'eccedenza costruttiva del 2 per cento rispetto al progetto; a Pescara del 3 per cento; a Lucca quattro centimetri per lunghezze da otto centimetri a due metri; a Firenze 10 centimetri rispetto alla scala 1:100. A Fiumicino è possibile fare i cortili solo nei condomini non popolari. Mentre a Piacenza è tassativo

prevedere uno spazio di 30 metri quadrati per i giochi dei bambini ogni nove alloggi...

Ventuno mesi, dicevamo, ci sono voluti solo per stabilire come chiamare le cose. Ora si è arrivati all'intesa sulle definizioni, che fa «auspicare» alla ministra della Semplicazione e della Pubblica amministrazione Marianna Madia «che lo schema tipo» del regolamento edilizio «si concluda rapidamente». Auguri. Ma se il buongiorno si vede dal mattino, come dimostra il caso surreale delle sei definizioni di superficie, è d'obbligo incrociare le dita.

Non sfugge affatto la complessità della questione. Né che non si può evitare, in casi come questi, di ascoltare tutte le campane. Il problema però è di fondo: ogni volta che si vuole fare una riforma si commette sempre il medesimo errore. Quello di farla fare ai burocrati. Perché affidare a loro il compito di riformare se stessi è come chiedere al tacchino di organizzare il pranzo di Natale.

Ogni semplificazione vera toglie inevitabilmente a una burocrazia congegnata come la nostra (malissimo) un pezzetto di potere: il rischio è dunque che le semplificazioni non

procedano o che dietro una semplificazione si nasconda in realtà una nuova complicazione. Tanto più vero, questo, se la riforma riguarda temi sui quali

si intrecciano competenze di più burocrazie. In questo caso specifico le burocrazie statali, regionali e comunali. Un delirio di interessi contrapposti

ben rappresentati nel pool incaricato di sciogliere i nodi del regolamento edilizio unico. Il bello è che tutto questo meccanismo infernale rientra nel-

l'agenda governativa battezzata, pensate un po', «Italia Semplice». Gli ottimisti che l'hanno congegnato hanno scritto nel sito ufficiale che doveva essere tutto finito «entro novembre 2015».

La legge

● La legge Sblocca Italia è stata approvata dal Parlamento l'11 novembre 2014

● L'obiettivo è quello di «liberare» tutti i progetti «imprigionati» dalle burocrazie statali, regionali e comunali del Paese

● Tra le voci più importanti dello Sblocca Italia ci sono le «grandi opere», «sblocca cantieri» e «accelerazione opere»: dalla Orte-Mestre al tunnel del Brennero, senza dimenticare il Sud Italia con la Salerno-Reggio Calabria.

● Il decreto contempla autostrade e ferrovie (Falta velocità Napoli-Bari e la Palermo-Messina-Catania), aeroporti (Malpensa, Venezia, Genova, Firenze, Fiumicino, Salerno) e porti

● La semplificazione riguarda anche redazione del

regolamento edilizio unico, ovvero il tentativo di uniformare i regolamenti in vigore negli oltre 8 mila comuni italiani, ciascuno dei quali con le proprie norme che stabiliscono come tirare su i muri, quanto può essere grande una stanza o un cortile e come si deve calcolare l'estensione di un ambiente



Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Stampa

Chiusi

27 Lug 2016

«Pedemontana insostenibile». Il governo pressa la Regione Veneto per la revisione di progetto e Pef

Alessandro Arona e Franco Tanel

Così com'è la Pedemontana veneta non troverà mai i finanziamenti a debito necessari a proseguire i cantieri (il famigerato "closing" che sta inseguendo da anni). Il traffico sarà del 70% inferiore a quanto calcolato dal piano finanziario attuale (2013), il rendimento garantito al privato è del 10,84% (troppo superiore alle attuali condizioni di mercato), e infine le clausole della convenzione che garantisce il concessionario dal rischio traffico rischiano di essere insostenibili per il concedente Regione Veneto (e dunque, di fatto, fragili).

Questo quadro, che emerge da uno studio commissionato da Bei e Cassa Depositi e prestiti ai fini di una loro eventuale partecipazione al finanziamento, è in sostanza "avallato" dal governo, che però dichiara di operare per favorire la soluzione della vicenda. «È proprio il Governo che vuole la realizzazione della Pedemontana Veneta - ha dichiarato lunedì il sottosegretario alla presidenza Claudio De Vincenti - e opera affinché si faccia davvero. A questo fine, bisogna che l'opera sia resa finanziariamente sostenibile, in modo da non gravare con un onere eccessivo sul bilancio della Regione». «Proprio per questo- prosegue- si stanno valutando le opzioni disponibili, tenendo conto che le stime di traffico recentemente effettuate da qualificati istituti riconosciuti a livello internazionale forniscono valutazioni inferiori a quelle sottese al Pef originario». «Alla luce di tali valutazioni- conclude l'esponente dell'esecutivo- abbiamo chiesto chiarimenti alla Regione, che è il concedente dell'infrastruttura, e al Commissario, al fine di individuare la soluzione migliore per la realizzazione dell'infrastruttura».

Molti tasselli però non tornano in questa vicenda. Fonti qualificate di governo spiegano che lo studio di cui sopra, illustrato nei giorni scorsi in un incontro con De Vincenti a Palazzo Chigi, evidenzia il rischio per la Regione, in base alle clausole del contratto, di sborsare "miliardi di euro" al concessionario in caso di traffico inferiore alle previsioni, cosa che risulterebbe insostenibile per la Regione e dunque di fatto inapplicabile. Tuttavia il contratto, l'atto aggiuntivo del 2013, sembra chiaro nel porre un tetto massimo di 436 milioni di euro a questo indennizzo-traffico, chiamato "contributo in conto esercizio". Possibile che le cifre siano così distanti?

Poi il Commissario Silvano Vernizzi e la Regione affermano che di questo studio non sanno nulla, facendo capire che se davvero il governo vuole aiutarli si deve entrare con trasparenza nel merito dei numeri.

«Il governo vuole anzitutto chiarire le responsabilità e poi aiutare la Regione Veneto», spigano al Mit.

Il concessionario Sis ha scelto Jp Morgan come banca arranger per strutturare e collocare i bond presso investitori istituzionali». I project bond sarebbero l'unica fonte di finanziamento a

debito, per l'intero ammontare necessario di 1,5 miliardi di euro (su un costo totale dell'opera di 2,9 miliardi, di cui 2,258 lavori, 300 milioni Iva e il resto oneri finanziari), mentre 500 milioni è l'equity previsto e 615 milioni il finanziamento pubblico (la prima tranche di 245 milioni riconosciuta fin dal momento della gara, la seconda di 370 milioni stanziata dal Dl Fare 69/2013 per aggiustare un Pef già allora zoppicante). L'opera, partita nel novembre del 2011 è al 30 % circa di avanzamento, realizzata finora in gran parte attingendo dai fondi pubblici.

«Finora non hanno trovato i finanziatori – spiegano fonti di governo – ma Cdp e Bei non c'entrano nulla. Nell'ambito della loro autonomia hanno fatto uno studio secondo il quale emerge che non ci siano le condizioni per finanziare l'opera. Il governo non ha alcun potere e intenzione di spingere la Cassa, e tantomeno la Bei, a finanziare la Pedemontana. Ministero delle Infrastrutture e Palazzo Chigi sono assolutamente allineati».

«In sostanza – spiegano i tecnici del Mit – per rendere bancabile l'opera bisognerebbe ridurre il rendimento per il privato (oggi troppo alto rispetto alle condizioni di mercato), ridurre il costo dell'opera con una project review, aumentare l'equity, chiarire e ridurre la garanzia della Regione sul rischio traffico».

«Il governo vuole fare da facilitatore – spiegano le nostre fonti – ma deve essere chiaro che la ricerca dei finanziamenti spetta al concessionario, e che l'eventuale modifica del progetto e del Pef, nel senso sopra indicato, spetta al concedente Regione. Detto questo l'impegno del governo per non bloccare la Pedemontana c'è tutto».

Va poi chiarito che questa concessione è ancora regolata dal vecchio Codice, e dunque non si applicano i più severi paletti indicati dal Dlgs 50/2016 (tra cui il trasferimento del rischio operativo, il rischio traffico sempre trasferito al privato nelle concessioni autostradali, il tetto del 30% al contributo pubblico).

Il nodo attorno al quale ruota tutta la vicenda è la **valutazione dei flussi di traffico**: troppo elevati, secondo lo studio in mano al Governo, quelli previsti dal PEF, che ad oggi indica un flusso di traffico giornaliero di circa 26.000 veicoli all'apertura al traffico dell'opera. Se fosse vero che il nuovo studio di traffico taglia del 70% questa cifra, parleremmo di circa 8.000 veicoli al giorno. Un dato incredibilmente basso e che cozza con due evidenze: il traffico che quotidianamente intasa le strade provinciali e comunali dell'area pedemontana, e lo studio recentemente realizzato - incidentalmente dalla stessa società di ingegneria del traffico- sui flussi della Valdastico Nord, che interseca la Pedemontana Veneta all'altezza di Thiene. Ebbene in questo caso i veicoli previsti sono oltre 28.000 al giorno. Da dove vengono?

In Regione Veneto spiegano di non aver fino ad oggi potuto vedere lo studio del governo. Anche nell'incontro di giovedì scorso a Roma, il Ministro e i funzionari presenti avrebbero fatto genericamente riferimento a problemi di sostenibilità economico-finanziaria e di flussi di traffico, ma senza minimamente accennare allo studio e tantomeno lo hanno messo a disposizione dei loro interlocutori. Il **Commissario Silvano Vernizzi** si chiede se questo sia davvero un atteggiamento consono a chi dice di voler facilitare la risoluzione dei problemi e a dare una mano. Anche perché, rivela, un altro incontro si era tenuto il 4 febbraio scorso e già allora erano emerse le stesse considerazioni. In quell'occasione, il presidente del Veneto Luca Zaia aveva chiesto ufficialmente al Governo di inviare tutti i documenti e gli studi in possesso del Governo con l'indicazione dei punti considerati critici. Ma da Roma è non è arrivato nulla.

Un altro aspetto poco chiaro della vicenda è il perché sia così difficile arrivare al **closing**

CRESCITA E INVESTIMENTI

LA RIMOZIONE ITALIANA IL DEBITO CI FRENA NON DIMENTICHIAMOLO

di Lorenzo Bini Smaghi

Rischio austerità Bisogna agire, senza aspettare l'esito del referendum istituzionale

Nel prossimi giorni verranno pubblicati i risultati degli stress test effettuati sulle principali banche europee. Si tratta di un esercizio importante, ormai adottato in tutti i Paesi avanzati, che consente alle autorità di vigilanza di valutare periodicamente e in modo trasparente l'adeguatezza patrimoniale delle banche a fronte di shock improvvisi, di natura macroeconomica e finanziaria. Ciò consente anche alle banche di capire come intervenire in modo preventivo sulla propria gestione e sul modello di business per proteggere il capitale degli azionisti ed assicurare la sostenibilità dell'azienda.

Questo tipo di esercizio dovrebbe essere esteso ad altri settori dell'economia, in particolare alle finanze pubbliche. Consentirebbe ai risparmiatori e ai contribuenti di capire le implicazioni delle scelte di politica economica di un Paese, anche a fronte di sviluppi improvvisi della congiuntura internazionale. In effetti, da quando è stato adottato l'euro i Paesi membri devono includere nei loro programmi di stabilità pluriannuali delle simulazioni simili a quelle richieste alle banche, in cui si esamina la dinamica di medio periodo del deficit e del debito pubblico in caso di scenari alternativi. Tuttavia, questi esercizi attirano generalmente poca attenzione, anche se contengono analisi molto dettagliate.

Nell'ultimo Documento di Economia e Finanza italiano, pubblicato nell'aprile di quest'anno, vengono effettuati degli stress test sul debito pubblico sulla base di scenari non molto diversi da quello predisposto in questi giorni dalle autorità di vigilanza bancaria. Viene considerato il rischio di una possibile recessione nel prossimo triennio, di entità simile a quella del 2008-09 e un riacutizzarsi delle tensioni finanziarie, con aumento degli spread sui tassi d'interesse. In questo scenario, il rapporto tra il debito pubbli-

co e il prodotto lordo dell'Italia salirebbe dal 132,7% nel 2015 ad oltre il 140% nel 2018, e continuerebbe a crescere negli anni successivi. In altre parole, in caso di nuova recessione il debito rischia di aumentare in modo insostenibile. Anche in assenza di recessione, l'inversione della dinamica ascendente del debito viene rinviata nel tempo e si basa su ipotesi di crescita economica e di inflazione che sembrano un po' troppo ottimistiche.

Lo scenario considerato è estremo, come nel caso degli stress test bancari, ma non se ne possono ignorare le implicazioni. D'altra parte, l'attuale configurazione dell'economia mondiale — dalla Brexit al rallentamento dei Paesi emergenti come il Brasile, la Russia e la Cina, le incertezze geopolitiche e la fragilità dei mercati finanziari — non consente di escludere il rischio di un deterioramento della congiuntura.

Il pericolo maggiore, come nel caso del sistema bancario, è quello di minimizzare il problema. Eppure questa tentazione sembra assai diffusa nel nostro Paese. C'è chi ritiene ad esempio che un debito al 140% del Pil non sia poi così elevato, in confronto al 250% del Giappone, dimenticandosi però che in quest'ultimo caso esso è detenuto interamente dai residenti (e per oltre la metà dalla Banca del Giappone). Peraltro, l'onere del debito giapponese (2% del Pil nel 2015) è meno della metà di quello italiano (4,2%), ed è denominato in valuta nazionale. Altri sostengono poi che gli acquisti effettuati dalla Bce (le *quantitative easing*) consentono di emettere debito senza troppi problemi, dimenticandosi che questa politica non è eterna (e quando finirà se ne sentiranno i dolori). Nemmeno le banche commerciali, che dispongono oggi di ampia liquidità, possono acquistare titoli pubblici senza tener conto del profilo di rischio del loro bilancio, anche in situazioni di stress. C'è poi chi considera che il debito pubblico, se troppo elevato, possa essere facilmente rinegoziato o ristrutturato, dimenticandosi che esso rappresenta la controparte del risparmio investito da milioni di famiglie italiane, assicurazioni, fondi pensione e banche, che verrebbero messe in ginocchio da una tale manovra, come si è visto in Grecia.

In queste condizioni, non ci si può permettere il lusso di ignorare il problema. Non lo ignorano certo i nostri partner europei; il nostro debito rappresenta uno dei principali ostacoli ad una maggiore integrazione. D'altro canto, la dinamica del debito non può essere lasciata al contesto macroeconomico più o meno favorevole. Richiede una strategia attiva. L'esperienza del 2012-13 dimostra che la recessione è il momento peggiore per mettere in atto azioni correttive di

finanza pubblica. L'esperienza del 2014-16 dimostra che aumentare il debito non genera una crescita sufficiente per poter poi ridurre quel debito nel tempo.

Se non riparte con forza l'agenda delle riforme strutturali, indipendentemente e senza aspettare l'esito del referendum costituzionale, il Paese rischia di ritrovarsi in una situazione simile a quella di qualche anno fa, e dover effettuare manovre restrittive nel momento peggiore. Il problema del debito italiano si risolve solo aumentando il potenziale di crescita economico. Ossia

dando una risposta credibile al dilemma di chi vuole, ma non riesce, ad investire in questo Paese, come quella giovane imprenditrice toscana, titolare di una impresa che esporta motori in 92 altri Paesi, che di recente mi ha spiegato: «Abbiamo aperto una fabbrica a Detroit (non in Cina!), perché in 3 mesi siamo riusciti ad avere tutte le autorizzazioni. Qui è da 7 anni che aspettiamo il via libera dall'amministrazione comunale». Se non si fanno subito le riforme strutturali (quelle vere), prima o poi si torna all'austerità. E non per colpa dell'Europa, ma solo nostra.

