

# Lo prevede il decreto competitività

## Supporto ingegneria a Sviluppo Italia Spa

Un drastico ridimensionamento dei commissari per le opere autostradali rispetto alle bozze circolate nelle settimane scorse; l'assenza di risorse di rifinanziamento della legge obiettivo per le nuove opere da portare al Clpe; l'ingresso di Sviluppo Italia Engineering nella progettazione delle grandi opere e nel sostegno alle amministrazioni per la realizzazione delle infrastrutture, una semplificazione amministrativa centrata sull'estensione del silenzio-assenso «a ogni atto di autorizzazione, licenza, concessione non costitutiva, permesso o nulla osta comunque denominato». Sono questi i principali contenuti del decreto legge per la competitività all'esame del Consiglio dei ministri venerdì 11 marzo, al momento in cui questo giornale andava in stampa. Si tratta quindi di anticipazioni - piuttosto consolidate negli ultimi giorni dopo sei mesi di discussioni - che dovranno avere conferma nel prossimo numero di «Edilizia e Territorio» che dedicherà comunque ampio spazio al provvedimento. Qui di seguito i principali contenuti.

**Rifinanziamento legge obiettivo** - Non c'è neanche un euro destinato specificamente e con risorse certe al rifinanziamento della legge obiettivo. Vengono però dirottati «prioritariamente» alle grandi opere i residui e le risorse recuperate dalla legge 488/1992 per lo sviluppo delle aree sottoutilizzate. Ci saranno quindi 750 milioni circa da destinare alle opere localizzate nel Mezzogiorno. Le risorse andranno a un elenco di 14 opere individuate dalle delibere Clpe numeri 19, 20 e 21 del 2004.

**Commissari "deboli"** per le opere autostradali e obbligo di applicare la legge obiettivo per le concessionarie - L'ultima versione del decreto legge per la competitività ridimensiona drasticamente, all'articolo 5, i poteri dei commissari voluti dall'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Vito Gamberale. E impone a sorpresa anche alle concessionarie l'applicazione - oltre che delle direttive Ue per l'affidamento degli appalti - della «legge obiettivo» e del general contractor. Non saranno più ammesse deroghe, se non quelle per procedimenti e gare in corso che si concluderanno entro tre mesi. È la posizione del ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, che ha lamentato spesso la mancata applicazione della legge obiettivo da parte delle società autostradali.

Ma sui commissari vincono soprattutto i ministri dell'Ambiente, Altero Matteoli, e dei Beni culturali, Giuliano Urbani, che avevano visto nei poteri amplii dei commissari un attentato alla valutazione di impatto ambientale e alla normativa di tutela paesaggistica e del patrimonio storico, artistico e monumentale. Ci si riconduce, invece, al decreto «sblocca-cantieri» ribadendo i poteri di tutela del due Ministri (comma 4 bis dell'articolo 13 del decreto legge 67/1997 convertito con legge 135).

Ma il ridimensionamento dell'azione dei commissari è a lungo ruggio. Non potranno approvare, per esempio, come era previsto in tutte le bozze fino a mercoledì scorso, i progetti delle grandi opere superando addirittura l'inertza politica del Clpe e il parere della conferenza di servizi. Avranno, in sostanza, gli stessi poteri dei commissari

già previsti dalla legge obiettivo (articolo 2, comma 5, del Dlgs 190/2002) e dallo «sblocca-cantieri» (Dl 67/1997, articolo 13). Ma non si spingeranno oltre, fino ai poteri emergenziali tipici della Protezione civile riconosciuti al commissario per il Passante di Mestre. Per la loro nomina, inoltre, andranno sentiti i presidenti delle Regioni e i sindaci dei comuni metropolitani.

**Risoluzione del contratto per grave colpa dell'appaltatore e rapido sgombero del cantiere** - Resta, invece, in materia di accelerazione delle opere autostradali, la norma che consente di sgomberare rapidamente il cantiere dopo la rescissione del contratto per grave inadempienza dell'appaltatore. All'appaltatore non è consentito di fare opposizione con ricorso amministrativo.

La progettazione delle grandi opere a Sviluppo Italia Engineering - Resta anche la norma che ha scatenato polemiche furiose nelle ultime ore: è quella che sancisce l'ingresso di Sviluppo Italia nella progettazione delle grandi opere con la controllata Sviluppo Italia Engineering. Una norma contro cui hanno duramente protestato con Palazzo Chigi le società di ingegneria dell'Ordine e gli Ordini degli architetti e degli ingegneri accusandola di «sottrarre al libero mercato una sostanziale parte dell'ingegneria» e di violare le direttive Ue in materia di appalti di servizi. Sviluppo Italia Engineering agisce oggi nel mercato protetto delle amministrazioni pubbliche attraverso convenzioni.

**Silenzio-assenso e denuncia di inizio attività** - È la norma ancora suscettibile di cambiare nell'esame del Consiglio dei ministri visto che a chiederne un ridimensionamento era stato nei giorni scorsi il ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, preoccupato che la norma si estendesse a una lunga serie di autorizzazioni di tutela ambientale.

**Piano di infrastrutture per la logistica** - Al momento non c'è un euro e infatti la norma sulla destinazione di risorse alla «integrazione delle infrastrutture materiali del Paese con sistemi tecnologici e di conoscenze» è stata trasferita nel disegno di legge, all'articolo 11.

**Legge obiettivo per le città** - Finisce nel Ddl dai tempi lunghi, all'articolo 10, anche l'articolo contenente «la legge obiettivo per le città». Si tratta dell'articolo, largamente condiviso fra ministero delle Infrastrutture e Ance, per una disciplina destinata a favorire piani di riqualificazione, lancio e sviluppo anche mediante l'apporto di diversi strumenti finanziari pubblici e privati, di incentivi fiscali, di partecipazione degli enti regionali e locali. Resta invece nel decreto legge una «norma manifesto», all'articolo 5, sull'obbligo per il Clpe di destinare una generica quota del Fas (fondo aree sottoutilizzate) «al finanziamento di interventi che, in coerenza con le priorità strategiche e i criteri di selezione previsti dalla programmazione comunitaria per le aree urbane, consentano di riqualificare e migliorare la dotazione di infrastrutture materiali e immateriali delle città e delle aree metropolitane in grado di accrescere le potenzialità competitive». ■

**750**  
MILIONI  
Fondi 488  
dirottati sulle opere