

In 15 anni, se continua così, gli industriali stimano che perderemo investimenti per 530 miliardi. E per attuare le norme del decreto che approda in questi giorni al Senato bisognerà decidere quale «elenco» di lavori scegliere: verde o giallo? Intanto prendono piede nuove e vecchie società pubbliche per progettare, coordinare, monitorare...

Il numero da tenere a mente è 530. Ammonta a tanti miliardi, secondo l'osservatorio dell'Ance (associazione dei costruttori) il costo dell'inerzia dello Stato se da qui al 2035 non si faranno le opere pubbliche che sono state già programmate. Intanto l'elenco dei cantieri fermi per l'immobilismo della pubblica amministrazione è stato aggiornato a 53 miliardi per un totale di 555 opere. Una settantina, tutte quelle di maggior importo, sono addebitabili all'inerzia dello Stato centrale.

E il governo cosa fa? Il decreto Sbocca-Cantieri, che promette il miracolo della ripresa attraverso una crescita degli investimenti per quest'anno del 5,2%, potrebbe arrivare in Aula al Senato alla fine di questa settimana. Ma è già battaglia in commissione Lavori pubblici, a Palazzo Madama, per inserire nel decreto un pacchetto di opere pubbliche da accelerare attraverso lo strumento dei commissari. Peccato che l'elenco delle infrastrutture «strategiche» dei due azionisti del governo gialloverde ancora una volta diverga. La Lega appare impegnata a sponsorizzare le grandi opere, a partire dalla molto divisiva Tav Torino-Lione. Mentre il M5S, per bocca del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, sembra più interessato a completare opere mediamente meno faraoniche.

Pacchetti a confronto

Il confronto è presto fatto. La Lega punta, come si è detto, a accelerare la Tav piemontese il cui valore è di 8,6 miliardi. E poi la Gronda di Genova: 5 miliardi; la tratta Brescia-Verona dell'Alta Velocità: 1,9 miliardi; il sesto lotto della Milano-Genova: 833 milioni. Accanto a opere minori come la Ss36 del Lago di Como e la Ss72 di Lecco, ma sostenute solo perché in funzione degli eventuali Giochi olimpici invernali 2026.

Toninelli invece ha detto a *lSole24Ore* che porterà al premier Giuseppe Conte un elenco di opere da sbloccare, tra cui quella di maggiore importo risulta essere il potenziamento della Fortezza-Verona che s'inquadra nel nuovo valico ferroviario del Brennero. Costo: 5 miliardi (ma i finanziamenti attuali sono assai inferiori). C'è poi il Nodo ferroviario di Genova (620 milioni), il raddoppio Codogno-Cremona-Mantova (finanziato per 340 milioni), il potenziamento della Gallarate-Rho (costo 723 milioni di euro). Mentre al Sud, le opere ferroviarie Ferrandina-Matera (265 milioni), la Palermo-Trapani (34 milioni) quella stradale, l'Alghero-Sassari (137 milioni) e la Maglie-Leuca (330 milioni).

La battaglia sulle singole opere da commissariare è solo un pezzo della guerra che si combatte sulle infrastrutture, che passa anche dagli strumenti necessari per sbloccare i cantieri. Prendiamo il supercommissario per il Mose, il sistema di dighe mobili per difendere Venezia dall'acqua alta, ancora in via di completamento. Un emendamento al decreto Sbocca-Cantieri propone la creazione di un commissario governativo (a



SBLOCCA

CANTIERI

UN NUOVO «GENIO» PER LE GRANDI OPERE (E CERCATELO AL DEMANIO)

di Antonella Baccaro

sostituire quelli locali) e di una società pubblica composta da quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Ambiente e Beni culturali), Regione Veneto, Città metropolitana, Comune di Venezia e Porto. Questa società dovrà gestire e mantenere l'opera con una spesa stimata in 100 milioni l'anno. La gestione potrebbe essere affi-

data a un pool di imprese, tramite una gara pubblica al massimo ribasso. Per i veneti, governatore Luca Zaia in testa, si tratta di un esproprio di poteri che arriva a configurarsi come una beffa, laddove si prevede che per raccogliere i 15 milioni che la Regione ha il dovere di sborsare per mantenere l'opera (10 spettano al Comune e

10 alla Città metropolitana) gli enti potranno imporre ai cittadini una tassa di scopo. «Il Mose è un'opera nazionale e se ne deve occupare il governo — ha protestato Zaia sul *Corriere Veneto* —. Da parte mia strada sbarrata». Mentre per il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, si tratta di «emendamenti indecenti». Una de-



Il ministro

Danilo Toninelli, 44 anni, è ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, già capogruppo M5S al Senato

nuncia che Matteo Salvini non potrà ignorare.

Toninelli e il supplente

Ma gli enti territoriali non sono gli unici a protestare per l'attivismo dello Stato nel settore delle opere pubbliche, così come voluto dai grillini. Ancora una volta è Toninelli a far sobbalzare i costruttori, riuniti dall'Ance in un convegno sulle grandi opere, quando annuncia che «nello Sbocca-Cantieri è prevista la costituzione di una società in house al ministero delle Infrastrutture che si sostituirà alle società inadempienti sia in fase di progettazione che di realizzazione». L'obiettivo è evitare che i soldi stanziati rimangano inutilizzati e che i fondi comunitari debbano essere restituiti. Ma per gli imprenditori, che stanno già assistendo al costituirsi di un polo pubblico delle costruzioni sotto la Cassa depositi e prestiti, è un'ulteriore intrusione nei meccanismi di mercato. E sono stati di nuovo i veneti a prendere la parola e criticare la «newco delle infrastrutture per salvare le grandi imprese», ritenuta «fuori fuoco» rispetto alle esigenze di un settore che non verrebbe rispecchiato dal decreto. E per far capire come la misura sia colma, l'Ance si è inventata la campagna #bloccadegrado che consiste nel delimitare con dei nastri gialli i tanti luoghi in stato di abbandono in giro per l'Italia. Questo per dire che oltre alle grandi opere ci sono anche quelle di semplice manutenzione che languono.

La società in house del Mit non è però che l'ultima arrivata nella cassetta degli attrezzi che lo «Stato costruttore» sta componendo per rimuovere gli ostacoli alla realizzazione delle opere pubbliche. Investitalia, la *task force* che dovrebbe coordinare gli investimenti pubblici e privati, sarebbe già stata convocata un paio di volte a palazzo Chigi. Strategia Italia, che dovrebbe monitorare lo stato di attuazione delle opere, si è finalmente dotata di un decreto attuativo, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 16 aprile scorso.

Quanto alla Struttura di progettazione, cioè il nuovo «Genio civile», abbiamo rintracciato il decreto emesso dal premier ai primi di aprile presso la Corte dei Conti. Possiamo anticipare che nel braccio di ferro tra palazzo Chigi e Tesoro circa la collocazione della struttura, l'ha spuntata il Tesoro.

Il nuovo «Genio civile» nascerà presso il Demanio e interverrà solo su richiesta di amministrazioni centrali e locali, esclusivamente su servizi di progettazione di interventi (dunque non di realizzazione). Sarà dotata di massimo 300 addetti e otto unità territoriali. Sarà anche costituita una Consulta di massimo cinque esperti che dovrà conferire alla progettazione un taglio innovativo soprattutto nel campo del risparmio energetico e delle ristrutturazioni antisismiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA