

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Opere bloccate per 55 miliardi aspettano il metodo Genova

Commissari con ampi poteri decisivi per ridare ossigeno al settore delle costruzioni

Giorgio Santilli

Sono almeno una trentina per un valore di 55 miliardi di euro le grandi opere strategiche bloccate che potrebbero ripartire grazie alla possibile svolta del governo sui commissari per le opere pubbliche. A bloccarle sono spesso le procedure amministrative e progettuali (Av Verona-Padova o la statale Jonica), le guerre giudiziarie (l'autostrada Roma-Latina) o i traccheggiamenti della politica centrale o locale (per esempio la Gronda di Genova o la Tirrenica o ancora i ritardi della Torino-Lione). Ma al contrario di una vulgata che si è andata ormai affermando, in molti casi c'è anche un problema (spesso parziale) di risorse mancanti: si pensi, per fare qualche esempio, al prolungamento della linea C dopo Colosseo o della linea M5 a Milano o dell'autostrada Cremona-Mantova.

Nel governo si fa sempre più strada l'ipotesi dei commissari e prende piede il «metodo Genova», lanciato a larga scala prima da Matteo Renzi e poi anche dai M5s, con una proposta ancora più radicale a firma del viceministro Giancarlo Cancelleri (si veda l'articolo sotto). E ora anche al ministero delle Infrastrutture la titolare Paola De Micheli sembra pronta con un elenco di 21 opere da commissariare. Sarebbe la scrematura delle 77 che furono lasciate dal suo predecessore Danilo Toninelli e potrebbero prendere sia la via del Dpcm in attuazione del decreto legge sblocca cantieri 1 del governo giallover-

de oppure potrebbero finire, almeno in parte, nel decreto legge che il governo sta preparando. Quello che in ogni caso è assolutamente rilevante è quale sia la tipologia di commissario straordinario che il governo vuole mettere in campo. Tutto dipende dai poteri che gli vengono affidati perché si sono visti in passato commissari di mero coordinamento che, anziché accelerare, rimanevano intrappolati senza strumenti adeguati nelle guerre di burocrazia fra amministrazioni. E gli stessi commissari «intermedi» che hanno impiegato tanto tempo per ingranare ma poi qualche risultato lo hanno portato - per esempio sulla ferrovia Napoli-Bari - sembrano una figura pallida, adatta a più a periodi ordinari che non a grandi emergenze.

Tutti oggi guardano, invece, al supercommissario abilitato da una legge ad agire in deroga alle leggi ordinarie. È il «modello Genova» che rispetta i tempi in virtù di alcune circostanze favorevoli: 1) un'emergenza vera, anche emotiva, per il Paese; 2) l'assoluta unanimità politica sull'opera da ricostruire e sui tempi strettissimi in cui farlo; 3) una figura ben delineata sul piano legislativo, con poteri molto ampi ed estesi all'intero piano di ricostruzione; 4) la figura del sindaco Marco Bucci che ha interpretato il ruolo con grande capacità.

Come più volte ha detto lo stesso Bucci, i poteri che hanno funzionato e hanno consentito il rispetto dei tempi sono soprattutto tre: il potere di mettere in parallelo vari procedimenti, come fare il progetto, ottenere le relative autorizzazioni e la scelta dell'impresa; il potere di fare un appalto integrato (progettazione e costruzione); il potere di selezionare un vincitore della gara sulla base di criteri oggettivi e con adeguata motivazione ma senza indi-

care un secondo classificato (in questo modo si è evitata la guerra dei ricorsi al Tar).

La partita dei commissari e il vero sblocco del settore sono vitali per evitare il definitivo tramonto di un settore che negli ultimi dieci anni ha lasciato sul campo 120 mila imprese e 600 mila posti di lavoro. Le norme in deroga dovranno comunque tutelare aspetti di concorrenza, in modo che il rilancio del settore consenta la ripresa delle imprese di tutte le dimensioni. Le poche grandi imprese rimaste e le molte imprese medie in buona salute rischiano di collassare e hanno invece bisogno di crescere.

Il rilancio delle grandi opere, d'altra parte, è decisivo anche per «progetto Italia», l'iniziativa lanciata da Salini Impregilo insieme a Cdp e a un pool di banche italiane (Intesa Sanpaolo, Unicredit e Bpm) per salvare alcune aziende storiche dando vita a un grande gruppo, WeBuild, da 9 miliardi, capace di competere anche all'estero con i colossi internazionali delle infrastrutture. Decisiva, per evitare l'amministrazione straordinaria di Astaldi e consentire invece l'ingresso dell'impresa nel gruppo WeBuild, sarà l'adunanza generale dei creditori Astaldi che il 26 marzo si pronuncerà sul piano di concordato. La maggioranza sembra assicurata, considerando che il 56% del debito di Astaldi (totale 3,5 miliardi) è nelle mani delle banche e il 4% circa si è già pronunciato a favore nell'assemblea dei possessori del bond da 140 milioni del 25 febbraio (l'80% ha votato a favore). Probabile però che all'assemblea dei bondholders da 750 milioni, prevista per il 10 marzo, il voto della maggioranza degli obbligazionisti sia negativo.

RIPRODUZIONE RISERVATA