

La recessione *I progetti per uscirne*

Ripartire dalle grandi opere ma nel piano del governo c'è il pericolo scorciatoie

L'unica modifica varata al codice degli appalti alza il tetto dei lavori senza gara e non piace neanche ai costruttori

MARCO RUFFOLO, ROMA

Il premier Giuseppe Conte con lui tutti i ministri del governo gialloverde sanno bene che la recessione in cui è scivolata l'Italia impone loro un cambio di passo, a cominciare da un rilancio in grande stile delle opere pubbliche, volano di crescita tanto più necessario ora che la spinta proveniente dalle nostre esportazioni si è affievolita per il rallentamento dell'economia mondiale. La strategia dell'esecutivo sembra poggiare su due tipi di interventi. Il primo è un piano nazionale di manutenzione straordinaria: ponti, viadotti, strade, edilizia scolastica e ospedaliera, opere contro il dissesto idrogeologico. E per velocizzarlo Conte annuncia di volersi rivolgere anche alla Protezione civile. Il secondo è invece un nuovo elenco di infrastrutture medio-grandi da sbloccare (tra cui raddoppi di autostrade, superstrade e linee ferroviarie), dal quale però restano fuori per adesso opere importanti come la Torino-Lione, la Gronda di Genova e l'Alta velocità Brescia-Padova, bloccate in gran parte dai veti dei Cinquestelle. Nell'elenco

potrebbe entrare ad esempio il raddoppio dell'autostrada Cremona-Mantova, l'Alta velocità Napoli-Bari, la Statale Jonica 106 e l'autostrada Sassari-Olbia.

Nella estenuante storia delle nostre infrastrutture, in realtà, non c'è governo che non abbia indicato una lista prioritaria di interventi. Rimasti quasi tutti al palo. Mettendo insieme, una dopo l'altra, le opere bloccate, l'Ance (l'associazione dei costruttori) ha da poco aggiornato i conti del "non fare". Si tratta di quasi 600 infrastrutture, di cui 28 sopra i cento milioni, per un valore di 36 miliardi. Possiamo sperare che venga avviata in tempi rapidi almeno una piccola parte di questi interventi? I costruttori sono tutt'altro che ottimisti e si preparano a una mobilitazione permanente contro "l'inerzia decisionale" della politica. «Mentre l'Italia cade a pezzi - dice il loro presidente, Gabriele Buia - ci sono migliaia di imprese e di lavoratori che perdono il lavoro a causa dell'immobilismo».

Dove nasce tutto questo pessimismo? Le aziende misurano innanzi tutto lo scarto tra promesse e provvedimenti. Era il 16 ottobre quando Matteo Salvini annunciava all'assemblea dell'Ance che entro novembre sarebbe stato riformato il codice degli appalti, reo di aver introdotto troppi paletti. Ma da allora nulla si è visto, neppure con il decreto semplificazioni. Adesso il vicepremier annuncia per l'inizio di marzo un altro decreto «per dimezzare - dice - i tempi dei cantieri». Finora però, di concreto è passata solo una modifica del codice che

alza da 40 mila a 150 mila euro i lavori da appaltare senza gara. E' una norma che le stesse aziende contestano, ritenendola non una sana semplificazione ma piuttosto una scorciatoia pericolosa, perché riduce la trasparenza e aumenta i margini di corruzione. Così come una discutibile scorciatoia, secondo i costruttori, appare l'intenzione di Conte di affidarsi alla Protezione civile per accelerare gli interventi di manutenzione. Che sia un ritorno alla disinvoltata politica dei "grandi eventi" che per sveltire gli appalti si limitava spesso a sospendere le norme vigenti?

Insomma, il rischio è che invece di semplificare si ceda di nuovo alla politica delle "eccezioni". Eppure molto potrebbe essere fatto applicando quelle regole importanti del codice rimaste lettera morta, come l'accorpamento delle stazioni appaltanti, oggi frammentate tra migliaia di piccoli Comuni. Oppure modificando le regole troppo confuse che scoraggiano chi dovrebbe iscriversi all'albo dei commissari di giuria per gli appalti, e che rifiuta per paura di rispondere personalmente di eventuali errori. Tanto da costringere l'Anac a rinviare l'operatività di quell'albo. C'è poi un altro aspetto che preoccupa le imprese: il governo ha cancellato o svuotato una serie di "missioni" che stavano dando i primi frutti. Alle Infrastrutture era stata creata una "struttura tecnica" con il compito di individuare tutti gli intoppi procedurali e di superarli. E'

evidente, infatti, come una delle cause dei ritardi sia proprio il continuo rimpallo tra diverse autorità, nonché la sovrapposizione di competenze. Ora quella

struttura, dicono i costruttori, non funziona più. Nel frattempo sono state eliminate le due missioni di Palazzo Chigi - dissesto idrogeologico e l'edilizia scolastica - che

avevano avviato un dialogo costruttivo con Regioni e Comuni. Mentre non è ancora operativa InvestItalia, la struttura di supporto alla politica di investimenti.

