

**DATAROOM**

# I sei mesi persi per avviare le opere urgenti

di **Milena Gabanelli** e **Fabio Savelli**

Per le 58 opere urgenti da completare o avviare si sono persi sei mesi. A metà agosto è stato approvato il decreto Semplificazioni che ha snellito il Codice degli appalti, ma solo a gennaio il governo Conte ha nominato i commissari per realizzare le opere «di elevato grado di complessità». Sei di loro sono anche indagati. Perché questo ritardo? La presidenza del Consiglio dei ministri ha chiesto al dicastero dell'Economia l'analisi dei costi-benefici, già fatta dal precedente governo con l'allora ministro Toninelli.

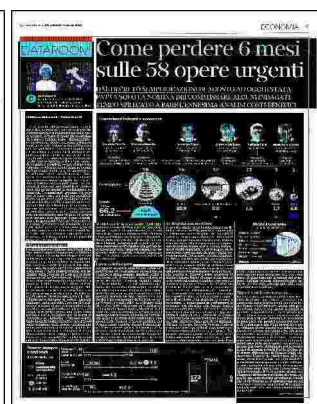
a pagina 37

**DATAROOM**



**Su Corriere.it**

Guarda il video sul sito del «Corriere della Sera» nella sezione Dataroom, con gli approfondimenti di data journalism



# Come perdere 6 mesi sulle 58 opere urgenti

DAL DECRETO SEMPLIFICAZIONI DI AGOSTO AD OGGI È STATA FATTA SOLO LA NOMINA DEI COMMISSARI, ALCUNI INDAGATI. TEMPO SPRECATO A FARE L'ENNESIMA ANALISI COSTI-BENEFICI

di **Milena Gabanelli e Fabio Savelli**

L'ultimo atto del governo Conte porta la data del 21 gennaio, con la nomina dei commissari per la realizzazione delle opere urgenti. Si tratta di opere già in cantiere da tempo e definite come «irrinunciabili» ad agosto 2020. Poche settimane prima era stato approvato il decreto Semplificazioni che ha snellito il Codice degli appalti, una riforma che ci consente già di avviare i progetti usando anche le risorse Ue del Recovery Fund e permette di applicare l'articolo 32 del Codice degli appalti europeo secondo il quale è possibile — per comprovate esigenze — lavorare con le imprese evitando il passaggio della gara, ed operando solo sulla base delle manifestazioni d'interesse. Per partire con opere «di elevato grado di complessità progettuale, esecutiva o attuativa» occorre però avere, per ciascuna di esse, un responsabile in carne e ossa che se ne intesti la realizzazione e i controlli. I commissari appunto. Ma perché ci sono voluti sei mesi per sceglierli? Perché la presidenza del Consiglio ha chiesto al ministro dell'Economia l'analisi costi-benefici, già fatta dal precedente governo con l'allora ministro Toninelli, e da tutti gli esecutivi precedenti. Un'analisi che poi non ha modificato una virgola. Si poteva però intanto non sprecare tempo e utilizzare i Responsabili Unici del Procedimento (Rup), per cominciare a bandire alcuni lotti senza aspettare l'ennesimo giro di giostra, come è stato fatto sulla Napoli-Bari, sulla Palermo-Catania e per la Verona-Fortezza per l'allacciamento col tunnel del Brennero. Ma tant'è.

## Chi sono i commissari

I commissari provengono quasi tutti dalle due grandi stazioni appaltanti pubbliche: Rfi ed Anas, entrambe del gruppo Ferrovie dello Stato, e su alcune nomine registriamo più di qualche dubbio. Parliamo dell'ex amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, scelto per il completamento della linea C della metropolitana, ma in-

dagato dalla Procura di Lodi per il deragliamento di un Frecciarossa, il 6 febbraio 2020, in cui morirono due macchinisti, e a processo a Milano per l'incidente di Pioltello, che costò la vita a tre passeggeri. Nello stesso processo è coinvolto Vincenzo Macello, sempre di Rfi, scelto per l'alta velocità Brescia-Verona-Padova. Poi c'è l'amministratore delegato di Astral, Antonio Mallamo, indagato dalla Procura di Cassino per la morte di due automobilisti sulla Casilina, sui quali crollò un pino. Alcuni dirigenti di primo piano dell'Anas, come Raffaele Celia, indagato per la frana di Cannobio in Piemonte; Vincenzo Marzi, finito in un'indagine della Procura di Locri sulla violazione delle norme antisismiche nella realizzazione della statale Jonica. Infine l'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, indagato per reati ambientali, ma soprattutto inadempiente: nel 2019 ha ritardato di un anno le ispezioni obbligatorie su 3.500 ponti. Tutti chiaramente innocenti fino a prova contraria, ma per ragioni di opportunità, o di non manifesta capacità organizzativa, Palazzo Chigi avrebbe potuto scegliere altri profili. Sta di fatto che saranno incaricati di stendere i bandi, assegnare gli appalti, prevenire eventuali controversie che potrebbero innescarsi con i general contractor, ragionare sulle eventuali varianti rispettando le risorse dei due contratti di programma.

## L'elenco delle opere

Ad agosto le opere selezionate come urgenti sono 58. Nell'elenco ce ne sono 14 «relative a infrastrutture stradali, sedici a infrastrutture ferroviarie, una relativa al trasporto rapido di massa, dodici a infrastrutture idriche, tre a infrastrutture portuali e dodici a infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza». Parliamo, tra le altre, della Statale Jonica (valore 3 miliardi), l'alta velocità Brescia-Verona-Padova (8,6 miliardi), il potenziamento della linea Fortezza-Verona (4,9 miliardi), lo sviluppo della direttrice Orte-Falconara (3,7 miliardi), l'alta velocità Napoli-Bari (5,88 miliardi), la Palermo-Catania-Messina (8,7 miliardi), la

metropolitana linea C di Roma (5,8 miliardi). Bene le commissioni Ambiente e Trasporti della Camera e Lavori pubblici del Senato, entro qualche giorno formuleranno il loro parere, prima del decreto della presidenza del Consiglio che dovrebbe dare l'avvio definitivo. A meno che il premier Draghi non decida di sostituire qualche commissario attualmente in pectore.

### Le Regioni mai ascoltate

A questo punto tutta la macchina può finalmente partire? No, perché c'è ancora da confrontarsi con le Regioni sui tracciati. Il governo dimissionario ha avuto sei mesi di tempo per portarsi avanti su questo fronte, ma non lo ha fatto. Un passaggio indispensabile poiché molte opere hanno dimensioni multi-regionali, e c'è bisogno della massima convergenza da parte delle comunità locali. Per questo, secondo Raffaela Paita, presidente della commissione Trasporti alla Camera, conveniva nominare tra i commissari anche qualche sindaco o governatore di Regione. La ricostruzione del ponte Morandi è andata via spedita anche perché a Genova è stato coinvolto il sindaco Marco Bucci. Si sono scelte invece solo professionalità tecniche con poca o scarsa conoscenza di come si coinvolge un territorio. A ritardare tutto il processo c'è stato anche un altro passaggio burocratico. A settembre la presidenza del Consiglio ha chiesto al Mef: «C'è la completa copertura finanziaria»? La risposta, prodotta a novembre e consegnata in Parlamento a gennaio, era già nota: alla Statale Jonica manca 1 miliardo, e c'è allo studio una variante tra Catanzaro e Crotona che aggraverebbe il conto di un 1,1 miliardi. Al potenziamento della Salaria mancano 700 milioni. Alla Grosseto-Fano più di 1,5 miliardi. All'alta velocità Brescia-Verona-Padova mancano oltre 2,5 miliardi soprattutto per l'ultimo tratto da Vicenza a Padova. Per

partire, nessuna grande opera deve avere tutti i soldi nel cassetto. Si avanza per programmi, ben sapendo dove prenderli. Non si inizia nulla quando invece le risorse non sono ancora state assegnate. È il caso delle tratte di allacciamento al tunnel del Brennero. Sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria al bivio fino a Battipaglia sono stati stanziati solo 10 milioni.

### Eppure i soldi non mancano

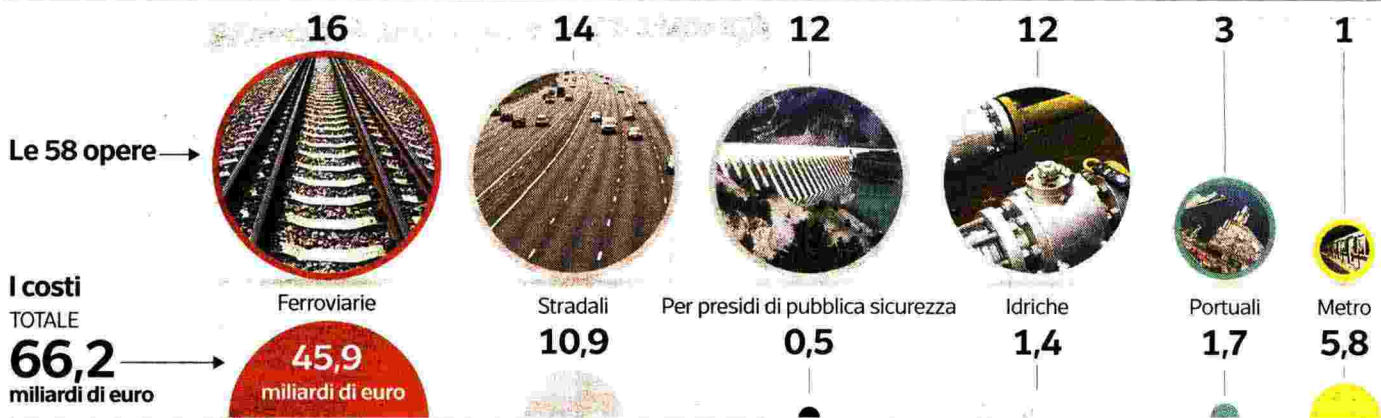
Eppure ci sono già 60 miliardi di euro stanziati dai diversi contratti di programma di Anas e Rfi, nelle disponibilità dei ministeri del Tesoro e dei Trasporti, anche attingendo a fondi europei non ancora utilizzati. A gennaio 2019 scrivemmo che il primo governo Conte aveva perso almeno un anno dietro le analisi costi-benefici, e nel mentre la gran parte dei general contractor nazionali è saltata per aria. Negli ultimi dieci anni abbiamo perso almeno 500 mila posti di lavoro nel settore dell'edilizia che ora si sta ravvivando soltanto grazie all'ecobonus. Parliamo di aziende indebolite dai tempi ingiustificabili della burocrazia e dalle modalità delle gare, dove spesso vince chi fa il prezzo più basso, obbligando poi le imprese in sub-appalto a tirarsi il collo. Il Cipe, alle dirette dipendenze di Palazzo Chigi, che dovrebbe fungere da distributore delle risorse, viene interpellato per ogni modifica progettuale anche quando il costo dell'opera resta immutato. È vero che abbiamo creato il polo delle costruzioni consentendo a Salini Impregilo di incorporare Astaldi con l'ingresso di risorse pubbliche di Cassa Depositi, ma come faremo ad utilizzare i soldi che ci dà l'Europa se ci abbiamo messo sei mesi per nominare una decina di commissari già noti alla macchina organizzativa dello Stato?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I commissari indagati e a processo

					
<b>Maurizio Gentile</b> ex amministratore delegato di Rfi	<b>Vincenzo Macello</b> responsabile investimenti Rfi	<b>Vincenzo Marzi</b> Anas, responsabile territoriale Puglia	<b>Antonio Mallamo</b> amministratore delegato di Astral	<b>Raffaele Celia</b> dirigente Anas	<b>Massimo Simonini</b> amministratore delegato di Anas
<b>Indagato</b> per il deragliamento di un Frecciarossa e a processo a Milano	<b>Indagato</b> per l'incidente di Pioltello	<b>Indagato</b> per la violazione delle norme antisismiche nella realizzazione della statale Jonica	<b>Indagato</b> per omicidio colposo	<b>Indagato</b> per la frana di Cannobio in Piemonte	<b>Indagato</b> per reati ambientali




### Metro: il confronto (dati in km al 2021)



### Risorse europee e nazionali

(in miliardi di euro)

 **Destinate alle infrastrutture**

 periodo di spesa

 dalla Ue

 dall'Italia

Fonte: Ance

