

Bloccati 83 miliardi
 Grandi opere ferme
 da 3 anni: manca l'ok
 della Corte dei conti

Umberto Mancini

Grandi opere ferme da 3 anni: manca ancora l'ok della Corte dei conti ai commissari. *A pag. 6*

PER I CANTIERI È IMPOSSIBILE RIPARTIRE FINCHÉ L'INTERA PROCEDURA NON HA CONCLUSO L'ITER AUTORIZZATIVO

IN SEGUITO AL VOTO DEL PARLAMENTO SPETTA AI MAGISTRATI CONTABILI VALUTARE LA CONGRUITÀ DELLE NOMINE

Opere strategiche al palo manca l'ultimo via libera

► Tre anni e tre governi non sono bastati a chiudere la nomina dei 29 commissari
 ► Serve ancora l'ok della Corte dei conti, decisivo per sbloccare 83 miliardi di lavori

LO STALLO

ROMA Tempi più lunghi per sbloccare le opere strategiche. I ventinove commissari straordinari, nominati il 16 aprile per dare la spinta decisiva a 57 **infrastrutture** pubbliche che valgono 82,7 miliardi di euro, sono ancora fermi al palo. Manca infatti il via libera della Corte dei Conti che ha ricevuto solo alcuni giorni fa il dpcm approvato da governo e Parlamento.

Un documento complesso che i magistrati contabili vogliono esaminare con la dovuta attenzione visto i riflessi sulle casse statali. Il via libera - salvo improvvise accelerazioni - potrebbe arrivare quindi tra un mese o anche più tardi. La Corte ha infatti 30 giorni di tempo per esprimersi ma può anche chiedere delucidazioni ulteriori e, soprattutto, deve recepire i pareri dei vari ministeri coinvolti che hanno l'obbligo di fornire le valutazioni degli uffici di controllo interni. Insomma, si rischia di arrivare a luglio. In questo periodo di passaggio, si spera breve, i commissari devono limitare il lavoro all'analisi dei vari dossier ma non possono dare

l'accelerata sperata sui cantieri.

VIA CRUCIS

La storia dei commissari, ovvero della loro dibattuta nomina, parte da lontano e assomiglia ad una sorta di via crucis. Fu l'ex ministro delle **Infrastrutture** Danilo Toninelli, circa 3 anni fa, a chiederne l'istituzione per velocizzare i lavori. Poi, cambiato il governo, la pratica passò alla ministra Paola De Micheli che, dopo un duro braccio di ferro durato 6 mesi con il Tesoro, sbloccò il pacchetto nomine.

A cogliere i frutti è stato però il neo ministro Enrico Giovannini, un tecnico che si è trovato gran parte del lavoro fatto e che ora lotta con la macchina della burocrazia con l'obiettivo di recuperare il tempo perduto. Al momento però tre diversi governi e tre anni di discussioni non sono bastati a concludere una procedura tutto sommato semplice, come quella delle nomine. Chissà poi quanto tempo ci vorrà per portare a conclusione i progetti, confrontarsi con le Regioni, superare i vincoli ambientali. C'è da dire che Giovannini ha già imposto pragmaticamente un percorso a tappe forzate, con riunioni trimestrali e una at-

tenta verifica del cronoprogramma, ma le norme di legge, anche se lunghe, non possono essere aggirate.

Semmai, come prevede il decreto Semplificazioni in arrivo, si possono ridurre i passaggi, accelerando e accorpando più autorizzazioni. Del resto il pacchetto delle nomine è di alto livello. Tra i nomi quello di Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas e Maurizio Gentile ex ad di Rete ferroviaria italiana, che si occuperà della linea C della metropolitana di Roma. Scelte che secondo il dicastero di Porta Pia rispondono alla logica di «assicurare la migliore interlocuzione con le stazioni appaltanti di Anas e Rfi e con le varie amministrazioni pubbliche coinvolte».

LE TIPOLOGIE

Guardando alla tipologie delle **infrastrutture**, quelle ferroviarie hanno valore di 60,8 miliardi, quelle stradali 10,9 miliardi, i presidi di pubblica sicurezza 528 milioni, le opere idriche 2,8 miliardi, le **infrastrutture** portuali 1,7 miliardi, mentre la linea C della metropolitana di Roma vale da sola 5,9 miliardi. Nell'elenco ci sono naturalmen-

te progetti molto diversi tra loro: in alcuni casi ai commissari toccherà avviare la progettazione; in altri si occuperanno invece di aprire il più rapidamente possibile i cantieri. Nel 2021, ne dovrebbero debuttare 20; se ne giungeranno poi 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023.

Nelle previsioni del governo sarà notevole l'impatto occupazionale: secondo una valutazione condotta da Rfi e Anas, si tratta per le sole opere ferroviarie e stradali di oltre 68.000 unità di lavoro medie annue nei prossimi dieci anni, con un profilo crescente fino al 2025, quando l'impatto diretto sarebbe di oltre 100 mila unità. Le **infrastrutture** sono distribuite su tutto il territorio nazionale.

Nell'insieme quelle che riguardano il Nord valgono 21,6 miliardi, quelle del Centro 24,8 mentre le **infrastrutture** meridionali totalizzano 36,3 miliardi. Per le regioni centrali ci sono progetti molto importanti. Si va da ferrovie come la Orte-Falconara e la Roma-Pescara (oltre all'anello ferroviario di Roma) a strade quali la Grosseto-Fano, la Salaria e il collegamento Cisterna-Valmontone.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il nodo **infrastrutture**

©) Ced Digitale e Servizi | ID: D1277525 | IP ADDRESS: 188.172.108.192 carta.ilmessaggero.it



GUIDO CARLINO
Presidente della
Corte dei conti



ENRICO GIOVANNINI
Ministro **infrastrutture**
e mobilità sostenibili



MASSIMO SIMONINI
Amministratore delegato
di Anas



MAURIZIO GENTILE
ex amministratore
delegato di Rfi

