

La scommessa dei cantieri, grandi opere per 200 miliardi

Ci sono 106 interventi, opere o programmi di manutenzione e tecnologia, che saranno il primo vero banco di prova del decreto legge semplificazioni. La prima vera sfida per capire se il decreto legge varato a notte fonda accelera davvero i cantieri ed è capace di produrre Pil aggiuntivo già nel biennio 2020-21. Bisogna andare a cercarli nel documentone di 400 pagine (il cosiddetto allegato Infrastrutture al Def) che la ministra Paola De Micheli teneva ieri sul tavolo di Palazzo Chigi, durante la conferenza stampa con il premier Giuseppe Conte. Le 400 pagine e anche l'elenco dei 106 interventi sono state messe a punto dalla struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture guidata da Giuseppe Catalano. Ora prima di dire cosa sono questi 106 interventi, del valore di 200 miliardi di euro in totale, bisogna specificare che cosa non sono. Non sono le 130 opere strategiche evocate dal premier che potrebbero essere intitolate, molto in sintesi, "accelerazione del programma di Alta velocità di rete". C'è molto di più, ovviamente, anche molte strade, ma se c'è una battaglia su cui il premier, la ministra e il governo mettono la faccia da qualche settimana è il completamento delle rete di Alta Velocità, con lo sblocco della Salerno-Reggio Calabria e lo slogan #italiaveloce. Questo è il piano dei tempi lunghi: molte delle 400 pagine del documento sono dedicate a questo piano strategico.

Le 106 opere del professor Catalano non sono neanche le opere che saranno commissariate in base all'articolo 9 del decreto legge. Queste sono 36 opere dei Trasporti cui si aggiungono per ora 12 interventi suggeriti dal Viminale. Queste opere difficilmente produrranno Pil a breve perché – come ha spiegato bene De Micheli – i commissari andranno solo a opere molto incagliate. Il prototipo dell'opera perennemente incagliata è il raddoppio della Pontina fra Roma e Latina che infatti è la numero 5 in elenco. Ovviamente queste opere rientrano a pieno titolo nelle opere oggetto del decreto semplificazioni ma dire che produrranno lavori a breve appare alquanto azzardato. La vera finezza del Def Infrastrutture sono invece quelle 106 fra opere e programmi che rappresentano la miniera in cui pescare per fare subito. Si tratta di opere in corso che possono essere accelerate, magari con i fondi aggiuntivi che potranno arrivare dalla Ue. Sono opere che hanno il progetto pronto e il cantiere possono aprirlo – con i nuovi tempi contingentati del decreto – in meno di sei mesi. Sono programmi di manutenzione, con intervento spesso micro che non

richiedono progetti per partire.

Fra le 31 opere ferroviarie elencate ci sono la Torino-Lione, il Brennero, la Brescia-Verona, Terzo valico dei Giovi, l'upgrading infrastrutturale e tecnologico dei valichi svizzeri (Chiasso, Luino e Domodossola) e quello sulla linea adriatica (Bologna-Bari-Lecce e Lecce-Taranto), la Bari-Napoli, i nodi di Milano. Torino, Genova, Bologna, Roma, Venezia, Bari, Reggio Calabria, Palermo. Tutte opere accelerabili con qualche risorsa finanziaria in più o risolvendo un problema autorizzativo o velocizzando

l'affidamento. Fra le 21 opere stradali l'adeguamento sismico dei viadotti della A24 e A25, il completamento del nodo di Firenze, la Pedemontana veneta, il potenziamento della A4, il raccordo autostradale A15-A22-Tibre, la quarta corsia della Milano sud-Lodi (A1), la A13 Monselice-Padova, la terza corsia dinamica sulla A12 fra Cerveteri e Torrimpietra, la tangenziale di Bologna, la Gronda di Genova, il potenziamento della A22.

Ci sono poi numerosi interventi portuali, cinque interventi aeroportuali (Fiumicino, Catania, Firenze, Milano Malpensa, Venezia) e cinque interventi sui metrò di Milano, Catania, Roma, Napoli e Firenze.

Qualcuno lo ha definito “una scatola vuota” (Matteo Salvini) ma per il premier Conte il decreto Semplificazioni, approvato “salvo intese” è ormai considerato il “trampolino di lancio per il Paese”, quello che servirà a “far correre l'Italia, alzando il livello di velocità”, ma “senza offrire spazio agli appetiti criminali”. Come visto, un piano ambizioso, per i miliardi in ballo (200) e per l'elenco di opere previste, tanto che Conte lo ha descritto come “il nostro Recovery plan da presentare all'Europa”. Oltre alle grandi opere da far ripartire in tutto il Paese, infatti, il piano prevede anche le Olimpiadi invernali a Cortina, la digitalizzazione della pubblica amministrazione, la green economy, gli appalti riveduti con lavori affidati senza bando al di sotto dei 150mila euro e la sburocratizzazione delle procedure per riaprire i cantieri. Insomma, l'obiettivo è quello di avere un volano per l'economia reale italiana e creare lavoro con investimenti e semplificazioni. Una scommessa, senza dubbio, che però - sorti politiche contingenti del governo in carica a parte - l'Italia si spera possa vincere per le sorti dell'intero Paese.

Dopo complicati veti incrociati, baruffe interne alla maggioranza e maratone notturne, il decreto Semplificazioni vede finalmente la luce. Il governo punta a sbloccare i cantieri, velocizzare gli appalti, rendere

digitale la Pa e tutti i suoi servizi. Unico difetto? Non esiste ancora una data per la sua conversione in legge. E quel “salvo intese” che cela lunghe trattative nella maggioranza. Potrà un piano così ambizioso sulla carta diventare realtà e far davvero partire il motore del Paese? Il lungo elenco di infrastrutture strategiche – oltre 130, di cui una cinquantina affidate ad altrettanti commissari speciali – che valgono 200 miliardi e potranno avvalersi di una corsia preferenziale in deroga al Codice degli appalti per essere realizzate in tempi certi e rapidi, fa certamente ben sperare. Ma ciò che ora si attende sono i fatti. Alcune di queste opere sono da sempre emblema dei bizantinismi e delle lungaggini che purtroppo caratterizzano il Paese: alcune di queste 150 opere, infatti, sono già finanziate e sono persino esecutive (dalla Gronda di Genova al completamento del Mose, dalla Tav Torino-Lione all'alta velocità Palermo-Catania-Messina) ma da anni sono frenate da contenziosi e complessità progettuali. Da qui la nascita delle nuove norme, che si prefiggono proprio l'obiettivo di semplificare. Insieme alle gare, ma evitando infiltrazioni illegali. Da qui la doppia sfida: non solo far ripartire i cantieri, velocizzando tutti gli iter, ma anche fare in modo che non venga dato spazio a interessi criminali.

Ma tutto questo, alla fine, riuscirà a dare vigore al Pil nel breve periodo? La direzione intrapresa è certamente quella giusta: accelerare le procedure per far ripartire gli investimenti pubblici è senz'altro un passo positivo. Ma adesso è necessaria la capacità di tradurre piani esistenti solo sulla carta, con numeri stratosferici, in cantieri reali. Una buona dose di realismo è ciò di cui ora il Paese ha bisogno, al di là dei progetti faraonici enunciati su carta. La capacità di fare è ora la sfida a cui questo governo è chiamato.