

Rapporto Camera dei deputati-Cresme: negli ultimi dieci anni i costi di realizzazione sono aumentati del 40%

Grandi opere, solo l'8% al traguardo

In 14 anni completati i lavori per 23 miliardi sui 285 programmati

A 14 anni dalla legge obiettivo, che è stata approvata nel 2001, il bilancio delle opere completate appare molto deludente. Su un totale di 285 miliardi di opere inserite nel programma, quelle ultimate valgono 23,8 miliardi di euro, pari all'8,4% del totale. Il livello di completamento delle opere era il 7,6% nel

ottobre 2013. Negli ultimi dieci anni, inoltre, i costi di realizzazione sono aumentati del 40 per cento. I dati sono contenuti nel nono rapporto Camera dei deputati-Cresme. Dal decreto Sblocca Italia, intanto, in arrivo gli ultimi due miliardi per le infrastrutture.

Santilli, Arona ▶ pagina 3

Infrastrutture. Alla Corte dei Conti il decreto Lupi-Padoan con l'ultima tranche dei 3,9 miliardi stanziati dal provvedimento di fine agosto: ma per i cantieri bisognerà attendere

Sblocca Italia, in arrivo gli ultimi 2 miliardi

Alessandro Arona
ROMA

Si completa il quadro dei fondi destinati alle infrastrutture previsti dal decreto Sblocca Italia varato dal governo a fine agosto. Per i cantieri invece bisognerà attendere. Gli ultimi due miliardi, del pacchetto totale di 3,9 stanziati dal decreto, sono in dirittura d'arrivo. Il ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan ha firmato il 2 marzo il decreto interministeriale, ora al vaglio della Corte dei Conti, proposto e firmato a metà febbraio dal titolare delle Infrastrutture Maurizio Lupi.

La lista delle opere era indicata nella stessa legge, dunque non potevano esserci sorprese: 16 interventi che spaziano dalle metropolitane (Torino e Firenze per un totale di 200 mi-

LE SCADENZE

Nessuna delle 16 opere previste avvierà i lavori entro il 31 agosto. Nel migliore dei casi entro il termine si arriverà al bando di gara

lioni), alle ferrovie (tunnel del Brennero e Lucca-Pistoia per 485 milioni), alle strade (1,152 miliardi distribuiti su 9 progetti), senza dimenticare opere idriche (69 milioni in Abruzzo) e aeroporti (90 milioni tra Firenze e Salerno).

La novità del decreto è nei tempi di attuazione degli interventi. Mentre il decreto Sblocca

Italia definiva questa lista di interventi come «appaltabili entro il 30 aprile 2015» e «cantierabili entro il 31 agosto 2015», il ministero delle Infrastrutture ha scelto di interpretare i due termini (appaltabile e cantierabile) in modo molto flessibile. Opera per opera, nel decreto appena firmato come già nel primo (il decreto Lupi-Padoan del 14 novembre 2014), si fissano obiettivi specifici da rispettare per adempiere a queste scadenze e si scopre così che praticamente in nessun caso, dove c'è scritto «cantierabili», vedremo per quella data apertura di cantieri.

BRENNERO

Tempi più brevi per la prosecuzione dei lavori per il tunnel: entro il 30 aprile il bando ed entro il 31 agosto la predisposizione dei cantieri

Dunque nessuna delle 16 opere citate sopra, finanziate per due miliardi di euro, aprirà i cantieri entro il 31 agosto prossimo. Si arriverà in qualche caso alla pubblicazione del bando di gara per i lavori, in altri addirittura solo alla consegna della progettazione a Porta Pia da portare poi al Cipe per l'approvazione.

Lo stesso decreto, d'altra parte, prevede nel 2015 una spesa di soli 5 milioni (su 1.996), e altri 7 milioni nel 2016,

FONDI E PROGETTI

Strade

■ Il decreto stanziava 1.152 milioni per nove interventi stradali. Tra questi 419 milioni per l'A3 e 145 milioni per un ponte a Roma (Eur e autostrada per Fiumicino).

Città

■ Due interventi riguardano metropolitane: Torino (100 milioni) e Firenze (altri 100)

Ferrovie

■ Ai binari vanno 485 milioni. Il tunnel del Brennero ne prende 270. La linea Lucca-Pistoia 215.

Acqua e aeroporti

■ L'ultima tranche di fondi copre il sistema idrico in Abruzzo (69 milioni) e gli aeroporti di Firenze (50 milioni) e Salerno (40).

mentre solo dal 2017 i cantieri cominceranno davvero a macinare spesa (356 milioni). Gran parte della spesa è poi concentrata sul 2018, 1,525 milioni, per poi calare bruscamente a 8 milioni nel 2019 e 95 nel 2020. Il decreto non precisa fra l'altro, per ciascuna opera, cosa debba essere fatto entro la prima scadenza del 30 aprile e cosa entro la seconda. Il Ministero spiega però che quando nel testo si fissano per



un'opera due adempimenti si deve intendere che il primo va fatto entro il 30 aprile e il secondo entro il 31 agosto; quando ce n'è uno solo va fatto entro il 31 agosto.

Un esempio. Per la metropolitana di Torino si dice che il Comune «sottoscrive l'atto di conferma di acquisto e posa in opera del sistema VAL e presenta alla struttura tecnica di missione» un progetto buono per il Cipe. Dunque: il Comune deve «sottoscrivere» entro il 30 aprile e presentare a Roma il progetto (preliminare, definitivo, non isa) entro il 31 agosto. Di cantieri neanche l'ombra.

In qualche altro caso i termini sono un po' più stringenti. Per il tratto della Salerno-Reggio Calabria tra Rogliano e Altiglia (finanziato per 381 milioni) l'Anas deve «presentare» al Mit entro il 30 aprile un progetto idoneo per il Cipe «e pubblica il bando di gara entro 60 giorni dall'approvazione del Cipe». Qui in effetti, come in molti altri casi dove si impone il bando 60 giorni dopo il Cipe, sembrerebbe che questa seconda scadenza superi quella del 31 agosto: dunque progetto entro il 30 aprile e poi il bando in base ai tempi del Cipe.

In un caso, per la prosecuzione dei lavori per il tunnel del Brennero, i tempi saranno più brevi: Bbt dovrà pubblicare entro il 30 aprile il bando di gara (270 milioni), e poi entro il 31 agosto «predisporre le infrastrutture di cantieri necessarie all'avvio dei lavori del predetto terzo lotto costruttivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA