

Grandi opere, a rischio nel 2019 investimenti per 2 miliardi

Blocchi e ritardi. Forte perdita di spesa fermando i sei lavori ferroviari messi sotto esame
Tempi lunghi anche per la riforma degli appalti: niente decreto, si farà con disegno di legge delega

Giorgio Santilli

Eccolo, in numeri, il grande paradosso della manovra: il governo dichiara di voler aumentare nel 2019 la spesa per investimenti pubblici di almeno 3,5 miliardi (15 nel corso del triennio 2019-2021) ma intanto mette a rischio investimenti già programmati per un paio di miliardi, se saranno bloccate o anche solo rallentate le sei grandi opere ferroviarie messe sotto esame con l'analisi costi-benefici.

La cifra di due miliardi non riguarda procedure di appalto, bandi di gara, progettazioni da completare, autorizzazioni in corso. E non riguarda un numero imprecisato di opere o un orizzonte temporale vago. Il calcolo considera soltanto la spesa effettiva di cassa prevista per il prossimo anno sulle sei opere ferroviarie più importanti. In altre parole, è quanto sarà effettivamente speso (immesso nel circuito economico) se le opere andranno avanti come previsto.

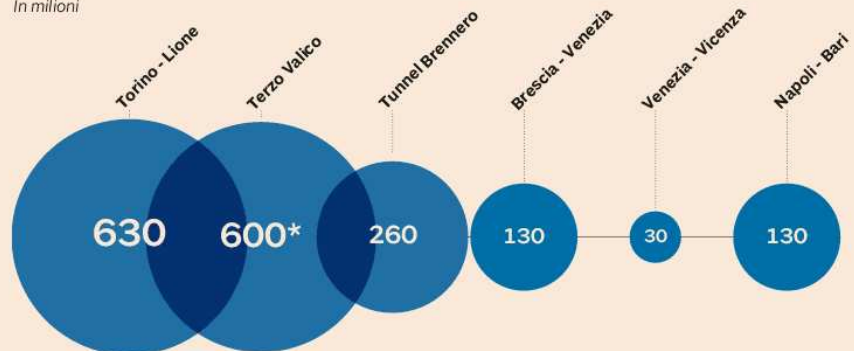
Va però detto che questa stima - che tiene conto di dati di Rfi (Fs), Telt e Cociv - è basata su due presupposti: che vengano confermate per queste opere le scelte strategiche e non vi sia lo stop del governo in seguito alle analisi costi-benefici; che si applichino le norme che puntano a una velocizzazione dell'iter e alla «capex optimisation». In altri termini, che si sfrutti tutto il potenziale di opere il cui iter è cominciato da anni e che oggi arrivano sostanzialmente a maturazione.

La prima opera da considerare è ovviamente la Tav Torino-Lione su cui oggi si è acceso lo scontro politico con i Cinque stelle che frenano e la Lega che vuole realizzarla. La spesa prevista per il 2019, a fronte di affidamenti in corso di lavori per 1,9 miliardi,

La commissione Lavori pubblici del Senato prende tempo e avvia una indagine conoscitiva sul codice

La spesa prevista nel 2019

In milioni



(*) Stima Cociv

di, è di 630 milioni. Segue il terzo valico Genova-Milano per cui si è sbloccato il finanziamento del quinto lotto. Rfi stima una spesa di 320 milioni ma è in corso da parte del commissario del Cociv, Marco Rettighieri, una riprogrammazione per accelerare la spesa fino almeno a 600 milioni nel rispettare degli obiettivi di cronoprogramma. D'altra parte il terzo valico sta entrando - grazie al completamento delle progettazioni e all'assegnazione dei finanziamenti avvenuta fra la fine del 2017 e quest'anno - nella fase di massimo regime, con una spesa prevista per il 2018 di 301 milioni. Se i motori gireranno al massimo, si potrà accelerare la spesa. Ed è per questo che imprese, sindacati ed esperti considerano grave bloccare l'opera che oggi in assoluto sta producendo più investimenti.

Un'altra opera che sta marciando è

il tunnel del Brennero che nel 2018 spenderà 225 milioni e nel 2019 è previsto salga a 255 milioni. Anche su quest'opera c'è stato un duro attacco di M5S ma l'esito delle elezioni provinciali, oltre a un dissenso sul territorio molto limitato, fanno pensare che la partita dei veti sia persa.

Accelerazione prevista per l'Alta velocità Brescia-Verona che dovrebbe passare da 81 a 131 milioni di spesa grazie alla soluzione dei nodi progettuali e alla firma delle integrazioni contrattuali, mentre la Verona-Vicenza dovrebbe esordire con i primi 30 milioni di spesa. Ancora al palo il terzo tratto, la Vicenza-Padova, che completa l'asse est-ovest dell'Alta velocità italiana.

Infine, la Napoli-Bari che nel 2018 dovrebbe chiudere con una spesa di 97 milioni per arrivare a 130 nel 2019.

Tutto vero - e magari ulteriori men-

te accelerabile - se non sarà il governo a mettersi di traverso.

Intanto si profila un rinvio anche per la riforma del codice appalti che doveva essere una delle leve per semplificare le procedure e accelerare la spesa. Non sarà un decreto legge a varare la riforma, come si era ipotizzato, ma un disegno di legge delega che prevede quindi un iter molto lungo. La frenata nasce dalla difficoltà - anzitutto politica - di ridisegnare il ruolo dell'Anac, cui si vorrebbero sottrarre i poteri di soft law per tornare a un regolamento generale vincolante. A confermare il rallentamento della riforma anche l'avvio, da parte della commissione Lavori pubblici del Senato di una indagine conoscitiva sul codice appalti. A chiederla è stata la maggioranza che ha bisogno di chiarirsi le idee prima di intervenire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA