

PRIMO PIANO

A che punto sono i cantieri in Italia

Dal 2017 gli investimenti pubblici sono aumentati, ma manca chiarezza sulle priorità. E ora nel mirino è tornato il Codice appalti

Appalti: gli enti pubblici hanno riaperto il rubinetto delle risorse. Ma non basta questo a far partire i cantieri. Inoltre il governo sta rimettendo in discussione le vecchie priorità. Risultato: al momento manca una direzione chiara.

Partiamo dai dati di fatto. Con la crisi le risorse per gli appalti pubblici sono diminuite. Ma dal secondo quadrimestre del 2017 i fondi sono tornati a crescere. Se nel 2016 sono stati mobilitati 102 miliardi, nel 2017 si è passati a poco meno di 139: più 36,2%. Tradurre queste nuove disponibilità in apertura di cantieri però non è immediato. Di qui la denuncia dei costruttori dell'Ance che — sul sito sbloccacantieri.it — parlano di 270 opere ferme al palo per un valore complessivo di 21 miliardi di euro. Secondo l'associazione, se si cominciasse a lavorare ci sarebbero 330 mila opportunità di assunzione.

Da notare: i costruttori puntano sempre più spesso il dito contro la «burocrazia» che rallenta

l'inizio dei lavori. Nel mirino c'è anche il Codice degli appalti. Su questo Ance e ministero dei Trasporti sono sulla stessa lunghezza d'onda. La riforma del Codice potrebbe essere messa in cantiere già a settembre. Dopo le vacanze si tratterà di scegliere tra due strade. O un intervento light. O lo smantellamento di una normativa in vigore da soli due anni.

C'è meno accordo tra costruttori e governo per quanto riguarda i cantieri avviati. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli non ha rimesso in discussione solo la Tav Torino-Lione, ma anche la Gronda autostradale di Genova, l'Aeroporto di Firenze, la Pedemontana lombarda, oltre all'alta velocità (Terzo Valico, Nodo di Firenze, collegamento tra Brescia e Padova).

Di Tav e Tap molto si è detto. Ma prendiamo la Gronda di Genova. L'opera prevede 23 gallerie. D'altra parte, però, alleggerirebbe il traffico sulla città di Genova. Nel periodo compreso tra dicembre 2008 e aprile 2009 il progetto

preliminare è stato sottoposto a un dibattito pubblico. A settembre 2017 l'approvazione definitiva. Ora il presidente della Liguria Giovanni Toti ha risposto a Toninelli con un invito: «Sono pronto a fargli da autista nel caotico traffico ligure affinché si convinca».

I più soddisfatti di questo nuovo corso dovrebbero essere gli ambientalisti. In realtà la loro posizione è articolata. «Bene che si metta in discussione il gigantismo delle grandi opere degli anni scorsi in funzione di nuove priorità — dice il vicepresidente di Legambiente Edoardo Zanchini —. Detto questo, l'alta velocità Brescia-Padova e la Napoli-Bari andrebbero completate. E anche la Torino-Lione potrebbe avere un senso se andasse di pari passo con il passaggio obbligato delle merci dalla gomma al ferro».

Rita Querzè

21

miliardi di euro il valore dei 270 cantieri bloccati censiti dall'Ance. Se sbloccati, secondo l'associazione dei costruttori potrebbero garantire 330 mila opportunità di lavoro

Traffico merci
Legambiente: la Tav avrebbe senso se il traffico merci passasse tutto su ferro





Terzo Valico

Tracciato lungo 53 km di cui 37 in galleria, serve per collegare Genova con il corridoio Reno-Alpi. Sarà pronto nel 2022



Brescia-Verona

Lunga 42 km, il primo lotto della linea ferroviaria è stato finanziato il 7 giugno per un valore di 1,645 miliardi di euro

