

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 punta-

no 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, alleggerireb-

be 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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

