

# Sessanta miliardi già stanziati ma i cantieri restano fermi così la burocrazia frena i lavori

**L'ANCE, L'ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI HA MESSO IN FILA 749 OPERE FINANZIATE MA CHE NON RIESCONO AD ANDARE AVANTI**

**IL FOCUS**

ROMA La mappa è in continuo aggiornamento. Le segnalazioni continuano ad arrivare. Il contatore delle «opere bloccate» segna 749 cantieri per cui i fondi sarebbero teoricamente disponibili ma che per vari intoppi burocratici sono fermi. Valgono 62 miliardi di euro e, secondo l'Ance, l'associazione dei costruttori che aggiorna quotidianamente il monitoraggio, questi investimenti incagliati si traducono in 962 mila posti di lavoro mancati. Un "fact checking", una verifica sul campo, che stride tremendamente con gli annunci fatti in questi anni dai governi di tutti i colori. Matteo Renzi, per esempio, aveva annunciato lo sblocco di 43 miliardi dal primo settembre. Correva l'anno 2014. Con lo Sblocca Italia, spiegò esattamente un anno dopo l'allora ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi, entro il 31 agosto tutte le opere devono aprire i cantieri. Per sbloccare gli investimenti, fu l'ex ministro dell'Economia Piercarlo Padoan a chiedere e ottenere flessibilità dalla Commissione europea. A sua volta Giovanni Tria, titolare del ministero del Tesoro nel primo governo Conte, si impegnò solennemente per riportare gli investimenti pubblici al 3 per cento del prodotto interno lordo. Ci sono, spiegò, 140 miliardi di euro già stanziati e disponibili che non vengono spesi. I soldi sulla carta, insomma, ci sono. Ma il problema è che li costantemente rimangono. Governo dopo governo gli stanziamenti riemergono e sempre più assomigliano ai carri armati di Mussolini: sono sempre gli stessi che girano in tondo.

**IL RECORD**

Sempre l'Ance ha calcolato che soltanto negli ultimi cinque anni, la distanza tra «l'annuncio» e gli investimenti effettivamente realizzati ha raggiunto la cifra record di 12 miliardi di euro. Nel 2016 la promessa fu di investire 5 miliardi di euro in più durante l'anno grazie alla flessibilità concessa da Bruxelles. Fatti i conti, il 31 dicembre invece che un aumento degli investimenti si registrarono meno cantieri per un miliardo di euro. Un "gap" tra promesse e realtà di ben sei miliardi di euro. Non è che l'anno dopo, il 2017, è andata molto meglio. La promessa questa volta era quella di sbloccare un miliardo aggiuntivo. In realtà a fine anno il saldo risultò negativo per due miliardi, con uno scostamento in pratica di tre miliardi di euro. Nel 2018 il neonato governo gialloverde, nato dall'alleanza tra la Lega e il Movimento Cinque Stelle, aveva annunciato finalmente lo sblocco di ben 140 miliardi di euro per le infrastrutture. Certo, non tutti subito. Il tempo di met-

**DEI 77 COMMISSARI PER ACCELERARE I TEMPI NE SONO STATI NOMINATI PER IL MOMENTO SOLTANTO DUE**

tere in piedi una struttura unica che si occupasse di progettazione delle opere e una cabina di regia politica per indirizzare i fondi. Ma comunque sia, nonostante i pochi mesi davanti, l'impegno preso fu di sbloccare almeno 850 milioni di euro. Il risultato? Un miliardo e trecento milioni di spesa in meno. Un «paese da codice rosso», lo ha definito l'associazione dei costruttori. Il punto è che i soldi sono sempre disponibili ma i cantieri perennemente fermi. Perché?

La burocrazia ci mette molto del suo. Qualche esempio. Il piano stralcio per le aree Metropolitane, approvato nel 2015, è ancora

irrealizzato per il 60%. Il motivo lo ha spiegato direttamente il ministero dell'ambiente nella relazione al disegno di legge «Cantiere Ambiente» già trasmesso al Senato e che nelle intenzioni del ministro Sergio Costa, dovrebbe sbloccare 11 miliardi di euro "già disponibili" per il dissesto idrogeologico. La relazione al disegno di legge spiega che «sebbene si trattasse di progetti definitivi ed esecutivi, non è stato possibile rispettare i cronoprogrammi anche a causa dei lunghi tempi di conclusione della conferenza dei servizi e dell'acquisizione dei pareri di VIA e VAS, trattandosi di grandi progetti». Per accelerare i progetti ritenuti prioritari, il precedente governo aveva deciso la nomina di 77 commissari: uno per ogni cantiere da avviare. Ad oggi ne sono stati nominati soltanto due e uno di questi, l'architetto Elisabetta Spitz, a cui è stato affidato il compito di completare il Mose di Venezia, ha ricevuto l'incarico soltanto dopo il disastro dell'acqua alta.

**LE PREVISIONI**

Se non ci sono emergenze, insomma, non si decide. Lo svincolo della Tiburtina, la tangenziale di Gela, lo svincolo di Vittoria est, e tutte le altre opere possono attendere. Nel frattempo è probabile che arrivino altri annunci di fondi «stanziati» e di risorse «sbloccate» che continueranno a perdersi nei labirinti dei ministeri e delle commissioni senza far avanzare nessun cantiere. E il contatore dell'Ance continuerà a marciare solo in avanti.

**Andrea Bassi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Autostrade al collasso**



**A21**

Voragine, domenica (To-Pc). **Viabilità riaperta.** Indagine dei pm di Asti

**A6**

Frana di domenica sul ponte Madonna del Monte: **riapre forse domani** a una corsia (Sv-To)

**A26**

**Chiusa dalla Procura** lunedì per verifica su 2 viadotti; **riaperta ieri a una corsia**

**A10-A7-A12**

Ex Ponte Morandi da ricostruire; **viabilità attraverso la città**

ANSA centimetri

