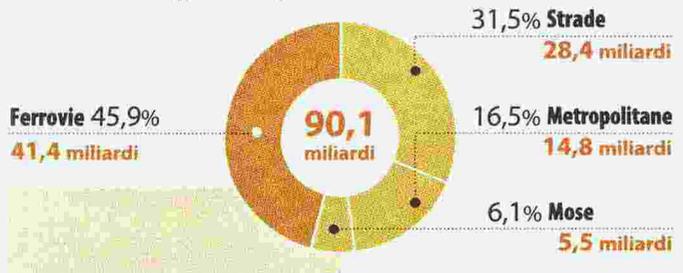


Grandi opere un ingorgo da 90 miliardi

- > Soldi a Tav e strade, pochi al territorio
- > L'authority: tanti progetti valutati male

Il costo delle grandi opere



MARCO RUFFOLO

GLI investimenti pubblici si stanno riprendendo dopo il crollo degli anni scorsi. Una "torta" da 90 miliardi: ma ancora si sceglie con scarse valutazioni e ci sono conflitti di competenza. Intervista al ministro Delrio: «Ecco il piano per collegare l'Italia».

ALLE PAGINE 2 E 3

L'inchiesta

Una torta da oltre 90 miliardi ma si sceglie senza serie valutazioni e ci sono conflitti di competenza Per la difesa del suolo 800 milioni, 25 volte meno del necessario

Progetti al buio ministeri incapaci e l'alta velocità batte la prevenzione

MARCO RUFFOLO

ROMA. Quando due anni, sette mesi e 18 giorni fa si insediò il governo Renzi, la macchina delle opere pubbliche era ridotta più o meno così: progetti portati avanti senza uno straccio di valutazione, zero risorse o quasi per interventi salva-vita come la difesa del suolo e la messa in sicurezza degli edifici, **fondi europei** non spesi o sprecati in una miriade di micro-interventi affidati alla cieca a Comuni e Regioni, dieci anni di attesa e più per il completamento di infrastrutture di oltre

50 milioni di euro. Cosa si è fatto da allora per aggiustare quello che è considerato uno dei principali motori della crescita? Un fatto è certo: gli investimenti pubblici si stanno lentamente riprendendo dopo il crollo verticale degli anni scorsi e ci sono più soldi da spendere. Ma le grandi opere di collegamento come l'alta velocità ferroviaria sono ancora in gran parte prive di un serio esame preventivo e ciononostante hanno a disposizione molte più risorse delle opere salva-vita, quelle che dovrebbero prevenire alluvioni, frane, crolli di edifici e incidenti ferroviari. Le quali hanno sì più soldi di prima ma non quanto

sarebbe necessario. E intanto l'Ufficio parlamentare di bilancio denuncia la assoluta incapacità dei ministeri nel valutare i progetti e l'assenza di una seria programmazione nazionale.

Mai forse come in questo momento il ruolo degli investimenti, e in particolare delle opere pubbliche, è stato così cruciale per le chance di crescita del nostro Paese. Dal loro successo o meno dipende se l'Italia resterà impantanata nella malinconica teoria degli zero virgola o riuscirà a prendere il largo superando la soglia maledetta dell'1%, sempre più simile alla porta che nel film di Bunuel "L'angelo sterminatore" gli invitati non riescono

a oltrepassare alla fine della serata. Situazione surreale come surreale è la condizione in cui sono stati tenuti in tutti questi decenni gli investimenti pubblici. Eppure non c'è politico che non li abbia evocati come arma risolutiva contro la crisi. Sono diventati uno stucchevole refrain, un mantra tanto insistito quanto inascoltato. Il governo Renzi cerca ora di rimettere in moto le infrastrutture, puntando su 90 miliardi di opere prioritarie. Vediamo con quali risultati.

LE RISORSE: ADESSO CI SONO
 L'Italia ha vinto due battaglie

L'ingorgo delle grandi opere

con Bruxelles ottenendo da una parte la fine del patto di stabilità interno che impediva a molti Comuni di investire e dall'altra la possibilità di finanziare in deficit parte degli investimenti già decisi: avevamo chiesto per il 2016 poco più di 5 miliardi, la Ue ce ne ha riconosciuti 4,3. Non male. In più (come spiega l'Ance in un suo recentissimo studio) la legge di stabilità di quest'anno ha previsto un aumento di risorse per le infrastrutture del 10%, che le porta a 13 miliardi e mezzo. Ovviamente solo una piccola parte potrà essere spesa quest'anno. Ma l'inversione di tendenza c'è, soprattutto se pensiamo che tra il 2008 e il 2015 i soldi per le opere pubbliche sono crollati del 42,6%. Questa volta dunque i soldi ci sono. Come si stanno spendendo e con quali priorità?

LE PRIORITÀ: COSA SCEGLIERE

Qualcuno ricorderà la lunghissima lista di infrastrutture che i governi precedenti avevano agguanciato al carro della "legge obiettivo", una procedura straordinaria nella quale finì letteralmente di tutto, a cominciare dalle grandi opere, quasi tutte rimaste al palo. Un anno fa il governo Renzi sfoltì quella assurda lista annunciando anche che avrebbe spostato l'asse degli interventi sui piccoli cantieri, più facilmente realizzabili e in molti casi anche più utili dei maxi-progetti. «Focalizzarsi sulle grandi opere - spiegò il ministro Delrio - ci ha portato in 14 anni di legge-obiettivo a stanziare 285 miliardi per vederne impiegati soltanto 23, appena l'8%». «Opere utili, snelle e condivise», è lo slogan del Def 2016. Ma le grandi opere, pur dimezzate nel novero di quelle prioritarie, sono rimaste, soprattutto quelle ferroviarie di valico, prolungamento dei corridoi europei, e quelle per l'alta velocità al Sud. A queste, almeno nelle intenzioni di Renzi, si aggiunge anche la madre di tutte le infrastrutture: il Ponte sullo Stretto.

Nello stesso tempo, però, viene data per la prima volta certezza di risorse pluriennali al riassetto idrogeologico, all'edilizia scolastica e alla manutenzione stradale e ferroviaria. Così il governo sembra voler dare una risposta a due grandi obiettivi contemporaneamente: da una parte collegare l'Italia, dall'altra metterla in sicurezza. Ma in che proporzione le risorse sono destinate all'uno e all'altro? Difficile inoltrarsi nel labirinto dei finanziamenti pubblici. Prendiamo le opere che il governo potrebbe ora accelerare:

quei 5,1 miliardi poi leggermente ridimensionati da Bruxelles. La parte del leone (circa la metà) la fanno trasporti e banda ultralarga per velocizzare Internet, mentre solo il 5% va alla protezione ambientale. Se poi restringiamo il campo ai progetti effettivamente in corso (2,6 miliardi) quasi il 40% va alle reti transeuropee con dentro i famosi corridoi ferroviari.

Questo non significa che non vi siano fondi per i cantieri minori e spesso più urgenti. L'Ance calcola in 900 milioni la disponibilità 2016 per l'edilizia scolastica e in 800 quella contro il rischio idrogeologico. C'è chi fa notare però che bisognerebbe concentrarsi quasi esclusivamente sul quel tipo di infrastrutture, che potremmo chiamare "opere salva-vita", perché rispetto alle "opere di collegamento" presentano carenze infinitamente maggiori, oltre a garantire una crescita economica più diffusa e certa.

I FABBISOGNI DEL SALVA-VITA

Per avere un'idea di fabbisogno delle infrastrutture salva-vita, guardiamo alla difesa del suolo e alla sua lotta impari con le catastrofi. Nei primi quindici anni del nuovo millennio, abbiamo da una parte duemila alluvioni che hanno spazzato via 293 vite umane e provocato danni per 3 miliardi e mezzo di euro l'anno. Dall'altro, un impegno dello Stato per il riassetto idrogeologico che non è andato oltre i 400 milioni annui. Insomma, i poteri pubblici hanno investito per prevenire catastrofi in gran parte prevedibili un nono dei costi provocati dalle stesse catastrofi. Ora Italiasicura, la "struttura di missione" messa in piedi nel 2014 contro il dissesto idrogeologico, ci dice che il ritmo di spesa è aumentato a oltre un miliardo l'anno, e che tra **fondi europei** e nazionali saranno disponibili nei prossimi 7 anni altrettanti miliardi. Ma ci dice anche che questo non basta affatto: per dare alla parola prevenzione un significato appena dignitoso ci vorrebbe almeno il doppio, da spendere per più di dieci anni consecutivi. Solo così potremmo sperare di avvicinarci al fabbisogno indicato dalle Regioni: una ventina di miliardi. Per adesso gli unici progetti che vanno avanti sono quelli di alcune città metropolitane, a partire da Genova, devastata dalle ultime alluvioni, e da Milano. E il grosso degli interventi sarà avviato solo nel 2018. Insomma, i tempi e i finanziamenti delle opere saranno anche meno lenti di prima ma sono ancora scanditi dal trascorrere

degli anni, mentre torrenti e frane non aspettano. E se rinunciassimo ad alcune grandi opere per dare più spazio alle infrastrutture salva-vita? Una domanda alla quale se ne lega un'altra: quelle grandi opere confermate dal governo sono veramente utili? Chi le ha scelte e come?

CHI VALUTA E CHI SCEGLIE

Il governo, oltre a selezionare le nuove grandi opere, ha rivoluzionato le regole nella valutazione degli investimenti e negli appalti. Obiettivo: più qualità e trasparenza, tempi più rapidi, scelta delle opere in base a valutazioni rigorose, le cosiddette analisi costi-benefici. «Già, tutte buone intenzioni - dice Claudio Virno, esperto in valutazioni degli investimenti e consulente dell'Ufficio parlamentare di bilancio - ma questo sembra applicarsi ai progetti futuri, non a quelli in corso per i quali pare che il governo voglia mantenere le vecchie procedure, che di rigoroso non hanno nulla». Sotto esame finiscono importanti opere ferroviarie per l'alta velocità: il terzo valico della Milano-Genova, il tunnel del Brennero, quello del Frejus della Torino-Lione, la Napoli-Bari. «Queste ultime due in particolare - continua Virno - non supererebbero test seri: hanno chiaramente sopravvalutato la domanda, il traffico futuro». Ma del resto abbiamo avuto un ministro dei Trasporti, predecessore di Delrio, che rispose così a quelle critiche: «Per le grandi opere non serve che ci sia traffico, si fanno e poi il traffico arriverà». «L'aspetto più drammatico - rincalza Marco Ponti, che insegna economia dei trasporti al Politecnico di Milano - è la irreversibilità dei progetti: una volta che li approva il Cipe non si torna più indietro. Prima di far partire un progetto, bisognerebbe fare una gara internazionale con serie valutazioni comparative tra soluzioni diverse. Oggi invece le analisi non vengono fatte o vengono demandate ai diretti interessati. I trucchi per far passare i progetti politicamente più gettonati sono molteplici. Pensi che c'è una leggina per cui quando un'opera è interamente finanziata dallo Stato (e le opere ferroviarie lo sono tutte) non è richiesta nessuna analisi economica o finanziaria. Ossia, se l'opera è pubblica i soldi si possono anche buttare dalla finestra. La conclusione è che ci sono una trentina di miliardi di progetti che rischiano di non essere valutati a dovere». Ma il ministero delle Infrastrutture la vede in modo diametralmente opposto: «Questa era la situazione fino ad oggi, ma

ora con la nostra struttura di missione, fatta di esperti di livello internazionale, abbiamo rivisto moltissimi progetti facendo risparmiare miliardi di euro». Il problema però è che su 90 miliardi di opere prioritarie, 50 sono vincolati giuridicamente e 75 già approvati dal Cipe.

Strutture di missioni, valutatori esterni: ecco, per far funzionare una amministrazione pubblica, sembra che ci si debba per forza rivolgere a qualcuno al di fuori dei ministeri. Ma allora che ci stanno a fare le centinaia di funzionari e dirigenti? Se lo chiede l'Ufficio parlamentare di bilancio in suo recente studio. «I ministeri non dispongono di personale interno con le competenze professionali specialistiche necessarie, e lo stesso si può dire per i Nuclei di valutazione. Non c'è scambio di informazioni all'interno, non sono mai state applicate sanzioni per chi non fa il suo dovere». In queste condizioni non c'è da stupirsi se i progetti sono fatti male e si impantanano in un crescendo di tempi e di costi. Per non parlare del diluvio di sigle che ruotano intorno alla scelta delle opere: in ogni ministero ci sono i Nuvv (nuclei di valutazione degli investimenti), ai quali si affiancano a Palazzo Chigi il Nu-vap, l'Uftp e il Nuvec che fa capo all'Agenzia per la coesione territoriale. A tutte queste sigle si chiedeva di scrivere almeno una cosa: il documento pluriennale di pianificazione, con l'analisi di tutti i fabbisogni infrastrutturali. Ma questo documento è ancora fantasma, come sono fantasma le Linee guida per la valutazione. Niente paura, nel frattempo sono stati preparati i Vademecum che faranno da guida alle Linee guida. Un percorso kafkiano che l'Ufficio bilancio chiama eufemisticamente «quadro istituzionale molto frammentato». Come frammentato è il quadro delle competenze, dove Regioni e Comuni hanno il potere di rallentare ogni opera e di aprire un contenzioso dopo l'altro portando l'Italia ai vertici mondiali dei ritardi. Di fronte a questo affresco di deresponsabilizzazioni, si capisce come in tutti questi anni siano finiti i soldi dei progetti europei: da una parte in maxi-opere che si sono presto impantanate con costi e tempi fuori controllo, dall'altra in migliaia di micro-progetti locali che non rientrano in nessuna strategia nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

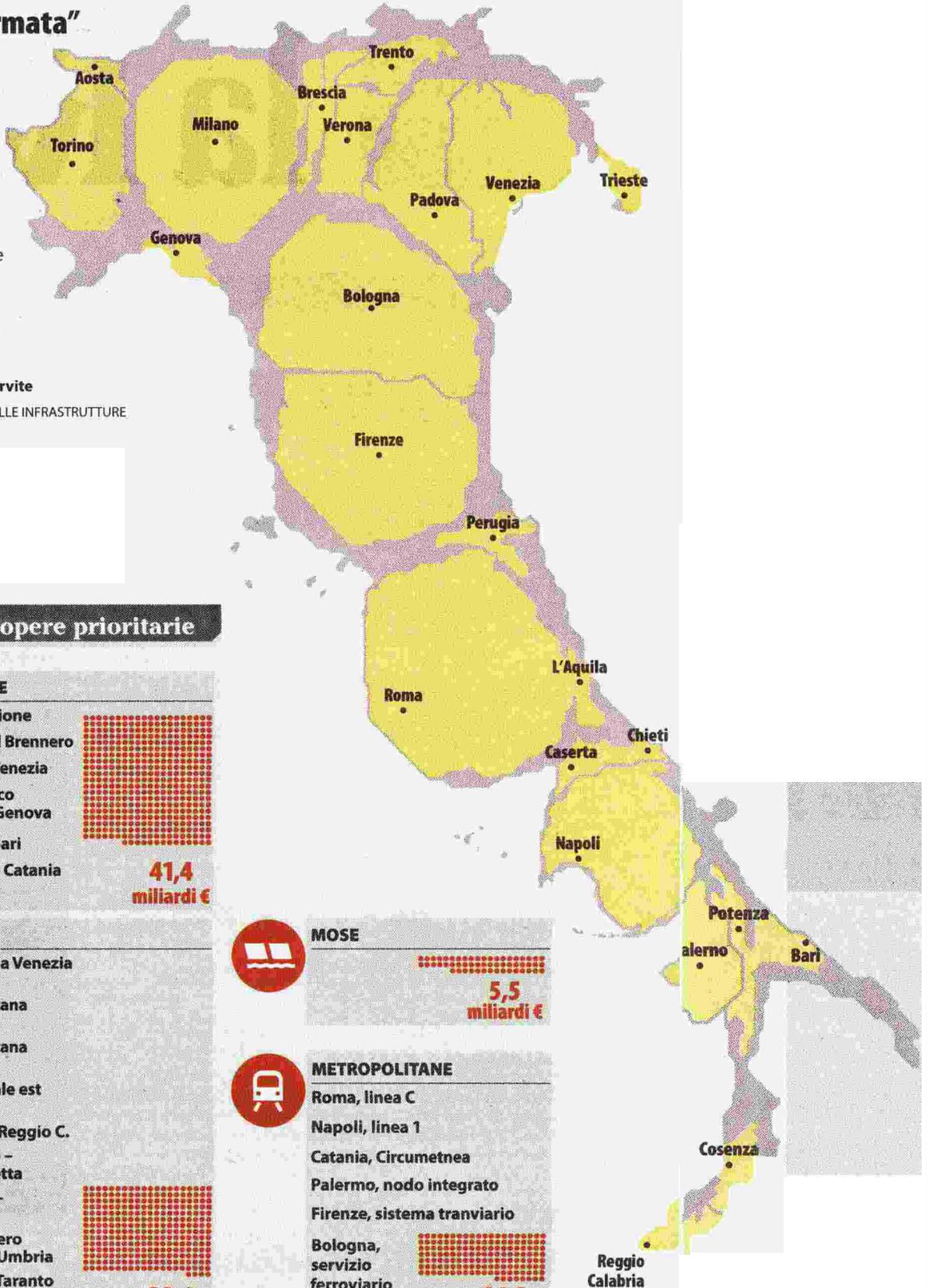
L'Italia "deformata" dell'alta velocità



L'ampiezza delle aree è proporzionata al numero di treni ad alta velocità in arrivo ogni giorno

■ Aree servite ■ Aree non servite

Fonte: Ministero delle Infrastrutture



Il costo delle opere prioritarie

* = 100 milioni di euro



FERROVIE

Torino - Lione	
Tunnel del Brennero	
Milano - Venezia	
Terzo valico	
Milano - Genova	
Napoli - Bari	
Palermo - Catania - Messina	41,4 miliardi €



STRADE

Autostrada Venezia - Trieste	
Pedemontana Lombarda	
Pedemontana Veneta	
Tangenziale est Milano	
Salerno - Reggio C.	
Agrigento - Caltanissetta	
Grosseto - Siena	
Quadrilatero Marche - Umbria	
SS Ionica Taranto - Reggio C.	
SS Sassari - Olbia	
TOTALE	28,4 miliardi €



MOSE

5,5 miliardi €



METROPOLITANE

Roma, linea C	
Napoli, linea 1	
Catania, Circumetnea	
Palermo, nodo integrato	
Firenze, sistema tranviario	
Bologna, servizio ferroviario Metropolitano	
TOTALE	

TOTALE 90,1 miliardi €

Fonte: Rapporto Servizio Studi della Camera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il costo della difesa del suolo

Quando saranno avviati e quanto valgono i cantieri per mettere in sicurezza i fiumi



• = 100 milioni di euro

ENTRO IL 2016

Bisagno (Liguria)

Lusore (Veneto)

Seveso e Lambro (Lombardia)

Litorale dell'Emilia Romagna

Era, Carrione (Toscana)

227,7
milioni €

ENTRO IL 2017

Bisagno, Fereggiano

(Liguria)

Seveso e Lambro (Lombardia)

Oriolo, Astico (Veneto)

Reno (Emilia Romagna)

Arno (Toscana)

Aterno (Abruzzo)

Olbia (Sardegna)

355,2
milioni €

ENTRO IL 2018

Bisagno (Liguria)

Seveso (Lombardia)

217,7
milioni €

TOTALE 800,6
milioni €

FONTE ITALIA SICURA



IL PONTE SULLO STRETTO

Nei giorni scorsi il premier Renzi ha rilanciato il Ponte sullo Stretto, assicurando l'appoggio del governo al progetto

