

Sblocca Italia, al via 1,7 miliardi per le infrastrutture

20 Ottobre 2014

[Il Sole 24 Ore - 19/10/2014 - di Giorgio Santilli]

Infrastrutture, sbloccati 1,7 miliardi

Decreto Lupi per finanziare 15 opere - Concetto elastico di «cantierabilità» per evitare la revoca dei fondi

Maurizio Lupi approva con tempestività la prima tranche di quindici opere finanziate dallo Sblocca-Italia, per un valore totale di 1.664 milioni (sui 3,9 miliardi totali del decreto legge) che dovranno essere “cantierati” per 335 milioni entro il 31 dicembre 2014 e per 1.329 milioni entro il 30 giugno 2015. Il ministro delle Infrastrutture ha firmato il decreto interministeriale per la ripartizione delle risorse e lo ha inviato per la controfirma al ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, che non dovrebbe tardare a chiudere il cerchio. Come già successo con il «decreto del fare» nel 2013, Lupi è stato rapidissimo nella messa a punto del provvedimento di sblocco delle risorse, rispettando il termine di 30 giorni - che lui stesso aveva chiesto di inserire nel DL - per completare l'iter previsto dal decreto legge.

Nessuna sorpresa nella scelta delle opere e nelle cifre assegnate che erano state già anticipate dal ministro delle Infrastrutture ed erano state poi allegate al decreto. Le quattro opere che dovranno partire entro fine anno sono autostrada Trieste-Venezia, passante ferroviario di Torino, piano dei passaggi a livello di Rfi e sistema idrico Basento-Bradano. Il cadenzamento delle somme prevede una spesa di 515 milioni entro il 2015 e dei restanti 1.079 milioni tra il 2016 e il 2018.

La novità più rilevante del provvedimento firmato da Lupi riguarda, però, il concetto di cantierabilità. Il ministero delle Infrastrutture, per evitare la tagliola della revoca dei fondi prevista dallo stesso Sblocca-Italia nel caso in cui i provvedimenti non siano cantierati entro i due termini previsti del 31 dicembre e del 30 giugno, ha articolato il concetto di “cantierabilità”, prevedendo per ogni singola opera una specifica prestazione dovuta dalla stazione appaltante per evitare la revoca. Una flessibilità che era stata invocata a gran voce in primis dall'Associazione nazionale dei comuni italiani (Anci) proprio per evitare false partenze. Resta il fatto che, al solito, la vera apertura dei cantieri slitterà in avanti di settimane o mesi, confermando la cronica patologia del sistema italiano delle opere pubbliche rispetto a seri cronoprogrammi, fin dalla fase iniziale del progetto.

Vediamo nel dettaglio l'elenco delle condizioni di cantierabilità, opera per opera. Per la terza corsia Trieste-Venezia sarà sufficiente al commissario inviare entro la scadenza al Mit «un ulteriore stralcio delle lavorazioni». Per la metro C di Roma basterà al Comune inviare il progetto definitivo aggiornato. Per il Passante di Torino bisognerà inviare il progetto definitivo, così come per la Regione Basilicata sul completamento del sistema idrico Basento-Bradano (settore G). Per i passaggi a livello, a Rfi addirittura basterà mandare al Mit il «programma complessivo degli interventi». Per l'Alta velocità Verona-Vicenza-Padova basterà trasmettere l'accordo ai sensi della convenzione vigente per la redazione del progetto definitivo, mentre per il Terzo Valico si dovrà inviare «l'aggiornamento della nuova articolazione dei lotti costruttivi coerentemente alle disponibilità finanziarie vigenti» alla data del 31 dicembre 2014. Per il Tunnel del Brennero è sufficiente che sia trasmesso al Mit «l'ulteriore lotto costruttivo e il conseguente piano lavori» e sia pubblicata «una manifestazione di interesse sulla Guce».