

Riforme: da B. a Renzi, il libro dei sogni ora si chiama Sblocca Italia

di Giorgio Meletti | 15 agosto 2014

Commenti (107)



Più informazioni su: Alta Velocità, Autostrade, Governo Renzi, Grandi Opere, Matteo Renzi, Silvio Berlusconi, Saldi Pubblici.

Email

“Che cos’è il **genio**? Fantasia, intuizione, decisione e velocità di esecuzione”. La prescrizione degli stagionati burloni fiorentini di *Amici miei* trova nel [decreto Sblocca Italia del governo Renzi](#) un’esecuzione a dir poco magistrale. Il decreto legge con cui il 29 agosto il Consiglio dei ministri garantirà per settembre (agli italiani nel frattempo allegramente in ferie) “[una ripartenza col botto](#)” (ipse dixit) promette di rinnovare alla grande i fasti della **supercazzola** del Conte Mascetti. La ricetta è semplice. Si prende il “decreto del fare” varato nel giugno 2013 dal governo **Letta**. Si scrive: “All’elenco degli interventi di cui all’articolo 18 comma 2 del Decreto Legge 69 / 2013 (...) si aggiungono le seguenti opere...”. Alla lista di Letta, una decina di **grandi opere** da sbloccare con una spruzzata di finanziamenti pubblici aggiuntivi, si aggiungono altre 27-opere-27 da sbloccare, ed ecco il grande annuncio: da settembre partiranno con il turbo decine di cantieri per un investimento totale (in prevalenza privato) di **43 miliardi**.

Mentre **Matteo Renzi** dedica le fatiche agostane alla limatura del decreto, *Il Sole 24 Ore*, che dispone di analisti molto più informati dei fatti rispetto al premier e al ministro delle Infrastrutture **Maurizio Lupi**, ha rinvenuto [nelle prime bozze circolate](#) consistenti tracce di “**aria fritta**” (testuale), rilevando che “sparando cifre come i 43 miliardi del piano Renzi-Lupi si rischia di scadere nella farsa”. Secondo il quotidiano confindustriale solo 6 delle 27 opere elencate sono “sbloccabili a breve”. Altre 7 non soffrono di nessun blocco, mentre per tutte le altre non è ipotizzabile di far partire i lavori a breve. Per esempio, il **Tav Torino-Lione**, se tutto va bene, vedrà l’approvazione del progetto definitivo in autunno, poi ci vorrà un nuovo trattato con la **Francia** e la gara d’appalto, cose difficilmente accelerabili con un decreto legge, anche il più fantasioso. Del decreto Sblocca Italia si conoscono solo bozze che circolano informalmente.

La consultazione pubblica lanciata da Renzi consiste nella sollecitazione al popolo di commentare all'indirizzo mail rivoluzione@governo.it un documento programmatico che, sulle grandi opere, possiamo riportare integralmente: "Grandi opere ferme e già finanziate sbloccabili con semplificazioni, attiva risorse per 30mld di euro (57 % da risorse private pari a 17 miliardi). 95mila nuovi posti di lavoro per un totale di 348mila posti di lavoro".

C'è poi sul sito del governo una cartina con le 27 opere molto somigliante alla famosa lavagna di **Berlusconi** a *Porta a Porta*. Nelle bozze informali c'è scritto che le opere per 30 miliardi, già finanziate, verranno sbloccate con interventi di semplificazione. Esempio: per la nuova autostrada **Orte-Mestre**, investimento privato da 10 miliardi varato dal Cipe lo scorso novembre, il decreto dovrebbe eliminare il fastidio di una valutazione della Corte dei Conti. Commenta *Il Sole 24 Ore*: "Ma il progetto deve andare in gara, deve trovare banche e finanziatori, deve diventare progetto definitivo e passare il lungo iter approvativo". Altro esempio: l'**alta velocità** da Napoli a Bari, che risulta già finanziata per 4,5 miliardi, Lupi punta ad anticipare la posa della prima pietra a novembre 2015 (anziché nel 2018) decretando per l'amministratore delegato delle Fs, **Michele Elia**, poteri speciali che gli consentano uno slalom fulmineo tra i paletti delle procedure attuative (impatto ambientale, Cipe etc.). Un modello già sperimentato nel 2002 dalla celebre Legge Obiettivo del governo Berlusconi, che ha disseminato il Paese di commissari per aprire i cantieri senza intralci localistici. I risultati sono stati modesti.

Poi ci sono le opere già finanziate per 13 miliardi che non soffrono di difficoltà burocratiche ma hanno bisogno di un aiutino finanziario. Esempio tipico è la nuova autostrada tirrenica **Livorno-Civitavecchia**, del costo previsto di 2 miliardi, impostata con il *project financing* (investimento privato che si ripaga con i pedaggi). Adesso i proponenti, capitanati dall'ex sottosegretario ai Lavori pubblici Antonio Bargone, in attesa di trovare banche disposte a prestare i 2 miliardi, chiedono allo Stato un contributo di 270 milioni (13,5 % del totale) dopo aver scoperto che le loro previsioni erano ottimistiche.

Lasciamo da parte le obiezioni più note alla mistica delle grandi infrastrutture: costose, spesso inutili, con scarsi effetti occupazionali e con un impatto sul ciclo economico troppo lento. E teniamoci il grande interrogativo degli ultimi quindici anni (almeno): perché governi di ogni colore e guida –

Berlusconi, Prodi, D'Alema, Amato, Monti, Letta e adesso **Renzi** – ricadono sistematicamente nella tentazione di grandi annunci su grandi opere sapendo che l'unico effetto concreto a breve termine sull'economia sarà un **boom** della **corruzione** e dello sperpero di denaro pubblico? Chiediamoci invece, dovendo provocare a settembre "una ripartenza col botto", quante risorse Renzi vuole destinare allo Sblocca Cantieri.

Le bozze del decreto forniscono una risposta desolante. Per quello che resta del 2014 vengono messi in campo 200 milioni di euro in aggiunta ai 405 già messi dal governo Letta; per il 2015 erano già stanziati 652 milioni "sbloccanti", Renzi ne aggiunge 650; per il 2016 sono già decisi da Letta 535 milioni, Renzi ne mette altri 700. **Tanto rumore per nulla?**

Twitter @giorgiomeletti

Il Fatto Quotidiano, 14 agosto 2014