

**Leggi-spot e bugie**  
**Sblocca-cantieri:**  
**tutti la vogliono,**  
**ma i cantieri sono**  
**fermi da 20 anni**

CANNAVÒ E DI FOGGIA  
A PAG. 2-3

## STORIA Il peccato originale della legge Obiettivo

# Le cause del blocco: imprese fallite, idee costose, burocrazia

*Il ministero ha chiesto l'analisi costi-benefici solo in sei casi su 45. E molti progetti sono privi delle coperture*

**I dossier del Mit**  
Non solo Tav. Si valuta l'utilità di Gronda, il sottopasso di Firenze e la Brescia-Padova

**Crisi aziendali**  
Da Astaldi a Condotte, cantieri fermi a causa dei libri in tribunale e dei contenziosi

» SALVATORE CANNAVÒ

**S**i fa presto a dire "Sblocca i cantieri". Da quando Silvio Berlusconi, nel 2001, con la legge Obiettivo e la mappa delle opere disegnata da Bruno Vespa a *Porta a Porta*, diede a tutti l'illusione che con un tratto di penna si potessero realizzare ponti, strade e passanti ferroviari, si è affermata l'idea di una semplificazione delle "o-

pere strategiche". La realtà è molto diversa. Centinaia di progetti sono fermi per una burocrazia colpevole, per una decisione politica da prendere, per mancato coordinamento tra enti pubblici, perché le imprese private sono inadeguate, e così via con tutto il repertorio nazionale.

**IL NUMERO DELLE OPERE.** Di quante opere parliamo? Il segretario della Cgil, Maurizio Landini, si è riferito a 36 opere da sbloccare, ma già nella lista predisposta dal sindacato edili, Fillea, se ne contano almeno 70. Il sito *Sbloccacantieri.it* predisposto dall'Associazione nazionale costruttori (Ance) ne elenca, fino a ieri, 211 ma dentro ci sono opere davvero diverse, da alcune di pochi milioni al Tav. Quando si fa riferimento a 600 opere si deve per forza considerare anche l'elenco dell'Anagrafe delle opere incompiute che viene stilato da ciascuna regione e in cui finiscono tutti i tipi di interventi pubblici, dal rifacimento di una palestra scolasti-

ca al riadeguamento di una strada urbana.

Nel rispondere a *Sblocca-cantieri*, il ministero dei Trasporti (Mit) elenca 45 opere di propria competenza illustrando lo stato dei lavori. Solo in pochissime (ne abbiamo contate sei, compresa l'Alta velocità **Torino-Lione**) c'è una decisione legata all'analisi costi-benefici (Abc). Per il Tav però l'Abc non ha bloccato nulla e anche la pubblicazione dei "bandi", in forma di avvisi di interesse, di fatto non rallenta le procedure. L'Abc è stata chiesta per il collegamento **Campogalliano-Sassuolo** in Emilia Romagna (valore 430 milioni), per l'Alta velocità **Brescia-Verona** e **Ve-**



**rona-Padova** (ma in questo caso il progetto definitivo è in fase di adeguamento) e per il **Sottoattraversamento di Firenze**, 1,6 miliardi di costo previsto, ma con un cantiere fermo a causa dei problemi economici del contraente generale Nodavia, con Condotte in amministrazione straordinaria dall'ottobre 2018. Per il resto si tratta di cause che a volte dipendono dalla lentezza dei lavori, altre da mancati finanziamenti o da previsioni sbagliate; altre ancora da problemi di altri enti pubblici. Un intervento ministeriale può essere ravvisato nel caso della **Terz corsia della A22** dove il bando di gara è fermo in attesa della nuova convenzione ad Autobrennero (qui siamo all'interno del contenzioso tra governo e le varie Autostrade dopo il crollo del Ponte di Genova). Qui c'è anche la **Gronda**, il cui progetto definitivo è stato perfezionato nel 2017 e per cui vale l'Abc ma per la

quale la società concessionaria ha sviluppato la progettazione esecutiva. Nel caso del **Nodo ferroviario** del capoluogo ligure, invece, l'avanzamento dei lavori è condizionato dalla grave crisi finanziaria di Astaldi.

Contenzioso giudiziario per la **Roma-Latina** per il quale il Consiglio di Stato dovrebbe deliberare il 28 marzo prossimo. La **Cispadana** dipende dall'Emilia Romagna, mentre l'**Asti-Cuneo** è ferma dal 2012 per inadempienze rispetto alle richieste Ue e ieri il premier Giuseppe Conte ha annunciato il riavvio dei cantieri entro l'estate. La terza corsia sulla A11 tra **Firenze e Pistoia** è legata anch'essa all'aggiornamento della convenzione con Autostrade per l'Italia, ma l'iter espropriativo delle aree è cominciato solo nel 2016. La **Tirrenica**, invece, è in dubbio da quando è stata pensata, negli anni 90 e dopo la procedura di infrazione eu-

ropea nel 2016 si sta valutando una revisione progettuale.

Quanto alla strada statale **Jonica** si è giunti all'appalto al contraente, Astaldi, e alla progettazione esecutiva entro luglio 2019. Valore dei lavori: 1,3 miliardi. In fase di appalto anche i lavori del **Corridoio Salerno-Potenza-Bari** mentre la **Grosseto-Fano**, destinata a collegare mar Tirreno e mar Adriatico, prevede cinque interventi di competenza della **Regione Toscana** inseriti nel piano pluriennale 2016-2020 (ma l'appaltabilità del secondo e terzo lotto è stata spostata al 2020 e 2021). La **Pedemontana delle Marche** è attualmente ferma per la crisi di Astaldi, mentre la **Terni-Rieti-L'Aquila**, importante via di collegamento trasversale del Centro-Italia, ha subito la crisi del Consorzio Uniter ma, assicura il Mit, il completamento dei restanti 2,7 km è previsto entro marzo 2019.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE GRANDI INCOMPIUTE		
Anno di avvio	Opera	Costo
1991	Tav Torino-Lione	12,9 miliardi
1989	Gronda di Genova	5 miliardi
2003	La tratta Brescia-Verona dell'Alta velocità	2,5 miliardi
1998	A33 Asti-Cuneo	2 miliardi
2005	Autostrada Cremona-Mantova	1,02 miliardi
2010	Sistema di tangenziali venete	2,2 miliardi
2010	Autostrada regionale Cispadana	1,3 miliardi
1989	Autostrada Tirrenica	2 miliardi
1956	Grosseto-Fano due mari	380 milioni
2012	Messa in sicurezza Strada dei Parchi (A24 A25)	3,14 miliardi
1999	3ª corsia A11 Firenze e Pistoia	500 milioni
2001	Autostrada Roma-Latina	2,8 miliardi
2010	Collegamento viario del porto di Ancona	480 milioni
2001	Strada Statale Jonica (SS106)	1,335 miliardi
2014	Terza corsia A22 tratto Verona-Modena	743 milioni