

Grandi opere: un report sui ritardi

21 Marzo 2012

[Il Sole 24 Ore - 21/03/2012 - di Alessandro Arona - Giorgio Santilli]

Sbloccati cantieri per 8,5 miliardi, apriranno nel corso del 2012

Ripartono le grandi opere, presto nuovo piano risorse

Il rapporto Fastigi fotografa i ritardi (anche finanziari) subiti dai progetti

Per il sistema dei valichi alpini (con la Torino-Lione e il Brennero) manca ancora l'85% dei finanziamenti necessari per le opere previste, per il corridoio plurimodale padano (compresa l'alta velocità Milano-Venezia) il 56,8%, per il Tirreno-Nord Europa (con il terzo valico) il 60,3%, per il corridoio dorsale centrale il 75,8%. Il dettagliato «Report sullo stato di attuazione delle grandi opere» che la fondazione Fastigi, guidata da Michele Dau e Alessandro Focaracci, presenterà venerdì prossimo nella sede dell'Ance, conferma l'impossibilità di portare avanti il troppo ampio programma della «legge obiettivo» e al tempo stesso i ritardi nello stato di realizzazione delle opere.

Il nodo delle risorse finanziarie non è certo l'unico ad avere provocato il rallentamento delle grandi opere nel decennio della «legge obiettivo»: ci sono i ritardi progettuali, la difficoltà ad avere l'autorizzazione al centro e sul territorio (si veda la Tav Torino-Lione) e non mancano problemi spesso anche sul fronte dell'esecuzione. Tuttavia, una selezione naturale delle opere c'è stata ormai, nella sostanza, e le priorità di «serie A» sono emerse a dispetto delle centinaia di opere da cui si era partiti.

A questo punto per quella dozzina di vere priorità condivise è necessario avere certezza delle risorse su cui si potrà contare nei prossimi anni: non solo la Torino-Lione, che è di attualità in questi giorni con la seduta del Cipe di venerdì prossimo sulle «opere connesse» e sulle «misure compensative», ma anche il tunnel del Brennero, il sistema Mose, l'alta velocità Milano-Genova e Milano-Padova, la ferrovia Napoli-Bari, il sistema autostradale del Nord Italia (con la Pedemontana veneta e lombarda oltre che Brebemi e Tem), l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, le linee della metropolitana a Milano, Roma e Napoli.

Per molte di queste opere sarà necessaria anzitutto una riduzione di costi: con la riduzione dell'overdesign, con la scelta di tragitti più economici (come successo per l'autostrada tirrenica Grosseto-Civitavecchia), con la «fasizzazione» (come successo per la Torino-Lione), con la limitazione delle opere compensative.

Per altre saranno necessarie norme che garantiscano certezze e agevolazioni per consentire un project financing (e i provvedimenti varati finora sono ancora insufficienti). Per quasi tutte c'è da capire, però, quanto è grande la dote delle risorse pubbliche disponibili per i prossimi anni e come sarà distribuita tra le

priorità.

Un nuovo piano delle risorse è quindi necessario: il Governo lo metterà all'ordine del giorno probabilmente con l'approvazione del Documento economico finanziario (Def). C'è da aspettarsi che Monti confermi la linea della chiarezza e del rigore già mostrata con le prime riunioni del Cipe, con le Olimpiadi e con l'Expo 2015. Intanto, c'è un'accelerazione di alcuni cantieri delle grandi opere prioritarie: sono partiti o sono in fase di avvio grandi lavori infrastrutturali che, nel 2012, assumono un valore complessivo di 8,5 miliardi. Si stanno avviando i cantieri della Pedemontana Veneta e tra marzo e aprile partiranno quelli della Treviglio-Brescia Av e quelli per la Tangenziale est Milano (Tem).

A inizio marzo sono stati consegnati anche i cantieri per la metropolitana 4 a Milano (1,7 miliardi). Per il secondo lotto della Pedemontana lombarda (contratto da 1,7 miliardi firmato a febbraio) i cantieri dovrebbero partire entro sei mesi. In avvio anche le ruspe per il terzo valico Av (primo lotto costruttivo da 500 milioni). Si tratta di operazioni a cui si lavora da anni, ma su alcuni cantieri c'è anche lo zampino del Governo Monti.

Per esempio nell'alta velocità ferroviaria. è vero che i primi due lotti costruttivi della Treviglio-Brescia (1.131 milioni) e del terzo valico Genova-Milano (500 milioni) erano già stati finanziati dal precedente esecutivo e gli atti aggiuntivi ai contratti siglati il 7 marzo e l'11 novembre 2011, ma la decisione Cipe del 6 dicembre scorso di assegnare risorse anche ai secondi lotti costruttivi (rispettivamente 919 e 1.100 milioni) dà alle due opere certezza e continuità.

Sembra accreditabile al Governo anche il pressing imposto alla Corte dei conti, che ha accelerato la registrazione di molte delibere Cipe. Tra queste quella del 3 agosto 2011 sulla Tem (lavori per 1.070 milioni), che permetterà di avviare i lavori a fine marzo.