

Tre riforme e 3,9 miliardi per ripartire

Delrio in pole per il dopo-Lupi - Primo banco di prova il varo del Def

di **Giorgio Santilli**

È un percorso di guerra, un Vietnam, quello che aspetta il nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Se vorrà dare il senso di accelerazione degli investimenti e al tempo stesso di discontinuità rispetto al passato, come chiede il premier Matteo Renzi, dovrà giocare partite tutte complicatissime su più tavoli. Da una parte ci sono da avviare subito almeno tre riforme tossissime su cui si giocherà il segno e l'intensità del cambiamento. Continua ▶ pagina 5

Le 12 priorità

Legenda: ■ Provvedimenti ■ Opere

RIFORMA CODICE APPALTI	Ddl approvato ad agosto ma l'iter al Senato va a rilento	SBLOCCA ITALIA E PICCOLE OPERE	Fino al 2018 sono spendibili solo 455 milioni
RIFORMA LEGGE OBIETTIVO	Finora sono state approvate solo correzioni minori	TERZO VALICO	Fs non ha mai considerato strategica l'opera
POLITICHE ABITATIVE	Il Piano casa varato un anno fa è ancora nel guado	BRESCIA-PADOVA AV	Finanziati 4,2 miliardi su 9,4 complessivi
RIFORMA TRASPORTO LOCALE	Per l'approdo in Cdm si aspetta il nuovo ministro	AUTOSTRADA ORTE-MESTRE	Prima gara ancora da bandire: dietrofront possibile
PIANO AEROPORTI	È arrivato dopo 5 anni di attesa: attuazione in corso	TAV TORINO-LIONE	A metà 2016 sono attesi i primi maxi-bandì
LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA	Va ancora sciolto il nodo sulla separazione della rete	TUNNEL BRENNERO	All'Italia mancano 1,1 miliardi di stanziamenti

Subito 3 riforme e 3,9 miliardi per ripartire

Le 12 priorità delle infrastrutture: in testa legge obiettivo, codice appalti e liberalizzazione del trasporto locale - Le dote dello sblocca-Italia

di **Giorgio Santilli**

▶ Continua da pagina 1

La legge obiettivo, con una inevitabile riforma legislativa delle procedure ma anche un nuovo piano selettivo e aperto alle piccole opere che potrebbe già finire nell'allegato Infrastrutture del Def del prossimo 10 aprile; la revisione del codice degli appalti e il recepimento delle direttive Ue in chiave di semplificazione, con un'accelerazione del dormiente Ddl delega per cui il pd renziano della commissione Lavori pubblici del Senato, Stefano Esposito, giura che l'arrivo in Aula a Palazzo Madama non dovrà andare oltre metà aprile; il disegno di legge contenente le liberalizzazioni nel trasporto locale, che è pronto per il sì del Cdm e dovrebbe aprire una nuova stagione di gare per il settore della mobilità in ambito urbano, contribuendo così a superare le inefficienze dei grandi e piccoli monopoli locali. Un Ddl troppo timido al momento che potrebbe invece, per esempio, allargare l'apertura di mercato al trasporto ferroviario regionale e pendolari (attualmente escluso). Una partita, quest'ultima, che incrocia altri due aspetti-chiave della politica economica del governo: la spending review, con il ridimensionamento degli sprechi delle Spa locali monopoliste nelle public utilities, e la privatizzazione o quotazione in Borsa delle Fs. Non solo bisogna aprire il mercato pendolari, ma resta ancora da decidere come completare la li-

beralizzazione dell'alta velocità, come garantire un accesso equo alle infrastrutture, se varando o meno l'unbundling, per esempio, cioè la separazione proprietaria della rete ferroviaria dalle società di servizi. Per ora l'orientamento è tenere il gruppo Fs unito, ma alla decisione non potrà non partecipare il nuovo ministro dei Trasporti, se avrà un peso adeguato.

Ma a rendere complicato il cammino del prossimo ministro (o dei prossimi ministri se saranno due, uno per le Infrastrutture e uno per i Trasporti) è che queste riforme epocali - a cui si sommano il piano aeroporti e la legge sui porti - non si possono fare fermando la macchina in corsa. La ripresa economica ha bisogno della spinta del rilancio dell'edilizia e delle infrastrutture più di quanto sia stato finora. L'ormai ex ministro Lupi aveva messo molta legna in cascina, da questo punto di vista: ci sono i 3,9 miliardi dello sblocca-Italia che vanno in gran parte a quelle grandi opere oggi sotto i riflettori. Qui è bene non farsi illusioni: se si vuole garantire una continuità nella spesa ed evitare un buco che potrebbe durare anni, si potrà fare nel breve periodo solo con il Terzo Valico, la Treviglio-Brescia e il Tunnel del Brennero, gli unici tre cantieri italiani in grado di macinare milioni di spesa di cantiere, insieme alle manutenzioni Anas e Fs. Il resto sono chiacchiere o briciole, comprese molte di quelle opere per cui lo sblocca-Italia prevedeva termini di cantierizzazioni

che già si sono rivelati teorici o fittizi. Per spendere quei 3,9 miliardi nei tempi previsti (anche dopo il 2016) è necessario seguire passo passo la via crucis di autorizzazioni e progettazioni. Una sfida a sé sarà la linea ferroviaria veloce Napoli-Bari per cui, dopo il commissariamento, è prevista l'apertura del cantiere a ottobre 2015. Sfida tutta in capo al commissario-ad delle Fs, Michele Mario Elia, ma anche emblema della partita dei fondi Ue per cui nel 2015 vanno spesi 13,5 miliardi.

Prenderestrade diverse dal realismo faticoso in salita dell'attuazione dello sblocca-Italia vuol dire bloccare anche quel po' di spesa di investimenti in corso. La retorica renziana delle piccole opere facili si è già contratta, del resto, con il muro durissimo della realtà: l'edilizia scolastica marcia a rilento, il piano per il dissesto idrogeologico stenta a ripartire e comunque manca di progetti nonostante si tratti di opere acinote alle Regioni (come ha ricordato anche il capo della unità di missione di Palazzo Chigi Erasmo D'Angelis), le piccole opere dei comuni che dovevano essere "suggerite" con mail diretta fra i sindaci e Palazzo Chigi sono al palo. Ora a Palazzo Chigi c'è un piano di 5 mila opere con valore di 9 miliardi, presentato da Ance, Cna, Confartigianato e Legacoop, che potrà dare il segno del cambiamento ma difficilmente produrrà spesa a breve.

Sacrosanto che Palazzo Chigi voglia dare il senso del cambiamento rivedendo il mix fra grandi e pic-

cole opere, ma al nuovo ministro deve essere chiaro che si deve lavorare su più fronti: quello di medio-lungo periodo, con la revisione delle politiche e (forse) dei progetti strategici, e quello di breve in cui si può solo attuare quello che prevedeva lo sblocca-Italia, per quanto quel provvedimento fosse poco in linea con le aspettative renziane di cambiamento. Con un ruolo crescente inevitabile - nel breve e nel medio-lungo periodo - dell'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone, che può al tempo stesso garantire che i cantieri delle grandi opere vadano avanti nonostante le inchieste della magistratura (c'è sempre lo strumento eventuale del commissariamento se dovesse servire a separare i "corrotti" dalle opere) e dare un contributo decisivo per un cambiamento di paradigma nella realizzazione di lavori grandi e piccoli nel prossimo futuro. Tutto fa pensare che nella riforma del modello di realizzazione degli appalti sarà dato un ruolo crescente all'Anac e allo stesso Cantone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'apertura del cantiere per la linea ferroviaria veloce è prevista a ottobre 2015: si tratta di una partita decisiva anche ai fini dei fondi Ue

PIANO AEROPORTI

LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA

SBLOCCA ITALIA E PICCOLE OPERE

TERZO VALICO

Scali collegati al centro città

Dopo 5 anni di gestazione, il piano è stato pubblicato in "Gazzetta": uno dei meriti di Maurizio Lupi che ha colmato un gap gravissimo rispetto agli altri Paesi europei. Il piano non è il migliore possibile e ha perso molto della impostazione strategica che gli aveva dato il lavoro originario di One Works-Kpmg-Nomisma. Ma contempla progetti concreti da avviare. Il più importante è il collegamento ferroviario veloce fra città e i tre principali scali italiani: Fiumicino, Malpensa e Venezia Tesserà. Dopo una prima resistenza le Fs sembrano aver recepito il messaggio. Per Venezia si lavora ad adattare l'alta velocità; per Fiumicino e Malpensa si vogliono accelerare i collegamenti esistenti.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Va sciolto il nodo sulla rete

L'Italia è l'unico Paese in Europa ad aver varato la liberalizzazione dell'Alta velocità, ma manca ancora un completamento delle regole. Molte decisioni le sta assumendo l'Autorità di regolazione del settore. Ma vanno prese almeno due scelte strategiche politiche: se procedere o meno all'unbundling (cioè la separazione proprietaria della rete ferroviaria dai servizi, con la divisione del gruppo Fs) e la decisione di aprire il mercato regionale e pendolari con l'introduzione dell'obbligo di gara. Sul primo punto pesano non poco anche la modalità con cui il governo deciderà di quotare o privatizzare il gruppo Fs. Sulle gare regionali, più volte annunciate, invece nessuno decide: inerzie della politica.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Spendibili subito solo 455 milioni

Tre Dm attuativi dello Sbocca Italia, che assegnavano alle opere indicate dalla legge 3.890 milioni di euro, sono stati firmati da Lupi e Padoan. Alle grandi opere vanno 979 milioni (Av Terzo Valico 200, Av Verona-Padova 90, Brennero 270, Salerno-Reggio 419), alle metropolitane 470 milioni, alle piccole opere 860 milioni (piano 6 mila campanili, lettere dei sindaci, manutenzioni Anas), e 1.580 milioni a opere "medie" (ad esempio 80 milioni alla strada Biella-Ghemme, 145 per il ponte sulla Roma-Fiumicino). Solo 455 milioni su 3.890 saranno però spendibili nel 2015-2018, i restanti 3.435 dal 2017 al 2020.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Mai considerato strategico da Fs

Si tratta della nuova linea ad alta capacità ferroviaria sulla direttrice Genova-Milano, sbloccata nel 2010. Costa 6,2 miliardi di euro, ad oggi sono disponibili 2.222 milioni (di cui 607 tra Sbocca Italia e Stabilità 2015). I lavori sono in corso, a dicembre è stato firmato l'accordo per il terzo lotto costruttivo da 607 milioni: il progetto definitivo deve andare al Cipe, avvio lavori possibile per fine anno. L'opera non è mai stata considerata strategica da Fs, furono sempre Incalza (e i suoi ministri) a spingerla, ma appare difficile a questo punto fermarsi (anche perché sostenuta dalla Regione Liguria).

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



BRESCIA-PADOVA
AV

AUTOSTRADA
ORTE-MESTRE

TAV
TORINO-LIONE

BRENNERO

Finanziati 4,2 miliardi su 9,4

Sono lotti Tav assegnati senza gara nel 1991: Cepav Due (Saipem, Condotte, Maltauro, Pizzarotti) per la Milano-Brescia-Verona, e Iricav Due (Astaldi, Salini Impregilo, Ansaldo, Condotte) per la Verona-Padova. La Treviglio-Brescia (due miliardi) è al 60% dei cantieri, ma le tratte Brescia-Verona (3.954 mln) e Verona-Padova (5.400) sono state finanziate solo nell'ultimo anno: in tutto 4,2 miliardi su 9,4 di costo totale. I contratti aggiuntivi con le imprese non sono ancora firmati, il nuovo ministro potrebbe ancora far cambiare il progetto o rinviare l'opera, facendo spostare i 4,2 miliardi su altre priorità.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Marcia indietro ancora possibile

È il progetto di un'autostrada in project financing di 396 km dal costo di 7,2 miliardi (9,8 totali con gli oneri finanziari), proposta nel 2003 dal gruppo Bonsignore (Ncd) e rimasta ferma fino al 2013, quando Lupi la porta al Cipe per concedere sconti fiscali per 1,87 miliardi in valore attuale e renderla "bancabile". La Corte dei conti blocca la delibera, ma con una norma dello Sblocca Italia si aggira l'ostacolo e il Cipe riapprova a novembre. Non ci sono ancora contratti, la gara deve ancora essere bandita, in teoria si potrebbe fare marcia indietro, anche se la delibera Cipe è in registrazione.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Primi maxi-bandì a metà 2016

«Non l'avrei scelta, ma ormai ci sono gli accordi con la Francia, andiamo avanti». Così Renzi a dicembre sulla Torino-Lione, e così si sta procedendo. Il Cipe ha approvato il 20 febbraio il progetto definitivo per la parte italiana, a fine febbraio sono arrivati i nuovi accordi con la Francia e la richiesta di fondi alla Ue (arriverà il 40% del totale). L'opera costa 8,6 miliardi, dopo la due diligence potrebbe salire un po'. L'Italia, al netto dei fondi Ue, deve mettere tre miliardi, ne mancano almeno 570. A metà 2016 i primi maxi-bandì per lo scavo della galleria.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



Italia in cerca di 1,1 miliardi

I cantieri per lo scavo della galleria principale sono partiti nel settembre scorso sul lato Italia e il 19 marzo in Austria (in entrambi i casi sono al lavoro i due big Strabag e Salini Impregilo). Un maxi-bando da 1,4 miliardi di euro è in arrivo ad aprile per il lotto Mules-Brennero, e un altro da 1,8 miliardi è atteso a inizio 2016 per il lotto Ahrental-Brennero. L'opera costa in tutto 9.730 milioni, 50% ciascuno Italia e Austria (4.865 milioni, che però scenderanno a 2.840 milioni per paese con i fondi Ue). All'Italia mancano stanziamenti per 1,1 miliardi.

STATO AVANZAMENTO



PRIORITÀ/URGENZA



I NUMERI
DI UN SETTORE
IN STALLO

8%

GRANDI OPERE COMPLETATE

A 14 anni dalla legge obiettivo dei 285 miliardi di opere previste quelle ultimate valgono 23,8 miliardi

IL CROLLO DELL'EDILIZIA

il valore della produzione delle costruzioni e il valore aggiunto del mercato immobiliare integrato dalle risorse aggiuntive necessarie all'accesso e al mantenimento del bene immobiliare, era pari al 29% del Pil nel 2007; nel 2014 questo valore è sceso al 17%

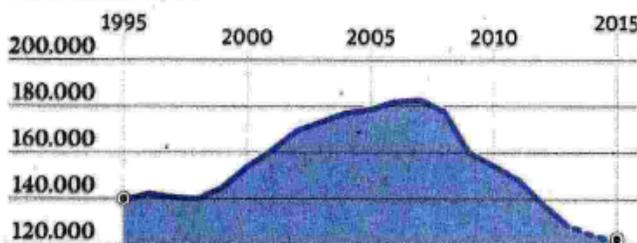
In milioni

	2007	2014	Var.% 2014/2007
Costruzioni	215.417	173.477	-19,5
Immobiliare e indotto	249.785	100.952	-59,6
Totale (a+b)	465.202	274.429	-41,0
% sul Pil	29,0	17,0	-41,4

IL CALO DEGLI INVESTIMENTI

Secondo l'Associazione nazionale costruttori edili il 2014 ha rappresentato il settimo anno consecutivo di crisi e dal 2008 il settore delle costruzioni ha perso il 32% degli investimenti, per una cifra pari a circa 64 miliardi di euro

Dati in milioni di euro



TERAMO



ABRUZZO

