

FINANZIAMENTI E CANTIERI IN CORSO O PREVISTI

Le infrastrutture dello Sblocca Italia

di Fabrizio Bonomo, Luisa Casazza

Sono almeno 46 fra grandi interventi infrastrutturali o gruppi di opere che devono alla legge 164/2014 la possibilità di essere realizzati, o di avere garantita la continuità, grazie a uno stanziamento diretto o indiretto di circa 5,4 miliardi di euro (comprendendo il corposo sconto fiscale per la Orte-Mestre, da 1,8 miliardi) che ne sbloccano più di 15 e insieme consentono investimenti per un totale di 71 miliardi di euro, di cui oltre 28 di capitali privati (autostrade e aeroporti).

Questo risultato più o meno immediato sulle infrastrutture e l'economia italiana va poi integrato dalle possibili ricadute di una serie di facilitazioni inserite nella legge per favorire gli investimenti di capitali pubblici e privati.

Ad esempio quelle previste per l'emissione dei project bond, eliminando ad esempio il limite temporale per godere di un regime fiscale di favore e ampliando la possibilità di utilizzo dei titoli, oppure per la maggiore flessibilità consentita all'utilizzo dei fondi della Cassa depositi e prestiti.

O, ancora, la defiscalizzazione degli investimenti, o meglio, alla riduzione da 200 a 50 milioni del valore degli interventi in infrastrutture realizzate con partenariato pubblico privato (Ppp) o in project financing, che possono godere di un Credito d'imposta Irap e Ires fino a un massimo del 50 per cento dell'investimento.

Infrastrutture finanziate

Come meglio spiegato nella tabella e nelle schede che seguono, i nuovi finanziamenti vanno essenzialmente a ferrovie, strade, metropolitane, aeroporti, idrico: 3,89 miliardi (dei quali 39 milioni revocati allo schema idrico del Basento e alla linea ferroviaria Rho-Parabiago), spendibili però soprattutto dal 2017 al 2020 (1.073 milioni nel 2017; 2.066 nel 2018; 148 nel 2019 e nel 2020), mentre solo una piccola parte lo è a breve (26 milioni nel 2014; 231 nel 2015; 159 nel 2016).



Del resto, lo scopo dichiarato è quello di sbloccare, con qualche centinaio di milioni di euro (se non poche decine), almeno una trentina di infrastrutture cantierabili a breve ma ferme per mancanza di fondi, lasciando alla Legge di Stabilità il finanziamento vero e proprio, specie a grandi opere come l'AV Brescia-Padova.

In questo quadro, le ferrovie fanno la parte del leone, anche se destinatarie di "soli" 864 milioni di nuovi fondi pubblici: insieme all'approvazione del Contratto di programma 2012-2016 di Rfi contribuiscono a sbloccare interventi per oltre 33 miliardi di euro, in particolare per le linee AV Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina, Verona-Padova e il Terzo valico.

Seguono poi le autostrade, che ricevono poche decine di euro (quasi tutte per la Salerno-Reggio Calabria, per un lotto e uno svincolo, per un totale di 419 milioni) ma interessano opere per almeno 27 miliardi, sempre che si sblocchi il capitolo del rinnovo delle concessioni, superando cioè le perplessità UE in termini di concorrenza.

Ben più consistente è il contributo pubblico stanziato dallo Sblocca Italia per la rete stradale nazionale: 1,2 miliardi di euro, che sbloccano almeno 465 milioni e permettono di realizzare opere per 3,5 miliardi.

Il resto dei finanziamenti va alle infrastrutture urbane (813 milioni, compresi 198 per piccole opere segnalate dai Comuni), alle reti idriche di Abruzzo e Basilicata (134 milioni) e a due aeroporti (90 milioni per Firenze e Salerno).

Tempi stretti

Tutti i finanziamenti ad hoc dello Sblocca Italia sono a scadenza, condizionati cioè a una precisa data di apertura dei cantieri – alcune entro il 31 dicembre 2014, altre entro il 30 giugno 2015, la maggior parte entro il 31 agosto 2015 – pena la revoca e la ri-destinazione dei

fondi a una decina di altre opere, già identificate nella legge.

In realtà, subito dopo il varo della legge si è deciso di rendere meno perentorie queste date.

Un passo indietro formale è nel decreto Milleproroghe, approvato a febbraio 2015, dove le scadenze dei primi due gruppi di opere sono spostate di uno o due mesi: al 28 febbraio 2015 quelle che dovevano essere cantierizzate entro il 31 dicembre 2014; al 31 luglio quelle con scadenza 30 giugno; confermata invece la scadenza del 31 agosto per il terzo gruppo.

Più sfumato ma altrettanto significativo è il passo indietro contenuto nei due decreti attuativi di novembre 2014 e marzo 2015, che prefigurano una interpretazione più flessibile per i concetti di appaltabilità e cantierabilità e decisioni fatte caso per caso.

Di fatto, per non vedersi revocare le risorse non sarà necessario rispettare tassativamente le date per l'affidamento dei lavori o per l'inizio del cantiere, ma devono esserci le condizioni perché le opere risultino appaltabili e cantierabili, ad esempio raggiungendo un determinato livello di progettazione, o pubblicando il bando per una parte dei lavori, o aprire i cantieri con le opere preparatorie.

Ci sono casi del resto in cui il termine cantierizzare non ha nessun senso, come per il progetto di sottoattraversamento del Centro storico di Firenze della linea 3 del tram, che ad oggi non esiste nemmeno sulla carta.

Criteri di selezione

Un'altra delle novità dello Sblocca Italia sta nella scelta delle opere da finanziare.

Anche considerando gli altri finanziamenti disposti nella Legge di Stabilità, si è lontani dalle lunghe liste della spesa dei primi anni della legge Obiettivo.

Il tema della scelta per priorità e cantie-

rità si era fatto strada già nel 2006, quando cominciava a essere evidente che avere esteso il Piano a centinaia d'interventi gli ha fatto perdere il suo carattere di straordinarietà, diventando l'ordinario e portando in sé i germi del fallimento. Questo perché si può reggere un conflitto, una procedura accelerata per un numero limitato di opere, ma è escluso che – in sede europea come in quella italiana – sia possibile derogare su un numero tanto elevato di opere che sostanzialmente costituiscono tutto quanto si vorrebbe realizzare nel nostro Paese.

Da qui la prima sterzata significativa con il Piano di opere prioritarie del 2009, con il quale il Mit dichiarava che si trattava di qualcosa di molto programmatico, utile più a sbloccare procedure, e poco di finanziamento. La crisi economica ha poi fatto il resto.

Lo stesso Ministro Lupi, presentando il decreto Sblocca Italia, ha ribadito che 300 opere non sono una priorità, sono semplicemente troppe.

Comunque non deve essere stato facile arrivare a selezionare poche decine di interventi da finanziare con lo Sblocca Italia, se è vero che le prime bozze contenevano un elenco molto lungo di opere, molte delle quali sembra che fossero senza adeguata copertura finanziaria.

Non stupisce che ci siano state lamentele da parte degli esclusi, inevitabili quando si compie una selezione: dal raddoppio Termoli-Lesina della linea Adriatica all'adeguamento della Statale 106, dall'autostrada Ti-Bre alla ferrovia Pontremolese.

Da segnalare però che alcune lamentele sono legate alla delusione dell'ultimo momento, perché risultavano nella mappa delle opere sbloccate diffusa dal Mit prima del varo definitivo del decreto: Valdastico Nord, Passante autostradale di Bologna, Gronda autostradale di Genova, Livorno-Civitavecchia, Superstrada Lioni-Grottaminarda...

Le infrastrutture dello Sblocca Italia

dati in milioni di euro

Infrastrutture		Apertura Cantieri	Costo totale	Sbloccati	
Ferrovie		864	33.569	10.655	
1	AV Napoli-Bari	–	6.198	3.014	
2	AV Palermo-Catania-Messina	2018	8.613	829	
3	Galleria di base del Brennero	Continuità degli interventi	31/08/15	4.865	
4	AV Verona-Padova	Lotto Verona-Vicenza	30/06/15	4.153	
5	AV Terzo valico	Terzo lotto	30/06/15	1.000	
6	Cuneo-Ventimiglia-Nizza	Messa in sicurezza	30/06/15	120	
7	Lucca-Pistoia	Quadruplicamento	31/08/15	430	
8	Rete Rfi	Soppressione passaggi a livello	31/12/14	1.430	780
9	Rete Rfi	Manutenzione straordinaria impianti	–	975	220
10	Contratto di programma Rfi	Nuove opere	–	5.812	5.812
Autostrade			27.128	180	
11	A3 Salerno-Reggio Calabria	Tratta Rogliano-Altilia	31/08/15	438	
12	A3 Salerno-Reggio Calabria	svincolo Laureana di Borrello	31/08/15	38	
13	A4 Trieste-Venezia	Terza corsia	31/12/14	1.730	
14	A4 Torino-Milano	Tangenziale di Novara, lotti 0 e 1	30/06/15	96	
15	Autostrada Orte-Mestre	Nuova autostrada, in project financing	–	9.844	
16	Autostrada Cispadana	Nuova autostrada, in project financing	–	1.300	180
17	Concessioni autostradali	Possibilità di progroghe o accorpamenti	–	12.200	
18	Concessione A21 Piacenza-Brescia	Rinnovo concessione	–	683	
19	Concessione A3 Napoli-Salerno	Rinnovo concessione	–	799	
Strade			3.524	465	
20	Rete Anas	Manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie	30/06/15	420	
21	Statale 640 di Porto Empedocle	Completamento megalotto 1	–	545	45
22	Statale 131 Carlo Felice	Messa in sicurezza svincoli principali	30/06/15	270	
23	Statale 291 della Nurra	Completamento, lotto 1 Alghero-Rudas	31/08/15	106	
24	Statale 652 Fondovalle Sangro	Prolungamento Gamberale-Civitaluparella	31/08/15	160	
25	Statale 372 Telesina	Adeguamento Caianello-Benevento	31/08/15	589	
26	Statale 212 Fortorina	Primo lotto	31/08/15	65	
27	Quadrilatero Umbria-Marche	Completamenti maxilotti 1 e 2	30/06/15	650	
28	Pedemontana piemontese	Tratta Masserano-Ghemme	31/08/15	200	120
29	Statale 340 Regina	Variante della Tremezzina	31/08/15	330	120
30	Superstrada Lecco-Bergamo	Tunnel di San Gerolamo	30/06/15	94	94
30	Superstrada Lecco-Bergamo	Variante di Cisano Bergamasco, lotto 1	30/06/15	40	31
31	Superstrada Rho-Monza	Lotto 2, sottopasso linea Milano-Saronno	–	55	55
Infrastrutture urbane			2.781		
32	Metro C di Roma	Tratta Colosseo-Piazza Venezia	31/12/14	155	
33	Ponte Fiumicino-Eur	Ponte stradale dall'autostrada	31/08/15	145	
34	Passante ferroviario di Torino	Completamento della copertura	31/12/14	25	
35	Metropolitane di Torino	Prolungamento linea 1, fase 1	31/08/15	304	
35	Metropolitane di Torino	Progetto preliminare linea 2	31/08/15	1.500	
36	Metropolitana 1 di Napoli	Completamento Linea 1	30/06/15	652	
37	Tramvia di Firenze	Linea 3, progetto galleria Centro storico. Linea 4, prolungamento Leopolda-Piagge.	31/08/15		
38	Opere prioritarie dei Comuni	Selezione di 269 opere	31/08/15		
Idrico			235	101	
39	Sistema idrico Basento-Bradano	Settore G	31/12/14	65	
40	Sistema idrico Regione Abruzzo	Completamento sistemi di depurazione	31/08/15	170	101
Aeroporti			3.740	3.650	
41	Aeroporto Fiumicino		–	2.100	2.100
42	Aeroporto Malpensa		–	890	890
43	Aeroporto Venezia		–	360	360
44	Aeroporto Firenze		31/08/15	330	280
45	Aeroporto Genova		–	20	20
46	Aeroporto Salerno		31/08/15	40	
Totale			71.004	15.051	
di cui privati			28.526		

Nuovi fondi	Finanziatore	
864		
	Pubblico	Contratto Rfi e trasferimenti di cassa (art. 1)
	Pubblico	Contratto Rfi e trasferimenti di cassa (art. 1)
270	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
90	Pubblico	In attesa progetto definitivo entro i termini. In corso le procedure approvative.
200	Pubblico	In corso istruttoria. In corso procedure approvative.
29	Pubblico	Accordo di programma siglato. In corso le procedure approvative.
215	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
60	Pubblico	Deroga al Patto di stabilità per la quota dei Comuni.
	Pubblico	Contratto Rfi
	Pubblico	
2.391		
381	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
38	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
30	Pubblico	Lavori in corso. DM di pagamento disponibile
72	Pubblico	In attesa progetto. Da avviare procedure approvative
1.870	Misto	Privati, ma con una corposa defiscalizzazione di Irap e Ires
	Misto	Ipotizzato il subentro del Governo alla Regione (che stanziava 180 mln)
	Privati	Valore delle opere su cui sono impegnate le concessionarie
	Privati	Investimenti previsti dalla concessione
	Privati	Investimenti previsti dalla concessione
1.166		
300	Pubblico	44 interventi su 116 a livello di progetto esecutivo. In corso DM di pagamento
	Pubblico	Conferma finanziamento dal Contratto di progr. Anas 2013 e 2012
143	Pubblico	Progetto definitivo. In corso procedure approvative
81	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
62	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
90	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
65	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
120	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso procedure approvative
80	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
210	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
7	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso procedure approvative
8	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso procedure approvative
	Pubblico	Conferma finanziamenti per la continuità dei cantieri
813		
155	Pubblico	Progetto definitivo. In corso procedure approvative
145	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
25	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso DM di pagamento
90	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
10	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
90	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso procedure approvative
100	Misto	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
198	Pubblico	Deroga al Patto di stabilità
134		
65	Pubblico	Progetto esecutivo. In corso DM di pagamento
69	Pubblico	Se appaltabili entro il 30/4/2015 e cantierabili entro il 31/8/2015
90		
	Privato	
	Privato	
	Privato	
50	Misto	Se cantierate entro il 31 ago 2015
	Privato	
40	Misto	Se cantierate entro il 31 ago 2015
5.458		

FERROVIE

01. AV Napoli-Bari

L'intervento più costoso e complesso che lo Sblocca Italia punta a rilanciare è il collegamento veloce fra Napoli e Bari (velocità di progetto fino a 200 chilometri l'ora): una linea costosa – più di 6 miliardi di euro – che sembra godere di un consenso molto ampio e di finanziamenti, considerando che circa la metà sono già disponibili (3.014 milioni), ma che si è impantanata tra problemi nei lavori, fondi erogati a singhiozzo e incertezze sul tracciato.

La legge interviene per accelerarne la realizzazione, puntando a far aprire i cantieri entro l'ottobre prossimo (invece del gennaio 2018 previsto originariamente), e finire tutto entro il 2022.

Dal punto di vista delle procedure la legge dichiara gli interventi indifferibili, urgenti e di pubblica utilità, attribuendogli quindi una qualità giuridica che accelera le procedure espropriative, e poi nomina un Commissario straordinario del Governo (Michele Mario Elia, Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato), per due anni, rinnovabile in base ai risultati, supportato dalle strutture tecniche di Rfi, dotato di poteri speciali che gli permettono di consegnare i lavori anche se a livello di Preliminare, entro 120 giorni dalla Conferenza dei Servizi; in caso di conflitti in CdS interviene il Consiglio dei Ministri, entro 60 giorni.

Sul fronte delle risorse si è cercato di tagliare i tempi di approvazione del Contratto di Programma 2012-2016 di Rfi, sbloccando così i 3.014 milioni di euro previsti al suo interno.

Nel primo caso il Commissario è già operativo e si è impegnato a far sì che entro ottobre 2015 siano operativi i cantieri delle attività provvisorie, a cominciare da viabilità e cantieristica, con l'avvio nel 2016 dei cantieri veri e propri.

Nel secondo ci sono dei rallentamenti, nel senso che il Contratto di programma è all'esame delle commissioni competenti di Camera e Senato – come previsto dalla revisione in Parlamento del decreto originario (dove si chiedeva un'approvazione immediata) – che hanno chiesto una proroga dei tempi sia per la complessità dell'argomento sia per il fatto che le Camere sono state impegnate nell'elezione del Capo dello Stato e nell'esame di importanti provvedimenti di natura costituzionale.

I lavori prevedono sette lotti: in Campania interventi sulla linea Cancellone-Napoli e velocizzazione e raddoppio della Cancellone-Benevento; in Puglia, una nuova linea Apice-Orsara, il raddoppio in variante Orsara-Bovino, il raddoppio prevalentemente in affiancamento Bovino-Cervaro e la bretella di collegamento Cervaro-Bari.

Il primo e unico cantiere aperto è quello del raddoppio da Cervaro a Bovino, sulla tratta tra Caserta e Foggia, dal costo di 263 milioni, iniziato nel dicembre 2012 e interrotto nel settembre 2013 per la crisi finanziaria dell'azienda vincitrice dell'appalto, quando ormai erano stati realizzati 18,5 chilometri di uno dei due binari, su 23 totali; oggi mancano gli ultimi 4,5 chilometri del primo binario e i 23 del secondo.

Altre due tratte sono a livello di Definitivo: Orsara-Bovino (300 milioni, di cui solo 8 disponibili), e il Nodo di Bari, dal costo di 391 milioni (interamente disponibili), per il quale Italferr, nel febbraio scorso, ha avviato la gara per la progettazione esecutiva e realizzazione (tratto compreso tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare); il termine ultimo per la presentazione delle offerte è fissato per il 30 aprile 2015.

Il resto è a livello di Preliminare, a vari livelli di approvazione, in particolare la tratta più impegnativa, Apice-Orsara, dal costo di 2,7 miliardi di euro (una variante della lunghezza di 47 chilometri di cui 25 in un nuovo traforo appenninico),



che è in istruttoria al Ministero delle Infrastrutture (Mit).

02. AV Palermo-Catania

La seconda opera per importanza che la legge vuole sbloccare è il nuovo asse ferroviario AV/AC fra Palermo, Catania e Messina, incluso da tempo fra le infrastrutture strategiche della legge Obiettivo, ma ancora in alto mare per quanto riguarda il progetto.

In realtà si tratta di un raddoppio dell'attuale linea ferroviaria a binario unico, con alcune varianti, articolato in sei tratte (esclusi il nodo di Catania e Raddusa-Palermo non ancora finanziati), per un costo che il Contratto di Programma 2012-2016 di Rfi indica in 8,6 miliardi di euro, dei quali 829 milioni di euro già disponibili e quindi sbloccabili con l'approvazione del CdP, come per la Napoli-Bari.

Anche in questo caso viene nominato Commissario straordinario del Governo l'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, (Michele Mario Elia, dotato di poteri teoricamente in grado di superare opposizioni e lungaggini).

L'Obiettivo è l'apertura dei cantieri entro ottobre 2015 (invece di un imprecisato 2018 previsto inizialmente), e conclusione dei lavori per il 2023.

In particolare, il Commissario prevede la stessa tempistica della Napoli-Bari, cioè che entro ottobre 2015 saranno operativi i cantieri delle attività provvisorie, a cominciare da viabilità e cantieristica, quindi nei successivi due anni l'appalto delle opere definitive con l'av-

vio nel 2016 dei cantieri veri e propri. Sarà una vera impresa, perchè ci sono tratte da riarticolare in base alle scelte di tracciato (fra Enna e Fiumetorto, sulla tratta centrale Roccapalumba-Mariannopoli), così come è in corso di rivisitazione il nodo di Catania.

Altre sono ancora a livello di Studio di fattibilità (tratta Raddusa-Enna-Fiumetorto) o di Preliminare (raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo).

Due hanno l'iter autorizzativo in corso: i raddoppi delle tratte Catenanuova-Raddusa Agira e Bicocca-Motta-Catenanuova, per le quali il Commissario prevede di concludere il progetto Definitivo e avviare le attività propedeutiche ai lavori preliminari.

I problemi comunque non mancano e recentemente l'Ance Sicilia ha sottolineato che ancora a febbraio il Commissario non abbia compiuto alcun passo in avanti e che, secondo quanto dichiarato dal ministro Maurizio Lupi, esiste un problema sul cofinanziamento regionale stornato per pagare spese correnti.

03. Brennero

Per la galleria di Base del Brennero non c'è in realtà nulla da sbloccare, ma solo da mantenere il flusso dei finanziamenti via via che i lavori procedono; di fatto lo Sblocca Italia è solo un'occasione per stanziare i 270 milioni di euro necessari per dare continuità ai lavori, anche se vincolati alla scadenza del 31 agosto 2015 per l'apertura dei cantieri.

In particolare, sommandosi ad altri fon-

di stanziati dalla Legge di Stabilità, dovrebbero consentire di mandare in gara a breve il lotto Mules-Brennero.

Va detto che nei decreti attuativi è stata resa meno vincolante la scadenza: non è necessario che i lavori siano effettivamente affidati entro il 30 aprile e che i cantieri partano entro il 31 agosto, solo che se ne creino le condizioni e soprattutto che la Brenner Basis Tunnel, dopo l'autorizzazione del Cipe, pubblichi il bando o le manifestazioni di interesse e predisponga le infrastrutture di cantiere necessarie all'avvio dei lavori.

04. AV Verona-Padova

Il 2014 è stato un anno positivo per un progetto che sembrava moribondo, con la linea AV Milano-Venezia ferma a Brescia. Grazie allo Sblocca Italia dovrebbe concretizzarsi invece il prolungamento fino alla Padova-Venezia (l'unico tratto AV esistente in Veneto), in particolare la soluzione di uno dei nodi più critici, cioè l'attraversamento di Vicenza.

La legge stanziava infatti 90 milioni di euro, con vincolo di utilizzo il 30 giugno 2015, probabilmente per la progettazione definitiva di questo tratto – l'unico ancora da definire, mentre il resto della Verona-Padova è a livello di Preliminare, approvato dal Cipe nel 2006 – secondo quanto indicato dal Protocollo d'intesa siglato a luglio 2014 fra Mit, Rfi, Regione, Comune e Camera di Commercio di Vicenza, che prevede una stazione AV nell'aerea della Fiera e il quadruplicamento dei binari (quindi non una vera linea AV).

Oggi il Mit è in attesa del progetto entro i termini e sono in corso le procedure approvative.

Il limite di spesa della nuova linea Verona-Vicenza è di 4,15 miliardi di euro, di cui 3,9 miliardi per la linea vera e propria e 190 milioni euro per gli interventi legati all'ingresso della linea nel nodo di Verona. Recentemente Rfi e Ministero hanno ribadito il finanziamento

completo dell'opera e definito il cronoprogramma il cui rispetto è condizione necessaria per l'erogazione dei fondi a fronte dell'avanzamento dei lavori, pena la loro revoca: entro il 30 giugno 2015 dovranno aprire i cantieri sulla tratta Brescia-Verona, per la quale esiste già il progetto definitivo; entro il 30 giugno 2015 dovrà essere presentato il progetto definitivo del tratto Verona-Vicenza, con apertura cantieri entro il 31 dicembre 2015; entro il 31 dicembre 2015 dovrà essere presentato il progetto definitivo del tratto Vicenza-Padova.

05. Terzo valico dei Giovi

Il finanziamento a scadenza di 200 milioni di euro per il Terzo valico, disposto dallo Sblocca Italia e inserito fra le opere cantierabili entro il 30 giugno 2015, riguarda il terzo lotto dell'intervento (i primi due sono già stati finanziati, rispettivamente con 500 milioni e 1,1 miliardi di euro), che ha un costo complessivo di circa 1 miliardo di euro e consiste nel proseguimento dei lavori della Galleria di valico (già avviati con il finanziamento del secondo lotto) e la realizzazione dell'intera Galleria di Seravalle.

Nel gennaio scorso Rfi e il general contractor Cociv hanno firmato l'accordo per i lavori di questo lotto, con un limite di spesa fissato in 607 milioni di euro, che saranno avviati entro giugno 2015, finanziati appunto dallo Sblocca Italia e da altri fondi stanziati dall'ultima Legge di Stabilità.

Oggi il progetto vede in corso l'istruttoria e le procedure approvative. Rfi, come chiesto dal decreto attuativo, deve avviare l'aggiornamento dei lotti costruttivi.

06. Cuneo-Ventimiglia

Nella legge trova spazio anche la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza, la cui messa in sicurezza (per il lato italiano) viene finanziata con 29 milioni di euro

che permettono di ridare vita a una linea vecchia, con numerose criticità (soprattutto nel tratto francese) che fino a ieri sembrava destinata a finire nel dimenticatoio.

Di più, lo Sblocca Italia lo inserisce fra le opere che per avere il finanziamento devono essere considerate appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, cosa che in effetti sembra stia avvenendo, considerando che secondo il Mit l'accordo di programma fra Rfi, Regione e ferrovie francesi è stato siglato (vincolo fissato dal decreto attuativo) e sono in corso le procedure approvative.

In particolare, le linee guida per i primi interventi strutturali indicano alcune opere prioritarie, come l'introduzione del sistema di rilevamento GPS nelle gallerie e soprattutto l'installazione di entrambi i sistemi di sicurezza su tutta la linea (quello italiano in Francia e viceversa).

Il vero nodo da sciogliere, che può impedire il rispetto delle scadenze, è però legato ai tempi della parte francese: i 29 milioni rappresentano la parte italiana di un intervento più ampio, dal costo complessivo di 120 milioni di euro, che deve essere coperto soprattutto dalle ferrovie francesi (circa 91 milioni di euro), che chiedono però di riprogettare l'intera linea per renderla sicura "perennemente", cosa che potrebbe occupare l'intero 2015, a meno di un procedere per stralci che permettano di avviare i lavori già nei prossimi mesi.

07. Lucca-Pistoia

Il raddoppio della linea ferroviaria Lucca-Pistoia è inserito fra le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015, finanziato dalla legge con 215 milioni di euro che ne sbloccano altrettanti stanziati dalla Regione Toscana.

In questo caso lo Sblocca Italia serve a valorizzare una linea squisitamente locale ma importante per rivoluziona-

re la mobilità dell'area nord-occidentale della Toscana, avvicinando Lucca a Firenze e creando i presupposti per rendere la ferrovia alternativa all'autostrada (sempre che il servizio ferroviario risponda adeguatamente), considerando che oggi da Pisa a Firenze, per 82 chilometri di linea occorrono circa 50 minuti, mentre da Lucca il tempo è il doppio, nonostante la tratta più breve (78 chilometri).

Il decreto attuativo che conferma lo stanziamento, lo vincola alla pubblicazione del bando di gara o delle manifestazioni di interesse e all'affidamento dei lavori e dei servizi del primo stralcio, la tratta Pistoia-Montecatini, entro agosto. La conclusione dei lavori è prevista nel dicembre 2017, o poco più in là.

08. Passaggi a livello

L'intervento dello Sblocca Italia sull'eliminazione e automazione di passaggi a livello, in particolare sulla tratta pugliese della linea Adriatica Bologna-Lecce, riguarda la quota di competenza dei Comuni, attraverso una deroga al Patto di stabilità per 60 milioni complessivi, nel limite di tre milioni l'anno tra 2014 e 2015, a condizione che siano cantierabili entro il 31 dicembre 2014.

Il decreto attuativo vincola il finanziamento alla trasmissione al Mit, da parte di Rfi, del programma complessivo degli interventi specifici, individuati all'interno di un Piano complessivo dal costo di 1,43 miliardi di euro, previsto nel Contratto di programma, di cui 759 disponibili, a cui si aggiunge l'automazione dei passaggi a livello nell'area barese, per un costo di circa 21 milioni, interamente disponibili.

09. Manutenzione rete Rfi

L'assegnazione di 220 milioni di euro di risorse già stanziato per la manutenzione straordinaria della rete di Rfi: si tratta di una copertura amministrativa per gli

interventi già previsti nel Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi, approvato dal Cipe nel marzo 2013, che prevede investimenti complessivi per 4.575 milioni di euro, nel triennio.

Di questi, 720 milioni erano indicati come risorse ancora "da reperire" per il 2014, a fronte di una spesa totale di 975 milioni di euro.

La parziale copertura è avvenuta con la Legge di stabilità 2014, che ha stanziato 500 milioni di euro; lo Sblocca Italia ha messo il resto.

10. Contratto RFI 2016

L'approvazione per decreto del Contratto di programma di Rfi 2012-2016, stipulato con il Mit nell'agosto 2014, è stata una delle accelerazioni non riuscite dello Sblocca Italia, che sperava di ridurre dagli 8 ai 12 mesi le normali procedure, da parte del Parlamento, rendendo quindi immediatamente attivabili circa 5,8 miliardi di euro già interamente finanziati, per nuovi investimenti, manutenzione e servizi.

Nel passaggio parlamentare per la conversione in legge si è ritenuto che questa accelerazione non fosse corretta, dando alle Camere 60 giorni per l'esame (fino a metà gennaio).

Nel marzo 2015 è ancora all'esame delle commissioni competenti di Camera e Senato, che hanno chiesto una proroga dei tempi sia per la complessità dell'argomento sia per il fatto che le Camere sono state impegnate nell'elezione del Capo dello Stato e nell'esame di importanti provvedimenti di natura costituzionale.

La normale procedura prevede, dopo la firma tra Rfi e Mit, i pareri delle commissioni parlamentari competenti, il parere del Nars e del Cipe, un decreto Mit, la registrazione della Corte dei Conti e infine la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale; in genere, più di un anno per completare l'iter.

AUTOSTRADE

11. A3 Rogliano-Altilia

Lo Sblocca Italia non dimentica la Salerno-Reggio Calabria, che continua ad avere tratti ancora da adeguare e senza copertura economica. Così "sblocca" il tratto tra lo svincolo di Rogliano (incluso) e quello di Altilia, lungo 10 chilometri, finanziato con 381 milioni di euro, che deve essere cantierizzato entro il 31 agosto 2015.

Si tratta del completamento di un tratto difficile, tra Rogliano e il viadotto Stupino, dal costo indicato in 438 milioni di euro, con molte curve, senza corsia d'emergenza e interessato da diverse frane. Per ottenere i fondi l'Anas deve presentare al Mit, entro il 30 aprile, un progetto idoneo per il Cipe, e pubblicare il bando di gara entro 60 giorni dall'approvazione del Cipe, cosa che stride con la scadenza perentoria della cantierizzazione fissata dalla legge.

12. A3 Svincolo

Il secondo intervento incompiuto della Salerno-Reggio Calabria preso in considerazione dalla legge è lo svincolo Lauretana Borrello, in provincia di Reggio Calabria, inserito fra le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 e interamente finanziato dallo Sblocca Italia, che con 38 milioni di euro copre il costo previsto.

13. A4 Venezia-Trieste

Il finanziamento ai lavori per la terza corsia della A4 Venezia-Trieste rientra fra quelli che hanno lo scopo di dare quel minimo di linfa vitale necessaria a tenere in vita progetti che si trascinano da tempo senza mai vedere la fine.

Lo stanziamento è infatti minimo, 30 milioni di euro, peraltro già promessi con il decreto del Fare, che dovrebbero sbloc-

care risorse per 1,7 miliardi.

L'unica differenza è l'inserimento fra le opere da cantierare entro il 31 dicembre 2014, e dopo che il Commissario per l'emergenza ed il traffico della Regione Friuli Venezia Giulia (il Presidente della Regione, Debora Serracchiani) abbia presentato alla direzione competente del Ministero delle Infrastrutture un ulteriore stralcio del piano delle lavorazioni.

Il Mit segnala che i lavori sono in corso ed è disponibile il Decreto di pagamento.

14. A4 Torino-Milano

L'intervento finanziato alla voce A4 Torino-Milano, inserito fra le opere cantierabili entro il 30 giugno 2015, consiste in realtà nei primi due lotti della Tangenziale di Novara, che rappresenta il completamento e l'ottimizzazione dei collegamenti fra l'autostrada e la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la Statale 32 Ticinese e la Provinciale 299 della Valsesia. In particolare è il prolungamento verso ovest della tangenziale di Novara, che attualmente si interrompe con un semisvincolo sulla Statale 32, fino appunto a collegarsi con la Provinciale 299 attraverso una rampa che si innesta sulla rotatoria esistente.

Nel dicembre scorso l'Anas ha avviato la

gara d'appalto, per un importo complessivo di oltre 96 milioni di euro, finanziato in parte dalla Legge 350/2003 e soprattutto con i 72 milioni stanziati dallo Sblocca Italia.

L'appalto riguarda la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori sulla base del Definitivo approvato il 18 dicembre 2014; il vincitore della gara avrà a disposizione 40 mesi per la realizzazione delle opere, compresi 90 giorni per la stesura del progetto esecutivo, che dovrà essere approvato dall'Anas.

Al Mit si è in attesa del progetto e di avviare le procedure approvative.

15. Orte-Mestre

La Orte-Mestre – un'autostrada di 396 chilometri che dovrebbe collegare la dorsale tirrenica con quella adriatica, attraversando cinque regioni (Lazio, Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Veneto) – non è mai citata ma è fra i beneficiari maggiori dello Sblocca Italia, che con la riscrittura di alcune norme ha forse eliminato gli ultimi ostacoli che la bloccano dal 2004, quando il gruppo Bonsignore si è fatto promotore di una sua realizzazione in project financing (un'opera inserita in Legge Obiettivo nel 2001 e dichiarata di pubblica utilità nel 2003).

La soluzione è nell'articolo 2 della legge (Semplificazioni procedurali per le infrastrutture strategiche affidate in concessione), che da un lato ammette la defiscalizzazione statale anche su opere avviate prima del 2013, quando cioè non era prevista, superando così una delle obiezioni della Corte dei Conti che per questo motivo nei mesi precedenti ha bocciato il progetto approvato dal Cipe nel novembre 2013; dall'altro lato consente che si possa accedere alla defiscalizzazione anche realizzando l'opera per stralci e non nella sua interezza, come indicato precedentemente (Governo Letta), pur imponendo che l'opera sia realizzata per intero.

Per una infrastruttura dal costo di 9,844 miliardi di euro, finanziati ufficialmente dai privati, significa ottenere un finanziamento pubblico di 1,87 miliardi di euro in sconti fiscali Ires e Irap, quasi il 20 per cento dell'investimento complessivo, riconosciuto per i primi 15 anni di gestione su un periodo di concessione di 49 anni (se questo è aiuto di Stato lo deciderà poi l'Unione europea).

L'effetto immediato è che già a novembre, subito dopo la conversione in legge del decreto, in base alle nuove norme il Cipe ha ri-approvato la sua delibera del 18 novembre 2013, mai registrata dalla Corte dei Conti, che ora è chiamata a dare la sua approvazione.

Di fatto la legge sblocca il progetto, anche se non consente una grande accelerazione, considerando che la Corte dei Conti non ha ancora registrato la delibera del Cipe.

Se e quando lo farà ci vorranno ancora mesi, se non anni per arrivare ai cantieri: va indetta una gara internazionale per individuare il concessionario (o confermare il promotore); sei mesi di tempo per l'assegnazione; poi va sviluppato il progetto Definitivo, che deve essere approvato; infine occorre trovare i finanziatori, perchè comunque, al di là degli sconti fiscali, le opere vanno realizzate con capitali privati.



16. Cispadana

Contrariamente alle aspettative, la legge non sblocca la Cispadana, l'autostrada di circa 67 chilometri prevista già dagli anni Sessanta nella bassa modenese, parallela al Po, rilanciata all'inizio del Duemila dalla Regione Emilia Romagna (che nel 2010 ha individuato il concessionario per la realizzazione in project financing) e concepita per valorizzare il territorio attraverso un collegamento tra l'autostrada A22 del Brennero e la A13 Bologna-Padova, dal casello di Reggiolo-Rolo alla barriera di Ferrara Sud.

Inizialmente sembrava che il Governo volesse definirla un'opera di rilevanza strategica internazionale e acquisirne le competenze dalla Regione, creando aspettative per un'apertura dei cantieri già nella seconda metà del 2015.

Poi però scompare dal decreto e riappare con un emendamento nella legge di conversione, che fa del subentro un'opzione non condizionata, vincolandolo al parere del Cipe sulla sostenibilità finanziaria del progetto e del piano economico-finanziario, da cui non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Nessun riferimento che definisca l'opera come strategica.

Oggi il progetto rimane in un limbo incerto, sia per la copertura dei costi, stimati in 1,3 miliardi, con un contributo di circa 180 milioni dalla Regione, sia per una procedura Via che si trascina da quasi tre anni, nonostante siano stati fatti numerosi passi procedurali, all'individuazione del concessionario dell'opera nel 2010, dopo una lunga e articolata procedura di project financing avviata nel luglio del 2006, alla stesura del Preliminare e poi Definitivo, fino all'avvio nel 2012 della Conferenza di servizi finalizzata a un Accordo di programma per introdurre varianti alla pianificazione urbanistica (sospesa in attesa della conclusione della procedura Via).

17. Concessioni

Lo sblocco di investimenti delle concessionarie autostradali rappresenta uno dei tentativi di mobilitare capitali privati per il rilancio dell'economia, che suscita molti appetiti ma anche numerose contrarietà, sia a livello nazionale che di Unione europea.

L'articolo 5 della legge punta a sbloccare investimenti per circa 10 miliardi di euro sulla rete autostradale italiana (un impegno dei concessionari di Autobrennero, Autovie Venete e gruppo Gavio), concedendo agli attuali concessionari autostradali la possibilità di fondersi e/o ottenere proroghe delle concessioni, senza passare per una gara, in cambio della realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti. Le proposte di aggiornamento delle concessioni, con l'obiettivo di unificare gestioni di tratte tra loro interconnesse, devono essere consegnate al Mit entro il 30 giugno 2015 (era il 31 dicembre 2014, ma poi la scadenza è stata spostata, con il decreto Milleproroghe).

La cosa è in effetti già avvenuta da parte del Gruppo Gavio, ed entro la scadenza originaria, che ha proposto: l'unificazione delle concessioni delle sue controllate Satap (A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza), Sav (A5 Aosta-Quincinetto), Fiori (A10 Savona-Ventimiglia), Salt (A12 Sestri-Livorno), Cisa (A15 Parma-La Spezia), Torino-Savona (A6) e Asti-Cuneo; la proroga delle scadenze in media di 16 anni; un piano di aumenti tariffari calmierato, dell'8 per cento (media complessiva); un piano di investimenti da 7 miliardi di euro, contro l'1,8 attuale.

La legge, così come modificata in Parlamento, vincola però qualsiasi decisione al parere positivo dell'UE, a cui il Governo infatti a già sottoposto la questione e sta aspettando la risposta, che potrebbe rendere superato l'articolo 5 dello Sblocca Italia.

18-19. Rinnovi A21 e A3

Lo stesso articolo della legge che preparava la strada a un possibile accorpamento ed estensione per tutte le concessioni autostradali, contiene un comma specifico che procede già al riaffidamento delle concessioni del tratto Piacenza-Cremona-Brescia della A21 e di quello Napoli-Pompei-Salerno della A3, approvando nella legge stessa gli schemi di convenzione e i relativi piani economico-finanziari già trasmessi al Cipe.

Il Mit ha già provveduto a bandire le gare. Per l'A21 sono state presentate due offerte, per l'A3 la scadenza è il 29 aprile. Su tutto vigila l'Unione europea (già attivata sulla concessione A21), che il Mit tiene costantemente informata e aggiornata dell'evoluzione della vicenda.

La gara per la concessione dell'A21 (gestita oggi dalla società Centro Padane, la cui concessione è però scaduta nel 2012) prevede investimenti complessivi per 683 milioni di euro e una durata di massima di 30 anni.

La gara per l'A3 Napoli-Pompei-Salerno prevede investimenti per 799 milioni di euro.



STRADE

20. Ponti e gallerie Anas

La manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti, viadotti e gallerie della rete viaria Anas è inserita fra le opere cantierabili entro il 30 giugno 2015 e finanziata con 300 milioni di euro, che di fatto sono un rifinanziamento di un articolo della legge 147 del dicembre 2013 relativo appunto al superamento delle criticità in questo tipo di opere d'arte.

In questo caso lo Sblocca Italia ha centrato il suo obiettivo: l'Anas, che aveva l'obbligo di pubblicare bandi di gara per il 30 per cento del valore, già a dicembre ha pubblicato 44 bandi per un importo di oltre 157 milioni di euro, quindi oltre il 50 per cento dei fondi stanziati dalla legge, su un totale dei 116 progetti presentati per l'attuazione del Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie.

Tutti sono oggi a livello di progetto esecutivo ed è in corso il Decreto di pagamento. Entro il 30 giugno 2015 Anas prevede di pubblicare i bandi di gara dei restanti interventi.



Un notevole passo avanti se si considera che il Programma di manutenzione straordinaria e strutturale di ponti, viadotti e gallerie inserito nella Convenzione Anas del 19 maggio 2014, prevede 295 interventi per un totale di 420 milioni di euro di investimento, di cui: circa 115,316 milioni per 104 interventi di risanamento strutturale di ponti, viadotti e gallerie; 65 milioni per 16 interventi di adeguamento impianti in galleria; 128,14 milioni per 96 interventi di adeguamento di barriere di sicurezza; 104,47 milioni per 75 interventi di rafforzamento delle pavimentazioni.

21. Statale 640

La Statale 640 di Porto Empedocle rappresenta il collegamento diretto tra Agrigento e Caltanissetta ed è una dorsale strategica per la viabilità regionale, soprattutto perchè collega la Sicilia sud-occidentale con il sistema viario principale dell'isola (A19 Palermo-Catania, A20 Messina-Palermo e A18 Messina-Catania).

Inserita già nel 2001 nella Legge Obiettivo, prevede un investimento di circa 1,5 miliardi di euro per adeguare la vecchia Statale – considerata una delle strade più pericolose della Sicilia (un'unica carreggiata di 10 metri con una corsia per ogni senso di marcia) con una strada a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico e con una larghezza totale di 22 metri.

Lo Sblocca Italia conferma il finanziamento di 45,5 milioni di euro previsti nei Contratti di Programma 2012 e 2013 di Anas per il completamento del primo megalotto (di due), che consiste nell'adeguamento del primo tratto di circa 4 chilometri, stralciato appunto perchè senza copertura economica, e parte delle opere di completamento e finitura dell'intera tratta, come il tappeto di usura e la segnaletica. Ad oggi, di questo megalotto sono aperti al traffico 28,7

chilometri su un totale di 34,6.

Il secondo megalotto, di quasi 30 chilometri, prevede un investimento di circa 990 milioni di euro; è iniziato nel 2012 e ha raggiunto un avanzamento di circa il 45 per cento (al gennaio 2015). L'ultimazione dei lavori è prevista per il luglio 2016.

22. Statale 131

La legge ha inserito fra le opere appaltabili entro il 31 dicembre 2014, e cantierabili entro il 30 giugno 2015, la messa in sicurezza dei principali svincoli della Strada Statale 131, finanziandola con 143 milioni di euro.

Di fatto si rilancia un progetto che sembrava rinviato a futura memoria, permettendo di intervenire soprattutto nei tratti più critici.

Come previsto nei decreti attuativi, l'Anas ha inviato al Mit il progetto Definitivo per l'apertura della Conferenza di servizi e oggi sono in corso le procedure approvative; poi sarà pubblicato il bando di gara.

23. Statale 291

Sono 81 milioni di euro i fondi stanziati dalla legge per il completamento dei lavori di adeguamento a quattro corsie, due per senso di marcia, a carreggiate separate, della Statale 291, che collega Sassari ad Alghero e all'aeroporto di Fertilia. In particolare sblocca il primo lotto, di circa dieci chilometri fra Alghero e Rudas, l'unico ancora senza copertura finanziaria, consentendo di avviare un investimento complessivo di 106 milioni, che dovrebbe comprendere anche la bretella per l'aeroporto.

La legge lo inserisce fra le opere da appaltare entro il 30 aprile 2015 e cantierare entro il 31 agosto 2015; i decreti attuativi precisano che l'Anas, per avere i finanziamenti, deve presentare alla Struttura tecnica di missione del Mit gli elaborati progettuali idonei per l'approvazione del Cipe, e pubblicare il bando entro 60 giorni dall'approvazione del Cipe.

Un primo tratto della nuova Statale, lungo 16 chilometri, è stato aperto al traffico nel 2002; del secondo tratto, di circa 20 chilometri, uno dei tre lotti è stato aperto al traffico nel luglio 2013, e tre mesi dopo anche il secondo, di 5 chilometri, fra Rudas e Olmedo.

24. Fondovalle Sangro

La legge, con un finanziamento di 62 milioni di euro vincolato alla cantierizzazione entro il 31 agosto 2015, sblocca il prolungamento della Statale 652, tra le stazioni ferroviarie di Gamberale e Civitaluparella (lotto 2, stralcio 2, tratto 2), che ha una previsione di spesa di 160 milioni di euro.

Si tratta dell'allungamento verso nord della Statale, atteso da anni, dichiarato di massima priorità dalla Regione perchè la Fondo Valle Sangro è storicamente l'arteria a cui sono legate alcune delle aree più importanti del centro-sud. Il progetto prevede lo sviluppo della Statale in affiancamento alla ferrovia, per 5,4 chilometri, con una galleria naturale di 105 metri, una galleria artificiale di 160 metri e tre viadotti di un chilometro ciascuno.

I decreti attuativi prevedono che Anas debba presentare alla Struttura tecnica di missione del Mit gli elaborati progettuali idonei per l'approvazione del Cipe, e pubblicare il bando entro 60 giorni dall'approvazione del Cipe.

Nel febbraio scorso il Comitato Via della Regione Abruzzo ha dato parere favorevole, con prescrizioni puntuali e particolare riferimento alla valorizzazione delle esigenze di tutela dell'habitat fluviale. Entro il 30 aprile dovrebbe concludersi l'iter procedurale avviato dalla Conferenza dei servizi.

25. Statale 372 Telesina

Per l'adeguamento dei circa 60 chilometri della Statale Telesina, che avviene in project financing, lo Sblocca Italia

offre 90 milioni per accelerare i lavori (vecchi fondi Fas, riprogrammati dalla Regione Campania nel Piano per il Sud), che hanno un costo complessivo di quasi 600 milioni di euro, condizionandolo alla scadenza del 30 aprile per l'affidamento dei lavori e del 31 agosto per l'inizio del cantiere.

Altra condizione, fissata dai decreti attuativi, è che il soggetto aggiudicatore deve presentare alla Struttura tecnica di missione gli elaborati progettuali idonei per l'approvazione del Cipe.

26. Statale 212 Fortorina

La legge stanziava 65 milioni per il primo lotto della Statale 212 Fortorina – la realizzazione della variante all'abitato di San Marco dei Cavoti – a condizione che i lavori siano cantierabili entro il 31 agosto 2015, e che l'Anas presenti alla Struttura tecnica di missione gli elaborati progettuali idonei per l'approvazione del Cipe e che il bando sia pubblicato entro 60 giorni dall'approvazione del Cipe.

Si tratta di opere invocate da decenni per il proseguimento dell'itinerario e ridurre l'isolamento delle zone interne del Fortore e favorire il collegamento con la provincia di Foggia, che con lo Sblocca Italia diventano immediatamente cantierabili.

27. Quadrilatero

Per il Quadrilatero Marche-Umbria la legge non sblocca nulla, ma di fatto continua il necessario finanziamento dei cantieri via via che procedono. In questo caso è quindi relativo che lo stanziamento di 120 milioni sia riferito a opere cantierabili entro il 30 giugno 2015: ad oggi il progetto è già a livello di Esecutivo e sono in corso le procedure approvative. La Quadrilatero Spa deve inviare una relazione sull'andamento dei lavori dal quale emerga uno stato di avanzamento dei lavori non inferiore al 90 per cento per il maxilotto

1 e lo stralcio del progetto definitivo per il maxilotto 2 (l'importo è infatti destinato alla copertura dei fabbisogni per il completamento di alcune opere dei due maxilotti).

28. Masserano-Ghemme

Fra le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 la legge ha inserito anche un tratto della Pedemontana piemontese (un progetto da 200 milioni di euro), il lotto fra Masserano e Ghemme, di 12 chilometri, finanziandolo con 80 milioni di euro e condizionandolo anche, secondo i decreti attuativi, alla presentazione degli elaborati progettuali idonei per l'approvazione del Cipe.

La Regione Piemonte, che finanzia il lotto con 120 euro già disponibili, in attesa che il Cipe dia il via libero definitivo, ha deciso di procedere, dopo anni di attesa e di rinvii, stralciando un primo lotto, tra Ghemme (casello autostradale dell'A26) e Gattinara, sul quale si trova un ponte sul fiume Sesia, che dovrebbe garantire un collegamento veloce anche per lo stabilimento Lavazza, che ha recentemente annunciato importanti investimenti per il nuovo comparto produttivo cittadino.

Il resto della tratta, fra Masserano e Gattinara, consentirà di raccordare l'autostrada con i 6 km già realizzati fra Masserano e Biella, completando così la nuova arteria.

I recenti problemi al Mit hanno però impedito al Cipe di pronunciarsi (per assenza del rappresentante del Ministero) e questo inciderà probabilmente sull'apertura dei cantieri.

29. Statale 340 Regina

La Statale verso la Svizzera che si trova sulla sponda occidentale del lago di Como soffre da tempo dei problemi causati da un traffico in continua crescita, leggero e pesante, con un nodo critico particolare per i comuni attorno

a Tremezzo, comune davanti alla punta di Bellagio.

Da anni si cerca di risolvere il problema viabilistico, puntando su una variante che liberi i comuni costieri dal traffico di attraversamento (circa il 65 per cento): 10 chilometri, di cui 7,7 in galleria, dal costo di 330 milioni di euro.

Oggi il progetto viene sbloccato dalla legge, che finanziandolo con 210 milioni di euro rende spendibili anche i 120 milioni di euro già stanziati Regione Lombardia.

Come sempre si tratta di un finanziamento a termine: la condizione è che le opere siano cantierabili entro il 31 agosto 2015, e che Anas trasmetta alla Direzione competente del Ministero delle Infrastrutture il progetto Definitivo da sottoporre alla Conferenza di servizi e, entro 60 giorni dalla chiusura della Conferenza, approvare il progetto e pubblicare il bando.

30. Lecco-Bergamo

Lo Sblocca Italia contribuisce con 15 milioni di euro all'avvio dei cantieri di due lotti della variante alla Statale 639: uno in provincia di Lecco, il tunnel di San Gerolamo, del costo di circa 94 milioni di euro (su 130 del progetto complessivo); l'altro in provincia di Bergamo, la Variante di Cisano Bergamasco, dal costo di circa 40 milioni di euro (su circa 54 del progetto complessivo). I 15 milioni sono da suddividere fra le due opere, in linea con le richieste effettuate dai due territori (7 milioni chiesti da Lecco, 9 milioni chiesti da Bergamo).

Per quanto riguarda il tunnel San Gerolamo, affidato alla Salini, lo stanziamento è di 6,9 milioni di euro, che permetterà di coprire i maggiori costi dovuti all'aumento dell'Iva al 22 per cento, oltre allo spostamento di alcuni sottoservizi e alcune espropriazioni.

Alla Variante di Cisano, lunga 3 chilometri, vanno invece 8,1 milioni di euro, che si aggiungono ai 25 già disponibili

della Provincia e a 5 stanziati dalla Regione (il milione che manca non sembra essere un problema), così da completare il finanziamento di un intervento molto costoso per la necessità di realizzare una galleria sotto la Statale Briantea.

Le opere devono essere cantierabili entro il 30 giugno 2015, ma sono già a livello di Esecutivo e sono in corso le procedure approvative.

31. Rho-Monza

La legge conferma il finanziamento pubblico di 55 milioni di euro per il secondo lotto dell'autostrada/superstrada Rho-Monza, già stanziato dal Cipe con il decreto legge del Fare (giugno 2013) ma revocato ad aprile 2014 dalla Corte dei Conti perché non sono stati rispettati termini e condizioni indicati dalla stessa delibera Cipe (anche per motivi burocratici).

Come scrive il Sole 24 ore, sembra il gioco dell'oca.

L'intervento riguarda la variante per l'attraversamento in sotterraneo della ferrovia Milano-Saronno, che si inquadra nel più ampio progetto di riqualificazione con caratteristiche autostradali della omonima Provinciale 46 Rho-Monza, dal costo complessivo di circa 370 milioni di euro, affidata in parte alla concessionaria autostradale Milano Serravalle (lotti 1 e 2 costo 260 milioni) e in parte ad Autostrade per l'Italia (lotto 3, costo 110 milioni).

Doveva essere una delle principali strade di accesso a Expo dalla Brianza e dalla Svizzera, invece i lavori sono in ritardo, in particolare il l'attraversamento della ferrovia, in comune di Bollate, che continuerà a essere fatto con un cavalcavia che si restringe da due a una corsia per senso di marcia, generando code nelle ore di punta; per maggio 2015 si avranno solo nuove rampe provvisorie per servire le quattro corsie già realizzate (due per ogni senso di marcia) sul resto del tracciato.

INFRASTRUTTURE URBANE

32. Metro C di Roma

Con lo Sblocca Italia il Governo punta ancora sulla metropolitana C, inevitabilmente verrebbe da dire, perché nonostante il raddoppio dei costi la linea è per ora solo in periferia. In particolare finanzia con 155 milioni di euro la tratta Colosseo-Piazza Venezia, coprendo l'intero fabbisogno ma vincolandolo alla cantierizzazione entro il 31 agosto 2015: circa un chilometro che dalla stazione Colosseo, già in corso di realizzazione (interscambio con quella della linea B, realizzata nel 1955), prosegue lungo via dei Fori imperiali e raggiunge la stazione prevista in Piazza Venezia, che forse sarà il capolinea definitivo, forse no.

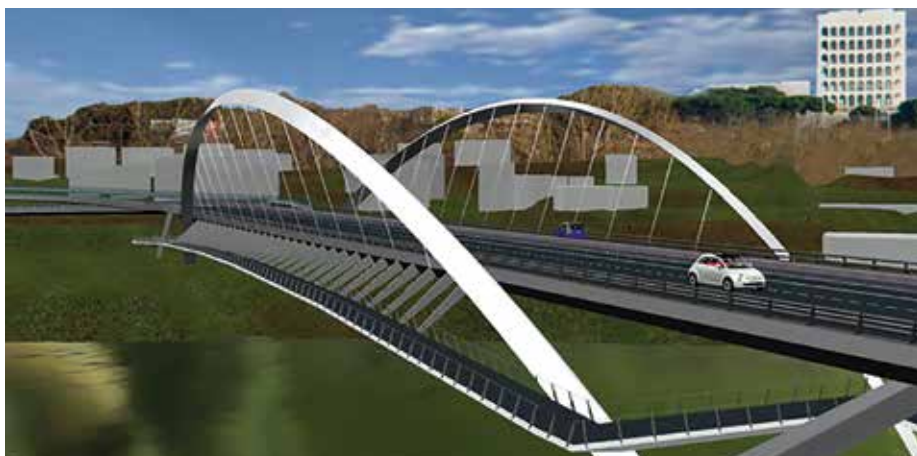
Il progetto è a livello di definitivo e sono in corso le procedure approvative.

33. Ponte Fiumicino-Eur

Per Roma la legge sblocca anche un'importante ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino e l'Eur, definito "Ponte dei Congressi", finanziandolo con 145 milioni vincolati alla cantierizzazione entro il 31 agosto 2015, o quantomeno ci siano le condizioni per farlo, e che il soggetto aggiudicatore presenti gli elaborati progettuali alla Conferenza di servizi, cosa che è già avvenuta a febbraio, e pubblici il bando.

Il concorso internazionale per il progetto è già stato indetto e ha visto vincitore un gruppo guidato da Enzo Siviero, con Juan Arenas de Pablo: prevede un ponte ad arco di 168 metri, con un'unica campata in acciaio sorretta da tiranti, articolato su due livelli – il superiore per la viabilità veloce, l'inferiore per i pedoni e le biciclette – con carreggiata a quattro corsie larga 19,25 metri.

Forse però non tutto fila liscio conside-



rando che recentemente è stata chiesta una proroga per non perdere i fondi dello Sblocca Italia, a causa dei tempi lunghi delle procedure in corso, vista la complessità dell'opera.

Secondo i promotori si tratta di un'opera strategica che cambierà completamente il sistema di accessi fra la città e l'aeroporto, perchè il nuovo ponte permette di creare un grande sistema rotatorio a senso unico integrandosi con il vicino ponte della Magliana, oggetto di interventi di adeguamento.

34. Passante di Torino

La legge sblocca il completamento del Passante ferroviario di Torino, coprendo il fabbisogno di 25 milioni di euro vincolandoli alla predisposizione alla cantierizzazione entro il 31 dicembre 2014, cosa che è già avvenuta – ed è in corso il Decreto di pagamento – perchè i progetti esecutivi erano disponibili da tempo, così che il comune ha indetto le gare, quattro, pubblicate il 5 dicembre, con scadenze tra il 13 gennaio e il 3 febbraio 2015.

Si tratta del completamento della copertura del Passante e del cosiddetto Viale della Spina sopra di esso, un asse urbano di 4 chilometri tra corso Vittorio Emanuele II e corso Grosseto, all'imbocco della Torino-Caselle, che ricuce in superficie le aree della città separate precedentemente dalla ferrovia.

È previsto anche un sottopasso sotto

piazza Statuto, composto da carreggiate centrali a tre corsie; in superficie invece saranno completate le carreggiate destinate al traffico locale.

Termine dei lavori previsto a fine 2016.

35. Metro di Torino

Per Torino lo Sblocca Italia stanziava anche 100 milioni di euro per la metropolitana, inserita fra le opere che devono essere cantierabili entro il 31 agosto 2015.

In realtà il decreto attuativo pubblicato a marzo precisa che 90 milioni di euro sono un contributo al prolungamento a nord-ovest della linea uno, 3,4 chilometri da Collegno a Cascina Vica, prima fase funzionale, con l'obbligo per il Comune di sottoscrivere l'atto d'acquisto e posa in opera del sistema Val (la metropolitana automatica adottata dalla linea 1) e presentare alla Struttura tecnica di missione del Mit gli elaborati progettuali idonei per la Conferenza di servizi e per l'approvazione da parte del Cipe.

I restanti 10 milioni sono invece destinati allo sviluppo del Preliminare della linea 2, Torino-Rebaudengo-Mirafiori, comprese le prospezioni.

Il costo complessivo del prolungamento della 1 è di 304 milioni e comprende quattro stazioni e un parcheggio interrato di circa 350 posti auto, al capolinea, di interscambio con la tangenziale. Il progetto è stato approvato a metà febbraio dalla Giunta comunale e atten-

de ora solo il via libera del Cipe. I cantieri potrebbero quindi rispettare sia la scadenza fissata dallo Sblocca Italia, sia la previsione di completamento entro il 2019.

36. Metro 1 di Napoli

Lo Sblocca Italia contribuisce con 90 milioni al completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli, inserita nell'elenco delle opere da cantierare entro il 30 giugno 2015, cosa che in effetti dovrebbe avvenire perchè il progetto è a livello di Esecutivo e sono in corso le procedure approvative.

Il progetto di completamento, in corso da circa 15 anni, prevede la realizzazione di un anello che si chiuderà al vecchio capolinea di Piscinola, a nord, passando per il Centro Direzionale e l'Aeroporto di Capodichino, per un totale di circa 25 chilometri e 28 stazioni.

37. Tramvia di Firenze

Un caso in cui il vincolo di cantierizzazione non ha senso è invece quello che lo Sblocca Italia indica per la metrotramvia di Firenze, finanziata genericamente con 100 milioni di euro e l'obbligo di essere cantierata entro il 31 agosto 2015. Il decreto di attuazione precisa che i fondi sono destinati al prolungamento della tratta dalla stazione Leopolda a Piagge della linea 4, e alla prima fase funzionale della progettazione del tratto interrato della linea 3 sotto il Centro storico, con obbligo per il Comune, per ottenere i fondi, di pubblicare i bandi di gara per la progettazione del sottoattraversamento e trasmettere alla Struttura tecnica di missione del Mit gli elaborati progettuali idonei per la Conferenza di servizi e per l'approvazione da parte del Cipe.

Quindi niente cantieri in quest'ultimo caso, visto che non esiste nemmeno un progetto definito – l'idea nasce dall'ex sindaco Matteo Renzi, quando ha deci-

so di cancellare il passaggio della tramvia in superficie a fianco del Duomo – e sono in campo due ipotesi percorribili, tutte comunque delicate e costose (si ipotizzano almeno 200 milioni di euro). Diversa la situazione del prolungamento della linea 4 che, dalla ex Stazione Leopolda, andrà in sede ferroviaria fino alle Piagge e da lì verso Campi Bisenzio. I 100 milioni, tutti o quasi, potrebbero servire per iniziare il primo tratto.

38. Opere dei Comuni

Fra le opere cantierabili entro il 31 agosto 2015 lo Sblocca Italia ha inserito la possibilità per i Comuni di escludere dal Patto di stabilità interventi per 250 milioni di euro per il 2014, da selezionare fra quelle segnalate entro il 15 giugno 2014 alla Presidenza del Consiglio, su richiesta dello stesso Matteo Renzi, formalizzata in una lettera in cui invitava i Sindaci "a segnalare al governo una caserma bloccata, un immobile abbandonato, un cantiere fermo, un procedimento amministrativo da accelerare nel loro comune".

Risultato? dal 2 al 16 giugno – termine ultimo indicato nella lettera – sono arrivate 1.467 richieste per piccole opere bloccate da lungaggini burocratiche, veti, o carenza di risorse, tra le quali 333 riguardavano appunto lo sblocco dal Patto di stabilità interno.

Il decreto rimandava alla Pcm l'individuazione dei Comuni beneficiari dell'esclusione e l'importo dei pagamenti da escludere, secondo tre criteri:

- le opere alle quali si riferiscono i pagamenti dovevano essere state preventivamente previste nel Piano Triennale delle opere pubbliche (o dovevano essere d'importo inferiore a 100 mila euro e quindi esenti dall'obbligo d'inserimento nel Piano);

- i pagamenti dovevano riguardare opere realizzate, in corso di realizzazione o per le quali fosse possibile l'immediato avvio dei lavori da parte dell'ente locale

richiedente;

- i pagamenti per i quali viene richiesta l'esclusione del Patto di stabilità devono essere effettuati entro il 31 dicembre 2014.

Il 31 Ottobre 2014 la Pcm pubblica i risultati dell'istruttoria, che dichiara inammissibili 64 domande e individua 269 opere che possono godere della deroga, proposte da 128 Comuni, per un totale di 198 milioni di euro, inferiore ai 250 milioni previsti dal decreto.

Tra le opere segnalate, le più frequenti riguardano la realizzazione o la manutenzione di strade (93 richieste, per un totale di oltre 65 milioni di euro di lavori), seguite da interventi su immobili e caserme (40, per un totale di quasi 16 milioni di euro) o su scuole (39, per oltre 8 milioni di euro), ambiente e territorio (32 richieste, per un totale di oltre 60 milioni di euro di lavori), cimiteri (18, per 1,5 milioni di euro), impianti sportivi (17, per un totale di quasi 3 milioni di euro), beni culturali (14, per 4,5 milioni di euro), urbanistica (14 interventi, per 39 milioni), e impianti di energia geotermica (2 interventi, per un totale di circa 63 mila euro).

Nel settore stradale, l'intervento più impegnativo è la realizzazione di un collegamento fra la rete Rfi e l'aeroporto di Brindisi, dal valore di 40 milioni di euro.

Il resto sono opere decisamente meno costose, come quattro sottopassi a Portogruaro (5,6 milioni in totale), o la sistemazione dell'area binari lungo via del Mare a Brindisi (3,6 milioni), o la riqualificazione urbana di via Cavallotti a Porto San Giorgio (1,07 milioni); il resto è tutto sotto il milione di euro.

In generale, l'intervento più costoso è la messa in sicurezza e bonifica dell'area di Micorosa (ex petrolchimico) a Brindisi, per il quale sono stati liberati 48 milioni di euro, mentre quello minore riguarda la manutenzione straordinaria della scala esterna della scuola primaria di Borgone Susa (Torino) con 3.599 euro.

IDRICO

39. Basento-Bradano

Lo sblocco del distretto G dello schema idrico del Basento-Bradano, grazie al finanziamento di 65 milioni di euro, rappresenta la conclusione dell'ennesimo gioco dell'oca all'interno della Pubblica amministrazione, che restituisce quanto aveva tolto nel 2013, assegnandoli al Fondo revoche.

Il progetto risale alla Cassa per il Mezzogiorno, che lo ha approvato nel 1987, ma i primi passi concreti si compiono solo nel 2006, grazie alla legge Obiettivo, per poi bloccarsi nel 2011 a causa del ritiro della Cassa depositi e prestiti, che nel 2008 aveva vinto la gara della Regione Basilicata per il contratto di mutuo ma poi ha dovuto rinunciare per le nuove condizioni sui tassi di interesse fissate dal ministero dell'Economia e delle Finanze.

Così la Regione ha dovuto indire una nuova gara, sollecitata dal Mit nel 2010, che fra alterne vicende si conclude nel dicembre 2011.

Nel frattempo si è rischiato di perdere dieci annualità del contributo quindicennale di 6,258 milioni di euro, finanziato direttamente dal Cipe nel 2006, cioè 62,580 milioni di euro, recuperati ora dallo Sblocca Italia, che ha inserito l'opera fra quello che devono essere "cantierabili" entro il 31 dicembre 2014, coprendo l'intero fabbisogno.

A dicembre si è chiusa la gara, assegnata (con un forte ribasso) per un importo netto di lavori di poco superiore a 45 milioni di euro.

L'impresa ha poi tre mesi per presentare il progetto Esecutivo e i lavori avranno una durata di 850 giorni.

Ad oggi risulta che l'esecutivo è pronto ed è in corso il Decreto di pagamento.

Il progetto, finalizzato all'irrigazione di oltre 7 mila ettari della Basilicata, prevede la realizzazione di una condotta principale di 23 chilometri fra la diga di



Genzano e la diga del Basentello e una rete di distribuzione irrigua di oltre 500 chilometri, con un impianto di sollevamento e 14 vasche di compensazione di volume variabile.

40. Reti in Abruzzo

Per il completamento del sistema idrico integrato dell'Abruzzo, in particolare la messa in efficienza del sistema della depurazione regionale, lo Sblocca Italia stanziava 69 milioni di euro, vincolati alla cantierizzazione entro il 31 agosto 2015, che si aggiungono a altri circa 101 milioni di euro, sempre di provenienza statale.

Di fatto permettono di sbloccare una serie di interventi urgenti necessari da anni e inseriti nell'ultimo accordo quadro fra Regione e Governo, sottoscritto nell'aprile 2013.

Oggi la Regione deve presentare alla Struttura tecnica di missione gli elaborati progettuali per l'approvazione e pubblicare il bando di gara.

Le opere sbloccate dovrebbero permettere di affrontare alcune criticità del sistema idrico e soprattutto realizzare impianti di depurazione, per contribuire a disinquinare una parte importante dei fiumi e del tratto di mare su cui affaccia la Regione.

In particolare, gli interventi riguardano quattro bacini idrografici della provincia di Teramo (Vibrata, Salinello, Tordino e Fino), e corpi idrici che presentano maggiori criticità, dove lo stato qualitativo dei fiumi è critico (la classificazione risulta nello stato ambientale "cattivo").

AEROPORTI

41-46. Aeroporti

Per sei aeroporti italiani lo Sblocca Italia ha tentato la stessa accelerazione compiuta con il Contratto di programma di Rfi (e con le Concessioni autostradali) per rendere immediatamente approvati i Contratti di programma stipulati fra Enac e i concessionari degli scali di Fiumicino, Malpensa, Venezia, Firenze, Genova e Salerno, e sbloccare così investimenti per circa 4 miliardi di euro.

Paradossalmente, più delle autostrade e delle ferrovie, il buco nero dello Sblocca Italia è negli aeroporti, dove non è chiaro se sia riuscita o meno l'operazione di velocizzare i contratti con lo Stato.

I concessionari negano che la legge abbia sbloccato alcunché e dichiarano che gli investimenti procedono come da accordi. Enac tace. Il Ministero delle Infrastrutture sta ancora aspettando da Enac i Contratti di programma che il decreto avrebbe dovuto approvare.

L'unico dato certo è che lo Sblocca Italia stanziava fondi pubblici per gli aeroporti di Firenze (50 milioni) e di Salerno (40 milioni), inseriti nel decreto attuativo per le opere da cantierare entro il 31 agosto 2015.

Da qui il dubbio che effettivamente si voglia nascondere qualcosa di sgradito all'opinione pubblica, come nuove piste.

L'esempio più eclatante è quello di Fiumicino, dove gli interventi previsti nei Contratti di programma sono particolarmente corposi e impattanti, ma i diretti interessati dichiarano espressamente di non avere nulla da dire, forse per paura che l'opinione pubblica fermi progetti probabilmente impattanti e fuori scala? Del resto la stessa reticenza riguarda Malpensa, che però ammette di avere ritirato il progetto per una terza pista; oppure Firenze, che non si sa bene cosa voglia nascondere, visto che è noto il progetto di una nuova pista in sostituzione e ortogonale all'attuale, né è chiaro cosa voglia nascondere

Venezia, considerando che i suoi progetti sembrano solo potenziare l'infrastruttura e soprattutto i collegamenti con la città e le reti ferroviaria nazionale.

Fa eccezione Genova, che segnala come, contrariamente a quanto pubblicato da alcuni organi di stampa nel mese di luglio e agosto 2014, lo Sblocca Italia non prevede finanziamenti diretti all'aeroporto ma ha di fatto reintrodotti i Contratti di programma di Enac, finalizzati all'aggiornamento dei Piani degli investimenti presentati nei Master plan delle società di gestione.

Il Piano degli investimenti del Cristoforo Colombo è di 45 milioni di euro, ma al momento resta in attesa dell'approvazione del Contratto di programma per essere sostenuto finanziariamente grazie ai nuovi modelli tariffari, che attraverso le tasse aeroportuali supporteranno l'esborso economico.

Questo piano comprende, tra le opere principali: l'ampliamento dell'aerostazione e le opere impiantistiche annesse, la manutenzione dei piazzali sud, centrali tecnologiche, il completamento della via di rullaggi per testata 28, interventi su fabbricati e impianti, l'ammodernamento di segnaletica, recinzione e illuminazione, la creazione di un polo parcheggi multimodale, la costruzione di un hangar polifunzionale.

In attesa della conclusione dell'iter approvativo, l'aeroporto di Genova ha comunque avviato e realizzato opere per circa 6 milioni di euro. Tra queste figurano: manutenzione viadotto di accesso allo scalo, nuovi ascensori passeggeri esterni, nuove centrali termiche dell'aerostazione, nuovi macchinari radiogeni, nuovo sistema informatico interno, implementazione dei sistemi di sicurezza, nuovo sistema di trattamento delle acque per il piazzale sud, progettazione definitiva dell'ampliamento dell'aerostazione.

Tutte le opere del Piano degli investimenti saranno realizzate in completo autofinanziamento a seguito dell'approvazione del Contratto di Programma e del conseguente adeguamento dei modelli tariffari.