

Comincia a concretizzarsi il Dpef 2009-2013

Le grandi opere avviate nel 2009

FABRIZIO BONOMO

La terza fase del processo di reinfrastrutturazione del Paese, delineata con il Programma di interventi presentato nell'estate 2008, comincia a prendere corpo in questi mesi, in particolare con un primo pacchetto di circa 55 opere approvato nel marzo scorso dal Cipe, che prevede stanziamenti pubblici e privati per 16,6 miliardi di euro, destinati prevalentemente al settore stradale, che integrati ad altri 13,3 miliardi di risorse stanziati negli scorsi anni portano a un investimento complessivo di quasi 30 miliardi, per un numero di interventi stradali, ferroviari e metropolitani (oltre al Mose e al Ponte di Messina) che il Governo ritiene cantierabili all'80 per cento entro il 2009

Nel marzo scorso il Governo, attraverso il Cipe, ha approvato un Piano di opere infrastrutturali da 16,6 miliardi di euro, compiendo un primo, concreto passo verso l'attuazione della terza fase del processo di reinfrastrutturazione del Paese, quello avviato nel 2001 con la Legge Obiettivo e il primo Piano decennale delle infrastrutture strategiche. Questa terza fase prende corpo nel luglio 2008, con l'approvazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di



Mose, lavori alla bocca di porto di Malamocco

programmazione economica e finanziaria (Dpef) per il periodo 2009-2013, dove si indica la volontà di procedere in pochi anni alla realizzazione (o comunque all'avvio) di un numero relativamente limitato di interventi, identificabili in quattro gruppi di opere per un valore complessivo di oltre 80 miliardi di euro, un terzo delle quali già in corso e quindi da completare (vedi dossier pubblicato sul numero di novembre 2008).

Soprattutto, il Dpef mette l'accento su un pacchetto di infrastrutture dal valore di circa 44 miliardi di euro che il ministero delle Infrastrutture intende cantierare entro il 2011.

Di questo pacchetto fanno parte: il Ponte di Messina (costo indicato 6,1 miliardi); il completamento della rete AV (tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova, per un totale di quasi 14 miliardi); interventi vari programmati dalle Ferrovie dello Stato (per altri 10 miliardi); lo sviluppo e la manutenzione della rete Anas (12 miliardi nel triennio 2009-2011); vari interventi in porti, interporti, schemi idrici, metropolitane e aree urbane inseriti nella Legge Obiettivo, per un costo complessivo di 4,2 miliardi di euro.

Viadotto Malpensa



Il Piano 2009-2011

Il Piano varato a marzo punta ad accelerare la realizzazione di una prima tranche del pacchetto da 44 miliardi di euro, che per l'occasione viene integrato con qualche aggiunta dell'ultim'ora, comprese alcune delle grandi opere che il Governo ha dichiarato (nel Dpef) di voler rilanciare: Tangenziale est esterna di Milano, Brebemi e Cecina-Civitavecchia.

Nel complesso, con questa prima tranche si finanziano circa 55 interventi, la maggior parte dei quali – l'80 per cento, secondo il Ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli – ritenuti cantierabili entro il 2009.

In particolare, sono: il Mose di Venezia, i cui lavori procedono con continuità e sono ormai al 50 per cento della realizzazione; il Ponte di Messina, con procedure ormai riattivate; quattro linee ferroviarie (due dell'Alta velocità e due della rete ordinaria), oltre a interventi di mitigazione/riparazione ambientale sulla Bologna-Firenze; 28 strade e autostrade, la maggior parte finanziate da concessionarie private, fra le quali spiccano le tre dell'area milanese previste nel pacchetto Expo 2015 (Bre-

bemi, Pedemontana e Tangenziale est esterna); 13 sistemi di trasporto urbano e metropolitano, in dieci città; l'aeroporto Dal Molin di Vicenza e i suoi collegamenti stradali; sistemi di trasporto lacuale non meglio specificati; le piattaforme logistiche di Trieste e Taranto; schemi idrici, anch'essi non meglio specificati.

Criteri di selezione

I 16,6 miliardi si riferiscono alle opere già in corso, che quindi senza finanziamenti si sarebbero fermate – dichiara il Ministro Matteoli in un'audizione alla Camera dei Deputati, il 25 marzo scorso – o che avevano problemi di tempi; quindi, uno dei criteri di selezione è l'avanzamento del progetto e la sua cantierabilità nel più breve tempo possibile, il tutto restando all'interno delle risorse disponibili, appunto i 16,6 miliardi di euro che il Governo ha sbloccato per le grandi opere fra dicembre 2008 e marzo 2009.

In più bisogna dire che, essendo una parte delle risorse ottenuta con la riprogrammazione del Fondo per le aree sottoutilizzate (Fas), destinate prevalentemente al Mezzogiorno, i criteri di individuazione rispondono anche a una collocazione geografica degli interventi, che non a caso sono per oltre la metà nelle regioni del Sud. Quindi l'inserimento nell'elenco avviene sicuramente per maturazione progettuale, ma ci sono casi dove conta di più la bravura procedurale, o la decisione di sbloccare progetti fermati (come il Ponte di Messina), ma ci sono anche sorprese (per gli stessi promotori), forzature/speranze che il progetto superi gli ultimi ostacoli, e pezzi dell'ultim'ora.

Fra gli interventi che erano ormai giunti a maturazione dal punto di vista progettuale e procedurale, dopo una gestazione di anni se non di decenni, si segnalano le tre autostrade dell'area milanese (vedi dossier Lombardia, dell'agosto 2004), con in particolare la Brebemi che aprirà i cantieri già a luglio (parola di Ministro), così come la tratta Treviglio-Brescia dell'alta velocità, che attendeva solo la copertura economica per aprire i cantieri.

Novità dell'ultim'ora

Quanto alle opere inserite al volo, grazie alla capacità programmatoria e alla bravura di chi ha istruito le pratiche e sviluppato la progettazione – portando quindi all'attenzione del Cipe progetti concretamente cantierabili – spicca la Regione Campania, che ogni anno riesce a farsi finanziare interventi in tutti i settori: questa volta li ottiene per l'adeguamento della Statale Telesina (Caia-



Area San Pellegrino della Bologna-Firenze

nello-Benevento), il completamento della Salerno-Reggio Calabria, il collegamento tra tangenziale di Napoli e la rete viaria costiera fino al porto di Pozzuoli, il completamento della metropolitana regionale della Campania e della linea 6 della metropolitana di Napoli.

Il Ponte di Messina è invece l'esempio principe di opera sbloccata, o per meglio dire ri-avviata dopo che il Governo precedente l'ha escluso dalle opere prioritarie e tolto i fondi pubblici già stanziati, destinandoli (per legge) ad altre opere in Sicilia e Calabria.

Le sorprese, o quantomeno l'arrivo di finanziamenti ormai inaspettati, dopo anni di tira e molla, caratterizzano molte opere "minori", ferroviarie, stradali e metropolitane, come la ferrovia Pontremolese, sempre promessa ma mai finanziata, o il collegamento ferroviario e stradale fra Passo Corese e Rieti, o ancora la tranvia Rimini-Riccione, le piastre logistiche ecc.

Forzature o comunque speranze di riuscire ad avviare progetti importanti si ritrovano soprattutto nel settore autostradale, in arterie finanziate interamente dalla concessionarie private, in cambio di proroghe delle concessioni e aumenti tariffari, che però sono ferme perchè oggetto di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea: la Cisa e la Brescia-Padova, alle quali si contesta la proroga della concessione; oppure la tratta Cecina-Civitavecchia dell'Autostrada della Maremma, che dovrebbe essere realizzata dalla concessionaria Sat, anch'essa oggetto di contestazioni sulla

proroga della concessione e comunque con un progetto ancora alla fase di preliminare, che oltretutto necessita una nuova Valutazione d'impatto ambientale per la parte nel Lazio, e nell'insieme deve risolvere complessi problemi di consenso.

Infine ci sono le pezze dell'ultim'ora, o comunque inserimenti difficilmente collegabili al pacchetto da 44 miliardi, come la copertura degli oneri ambientali progressivi della linea AV Bologna-Firenze – probabilmente legata alle recenti polemiche (e sentenze della Magistratura) sugli impatti idrogeologici sul territorio causati dallo scavo delle gallerie – o i non meglio specificati Sistemi di trasporto lacuale, che dovrebbero riguardare lo stanziamento di fondi per azzerare i tagli fatti nei mesi scorsi e garantire la continuità dei collegamenti tra le sponde dei tre grandi laghi lombardi (Maggiore, Como, Garda). In questo stesso quadro si inserisce anche la voce Aeroporto di Vicenza, che riguarda lavori di rifacimento dell'aeroporto dell'area dell'aeroporto "Dal Molin" (interessato dall'ampliamento della locale base militare Usa) e della progettazione preliminare della tangenziale nord di Vicenza.

Mancano le assegnazioni

Le numerose incertezze che caratterizzano la delibera del Cipe hanno una motivazione precisa: gli stanziamenti sono per gruppi di opere, articolati secondo le fonti di finanziamento, con elenchi nei quali non viene chiarito il dettaglio delle

singole assegnazioni, a volte nemmeno di cosa si tratti esattamente.

Inoltre, la somma stanziata al gruppo appare spesso inferiore al costo complessivo dei progetti, mostrando chiaramente che il ministero delle Infrastrutture punta a finanziarne solo degli

stralci funzionali cantierabili a breve, cosa non nuova e sotto certi aspetti utile in una fase di crisi economica, per non immobilizzare grandi quantità di risorse (il Mose del resto non si ferma, anche se viene finanziato in base all'avanzamento dei lavori), cosa che rende però ancora più necessario conoscere l'oggetto e la dimensione del contributo economico.

Per questa ragione, come ammette lo stesso Ministro Matteoli, nei prossimi mesi il Cipe dovrà pronunciarsi con nuove delibere che assegnino stanziamenti precisi a ogni singola opera.

Cosa che in effetti comincia a concretizzarsi: nella riunione dell'8 maggio 2009 il Cipe ha approvato sia il preliminare della Pontremolese (il raddoppio delle tratte Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia), con una prima assegnazione di 234,6 milioni di euro, sia il definitivo della variante di Nova Siri della Statale 106 Ionica (34,33 milioni di euro).

Altre due certezze sono gli 1,3 miliardi per rimettere in moto il Ponte di Messina e gli 800 milioni per il Mose.

Per il resto, le indicazioni di massima riguardano due pacchetti di interventi ferroviari, quattro di interventi stradali, due di sistemi metropolitani, uno per il settore logistico e un altro per quello idrico.

Più precisamente: 2,75 miliardi di euro di fondi pubblici sono per il primo pacchetto di interventi ferroviari, che si aggiungono ai 350 milioni di delibere Cipe precedenti per l'asse ferroviario Passo Corese-Rieti (dei quali però ne sono disponibili solo 90); 2 miliardi sono per interventi stradali

prevalentemente a carico dell'Anas, che si aggiungono al pacchetto da 8 miliardi di nuove autostrade finanziate da privati e altri 12,3 miliardi di strade e autostrade finanziate con delibere precedenti (però non tutti disponibili, perchè mancano 2,95 miliardi); 1,51 miliardi per un elenco di sistemi metropolitani non del tutto chiaro (comprende anche l'aeroporto di Vicenza e i sistemi di trasporto lacuale), che si affianca a un altro pacchetto di tre metropolitane, già finanziato precedentemente dal Cipe con 630 milioni; 150 milioni alla voce schemi idrici; altri 435 milioni riguardano le piastre logistiche di Trieste e Taranto, stanziati già negli anni scorsi e che oggi dovrebbero servire a sbloccare due importanti project financing.

Fonti di finanziamento

Il quadro economico del Piano da 16,6 indica una copertura per metà pubblica, circa 8,51, e per l'altra metà da privati: 8,09 miliardi di euro provenienti dalle concessionarie di quattro autostrade, cioè Cisa, Brescia-Padova, Cecina-Civitavecchia e Tangenziale est esterna di Milano.

Se si considerano anche le risorse stanziati in delibere precedenti, circa 1,33 miliardi di euro (di cui ne sono però disponibili 11,47), la mano pubblica contribuisce con altri 6,23 miliardi mentre i pri-

vati, sempre concessionarie autostradali, finanziano progetti per 7,1 miliardi (Brebemi, Pedemontana lombarda, Cisterna-Valmontone).

La parte pubblica dei 16,6 miliardi viene coperta essenzialmente con una riprogrammazione delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (Fas), annunciata già nell'estate 2008, parte delle quali il Cipe ha assegnato al Fondo infrastrutture della Legge Obiettivo, aggiungendole agli oltre 2 miliardi della Finanziaria 2009.

Nell'agosto 2008 non disponevamo di un solo euro – afferma alla Camera il Ministro Matteoli – poi il Governo ha reperito 2,5 miliardi di euro per la Legge Obiettivo, 7,3 miliardi dai fondi Fas, più di 8 miliardi dai privati e 960 milioni per le Ferrovie dello Stato (uno stanziamento a parte, destinato per il 50 per cento all'acquisto di treni e per il resto utilizzato per i contratti di servizio fra FS e Regioni, per la privatizzazione di Tirrenia e per la legge sull'emergenza prezzi).

Quindi, il pacchetto da 16,6 miliardi viene finanziato non tanto con nuove risorse, ma soprattutto con una diversa destinazione di fondi esistenti, essenzialmente quelli Fas stanziati dalla Finanziaria 2007 per il periodo 2007-2013 (circa 65 miliardi, divisi tra parte nazionale e parte da assegnare alle regioni) e destinati inizialmente alle infrastrutture nel Mezzogiorno (e in parte nelle altre regioni), ma anche

per formazione, sostegno al lavoro e alle imprese, riqualificazione urbana e territoriale, risanamento e innovazione per l'ambiente.

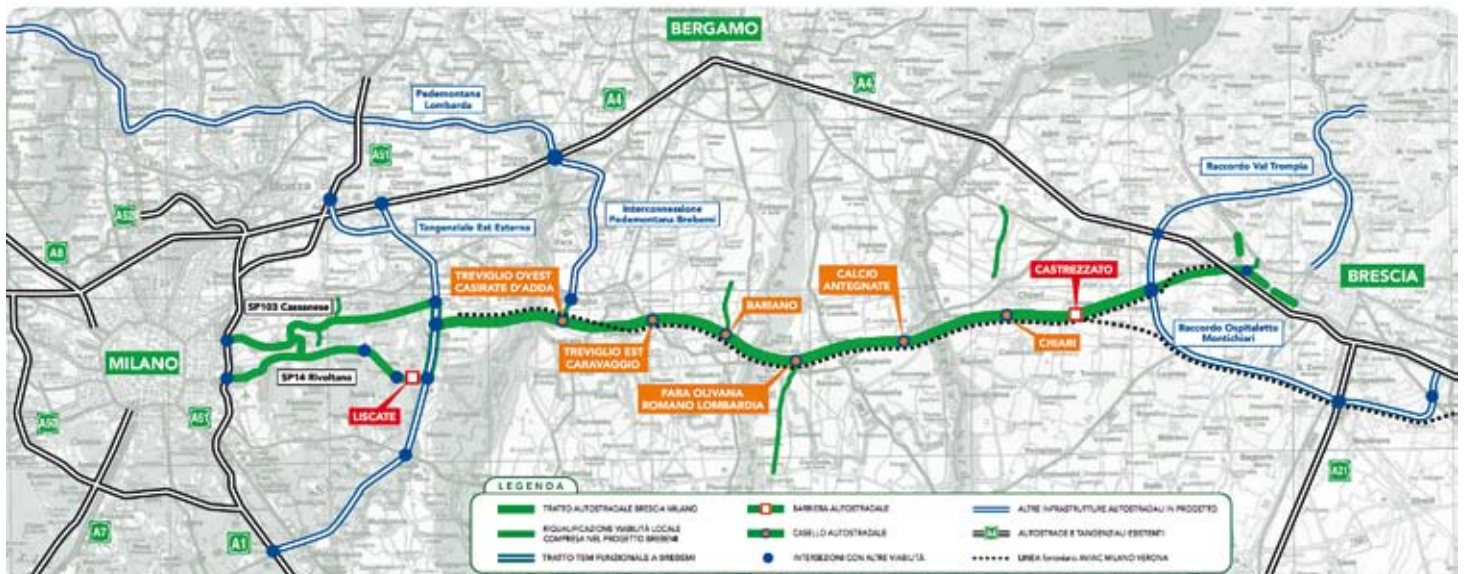
Siamo di fronte a una ponderosa operazione infrastrutturale – sostiene Matteoli alla Camera – che ha un comune denominatore e una volontà strategica: dare corso concretamente, nel 2009, a una serie di interventi infrastrutturali, utilizzando sia forme di accesso al credito – come già fatto con la Banca europea degli investimenti (Bei) e quanto prima con la Cassa depositi e prestiti – sia dando attuazione al contratto di programma delle Ferrovie dello Stato e dell'Anas, sia verificando, con le Regioni, la possibilità di ottimizzare al le risorse assegnate attraverso i Programmi operativi regionali (fondi Por) e i Fas di competenza regionale.

Ruolo dei privati

Per quanto riguarda il contributo dei privati – ricorda Matteoli – si tratta di interventi supportati finanziariamente e già esaminati e approvati dal Cipe, oppure interventi approvati dal Cipe ma con una copertura economica parziale.

Quelli con una copertura globale hanno un valore di 8,16 miliardi di euro (2,17 di contributo pubblico e 5,990 privato): sono le autostrade Pedemontana lombarda, Brebemi, Cisterna-Valmontone (primo

La Brebemi e il sistema infrastrutturale lombardo



Piano approvato dal Cipe il 6 marzo 2009 (Valori in milioni di euro)

Intervento	Dpef 2009 Contributo pubblico	Dpef 2009 Contributo privato	Risorse da progetti precedenti il 2009
Interventi ferroviari / 1 01 AV Treviglio-Brescia 02 AV Milano-Genova (fase 1, Terzo valico) 03 AV Bologna-Firenze (Oneri ambientali pregressi) 04 Asse ferroviario Pontremolese (primo stralcio)	2.750		
Interventi ferroviari / 2 05 Asse ferroviario Passo Corese-Rieti			350 ⁽¹⁾
Interventi stradali / 1 06 Asse autostradale della Cisa 07 Asse autostradale Brescia-Padova 08 Asse autostradale Cecina-Civitavecchia 09 Tangenziale est esterna di Milano		8.090	
Interventi stradali / 2 10 Tunnel di sicurezza del Frejus 11 Sistema Pedemontana Lecco-Bergamo 12 Nodo di Perugia (prima fase) 13 Tre Valli (prima fase) 14 Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera 15 Adeguamento Statale 372 Telesina (Caianello-Benevento) 16 Completamento Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria 17 Statale 106 Jonica (Megalotto 3, primo stralcio e variante Nova Siri) 18 Agrigento-Caltanissetta e collegamento Licodia Eubea - Statale 117 bis 19 Asse stradale Maglie-Santa Maria di Leuca	2.000		
Interventi stradali / 3 20 Pedemontana lombarda 21 Brebemi 22 Cisterna-Valmontone			7.100
Interventi stradali / 4 23 Porto di Ancona (collegamento alla grande viabilità) 24 Raccordo Campo Galliano-Sassuolo Nodo di Perugia e Tre Valli 25 Asse autostradale Orte-Civitavecchia 26 Asse autostradale Domiziana 27 Collegamento tra le Statali 514 e 194 Ragusana 28 Asse autostradale Termini-Imerina 29 Accessibilità Valtellina 30 Statale 260 Picente (Amatrice-Monteverde) 31 Accessibilità Malpensa 32 Statale 4 (adeguamento Passo Corese-Rieti)			5.168 ⁽²⁾
Sistemi metropolitani / 1 33 Milano Expo 2015 34 Metropolitana di Roma Linea C 35 Rete metropolitana regionale campana 36 Reti metropolitane di Palermo 37 Reti metropolitane di Catania 38 Investimenti Catania 39 Sistemi urbani e metropolitani di Bari 40 Sistemi urbani e metropolitani di Cagliari 41 Sistemi metropolitani di Parma 42 Sistemi metropolitani di Brescia 43 Sistemi metropolitani di Bologna 44 Aeroporto di Vicenza 45 Sistemi di trasporto lacuale	1.510		
Sistemi metropolitani / 2 46 Metrotramvia di Bologna 47 Asse Rimini Riccione 48 Metropolitana di Napoli Linea 6			630
Logistica 49 Piastra logistica di Trieste 50 Piastra logistica di Taranto			435
51 Schemi idrici	150		
52 Sistema Mose	800		
53 Ponte sullo Stretto di Messina	1.300		
Totale	8.510	8.090	13.683⁽³⁾

Note. 1. Sono disponibili 90 milioni di euro. 2. Di queste opere sono allo stato disponibili 2.215 milioni di euro. 3. Di cui disponibili 11.468 milioni di euro

stralcio del Corridoio tirrenico), le metropolitane/metrotranvie di Bologna, Rimini Riccione, e Napoli (linea 6), e le piastre logistiche di Trieste e Taranto.

Quelli a copertura parziale hanno un costo complessivo di 5,17 milioni di euro, dei quali circa 3,3 disponibili e 2,2 da reperire, ma per ciascuno di essi la soluzione dovrebbe arrivare a breve.

Nel caso della ferrovia Passo Corese-Rieti si è infatti in attesa dell'approvazione del nuovo contratto di programma delle Ferrovie dello Stato.

Per il raccordo Campo Galliano-Sassuolo, il nodo di Perugia, la strada delle Tre Valli (seconda fase) e l'asse Orte-Civitavecchia, si sta verificando la possibilità di accesso a forme di project financing, così come per altre, dove il nodo è invece una quota aggiuntiva che dovrebbe essere coperta con fondi Fas di competenza regionale: la Domiziana, il collegamento tra la Statale 514 e la Statale 194 Ragusana, l'asse autostradale Termoli-San Vittore.

Tempi

Entro maggio il Cipe approverà gli interventi della delibera del 6 marzo, in cinque riunioni successive, e oltre l'80 per cento degli interventi possono essere cantierati entro l'anno, tra luglio e settembre – afferma Matteoli davanti alle Commissioni congiunte Trasporti e Ambiente e Lavori pubblici della Camera, nell'audizione del 25 marzo scorso – precisando che questo dato è emerso dalla serie di incontri con le stazioni appaltanti, in particolare Anas, Ferrovie dello Stato e Concessionarie autostradali.

Tutti – ribadisce il Ministro – hanno confermato che la cantierabilità entro il 2009 supera l'80 per cento, e lo confermano anche gli uffici del Ministero che hanno compiuto i riscontri; per alcune opere si ha già la data di inizio, come nel caso della Brebemi, i cui lavori partiranno il 19 luglio prossimo.

Poi però c'è stato il terremoto in Abruzzo,



Progetto del ponte di Messina

le cui conseguenze in termini di cassa e di tempi del Cipe sono ancora tutte da verificare.

Certo è che, come già ricordato, nella prima metà di maggio il Cipe si è riunito una volta sola, approvando i progetti e gli stanziamenti di due delle oltre cinquanta opere del pacchetto da 16,6 miliardi – la

Mose, cantieri alla bocca di porto di Chioggia





del decreto-legge 185 del 2008 (quello relativo a misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa), convertito in legge nel gennaio 2009.

Per attivare un'operazione rilevante come il Piano da 16,6 miliardi occorre rispettare un preciso e dettagliato cronoprogramma – ricorda Matteoli – e dopo l'approvazione di marzo da parte del Cipe, maturata a partire dalle prime decisioni del dicembre 2008, è necessario che le Ferrovie dello Stato e l'Anas trasmettano i progetti al Cipe, entro maggio. Poi – continua Matteoli – bisogna superare i vincoli legati alla fase tra l'aggiudicazione delle opere e l'apertura dei cantieri, anche attraverso il ricorso al Commissario; infine, è necessaria la definizione formale di tutti i supporti finanziari (Banca europea di investimento e Cassa depositi e prestiti), entro giugno. Tempi stretti quindi, ed entro breve sarà possibile se e come il Piano avrà successo. ■

Pontremolese e la variante di Nova Siri della Statale 106 – e assegnando 330 milioni di euro, a carico del Fondo infrastrutture, per investimenti nel settore del trasporto ferroviario di media-lunga percorrenza, concentrati per l'85 per cento nel Mezzogiorno. Però non è solo una questione di soldi –

dichiara Matteoli – e il Ministero si è mosso in più direzioni; non bisogna infatti dimenticare che oltre agli stanziamenti oggi sono disponibili strumenti legislativi nuovi, ad esempio la possibilità di nominare un Commissario per tutte le situazioni in cui si manifestino lungaggini eccessive: una norma inserita all'articolo 20

(1 - Continua)

EGTECHNOLOGY

SPECIALISED IN FOUNDATION EQUIPMENT

EGTECHNOLOGY S.p.A.
Via Berna, 1 - Interporto di Parma
43010 loc. Bianconese Fontevivo - Parma, Italy
tel. +39 0521 615141 - fax +39 0521 615142
e-mail: info@egt.it - www.egt.it



UNA PRESENZA CONSOLIDATA

New York Metro project	Reykjavik Soil investigation	Switzerland Alphatransit project	Netherlands Deep jet-grouting	Moscow Highway ring	Siberia Oil pipeline
Pittsburgh Anchors	Italy High speed railway	Bering Underpinning	China Railway tunnel	Taipei Gas pipeline	Hong Kong Airport services pipeline
Sao Paulo Telecommunication pipelines	Sao Paulo Underpinning	Libya Soil investigation	Athens Metro project	Turkey River bank consolidation	Kolkata Underpinning