

PRIMI EFFETTI DELLA LEGGE OBIETTIVO

Le grandi opere SONO IN CANTIERE

FABRIZIO BONOMO

Per il mondo delle infrastrutture il 2004 sarà l'anno dei cantieri, a tutti i livelli, con decine di opere avviate in sede nazionale, regionale e, per alcune realtà, anche comunale (Milano, ad esempio, si appresta a dare il via alla realizzazione di oltre cento parcheggi urbani). L'apparente "stasi" del 2001-2002 è infatti dovuta ai tempi di messa a punto delle procedure e dei meccanismi di approvazione e finanziamento dei progetti, sia a livello regionale (come illustrato nello scorso numero della rivista) che nazionale.

Il vero problema, sottolineano al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, è che di tutte le infrastrutture strategiche individuate dalla Legge Obiettivo (circa 280), cioè l'elemento cardine del rilancio delle infrastrutture in Italia, solo una minima parte - circa il 20 per cento - ha raggiunto il livello di progettazione esecutiva; questo significa che nell'ultimo decennio non solo non si sono costruite opere, ma non si è nemmeno progettato: il Corridoio 5, i valichi, le metropolitane delle principali città, la Roma commerciale, le piattaforme logistiche, i porti di maggiore rilievo (Catania, Trieste, Civitavecchia, Genova, Savona, La Spezia, Napoli ecc.), i tratti ferroviari dell'alta velocità o della rete ordinaria, di tutto questo oggi esistono solo una cinquantina di progetti esecutivi. Per un'altra novantina, dal marzo 2003, si è a livello di progetti preliminari, che essendo inseriti nella Legge Obiettivo hanno però tempi e procedure decisamente diversi, ed è quindi possibile che già nel 2004 potranno aprire i cantieri. Di fatto, il rilancio delle grandi opere nazionali, che dovrebbe entrare a regime appunto nel 2004, si è sviluppato essen-

Il programma di rilancio delle infrastrutture sta per entrare a regime, e dopo la definizione del quadro normativo, fra il 2001 e il 2002, e il successivo sblocco di alcune importanti opere ferme da tempo, dal marzo 2003 si sono avviate le procedure per circa 90 opere (delle quasi 300) inserite nella legge obiettivo, che a partire dal 2004 potranno aprire i cantieri

zionalmente in tre fasi:

- varo della Legge Obiettivo e messa a punto di procedure e meccanismi di approvazione e finanziamento dei progetti (dicembre 2001-agosto 2002);
- analisi e sblocco di progetti esecutivi già

finanziati ma fermi da tempo per una molteplicità di motivi (2002-2003);

- prima scadenza della Legge Obiettivo, con la presentazione dei progetti preliminari e l'avvio delle procedure di verifica e approvazione (10 marzo 2003).

FOTO TAV SPA (WWW.TAV.IT)



Particolare dei lavori per la realizzazione del rilevato della linea per alta velocità Milano-Bologna, nei pressi di Anzola dell'Emilia

Fase uno: procedure e meccanismi di attuazione

Il Governo, sin dalla sua nascita ha riconosciuto la carenza delle infrastrutture in Italia, non solo come estensione ma anche per lo stato di manutenzione, esprimendo quindi una posizione politica che prefigura per la prima volta dopo oltre trent'anni il riavvio di una delle opportunità più importanti nel campo dei lavori pubblici.

Dalla decisione politica discendono una serie di dispositivi di legge, attuati in successione fra il dicembre 2001 e l'agosto 2002:

- innanzitutto la Legge Obiettivo, legge delega numero 441 approvata il 21 dicembre 2001, che è l'elemento cardine della nuova politica infrastrutturale;

- poi la delibera Cipe 120, anch'essa del 21 dicembre 2001, che approva il Programma delle infrastrutture contenuto nella Legge Obiettivo (e questa è un'accelerazione non da poco, perchè è raro vedere che lo stesso giorno di approvazione di una legge si vara anche il programma delle sue opere);

- la legge 166 del 1 agosto 2002, collegato alla finanziaria 2002, indica come attingere ai fondi per finanziare il Programma, oltre ad apportare una serie di modifiche alla legge 109 dell'11 febbraio 1994 (la Merloni), come la modifica della Conferenza dei servizi per le opere inserite nella Legge Obiettivo, riduzione dei vincoli per il project financing ecc.;
- il Dgls 190 del 20 agosto 2002, cioè il decreto di attuazione vero e proprio della Legge Obiettivo, che definisce modalità e tempi di presentazione e approvazione dei progetti; da qui discende una prima scadenza importante, cioè il 10 marzo 2003, sei mesi dopo la sua entrata in vigore, entro la quale i soggetti aggiudicatori (innanzitutto le Regioni) devono presentare i progetti preliminari delle opere inserite nella Legge Obiettivo.



Veduta del Campobase di Greggio dei lavori per la linea per alta velocità Torino-Milano

La Legge Obiettivo

Strumento principe di questo pacchetto normativo è la cosiddetta "Legge Obiettivo", una legge delega che, come sintetizza il Governo stesso, si propone di regolare organicamente, e sulla base di principi innovativi, la realizzazione delle opere pubbliche maggiori, definite "strategiche e di preminente interesse nazionale".

Più precisamente, la legge presenta due novità importanti: l'individuazione di un pacchetto di opere da realizzare, dichiarate strategiche, e la fissazione di tempi certi per i tre momenti della progettazione (preliminare, definitiva ed esecutiva).

L'individuazione delle opere strategiche avviene attraverso un Programma aggiornato annualmente, ma che di fatto, per i prossimi anni, rappresenta un progressivo aggiustamento del pacchetto di circa 280 opere previste nella Legge Obiettivo e adottato dalla delibera Cipe numero 121 del 21 dicembre 2001 (che non solo approva il Programma di opere, ma riporta una prima valutazione dei dati di costo e degli importi disponibili già esistenti per i singoli inve-

stimenti).

La legge finanziaria indicherà poi, annualmente, le risorse disponibili per l'attuazione progressiva del Programma, integrando le risorse già assicurate da fondi nazionali ed europei a quelle reperibili tramite project financing, su cui il Governo punta molto, oppure presenti nei bilanci delle società, o già stanziati ma mai spesi.

Pieni poteri al Cipe

La riforma dei procedimenti di approvazione dei progetti avviene concentrando tutte le competenze nel Cipe (allargato alle Regioni competenti), conservando comunque le specifiche competenze del ministero dell'Ambiente per la Valutazione d'impatto ambientale (Via) e assicurando la partecipazione degli enti territoriali e pubblici interessati attraverso una speciale Conferenza di servizi, che però deve chiudersi entro sei mesi, con voto a maggioranza.

Di fatto il progetto preliminare delle opere inserite nella Legge Obiettivo non è più

sottoposto a Conferenza di servizi, ma è approvato dal Cipe, che decide a maggioranza, con il consenso dei presidenti delle Regioni e delle Province autonome interessate, che si pronunciano dopo aver ascoltato i comuni sul cui territorio si realizza l'opera.

In caso di dissenso delle Regioni o Province autonome, per le infrastrutture di carattere interregionale o internazionale il progetto preliminare è sottoposto alla valutazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla cui attività istruttoria partecipano i rappresentanti di questi Enti locali; per le altre infrastrutture si provvede, entro i successivi sei mesi, a una nuova valutazione del progetto preliminare e della eventuale proposta alternativa.

Tempi

Dall'approvazione del Programma, in questo caso il 10 settembre 2002, i soggetti aggiudicatori (Regioni, Anas ecc.) hanno sei mesi di tempo per trasmettere il progetto preliminare al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - che ne coordina e controlla l'iter - e agli altri Enti e istituzioni competenti: dal ministero dell'Ambiente a quello delle Attività produttive, dal ministero per i Beni e le attività culturali, alle Regioni o Province autonome competenti per territorio.

Tutti i soggetti interessati hanno poi 90 giorni per trasmettere le proprie valutazioni al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Quest'ultimo, nei successivi 60 giorni formula la propria proposta al Cipe, che si pronuncia nei successivi trenta giorni.

Nel caso le valutazioni non siano state inviate entro i 90 giorni il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti invita i soggetti interessati a inviarle nei successivi trenta giorni; in mancanza di riscontro "il Ministro formula la propria proposta al Cipe, con eventuali prescrizioni".

Quindi, comunque si va avanti, e allo stesso modo si procede con il progetto definitivo e con quello esecutivo: se il progetto preliminare deve essere approvato entro sei mesi, le procedure di approvazione del progetto definitivo hanno un tempo massimo di sette mesi.

In sostanza si razionalizza il succedersi di controlli e contributi, fissando tempi certi per i diversi passaggi.

Nel progetto preliminare viene anticipata la Via e la localizzazione urbanistica, per consentire di procedere all'affidamento delle opere e alle successive attività di autorizzazione, sulla base di un progetto consolidato nei connotati essenziali: la progettazione preliminare è quella in cui si cala l'opera sul territorio e si verifica l'impatto ambientale, l'impatto con i centri storici, i problemi archeologici ecc.; questo dovrebbe infatti essere l'ambito in cui il progetto prende corpo e sono possibili aggiustamenti e modifiche senza costi eccessivi, ma pur essendo una cosa ovvia, non è però usuale, perché spesso si sono fatti i progetti preliminare e definitivo, e solo dopo, a progetto completato, affidati alla valutazione a chi ha un diritto di veto, come le Commissioni per l'Ambiente o per i Beni culturali ecc.); con la Legge Obiettivo tutti dovrebbero sedersi al tavolo con i progettisti, nell'ambito del progetto preliminare, che come già detto deve essere approvato entro sei mesi (per la ferrovia Bologna-Firenze questo processo è durato sei anni, ndr).

L'approvazione del progetto definitivo, adottata con il voto favorevole della maggioranza dei componenti il Cipe, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere e consente la realizzazione di tutte le opere.

Modalità di esecuzione

La Legge Obiettivo riforma inoltre le modalità di esecuzione delle opere, puntando molto sulla valorizzazione del project financing, per il quale sono attenuati i vincoli posti dalla legge Merloni (pagamento del prezzo dopo il collaudo, limite del 50 per cento per il contributo pubblico e di 30 anni della concessione) nonché con la introduzione in Italia del "General Contractor", che ha la piena responsabilità della buona esecuzione delle opere con tempi e costi certi; a differenza dell'appaltatore, il General Contractor deve redigere il progetto definitivo ed esecutivo e può eseguire le opere mediante appalto a imprese terze, scelte sotto la propria responsabilità tecnica ed economica.

Infine, la Legge Obiettivo prevede una procedura eccezionale, limitata ai primi due anni di attuazione del Programma, che consente di approvare mediante decreto legislativo le opere più importanti e urgenti, per le quali, malgrado la disponibilità dei fondi necessari, non si possa ottenere un avvio rapido per via ordinaria.

Il tutto in una logica che vede il Governo, e in particolare il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, seguire passo passo i progetti, censendo le risorse disponibili da più parti, completandole eventualmente per rendere possibile l'intervento, approvando i progetti e, infine, monitorandone lo sviluppo, per accertare che procedano come da programma.



TAV SPA (WWW.TAV.IT)

Particolare del cantiere della galleria di Somaglia, sulla linea Milano-Bologna

INTERVENTI STRATEGICI DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

Legge Obiettivo n° 443 del 21 dicembre 2001
(Articolati per Regioni e per macrotipologie)

Nota:

Gli interventi indicati in grassetto costituiscono parti di sottosistemi infrastrutturali il cui insieme rappresenta la griglia di priorità delle reti infrastrutturali.

1. Abruzzo

Corridoi ferroviari:

Tratta abruzzese Bologna - Lecce

Corridoi autostradali e stradali:

Completamento autostradale Teramo - Giulianova e Teramo - mare

Completamento interno del corridoio adriatico: Dorsale stradale interna (Amatrice - Montetereale - L'Aquila - Navelli)

Pedemontana Abruzzo - Marche (area Vestina - Val Tronto)

Galleria di messa in sicurezza del Traforo Autostradale del Gran Sasso

Reti idriche e Acquedotti:
(vedi scheda generale)

2. Basilicata

Corridoi ferroviari:

Tratta lucana Taranto - Sibari

Corridoi autostradali e stradali:

Corridoio tirrenico: tratta lucana Salerno - Reggio Calabria

Corridoio ionico: tratta lucana Taranto - Reggio Calabria (adeguamento SS 106, tratta Nova Siri - Metaponto) (*)

Sistema di collegamenti trasversali:

- collegamento nord-sud "Tirreno - Adriatico" tra A 3 e A 16 (Lauria - Candela)

- collegamento Salerno - Potenza - Bari (tratta bivio Vaglio - innesto SS 96-SS 169)

- collegamento mediano Pollino - Murgia (tratta Matera - Santeramo - Gioia del Colle; tratta Pisticci - Montalbano - Valsinni; tratta Ferrandina - Matera)

Reti idriche e Acquedotti:
(vedi schede generali)

(*): L. O. solo per procedure

3. Bolzano

Corridoi ferroviari:

Tratta corridoio ferroviario Brennero e Valico

4. Calabria

Corridoi ferroviari:

Tratta calabrese Napoli - Battipaglia - Reggio Calabria
Tratta calabrese Taranto - Sibari - Paola - Reggio Calabria

Corridoi autostradali e stradali:

Corridoio tirrenico: tratta calabrese Salerno - Reggio Calabria

Corridoio ionico: tratta calabrese Taranto - Sibari - Reggio Calabria

Ponte sullo Stretto Calabria - Sicilia

Hub Interportuali:

Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro

Reti idriche e Acquedotti:
(vedi scheda generale)

5. Campania

Corridoi ferroviari:

Tratta campana Napoli - Reggio Calabria

Nodo di Napoli e Stazione Centrale - P.zza Garibaldi

Corridoi autostradali e stradali:

Adeguamento tratta campana A 3, compresi i tratti Napoli - Salerno e raccordo Salerno - Avellino

Collegamento autostradale Caserta - Benevento, con

variante di Caserta e bretelle di collegamento

Completamento corridoio tirrenico: Bretella di collegamento tra A 1 (Capua) e la SS Domiziana, e adeguamento Domiziana (tratta Garigliano - CastelVolturno)

Asse di viabilità: collegamento tra la A 3 (Contursi), la A 16 (Grottaminarda) e la A 14 (Termoli)

Hub aeroportuali e portuali

Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nei Porti di Napoli e di Salerno

Completamento delle infrastrutture proprie e di accesso al Sistema aeroportuale campano (Capodichino, Grazzanise, Pontecagnano) e relative specializzazioni funzionali

Hub interportuali

Interporto di Nola: potenziamento svincolo di collegamento Interporto di Battipaglia: potenziamento e collegamenti con A 3 e rete ferroviaria

Interporto Marcianise/Maddaloni: adeguamento accessi intermodali

Metropolitane

Sistema di Metropolitana regionale (SMR), con adeguamenti e interconnessioni fra reti esistenti

Interventi per l'assetto del territorio

Risanamento del sottosuolo dell'area urbana di Napoli

Sistemi idrici e reti irrigue

Reti idriche e Acquedotti: vedi scheda generale

Sistemazione dei bacini del Volturno, del Sarno e vesuviano, della Campania centrale e Piana del Sele

6. Emilia Romagna

Corridoi ferroviari:

Corridoio Bologna - Brennero - Valico: tratta emiliana Bologna - Verona

Corridoio Tirreno - Brennero (Ti - Bre): tratta emiliana La Spezia - Forno - Parma - Suzzara - Verona

Corridoio adriatico: tratta emiliano-romagnola della Bologna-Bari- Taranto-Lecce

Nodo di Bologna e Stazione

Corridoi autostradali e stradali:

Variante di Valico Bologna - Firenze (*)

Ampliamento A 1 (tratta A 22 - Borgo Panigale)

Corridoio Tirreno - Brennero (Ti - Bre): tratta emiliana La Spezia - Parma - Verona

Tratta Ravenna - Venezia (Nuova Romea E 45 - E 55)

Nodo autostradale e stradale di Bologna

Collegamento Campogalliano - Sassuolo (*)

Riqualificazione tratta emiliano-romagnola Orte - Cesena

Sistema di attraversamento Nord - Sud dei valichi appenninici:

Ammodernamento SS 67 Tosco-Romagnola; SS 64 Porrettana; SS 63 Cerreto; SS 12 Abetone e Brennero; SS 45 Val Trebbia

Nuova tratta Modena - Lucca

Metropolitane:

Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana di Bologna

Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola: Ravenna - Rimini - Cattolica

Sistema di trasporto a guida vincolata nell'area di Modena (Sassuolo - Modena - Bologna)

(*): L.O. solo per procedure

7. Friuli Venezia Giulia

Corridoi ferroviari:

Tratta friulana Venezia - Udine - Vienna (Tarvisio)

Tratta friulana Venezia - Trieste - Ljubiana - Kiev (corridoio 5)

Corridoi autostradali e stradali:

Completamento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari: sistemazione SS 13 Pontebbana (tangenziale sud Udine; ingresso est pordenonese; collegamento A 23 con Tarvisio e valico confinario Slovenia); SS 56 "di Gorizia" - tratta da Udine a raccordo autostradale Villesse - Gorizia; collegamento Sequals - Gemona SS 13 - SS 464

Nodo e Hub interportuale di Trieste:

Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste

Penetrazione grande viabilità Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio

8. Lazio

Corridoi autostradali e stradali:

Completamento corridoio tirrenico settentrionale: tratta laziale Autostrada Civitavecchia - Cecina

Completamento G.R.A. di Roma

Completamento Corridoio Tirrenico meridionale (Pontina - A 12 - Appia)

Bretella autostradale Cisterna - Valmontone

Completamento trasversale Nord Orte - Civitavecchia (tratta Viterbo - Civitavecchia)

Adeguamento della Cassia Roma - Viterbo

Adeguamento tratta laziale Salaria

Adeguamento SS 156 "Monti Lepini", tra Latina e Frosinone

Prolungamento "Dorsale" Appenninica Sora - Atina - Isernia (tratta Atina - Colli al Volturno)

Corridoi ferroviari:

Roma - Passo Corese - Rieti (tratta Passo Corese - Rieti)

Hub interportuali e portuali:

Sistema interportuale area romana

Spostamento Scalo Mercati Roma - San Lorenzo a Poggio Mirteto

Allacci plurimodali e potenziamento Porto di Civitavecchia

Sistema urbano e metropolitano:

Sistema di trasporto plurimodale Area Castelli

Metropolitana di Roma - Linea C e B1

Nodo ferroviario e Stazioni

9. Liguria

Corridoi ferroviari:

Tratta Genova - Ventimiglia

Tratta Genova - Milano (terzo valico dei Giovi)

Tratta ligure La Spezia - Parma

Nodo ferroviario di Genova

Completamento Corridoi viabilità:

Adeguamento SS 28 "Colle di Nava"

Hub portuali e interportuali - Autostrade del mare

Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova

Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Savona

Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di La Spezia

Sistema urbano e metropolitano:

Adeguamento rete Metropolitana di Genova

Nodo autostradale e stradale di Genova, comprese infrastrutture di raccordo (tunnel Rapallo - Fontanabuona, Santa Margherita)

10. Lombardia

Corridoi ferroviari:

Tratta AV Milano - Bologna

Tratta AV Milano - Torino

Tratta AV Milano - Verona

Accessibilità Malpensa: tratta Carnate - Airuno; itinerario Nord merci (Saronno, Seregno, Novara); tratta Arcisate - Stabio (Gottardo); tratta Malpensa - Ferrovia Sempione; tratta Milano-Mortara (*)

Accessibilità Valtellina (campionati mondiali sci): ammodernamento linee Colico - Chiavenna e Lecco - Tirano

Potenziamento del Sistema Gottardo: tratta Chiasso - Monza; tratta Gallarate - Rho; gronda ferroviaria Nord-est Seregno - Bergamo (*)

Corridoi autostradali e stradali:

Sistema Pedemontano e opere complementari (compreso Bergamo - Lecco)

Accessibilità stradale Nuovo Polo Fiera Milano

Accessibilità Valtellina (Campionati mondiali sci):

- tangenziale Sondrio, variante Morbegno, variante Valchiavenna

- potenziamento SS 36, SS 38, SS 39 (*)

Accessibilità Malpensa:

- collegamento A 8 e A 4, variante SS 33

- Milano - Abbiategrasso - Magenta - Malpensa (*)

Quarta corsia autostradale Milano - Bergamo (*)

Collegamento autostradale Milano - Brescia (Brebe-mi) (*)

Collegamento autostradale Tirreno - Brennero (Ti - Bre) (*)

Collegamento autostradale Brescia - Lumezzane (*)
Tangenziale sud di Brescia (*)
Tangenziale est esterna di Milano (*)
Riqualifica SS 415 Paullese (*)
Riqualifica SS 236 Goitese (*)
Riqualifica SS 45 bis Gardesana occid. (*)
Accessibilità Valcamonica: SS 42 del Tonale e della Mendola e SS 510 (*)

Sistema urbano e metropolitano:
Accessibilità Metropolitana Nuovo Polo Fiera Milano (prolungamento M1)
Metropolitana leggera di Brescia (prolungamenti Fiera e Valtrompia)
Metropolitana di Monza (prolungamento M1 - tratta Sesto SG - Monza Bettola)
Nodo ferroviario e Stazioni

Hub Interportuali
Opere complementari del Centro intermodale di Segrate
Conca di accesso e attrezzature al porto di Cremona
(*) L.O. solo per procedure

11. Marche

Corridoi ferroviari:
Tratta marchigiana Bologna - Lecce (compreso by pass ferroviario area Api)
Potenziamento linea Orte - Falconara

Corridoi autostradali e stradali:
Completamento Quadrilatero di penetrazione interna e Pedemontana dorsale (SS 76, SS 77)
Ammodernamento SS 78 Val di Fiastra (tratta Sforzaco-sta - Sarnano)
Tratta marchigiana Fano - Grosseto

Hub portuali, aeroportuali e interportuali:
Allacci plurimodali al Porto di Ancona
Infrastrutture di allaccio Interporto di Jesi

12. Molise

Corridoi ferroviari:
Tratta molisana Bologna - Lecce

Corridoi autostradali e stradali:
Corridoio trasversale A1 - A14: nuova tratta San Vittore - Termoli

Reti idriche e Acquedotti:
Vedi scheda generale

13. Piemonte

Corridoi ferroviari:
Tratta AV Torino - Novara
Tratta AV Novara - Milano
Tratta AV Torino - Lyon
Tratta Milano - Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara - Sempione
Gronda ferroviaria merci Nord Torino
Accesso Malpensa - Novara

Corridoi autostradali e stradali:
Autostrada Asti - Cuneo
Pedemontana piemontese (Biella - Carisio; Rollino - Masserano - Romagnano Sesia)
Collegamento Cuneo - Nizza (Mercantour)
Traforo di sicurezza del Frejus

Sistema urbano e metropolitano:
Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6)
Nodo ferroviario e Stazione
Nodo di Ivrea

Hub interportuali
Centro Mercati di Novara

14. Puglia

Corridoi ferroviari:
Corridoio adriatico: tratta pugliese del corridoio Bologna - Foggia - Bari - Lecce
Asse ferroviario Bari - Taranto
Tratta pugliese corridoio ionico Taranto - Sibari
(*) Tratta pugliese del corridoio ferroviario Bari - Foggia - Caserta - Roma

Corridoi stradali e autostradali:
Complementi del corridoio adriatico:
Adeguamento SS 16 (tratta Foggia - Cerignola; tratta variante tangenziale di Bari)
Ammodernamento SS 275 (tratta Maglie - S. Maria di Leuca)
Adeguamento SS 96 Bari - Matera (tratta Altamura - Toritto)
Adeguamento SS 172 "dei Trulli" (tratta Casamassima - Putignano)
Ammodernamento SS 7 - SS 106 (collegamento SS 106 dir e casello autostradale TA con SS 106)
Collegamento Gioia del Colle (casello autostradale) - Matera
Collegamento corridoio ionico Lecce - Taranto - Sibari - RC
Adeguamento SS 96 - SS 99 direttrice Bari - Matera (1° e 2° lotto) (*)
Ammodernamento SS 96 tronco fine variante Toritto - Modugno (*)
Completamento funzionale SS 16 - SS 613 variante esterna Lecce (*)
Ammodernamento SS 16 (tronco Maglie - Otranto) (*)

Hub portuali e interportuali:
Piastra portuale di Taranto
Allacci plurimodali sistema interportuale area brindisiana

Sistema urbano e metropolitano:
Nodo plurimodale di Bari, centro direzionale (*) e Stazione ferroviaria
Linea metropolitana a adeguamento linea "Bari Nord"

Reti idriche e Acquedotti:
Vedi scheda generale

(*) L.O. solo per procedure

15. Sardegna

Corridoi stradali:
Completamento adeguamento SS 131 Cagliari - Porto Torres
Completamento adeguamento SS 291 Sassari - Olmedo - Aeroporto di Alghero e allacci;
Adeguamento Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura

Hub portuali e interportuali:
Sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare
Adeguamento impianti portuali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Reti idriche e Acquedotti:
Vedi scheda generale

16. Sicilia

Corridoi ferroviari:
Linea Messina - Palermo
Linea Messina - Catania - Siracusa
Linea Palermo - Agrigento

Corridoi autostradali e stradali:
Completamento A 20 Messina Palermo (*)
Nuovo tronco autostradale Catania - Siracusa
Completamento autostrada Siracusa - Gela
Itinerario Nord - Sud (Camastra - Gela)
Adeguamento SS 514 e 194 (Agrigento - Caltanissetta)
Adeguamento Ragusa - Catania
Asse Gela - Trapani (variante TP - Mazara del Vallo; adeguamento intersezione bivio S. Bartolo - Sciacca)
Asse Palermo - Agrigento

Ponte sullo Stretto (Sicilia - Calabria)

Hub portuali, interportuali e aeroportuali:
Piastra portuale di Catania (*)
Piastra portuale di Palermo (*)
Piastra portuale di Messina (*)
Piastra portuale di Trapani (*)
Interporto di Catania
Interporto di Termini Imerese
Completamento impianto aeroportuale di Palermo
Completamento impianto aeroportuale di Catania

Sistemi urbani e metropolitani:
Nodo integrato di Palermo e Stazione ferroviaria
Linea metropolitana di Messina
Nodo integrato di Catania e Stazione ferroviaria, compreso completamento Circumetnea

Reti idriche e Acquedotti:
Vedi scheda generale

(*): L.O. solo per procedure

17. Toscana

Corridoi ferroviari:
Tratta AV Firenze - Bologna
Corridoio Ti-Bre (tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa)

Corridoi autostradali e stradali:
Variante di valico A 1
Corridoio tirrenico: completamento autostradale Cecina - Civitavecchia
Collegamento Grosseto - Fano
Adeguamento sistema valichi appenninici (vedi Emilia - Romagna)

Hub portuali e interportuali
Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno e Interporto di Guasticce

Sistema urbano e metropolitano
Nodo di Firenze (compreso sottoattraversamento, fermate metropolitane, stazione)
Sistema a guida vincolata di Firenze (tranvia fiorentina)
Centro sperimentale Osmannoro

18. Trento

Corridoi ferroviari:
Tratta Bologna - Brennero e Valico

Hub Interportuali:
Interporto di Trento (*)

(*): L. O. solo per procedure

19. Umbria

Corridoi ferroviari:
Tratta umbra Orte - Falconara

Corridoi autostradali e stradali
Sistemazione del Nodo di Perugia
Quadrilatero Umbria - Marche: SS 77 (tratta Foligno - Civitanova Marche); SS 76 tratta Pianello - Valfabbrica
Trasversale Grosseto - Fano (tratta Le Ville - Parnacciano)
Tratta Terni - Rieti (prolungamento Cesena - Terni - Orte E 45)
Strada delle Tre Valli (Ascoli - Salaria - E 45) tratta Spoleto - Acquasparta

Hub interportuali:
Piastrer logistiche di Terni, Foligno e Città di Castello

20. Valle d'Aosta

Corridoi ferroviari
Linea Aosta - Martigny

Corridoi autostradali e stradali:
Raddoppio Tunnel Monte Bianco

21. Veneto

Corridoi ferroviari:
Tratta AV Milano - Venezia
Potenziamento tratta Bologna - Verona

Corridoi autostradali e stradali:
Pedemontana Veneta (tratte est e ovest)
Passante di Mestre
Tratta Venezia - Ravenna (Nuova Romea E 45 - E 55)
Raccordo autostradale Verona - Cisa (Ti-Bre)
Completamento A 27 - Alemagna (*)

Hub portuali e Aeroportuali
Allacci plurimodali Porto di Venezia
Sistema portuale veneto: raccordo stradale con SS 56 - Variante di Piove di Sacco
Collegamenti ferroviari con Aeroporti Veneti (VE - VR)

Sistema urbano e metropolitano:
Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR): adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti
Nodi ferroviari e stazioni di Venezia e di Verona

Progetto Mo.Se per la protezione della Laguna e della Città di Venezia

(*): L.O. solo per procedure

Fase due, sblocco di progetti fermi da decenni

Subito dopo l'entrata in vigore del decreto attuativo della Legge Obiettivo, il 10 settembre 2002, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha avviato la fase straordinaria prevista dalla legge



Schema di funzionamento, collocazione e vista del prototipo del sistema Mose

che punta a sbloccare le opere più importanti e urgenti, finanziate ma ancora ferme, a volte da decenni.

Questa fase, già al 31 dicembre 2003 vede lo stanziamento di circa 500 miliardi di lire per 17 grandi opere, che attivano lavori per circa 1.200 miliardi, con quindi 700 miliardi investiti da altre realtà, private e pubbliche, cioè fondi già disponibili, magari iscritti a bilancio, ma non spendibili perchè i progetti non sono pronti, o non ancora approvati.

Fra queste opere si segnalano le annose questioni della Variante di valico, della Salerno-Reggio Calabria, del Mose di Venezia, del Passante di Mestre, del Grande raccordo anulare di Roma.

Un lavoro da certosini

In pochi mesi il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - e nello specifico la Segreteria tecnica e la costituenda Struttura tecnica di missione (prevista appositamente dal Dgls 190) - ha attuato un vero e proprio lavoro da certosini, mettendo a fuoco caso per caso l'insieme dei progetti esistenti e

individuando quelli (pochi) già a livello di esecutivo e con una copertura finanziaria consistente, data ad esempio da concessioni ad autostrade private, finanziamenti comunitari o regionali, intese, accordi di programma ecc.; progetti cioè che richiedevano solo piccoli interventi per passare alla fase realizzativa.

Di fatto, su 17 casi avviati nel 2002 sono state individuate altrettante soluzioni, che li hanno sbloccati ren-

dendo possibile la presentazione al Cipe per l'approvazione definitiva.

Il tutto in una logica che non prevede preliminarmente finanziamenti integrali, ma punta soprattutto sullo stanziamento di contributi in grado di mobilitare altre risorse: a volte, come per il Passante di Mestre, il finanziamento è del 16 per cento, mentre il resto è in autofinanziamento, così come in totale autofinanziamento è la Variante di Valico, mentre per il completamento del Grande raccordo anulare di Roma il contributo è di circa il 50 per cento (progetto già aggiudicato, ma per il quale non erano disponibili le risorse per avviare i lavori).

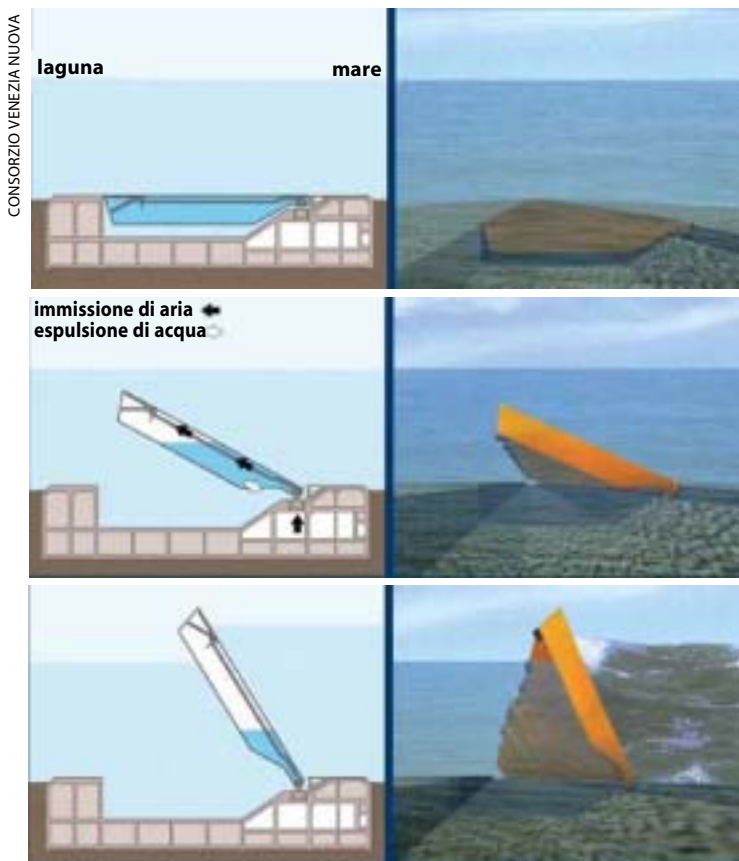
Allo stesso modo sono stati assegnati i fondi per il completamento della metropolitana di Napoli, che aveva qualche problema finanziario, oppure alcuni schemi idrici nel sud, in Sicilia e Basilicata, o il Piano di ristrutturazione delle 13 grandi stazioni ferroviarie, approvato nel marzo 2003 e finanziato con circa 260 milioni di euro che

attivano investimenti complessivi per quasi 600 milioni di euro, attivando cioè circa 340 milioni di euro di capitali già a disposizione di Grandi stazioni Spa, che non venivano spesi.

La Variante di valico

La Variante di valico era ferma da trent'anni, il precedente Governo l'aveva in effetti sbloccata, ma con prescrizioni tali da parte del ministero dell'Ambiente che l'opera risultava ineseguibile, ad esempio per le incertezze su dove rifornirsi del materiale di cava, o quali discariche utilizzare.

Cosa è stato fatto per sbloccarla? Una corposa relazione, che individua uno a uno i problemi e ne



propone la soluzione, indicando la singola cava, le discariche, le caratteristiche delle strade di cantiere ecc. La relazione è stata portata al Consi-

già nel 2002, e oggi è in fase di assegnazione.

Il Mose di Venezia

Il Mose di Venezia era un progetto in discussione da almeno trent'anni, valutato da scienziati di tutto il mondo e con un progetto approvato, da ultimo, dal Consiglio dei Ministri del governo Amato, ma che nonostante tutto rimaneva fermo,

progetti, li ha portati al Comitato tecnico presso la Presidenza del Consiglio (il 6 dicembre 2001), che li ha approvati, permettendo quindi di sviluppare i progetti definitivi; oggi questi progetti sono già pronti e approvati, e le opere prenderanno definitivamente il via, finanziate con 450 milioni di euro della Legge Obiettivo. Anche in questo caso è stata sufficiente la volontà del Governo, al più alto livello, per giungere a una conclusione, ottenendo in pochi mesi un accordo fra Regione, Comune e ministeri interessati, che da un lato dà il via libera all'opera (dopo 37 anni) e dall'altro recepisce sia le indicazioni



glio dei Ministri, che l'ha approvata (la volontà politica è un'altro fattore determinante), sbloccando un piano da 10 mila miliardi di lire e un'opera essenziale per i collegamenti nord-sud. In poco tempo la Società Autostrade ha potuto indire le gare e oggi i diversi lotti sono in consegna, e i lavori stanno gradualmente partendo (di circa sei lotti ne sono stati avviati quattro).

Salerno-Reggio Calabria

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stata invece sbloccata grazie all'introduzione del general contractor, prevista dalla Legge Obiettivo, oltre che da una rinnovata gestione dell'Anas: questo concorso di strumenti e capacità gestionali ha consentito di rivedere l'intervento nel suo complesso - che era stato suddiviso in 72 lotti, con progetti diversi l'uno dall'altro - per uniformarne i progetti e raggruppare il tutto in cinque macro lotti; il primo, da circa 700 milioni di euro, è stato finanziato e mandato in gara



imbrigliato nelle polemiche. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha quindi fatto approntare i

delle organizzazioni ambientaliste sia le condizioni poste dalla giunta comunale.



Inquadramento territoriale, sezione dell'impalcato e viste prospettive del progetto del ponte di Messina

Fase tre, la Legge Obiettivo va a regime

Dal 10 marzo 2003 si è avviata la fase di realizzazione delle infrastrutture strategiche inserite nella Legge Obiettivo, che interessa opere come la linea metropolitana C di Roma, la metropolitana di Bologna, quella di Modena, varie linee ferro-

viarie ecc., per le quali sono via via stati consegnati i progetti al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (progetti preliminari o definitivi, secondo il loro stato all'entrata in vigore la Legge Obiettivo), a sei mesi appunto dall'entrata in vigore del decreto attuativo della legge.

Al 31 marzo i progetti presentati sono circa 90 (dei circa 280 indicati dalla Legge

Obiettivo) ma, segnalano al Ministero, è possibile che ne giungano ancora, perchè il meccanismo è avviato e non sono stati posti limiti ultimativi, in quanto il 10 marzo è una data ordinatoria e non perentoria, quindi quando arriveranno saranno presi in considerazione, secondo i tempi e le modalità previste dalla legge.

Da oggi questi progetti hanno sei mesi di

Grandi opere sbloccate dal ministero dell'infrastrutture al 30/03/2003

Opere	Infrastruttura strategica	Soggetto aggiudicatore	Riunione pre-Cipe	Importi ammessi al finanziamento per il triennio Meuro	Importi attivati
Primo macrolotto Salerno Reggio Calabria	Corridoio tirrenico Nord europa - Salerno Reggio Calabria	Anas Spa	31-ott-02	700	700
Passante di Mestre	Corridoio plurimodale Padano - Asse autostradale Medio Padano	Anas Spa	31-ott-02	113,4	700
Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.Se.	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.Se.	Cosorzio Venezia Nuova	29-nov-02	450	450
Grande Raccordo Anulare Roma	Sistemi urbani - Grande Raccordo Anulare Roma	Anas Spa	29-nov-02	392,23	613,07
Strada a scorrimento veloce "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina ed in direzione Valle di Maddaloni	Corridoio trasversale e dorsale appenninica - Benevento Caserta Autostrada A1 - Caianello - Grazzanise e Variante di Caserta	Provincia di Benevento	29-nov-02	61,78	61,78
Collegamento Linea Alifana - Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa - Piscinola) Linea C	Sistemi urbani - Napoli Metropolitana	Ferrovia Alifana Benevento napoli Srl	29-nov-02	90	232,4
Consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli - lato Soccavo	Sistemi urbani - Napoli sottosuolo	Commissario straordinario per l'emergenza del sottosuolo	29-nov-02	6,5	6,5
Progetto di risanamento igienico -sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	Sistemi urbani - Napoli sottosuolo	Commissario straordinario per l'emergenza del sottosuolo	29-nov-02	31	31
Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico - 1° lotto funzionale	Schemi idrici Basilicata	Regione Basilicata	19-dic-02	16	16
Ristrutturazione e telecontrollo adduttore del Sinni	Schemi idrici Basilicata	ESITAF Puglia Lucania Irpinia	19-dic-02	18,4	20
Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	Schemi idrici Puglia	consorzio Bonifica Vulture alto Bradano	19-dic-02	20	20
Acquedotto Favara di Burgio	Schemi idrici Sicilia	Commissario straordinario per l'emergenza idrica per la Sicilia	19-dic-02	39,56	65,9
Acquedotto Gela Aragona	Schemi idrici Sicilia	Commissario straordinario per l'emergenza idrica per la Sicilia	19-dic-02	53,37	89,21
SS 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto Pontinia-Sezze	Corridoio tirrenico Nord europa - Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini	Regione Lazio	27-dic-02	60	60
Completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli	Sistemi urbani - Napoli Metropolitana	Comune di Napoli	27-dic-02	125	186
Stazioni ferroviarie ed adeguamenti funzionali	Sistemi Urbani - Stazioni ferroviarie di di Roma Termini, Milano Centrale, Torino P.N., Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Verona P. N., Genova Brignole, Genova Principe, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Napoli Centrale e Napoli P.zza Garibaldi, Bari Centrale, Palermo Centrale	Grandi Stazioni Spa	5-mar-03	260,8	556,9
			totale per il triennio	2438,04	3808,76

tempo per essere approvati e finanziati, non di più, salvo rare eccezioni, con un massimo di 30 giorni di proroga. In sostanza, il nuovo programma comin-

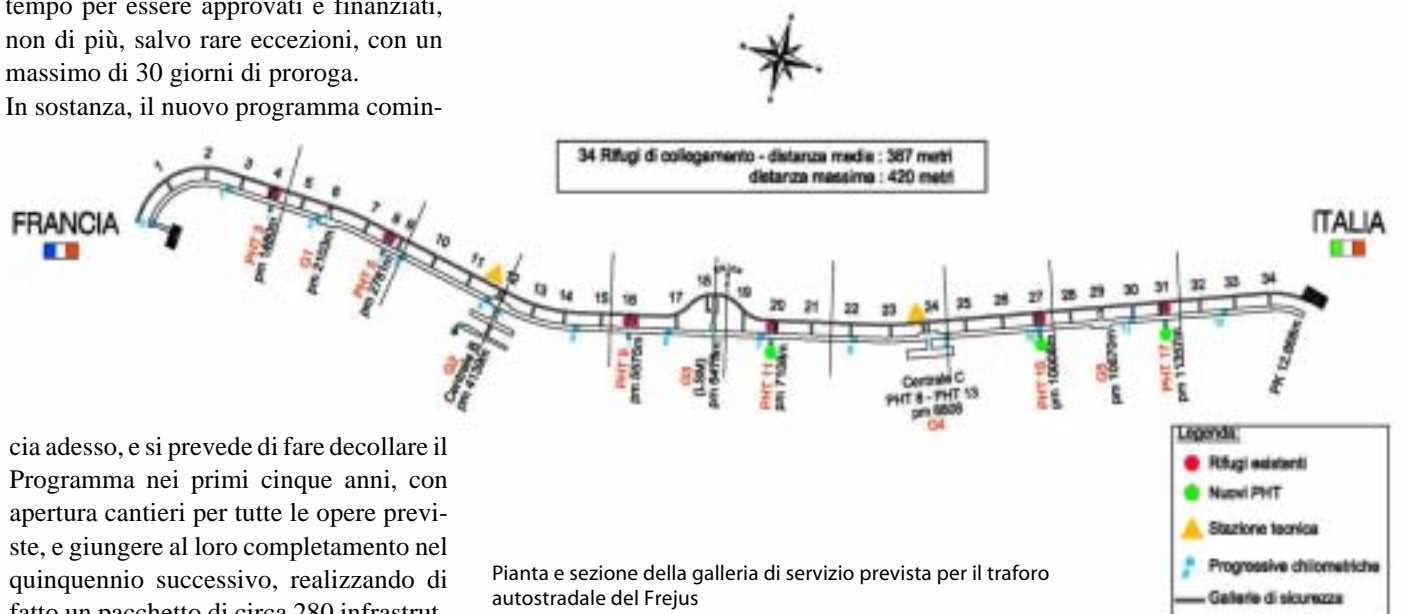
cia adesso, e si prevede di fare decollare il Programma nei primi cinque anni, con apertura cantieri per tutte le opere previste, e giungere al loro completamento nel quinquennio successivo, realizzando di fatto un pacchetto di circa 280 infrastrutture strategiche nell'arco di dieci anni.

Accelerazione dei progetti

La forza del nuovo impianto legislativo si valuterà quindi nei prossimi mesi, ma come già sottolineato più volte è evidente che la certezza dei tempi e dei finanziamenti permette di superare situazioni apparentemente senza sbocco.

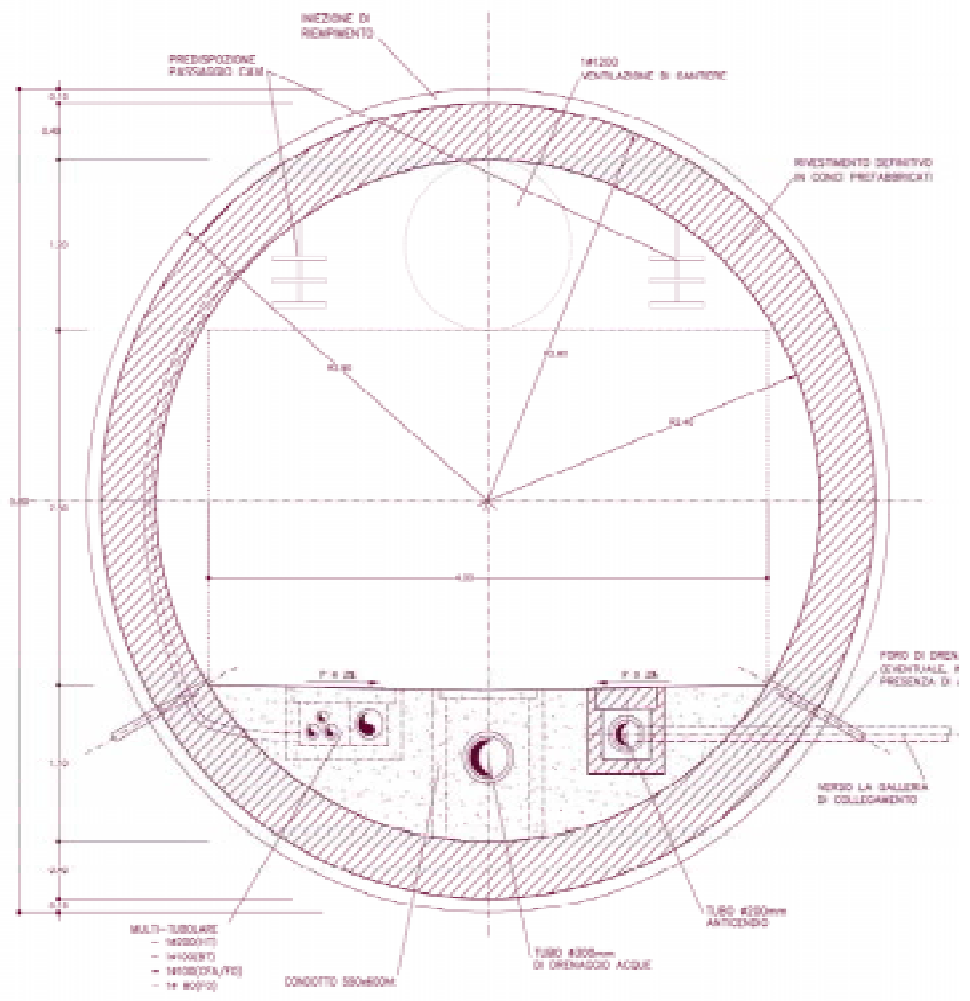
Un esempio significativo è la linea dell'alta velocità Milano-Verona, ferma in una fase di pre-Conferenza dei servizi istruttoria, cioè in alto mare, ma dal 1991, da quando sono stati firmati i contratti; solo nel marzo 2003, grazie alla Legge Obiettivo, è stato presentato il progetto preliminare, e fra sei mesi sarà tutto approvato - compresa la valutazione d'impatto ambientale e la localizzazione urbanistica - e potrà passare alla successiva fase progettuale, con il progetto definitivo e la Conferenza dei servizi istruttoria, cioè quella da Legge Obiettivo (che ha tempo 90 giorni); quindi, prevedibilmente, il prossimo anno si apriranno i cantieri.

Questo proprio perchè si segue la procedura indicata dalla Legge Obiettivo, quindi senza più la necessità di decidere chi si mette attorno al tavolo per discutere del progetto, e passare poi alla Conferenza dei servizi, ma il soggetto aggiudicatore presenta il progetto preliminare a tutti gli enti e le istituzioni interessate - ministeri delle Infrastrutture, dell'Ambiente, dei



Pianta e sezione della galleria di servizio prevista per il traforo autostradale del Frejus

CARPENTERIA GALLERIA DI SICUREZZA
 SCALE 1:100
 SCAVO MECCANIZZATO CON FRESA



Beni Ambientali, alla Regione (che sente i comuni competenti) - e tutti hanno tempi precisi per esprimersi.

Superamento dell'unanimità

La Legge Obiettivo elimina uno dei vincoli principali delle Conferenze dei servizi: l'unanimità.

Questo elemento, concepito per favorire anche piccole realtà locali, è stato utilizzato a volte con intenti diversi da quelli di difendere vere e serie preoccupazioni sull'opera e il suo impatto sul territorio, gettando una luce negativa su l'insieme dei soggetti che, per varie ragioni, si oppongono all'opera, o meglio ancora ai progetti, che non sempre sono qualitativamente validi.

L'alta velocità è un caso emblematico, sia nel continuo rifacimento dei progetti che nel progressivo lievitare dei costi.

La Torino Novara - sostiene Ugo Martinat - costa 1.100 miliardi di lire in più per opere connesse, che non hanno nessun legame con l'opera, se non la necessità di ottenere l'assenso di tutti, così un comune ha voluto la piscina, un altro lo svincolo (non ferroviario, da un'altra parte), altri la sistemazione delle strade comunali ecc.

Si tratta di un'estorsione legalizzata - ribadisce il Viceministro Martinat - per avere l'assenso, l'unanimità dei comuni, che impedisce anche una corretta valutazione dei costi e dei relativi finanziamenti: se si vuole costruire una ferrovia o una autostrada si stanziavano fondi adeguati per quel progetto, non per altre opere "connesse". Poi ovviamente si deve evitare di fare danni - continua Martinat - e se si compiono vanno pagati: a un piccolo comune a cui una galleria toglie l'acqua di fonte, come si prevede nel progetto per il terzo valico della Genova-Novara, lì va portato l'acquedotto, perché è evidente che non si possono assetare 300 persone, però 300 persone non possono impedire che Genova abbia uno sviluppo, così come tutto l'hinterland alessandrino e piemontese, e l'area di Milano.

Il nodo della qualità

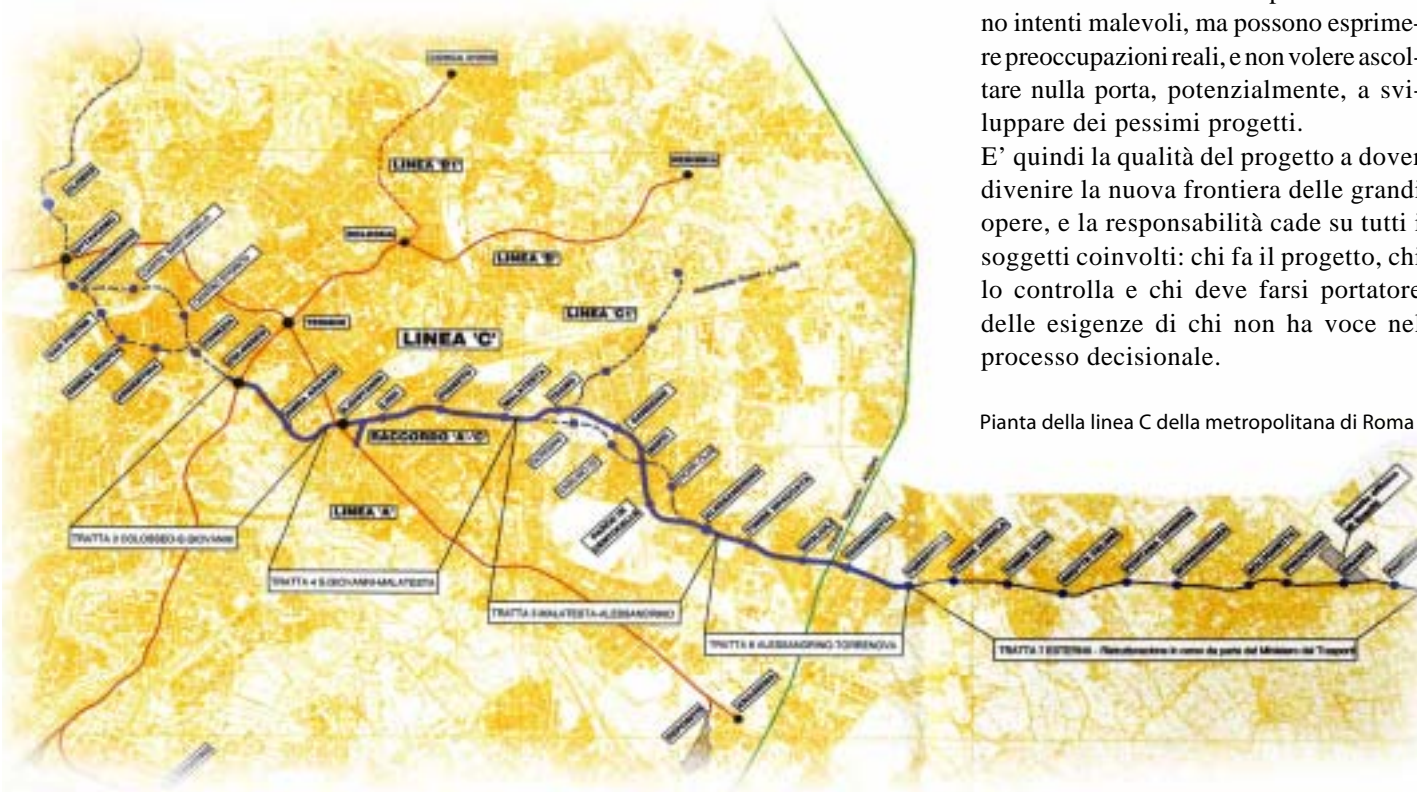
L'accelerazione imposta dal nuovo impianto legislativo non è però esente da rischi, perché se è vero che determinati vincoli procedurali - dalle conferenze dei servizi alle valutazioni d'impatto ambientale - sono state utilizzate per bloccare i progetti, è anche vero che da queste sedi

scaturivano alcuni importantissimi contributi, anche dal punto di vista progettuale.

Di fatto - sostiene Alfredo Drufuca, progettista ed esperto di infrastrutture della società Polinomia - l'accelerazione può tradursi in sciatteria progettuale, non tanto per le opere in sé, ma per la loro qualità: venendo a mancare l'interlocuzione in contraddittorio con chi è istituzionalmente portatore di altri valori e modi di vedere, si ottengono opere assolutamente monofunzionali, perché ad esempio minimizzano alcuni generi di costi, che più interessano il soggetto aggiudicatario, e trascurano o non ne comprimono altri, come quelli ambientali o funzionali legati al territorio. Inoltre, con la nuova impostazione emerge un problema di rappresentanza delle piccole realtà locali: per le opere inserite nella Legge Obiettivo non esiste più la tradizionale Conferenza dei servizi - continua Alfredo Drufuca - si ha semplicemente l'ascolto dei comuni interessati da parte del soggetto istruttore (che nella fattispecie è la Regione): sono convocati uno a uno, ascoltati e poi rimandati a casa, e non si esprimono formalmente sul progetto: quelli che vengono definiti i soliti "comuni riottosi" non sempre nascondono intenti malevoli, ma possono esprimere preoccupazioni reali, e non volere ascoltare nulla porta, potenzialmente, a sviluppare dei pessimi progetti.

E' quindi la qualità del progetto a dover divenire la nuova frontiera delle grandi opere, e la responsabilità cade su tutti i soggetti coinvolti: chi fa il progetto, chi lo controlla e chi deve farsi portatore delle esigenze di chi non ha voce nel processo decisionale.

Pianta della linea C della metropolitana di Roma



L'aspetto dei finanziamenti e delle disponibilità reali

Il "dunque" delle grandi opere è rappresentato dall'aspetto economico, dalla spesa corrente e dagli investimenti previsti, senza i quali ben poco è possibile, ma dove risiedono le possibilità concrete di un rilancio del settore.

Spesa per infrastrutture in Italia

Nel 2001 la spesa per le infrastrutture di trasporto è quantificabile, con molte incertezze (per mancanza di dati completi e



Particolare della galleria di Vasto, parte integrante dei lavori di potenziamento della linea Bari-Pescara, attualmente in corso

omogenei), in circa 30/35.000 miliardi di lire.

Il Conto nazionale dei trasporti riporta una spesa per la viabilità, nel 1999, di circa 3.000 dalle province e 7.500 miliardi dai comuni, cui si aggiungono circa 20.000 miliardi di lire in autorizzazioni di spesa da parte dello Stato, nel periodo 2000-2001, per le ferrovie (7.741 miliardi, di cui 6.800 alle FS spa), per opere stradali e autostradali (9.454 miliardi), interporti e intermodalità (160 miliardi) e altro ancora (porti, aeroporti, trasporto pubblico urbano ecc.).

Inoltre, secondo il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il nuovo Piano generale dei trasporti (l'unica vera legge di spesa per il settore) prevede investimenti per quasi 180.000 miliardi di lire che, nell'arco temporale di riferimento del Pgt (2000-2010), equivale a una media

annuale di circa 13.000 miliardi: per le strade sono previsti interventi per 74.277 miliardi, dei quali 38.945 miliardi per interventi prioritari; per le ferrovie 94.660 miliardi (55.560 miliardi per opere prioritarie); 510 miliardi per centri merci; 6.116 miliardi per i porti e 3.420 miliardi per gli aeroporti. 25.000 miliardi sono poi destinati al trasporto pubblico locale.

In ogni caso gli investimenti dello Stato in infrastrutture viarie sono stati in continua diminuzione: secondo l'Anfia sono scesi ormai allo 0,4 per cento del Pil, cioè cinque volte meno rispetto a quanto si spendeva a metà degli anni Settanta, quando gli investimenti erano pari all'1,4 per cento del Pil.

Il più recente rapporto dell'Ance - riportata nel Libro Bianco Siiv - stima invece che per le infrastrutture venga destinata una quota del Pil pari a circa il 43 per cento della media europea (1,5 per cento in Italia contro il 2,6 del resto d'Europa).

Il balletto di cifre del 2001

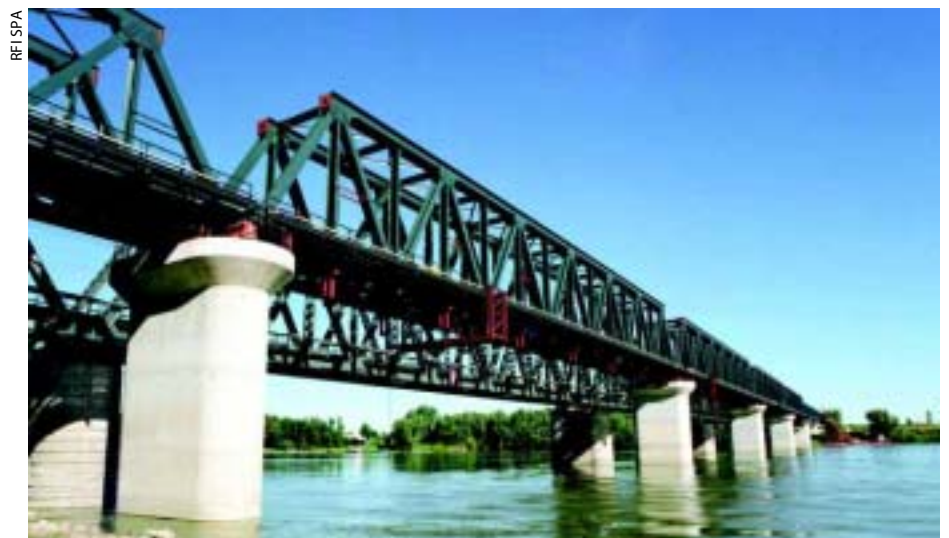
Sulle grandi opere, inizialmente il varo delle iniziative del Governo è stato caratterizzato da una pioggia di numeri.

L'11 luglio 2001 il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Pietro Lunardi, all'assemblea dell'Ance ha parlato di un investimento di 180.000 miliar-

di per il quinquennio 2002-2006, precisando che si tratta del volume finanziario minimo, necessario per conservare l'efficienza dell'attuale rete e per dotarla di nuove arterie; la somma è ottenuta unendo 80.000 miliardi stanziati dallo Stato (di cui 52.000 da reperire nell'ambito della finanza pubblica e 28.000 previsti in leggi pluriennali di spesa), 40.000 in arrivo da Fondi strutturali dell'Unione europea e 60.000 di capitale privato.

Successivamente, in un'intervista al Caffè della Versiliana (22 agosto 2001), il Ministro ha parlato di un programma infrastrutturale da 238.000 miliardi: 50.000 derivati dalle quote comunitarie di sostegno (Qcs), delle quali l'Italia potrebbe utilizzare 97.000 miliardi dal 2001 al 2006; 65.000 da capitali privati; 28.000 da risorse pubbliche già disponibili; 95.000 da reperire fra le risorse pubbliche, di cui nel quinquennio di governo saranno necessari effettivamente circa 50.000 miliardi, cioè circa 10 mila miliardi l'anno. Il tutto per consentire l'apertura di cantieri, nell'arco di cinque anni, per almeno 40 mila miliardi di opere.

Poi però si è verificata un'inversione di tendenza, sia per l'andamento non positivo della finanza pubblica, sia per ragioni di opportunità, visto che la Legge Obiettivo era ancora in fase di approvazione e quindi le opere si sarebbero sbloccate solo negli anni successivi.



Il nuovo ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello, sulla linea ferroviaria Bologna-Padova



Il nuovo viadotto tra Nogara e Isola della Scala, parte del raddoppio e potenziamento in corso della linea Bologna-Verona

Stanziamenti Finanziaria 2001

Conclusione? Nella finanziaria 2001 gli investimenti infrastrutturali previsti nel Dpof non raggiungono più i 180.000 miliardi di lire ma si fermano a 100.000 per il quinquennio 2002-2006, mentre per il 2002 è previsto un limite d'impegno per un totale di circa 15.000 miliardi di lire.

La delibera del Cipe 121 del 21 dicembre 2001 si basa su questi fondi, più una serie di residui passivi che il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha individuato in diversi capitoli di spesa, e su questo è stato calibrato il Programma dei primi tre anni (2002-2004) delle opere strategiche della Legge Obiettivo.

Nei mesi successivi però una parte dei residui passivi (cioè fondi stanziati ma non spesi) sono eliminati dal decreto taglia spese del Ministro Tremonti, mentre circa un terzo dei 15 mila miliardi di lire viene destinato a spese differenti da quelle previste dalla legge (come gli aiuti ai terremotati); di quei fondi sono quindi rimasti circa 10 mila miliardi di lire, dei quali circa la metà già stanziati per le prime grandi opere avviate fra il 2002 e il 2003.

Stanziamenti successivi

Il meccanismo della programmazione triennale prevede che ogni anno si aggiunga un anno, quindi nel 2002 la Finanziaria avrebbe dovuto aggiungere fondi per il 2005, ma non lo ha fatto, per motivi simili a quelli che hanno portato alla definizione della finanziaria precedente: il Programma delle infrastrutture strategiche non era ancora entrato a regime (i progetti preli-

minari dovevano essere presentati entro il 10 marzo 2003, sei mesi dopo l'entrata in vigore del Dgls 190), e la congiuntura economica continuava a non essere favorevole. Con la Finanziaria 2003 tutto dovrebbe cambiare, perchè si aggiungeranno i fondi arretrati per il 2005 e quelli nuovi per il 2006, ma anche perchè l'insieme delle procedure previste dalla Legge Obiettivo va a regime, con la prima rimodulazione del Programma della delibera Cipe 121/2001, da effettuare a giugno di ogni anno (nel 2002 non è avvenuto perchè la prima programmazione era stata fatta a dicembre, solo sei mesi prima, mancavano ancora le leggi attuative).

Quindi l'aggiornamento del giugno prossimo dovrà tenere conto delle nuove di-



Particolare della macchina Tbm utilizzata per lo scavo della galleria Monte Zucco, la più importante opera civile della variante al tracciato della ferrovia Treviso-Calalzo, in fase di ultimazione

sponibilità che saranno previste nella prossima Finanziaria, anche se oggi non è dato sapere quali e quante saranno.

L'enormità dei fondi già disponibili

Tutto quanto detto, però, perde di significato davanti alla quantità di fondi stanziati negli scorsi anni, e mai spesi.

Le grandi opere non si possono giudicare dalla legge finanziaria - sostiene con forza il Viceministro Ugo Martinat - ma da quanto si spende effettivamente, dai fondi presenti nei bilanci o nelle disponibilità dei soggetti che realizzano le opere: l'Anas, il gruppo Ferrovie dello Stato, le concessionarie autostradali ecc.

Solo per le ferrovie parliamo di 27 miliardi di euro totalmente disponibili - ribadisce Ugo Martinat - stanziati dalle precedenti finanziarie per realizzare l'alta velocità da Torino a Milano a Napoli; la nuova linea Torino-Novara, in costruzione e prevista per il 2006, costa circa 4.500 milioni di euro; entro pochi mesi si sbloccherà anche la tratta Novara-Milano per altri 2 miliardi di euro.

L'Anas ha oltre 4 miliardi di euro di residui passivi, e non a caso nel 2002, con la nuova Amministrazione, sono stati aggiudicati definitivamente 2.310 appalti, per un investimento finanziario pari a 3.045 milioni di euro, pari al 169 per cento di appalti in più rispetto al 2001 (quando sono stati aggiudicati appalti per 1.132 milioni di euro), e il Programma straordinario di interventi per il 2003, che attinge appunto ai residui passivi, prevede una spesa di 4.472 milioni di euro.

Per le metropolitane - ricordano al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - sono stati stanziati 24 mila miliardi di lire negli anni scorsi, ma ne sono stati spesi solo mille, questo significa che esistono mutui per migliaia di miliardi di lire, in buona parte già accesi, di cui lo Stato paga gli interessi. Quindi il nocciolo della questione - sottolinea Ugo Martinat - non è che la Finanziaria 2002 ha tolto all'Anas l'8 per cento degli stanziamenti, ma che non si è ancora riusciti a spendere tutti i residui, cosa che si conta di fare nel 2003. "Quando mi sento attaccare perché nella finanziaria abbiamo il 6 per cento in meno

sulle opere pubbliche - continua Martinat - rispondo che stiamo realizzando quanto non è stato fatto negli anni precedenti, spendendo fondi accumulati e non spesi.”

L'esperienza delle FS

Concetti simili erano stati espressi alla seconda edizione di Infravia (novembre 2001) dall'On. Paolo Mammola, Sottosegretario di Stato del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Parlando delle capacità di spesa delle Ferrovie dello Stato ricordava che oggi ereditiamo un'azienda che è stata operatore unico, monopolista sul mercato, ma con un'incapacità cronica di investire i fondi che lo Stato gli dava.

“Ricordo con quale enfasi - ribadiva Paolo Mammola - e con una certa qual dose di ragione, negli anni scorsi l'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, in una audizione alla commissione Trasporti della Camera affermava che 'quest'anno siamo riusciti ad alzare il livello degli investimenti delle FS da 3 mila a 5 mila e poi a 6 mila, adesso, dopo quattro anni di gestione, siamo arrivati

all'obiettivo di investire quasi 7 mila miliardi'; sì, ma dei 10/12 mila che erano stati messi a disposizione”.

“Questo per dire che in Italia - continuava Mammola - molte volte non sono mancate le potenzialità e le risorse, ma le capacità progettuali e di spesa; per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, abbiamo dato e stiamo cercando di dare tutti gli input possibili e immaginabili perché il processo attivato dall'attuale management continui nel circolo virtuoso, e non più vizioso, e metta in grado le ferrovie di dare delle risposte al territorio: ad esempio stiamo ancora parlando del raddoppio della Palermo-Messina, ed è da trent'anni che i fondi sono stanziati”.

Nuove formule per il futuro

Con la Legge Obiettivo si calcola di riuscire a spendere tutti i residui entro il 2004. Per il futuro il Governo sta predisponendo adeguate formule di finanziamento, che vanno al di là dei Piani triennali. In particolare - spiega Ugo Martinat - punteremo sulla nuova società che abbiamo creato, la infrastrutture S.p.A., dove si

trova tutto il patrimonio dello Stato italiano: con un patrimonio di questa portata potrà accendere mutui pluridecennali presso la Cassa depositi e prestiti, che poi trasmetterà ai soggetti che devono eseguire le opere, come Anas e ferrovie.

Nella finanziaria del 2004, non si vedranno più fondi dati agli enti - continua Martinat - ma alla Infrastrutture Spa, che di fatto saranno il rateo dei mutui della Cassa (dove lo Stato paga interessi ridotti, di meno del 3 per cento, contro percentuali ben maggiori del mondo bancario); in questo modo si prevede di risolvere il problema dei finanziamenti a lungo termine, superando il limite imposto dalla normativa di stanziamenti legati a Piani triennali. Accanto a questo si prevede la costituzione di società di scopo, finalizzate unicamente alla realizzazione di determinate opere o alla valorizzazione di risorse. L'Anas, diventata Spa, nell'arco di alcuni mesi si prevede darà vita a una serie di società di scopo, ad esempio per gestire la pubblicità sulla sua rete, che oggi non rende nulla ed è caratterizzata da un esteso abusivismo; oppure per valorizzare le aree di servizio, che per le autostrade in concessione sono una fonte di reddito.

Regione Lombardia

Interventi programmati e in studio per la rete di grande viabilità

