

In arrivo le linee guida per elaborare il nuovo «Dpp», le indicazioni di Delrio: puntare su «treni, metropolitane, manutenzione»

# Infrastrutture, priorità alle ferrovie

Ma a fare da zavorra sono i contratti firmati (Ogv) per 70 miliardi, da finanziare per 11

DI ALESSANDRO ARONA

L'indicazione di priorità di Graziano Delrio per la «cura del ferro» sarà fortissima nelle Linee guida per la selezione delle infrastrutture strategiche nazionali (da inserire nel Dpp), in arrivo nelle prossime settimane.

Non solo più finanziamenti e più opere ferroviarie rispetto a strade e autostrade, ma anche una forte attenzione al servi-

zio: «l'obiettivo è trasferire il 30% delle merci dalla gomma al ferro entro il 2021», ha detto Delrio, e per fare questo non servono solo le grandi opere, anzi nel breve periodo servono soprattutto gli upgrading della rete esistente, le connessioni, l'intermodalità, gli incentivi alle imprese di trasporto (ferrobonus e marebonus).

Ma ci saranno anche più investimenti: dopo gli 8,9 miliardi di euro in più nell'Adden-

dum 2015 Rfi (in approvazione definitiva) già si sta lavorando all'Addendum 2016, 8,3 miliardi dalla Stabilità 2016. Ci saranno più investimenti nelle reti metropolitane e nelle ferrovie urbane, e molto meno nelle tratte ad alta capacità.

Tuttavia questa grande operazione di riprogrammazione delle priorità 2001 di Berlusconi-Lunardi (neppure tentata né da Prodi-Di Pietro nel 2006-2008 né da Letta-Lupi

nel 2013-2014 e Renzi-Lupi nel 2014-2015) si scontra con il nodo dei contratti in essere, le «obbligazioni giuridiche vincolanti». Le grandi opere in corso o contrattualizzate valgono 70 miliardi di euro, e soprattutto devono essere finanziate per 11 miliardi.

Vediamo quali sono e se davvero lo Stato ha le mani legate su tutti i 12 miliardi.

SERVIZI ALLE PAGINE 2-3

## Grandi opere, il nodo dei vecchi contratti: 11 miliardi da trovare

Le «obbligazioni giuridiche vincolanti» (Ogv) legano le mani al ministro Delrio nell'operazione di riprogrammazione - Ma Cascetta (Mit), Gentile (Rfi) e Armani (Anas) lavorano alla project review - Il Rapporto Camera-Cresme

PAGINA DI ALESSANDRO ARONA

Le 25 grandi opere, già in legge obiettivo, confermate come prioritarie dall'Allegato 2016 in gran parte perché già avviate o approvate, e quelle fuori dalle priorità ma con contratti firmati, comportano per il governo un fabbisogno di finanziamento per 32 miliardi di euro, di cui circa 11 già obbligatori in forza di contratti di appalto o di concessione firmati.

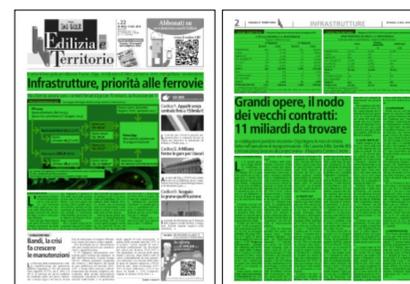
Una bella "zavorra" sulla strada della ridefinizione delle priorità, in corso al ministero delle Infrastrutture in vista del nuovo Documento pluriennale di programmazione (Dpp).

In aiuto, per fare il punto sul "work in progress" sulle infrastrutture prioritarie (la fase di passaggio dall'addio alla legge obiet-

tivo, il 19 aprile, al nuovo Dpp da approvare entro un anno) è il 10° Rapporto Infrastrutture strategiche elaborato dal Servizio studi della Camera con il Cresme (e in collaborazione di Istat e Anac) e messo on line nei giorni scorsi. Tutti i numeri qui di seguito sono tratti dallo studio (e ove integrati, lo scriviamo).

Digita questo indirizzo (<http://silos.infrastrutturerestrategiche.it/>) per consultare il 10° Rapporto e le schede sulle singole opere.

Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio vuole inserire più metropolitane e ferrovie urbane, connessioni ferroviarie a porti e aeroporti, manutenzioni e completamenti (si veda il servizio a destra), e si trova invece a dover finanziare le tratte ad alta capacità con le concessioni



del 1991 (Terzo Valico, Brescia-Verona e Verona-Padova, in tutto 9,2 miliardi da reperire), la Torino-Lione (1,7 miliardi mancanti), il completamento del Quadrilatero dopo il fallimento della "cattura di valore" (663 milioni), il project financing della superstrada Ferrara-Mare da "aggiustare" con 180 milioni di finanziamento pubblico.

In realtà la situazione potrebbe non essere così tragica come i numeri sembrano dipingere. Una parte dei finanziamenti mancanti, i 32 miliardi, pur ancora non formalmente assegnati, sono in arrivo, come gli 1,25 miliardi di euro per il 4° lotto costruttivo del Brennero, assegnati dal Cipe il 1° maggio, o gli 812 milioni di euro mancanti per la Salerno-Reggio, in arrivo dal Contratto 2016 con l'Anas. Altri dovrebbero arrivare dalla Commissione europea, buona parte dei 3,2 miliardi mancanti per Torino-Lione e Brennero. Ma soprattutto la "project review" prevista dal nuovo Codice e già in corso sotto la regia di Ennio Cascetta (capo della struttura di missione del Mit) e potrebbe produrre risultati imprevedibili di riduzione dei costi delle opere, sia di quelle nelle 25 priorità senza Ogv, sia di quelle con Ogv. Anche queste ultime? Vediamo come.

### LE TRATTE TAV

Le concessioni per l'alta velocità sono stata firmate tutte nel 1991, da una parte Ercole Incalza come Ad di Tav Spa e dall'altra i grandi contractors delle costruzioni e dell'ingegneria dell'epoca, che oggi si chiamano Salini Impregilo per il Terzo Valico, Saipem (Eni) per la Brescia-Verona e Astaldi-Salini-Condotte per la Verona-Padova. I contratti non si possono toccare, ci provò Bersani nel 2000 e Di Pietro nel 2006 ed entrambi

ne uscirono male dopo i ricorsi delle società (anche se poi fu sempre il governo Berlusconi a chiudere la vicenda con norme di legge che confermarono le concessioni del 1991). In ogni caso nessuno nel governo Renzi vuole rimettere in discussione le concessioni.

Il punto è un altro: le concessioni vincolano ad affidare tutti i lavori su quella tratta ad alta capacità, ma solo se si decide di farla e sulla base dei progetti predisposti da Rfi, con disciplina di dettaglio di progetto, costi e tempi da definire con i cosiddetti "addendum" contrattuali.

Rfi su questo dà man forte al Ministro Delrio e a Cascetta, e sulla Brescia-Verona-Padova sono in corso riflessioni a 360° per adattare i progetti alle mutate esigenze: più servizio alle aree urbane (stazioni in centro) ma anche minori costi. Sul nodo di Vicenza, in particolare, si lavora a un progetto che invece di 1,7 miliardi di euro ne costerebbe 0,7. Il costo da finanziare sulla Brescia-Verona-Padova scenderebbe da 5,2 a 4,2 miliardi, e non è escluso che si possa limare anche sulle tratte prima e dopo Vicenza.

Nei mesi scorsi Rfi, in accordo con le Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto, ha accantonato il progetto dell'alta capacità Venezia-Ronchi-Trieste, che era tra le priorità di legge obiettivo fino al 2014, e che sarebbe costata 7,4 miliardi di euro: è stato sostituito con un progetto di ammodernamento della linea esistente che porterà i treni a 200 km/h e ridurrà il viaggio di 50 minuti rispetto a oggi, per un costo da 1,8 miliardi di euro da finanziare con l'Addendum 2016 del contratto Rfi (8,3 miliardi da programmare nei prossimi mesi).

Più complesso sarà mettere le mani sul Terzo Valico, mega progetto da 6,2

miliardi di euro per potenziare la Genova-Milano che anche Rfi negli anni passati non aveva spinto: restano da finanziare 4 miliardi di euro, ma i lotti costruttivi sono pezzi della maxi galleria, difficile modificare il progetto.

### LE ALTRE TRATTE AV

Ampio margine di manovra c'è invece sulle tratte ad alta capacità non vincolate ai contratti Tav del 1991, e che devono dunque andare in gara. Non parliamo di Torino-Lione e Brennero, vincolati da trattati internazionali e con progetti già approvati (la prima opera, come noto, non è mai stata amata da Renzi, ma le cose erano ormai fatte al suo insediamento, ed è comunque finanziata da fondi Ue).

Parliamo invece della Napoli-Bari e della Catania-Palermo, che partono da costi altissimi con progetti vecchi o ancora al livello di studi di fattibilità. Sulla Napoli-Bari mancano 3,2 miliardi, ma Rfi conferma che sta rivedendo in particolare il progetto per la Apice-Orsara, che si stimava costare 2,7 miliardi.

In Sicilia, per la Catania-Palermo, il costo proibitivo sarebbe in particolare sulla Raddusa-Fiumetorto, si stima almeno 5 miliardi di euro, ma è probabile che su spinta di Cascetta e Delrio Rfi stia studiando ipotesi meno costose.

Le costose tratte tra Milano e la Svizzera indicate nel vecchio Pis di legge obiettivo, per meglio collegarsi a Sempione e Gottardo, stimate circa 5 miliardi di euro, non vengono in realtà considerate indispensabili da Rfi, che ha già in corso interventi di upgrading pronti nel 2021, quando aprirà la linea del Gottardo, e punta semmai a breve sulla Rho-Gallarate, circa 400 milioni di costo.

### LE AUTOSTRADE

Delrio non ne vuol più sapere di stanziare fondi per i project financing che non "quadrano più". Non ci saranno finanziamenti per Pedemontana Lombarda e Asti-Cuneo, che pure ne avrebbero bisogno e sono bloccate, ma semmai project review che riducono i costi. Niente fondi anche alla Gronda di Genova, che costa 3,4 miliardi di euro e che si punta a finanziare con una proroga di 7 anni (concordata con Bruxelles) della concessione ad Aspi.

Restano poi da trovare 600 milioni per chiudere i cantieri del Quadrilatero (soldi che non arriveranno dalla cattura di valore) e 180 per far partire la Ferrara-Mare in project, e non è detto che questi soldi arrivino.

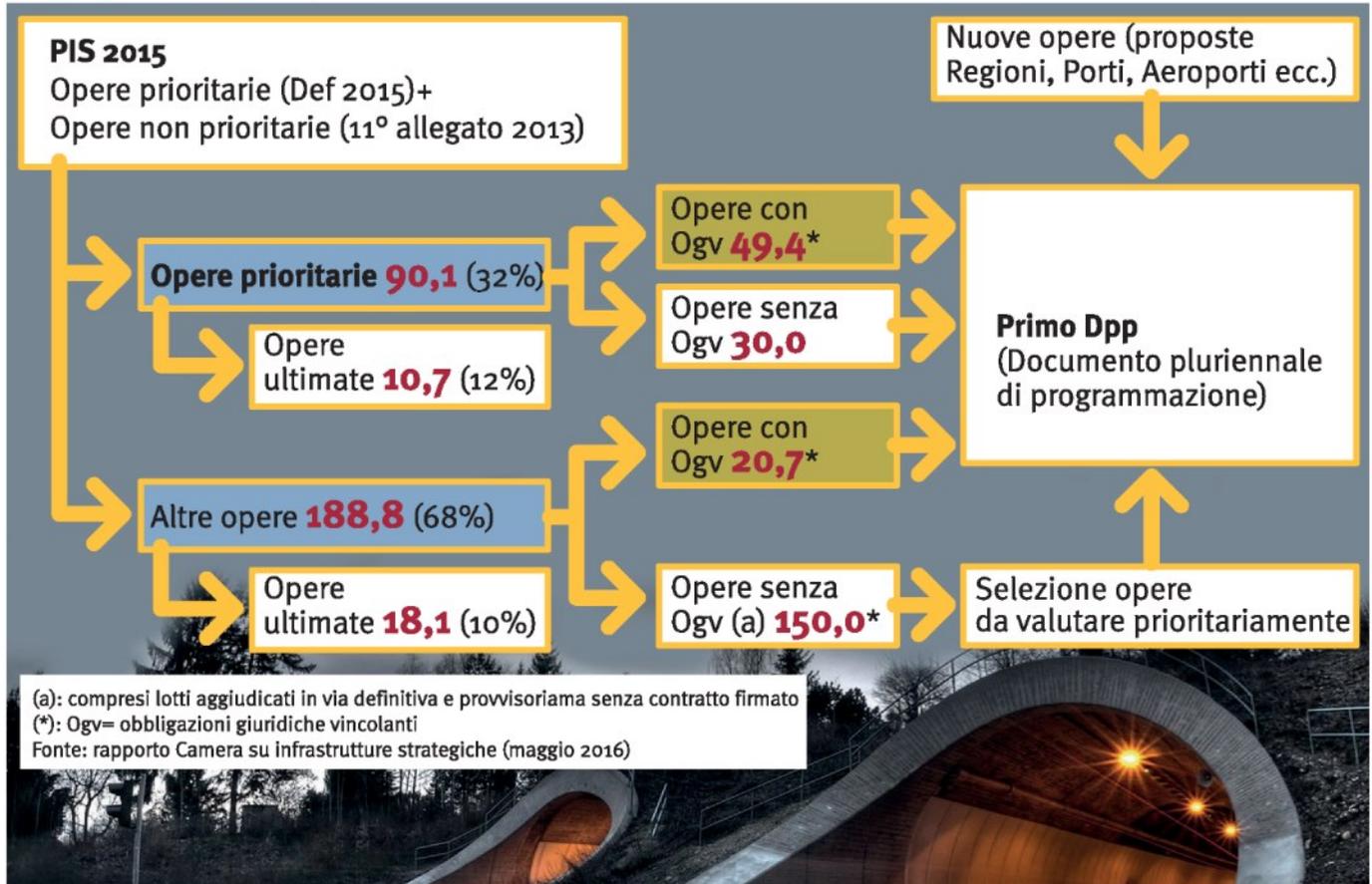
Per la Tirrenica si lavora da tempo a un progetto low cost da 1,4 miliardi anziché 2, ma non ci sono significativi passi avanti. Drasticamente ridimensionati, come noto, i progetti per la Salerno-Reggio Calabria (da tre miliardi a uno solo, già finanziato) e ss 106 Ionica (da 6,3 a 1,5 miliardi). Niente Orte-Mestre in Pf (10 miliardi), manutenzioni e ammodernamenti per la E55 nel piano Anas 2015-2019 per 1,5 miliardi.

### LE METROPOLITANE

Dove invece dovrebbero arrivare più soldi sono le metropolitane e le ferrovie urbane. Ci saranno probabilmente prolungamenti di M2 e M3 a Milano, nuove tratte del metrò di Torino, la gronda merci di Roma (1,4 miliardi di euro), la Roma-Lido e il completamento della Linea C con progetto più soft. E un sistema diffuso di ferrovie urbane e metropolitane che saranno finanziate dagli Addendum Rfi 2015 e 2016. ■

**PROGRAMMAZIONE**

Il passaggio dalla legge obiettivo al Dpp. Importi in miliardi di euro

**LEGGE OBIETTIVO**

Il vecchio Programma infrastrutture strategiche (Pis)

**IL PIS 2015 SECONDO IL 10° MONITORAGGIO**

Importi in Milioni di euro

	9° Rapporto		10° Rapporto	
	Numero	Costo	Numero	Costo
Progettazione	492	177.250	474	154.914
In gara	32	22.116	18	18.604
Aggiudicati	10	4.034	12	4.537
Con contratto (*)	43	24.083	40	23.430
In corso (*)	108	46.486	147	46.696
Ultimati	306	23.851	317	28.767
<b>Totale A</b>	<b>991</b>	<b>297.820</b>	<b>1.008</b>	<b>276.948</b>
Misto	2	780	3	1.276
Contratto rescisso	12	429	16	601
Non disponibile	12	223	11	111
<b>Totale B</b>	<b>26</b>	<b>1.432</b>	<b>30</b>	<b>1.988</b>
<b>TOTALE generale A+B</b>	<b>1.017</b>	<b>299.252</b>	<b>1.038</b>	<b>278.936</b>

(\*) Obbligazioni giuridiche vincolanti

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

## OPERE PRIORITARIE

Allegato al Def 2015 e 2016, le grandi opere confermate

### OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Costi per stato di avanzamento - Importi in Milioni di euro

	Costo	Risorse disponibili	Fabbisogno
	A	B	A-B
Progettazione	28.225	8.738	19.487
In gara	770	770	0
Aggiudicati	656	656	0
Con contratto (*)	17.080	6.975	10.106
In corso (*)	32.338	31.855	483
Ultimati (*)	10.670	11.002	-332
<b>Totale A</b>	<b>89.739</b>	<b>59.996</b>	<b>29.743</b>
Misto	0	0	0
Contratto resciso	354	174	180
Non disponibile	0	0	0
<b>Totale B</b>	<b>354</b>	<b>174</b>	<b>180</b>
<b>TOTALE A+B</b>	<b>90.093</b>	<b>60.170</b>	<b>29.923</b>

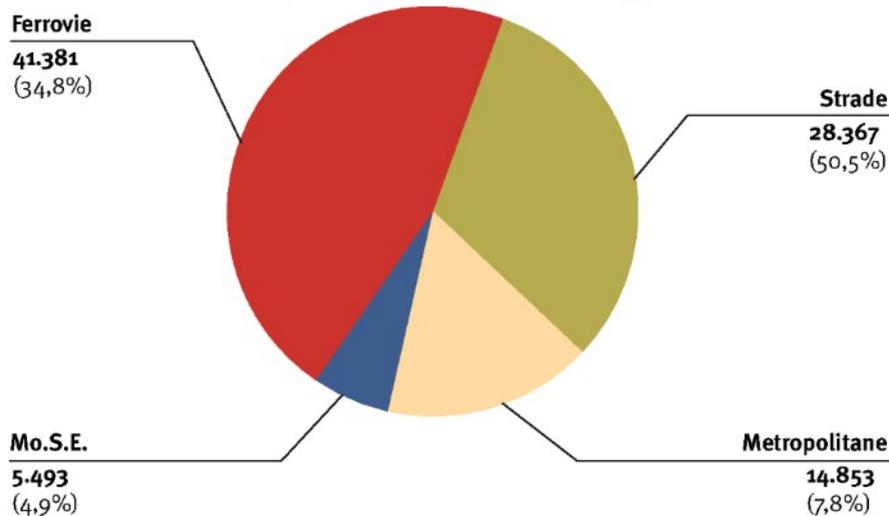
(\*) Obbligazioni, giuridiche, vincolanti

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori.

## LE PRIME SCELTE

Le 25 priorità del Def e (tra parentesi) di tutto il Pis 2011-14

Importi in Meuro e composizione % (1)



(1) Tra parentesi le % nel Pis 2015 (opere prioritarie nelle legge obiettivo 2010-2014)

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

## LE 25 PRIORITÀ

Le grandi opere dell'Allegato 2015 e 2016

### OPERE PRIORITARIE SECONDO IL 10° MONITORAGGIO

Importi in Milioni di euro

	9° Rapporto 31/03/2015		10° Rapporto 31/03/2016	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
<b>Costo</b>	<b>107.796</b>	<b>100,0</b>	<b>90.093</b>	<b>100,0</b>
<b>Disponibilità</b>	<b>57.943</b>	<b>53,8</b>	<b>60.170</b>	<b>66,8</b>
Pubblico	49.305	45,7	51.507	57,2
Privato	8.638	8,0	8.663	9,6

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.

**TROVA LA SCHEDA**

Vai sul link Camera e digita il numero dell'opera

<http://silos.infrastrutturestrategiche.it/opere/opere.aspx>

Progr.vo opera	Tipo infrastruttura	Denominazione	Costo al 31 marzo 2016 (Meuro)	Scheda Silos
1	Ferrovia	Nuovo collegamento ferroviario Transalpino Torino-Lione	4.564	2
2	Ferrovia	Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero (parte italiana)	4.400	3
3	Ferrovia	Linea AV/AC Milano-Venezia: tratta Milano-Verona	6.004	5
		Linea AV/AC Milano-Venezia: tratta Verona-Padova	5.402	7
		Nodo di Verona	-	8
4	Ferrovia	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	39
5	Ferrovia	Linea AV-AC Napoli Bari	6.178	211
6	Ferrovia	Linea AV-AC Palermo-Catania-Messina	8.633	212
7	Strade	Autostrada A4 Venezia-Trieste: terza corsia Quarto d'Altino-Villesse	1.685	15
8	Strade	Pedemontana Lombarda	4.118	25
9	Strade	Pedemontana Veneta	2.258	29
10	Strade	Tangenziale est esterna di Milano	1.660	32
11	Strade	A3 Salerno-Reggio Calabria	9.053	53
12	Strade	Itinerario Agrigento-Caltanissetta- A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640 di Porto Empedocle	1.535	56
13	Strade	E78 - Tratto 1 Grosseto-Siena	517	70 (Lotti 5,6,7 e 8)
14	Strade	Quadrilatero Marche Umbria	2.508	71
15	Strade	SS 106 Jonica: Taranto-Reggio Calabria	4.228	79, 80, 81, 82, 189
16	Strade	SS 597/199 Sassari - Olbia	805	204
17	Strade	Sistema MO.S.E.	5.493	64
18	Metropolitane	Torino: Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario - Stazione di Rebaudengo	180	193
		Torino metropolitana: linea 1	804	93 Linea 1 - Prolungamento sud - Tratta funzionale 4: Lingotto-Nizza-Bengasi
19	Metropolitane	Milano: linea M4 Lorenteggio-Linate	1.820	87
		Milano: linea M5 Bignami-Garibaldi-San Siro	1.361	89 e 95
20	Metropolitane	Roma: linea C	3.740	105
21	Metropolitane	Napoli: linea 6	766	107
		Napoli: linea 1	2.409	106 e 108
22	Metropolitane	Catania: Circumetnea	883	122
23	Metropolitane	Palermo: Nodo integrato	1.152	-
24	Metropolitane	Firenze: sistema tranviario	1.375	-
25	Metropolitane	Bologna: Servizio Ferroviario Metropolitano	363	196
<b>TOTALE</b>			<b>90.093</b>	

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati CIPE, MIT, ANAS Spa, RFI Spa, DPS, Regioni, altri soggetti attuatori.