

Partita la corsa tra i ministeri per spartirsi i 47 miliardi del super-fondo infrastrutture

**SUL FRONTE FERROVIARIO
TRA I PROGETTI
PRINCIPALI
LA BOLOGNA-LECCE
LA NAPOLI-BARI
E LA MESSINA-PALERMO**

**MA LE RISORSE
DOVRANNO SERVIRE
ANCHE PER IL DISSESTO
IDROGEOLOGICO
L'EDILIZIA SCOLASTICA
E ALTRE PRIORITÀ**

IL CASO

ROMA Settimana decisiva per il governo alle prese anche con la stesura del Dpcm (decreto del presidente del Consiglio dei ministri) per ripartire i 47,5 miliardi del nuovo "Fondo per il finanziamento di investimenti in materia di infrastrutture" istituito a Palazzo Chigi con l'ultima legge di bilancio, che copre un arco di tempo fino al 2032. Il provvedimento sarà approvato insieme al decreto di correzione dei conti e crescita a metà della prossima settimana, subito dopo il Documento di economia e finanza. L'obiettivo di rafforzare e avviare i cantieri e per cercare in questo modo di dare una spinta decisiva al settore dell'edilizia, considerato fondamentale per una ripresa economica davvero solida. In queste ore i vari dicasteri interessati alla realizzazione di infrastrutture stanno preparando i propri dossier per indicare al ministero dell'Economia le opere prioritarie. Dopo aver assemblato questo materiale, Via XX Settembre girerà il materiale alla presidenza del Consiglio che dovrà fare una sintesi e procedere con le scelte politiche.

I CANTIERI

Fonti impegnate su questa delicata materia avvertono che la carne al fuoco è molta e che, dunque, al momento è impossibile tracciare una mappa completa dei cantieri che saranno beneficiati dai fondi. Sembrano

comunque interessate, sul versante ferroviario, la linea adriatica Bologna-Lecce, la Napoli-Bari, la Messina-Catania-Palermo e la Tirrenica Napoli-Palermo. Tra le opere in prima linea anche il tunnel del Brennero, il terzo valico dei Giovi e la Caltanissetta-Agrigento. Si parla anche di un finanziamento per la costruzione del polo intermodale del Friuli Venezia Giulia, che permetterà di avere una stazione ferroviaria ad alta velocità all'interno dell'aeroporto di Trieste. Il decreto dovrebbe contenere anche indicazioni precise per offrire certezza di fondi, nell'arco di almeno 5 anni, al fine di finanziare opere di riqualificazione idrogeologica, per migliorare l'edilizia scolastica e per consolidare la manutenzione stradale e ferroviaria. Per la riqualificazione ambientale, ad esempio, gli investimenti sono cresciuti da 300 milioni a 1 miliardo di euro con l'ultima legge di Stabilità, ma la dotazione è giudicata ancora insufficiente anche e soprattutto alla luce degli eventi sismici che hanno squassato il territorio dell'Italia centrale in questi mesi. La filosofia di fondo che aveva ispirato le mosse del governo Renzi, in tema di infrastrutture, non cambierà con il nuovo esecutivo. L'ex premier, abbandonando la logica della "legge obiettivo" nella quale era confluito un numero eccessivo di progetti, aveva promesso che avrebbe spostato l'interesse sui piccoli cantieri.

LA LINEA DI GENTILONI

Paolo Gentiloni appare intenzionato a ricalcare questa strategia. «Focalizzarsi sulle grandi opere - ammonì il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio durante la presentazione del Def 2016 - ci ha portato in 14 anni di legge-obiettivo a stanziare 285 miliardi per vederne impiegati soltanto 23, appena l'8%». Ecco, l'esecutivo vuole evitare di piazzare poste dentro cantieri che alla lunga si risolvono in binari morti o, peggio ancora, in progetti che iniziano e non finiscono mai, con spreco di denaro pubblico. Molto atteso un Fondo 300 milioni, che potrebbe raddoppiare, contro le barriere architettoniche. Si tratta di finanziamenti per sostenere l'edilizia civile e rimuovere gli ostacoli fisici che, nelle case e nei condomini, riducono il diritto di movimento dei disabili. Sono previsti ulteriori fondi per finanziare le ciclovie distribuite sul territorio nazionale. Nella legge di Stabilità sono stati indicati fondi per la costruzione di 4 nuovi percorsi: attraverso il decreto sarà irrobustita la dotazione finanziaria anche al fine di potenziare le ciclovie già esistenti.

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

