

Economia COSTRUZIONI

SOS GRANDI OPERE



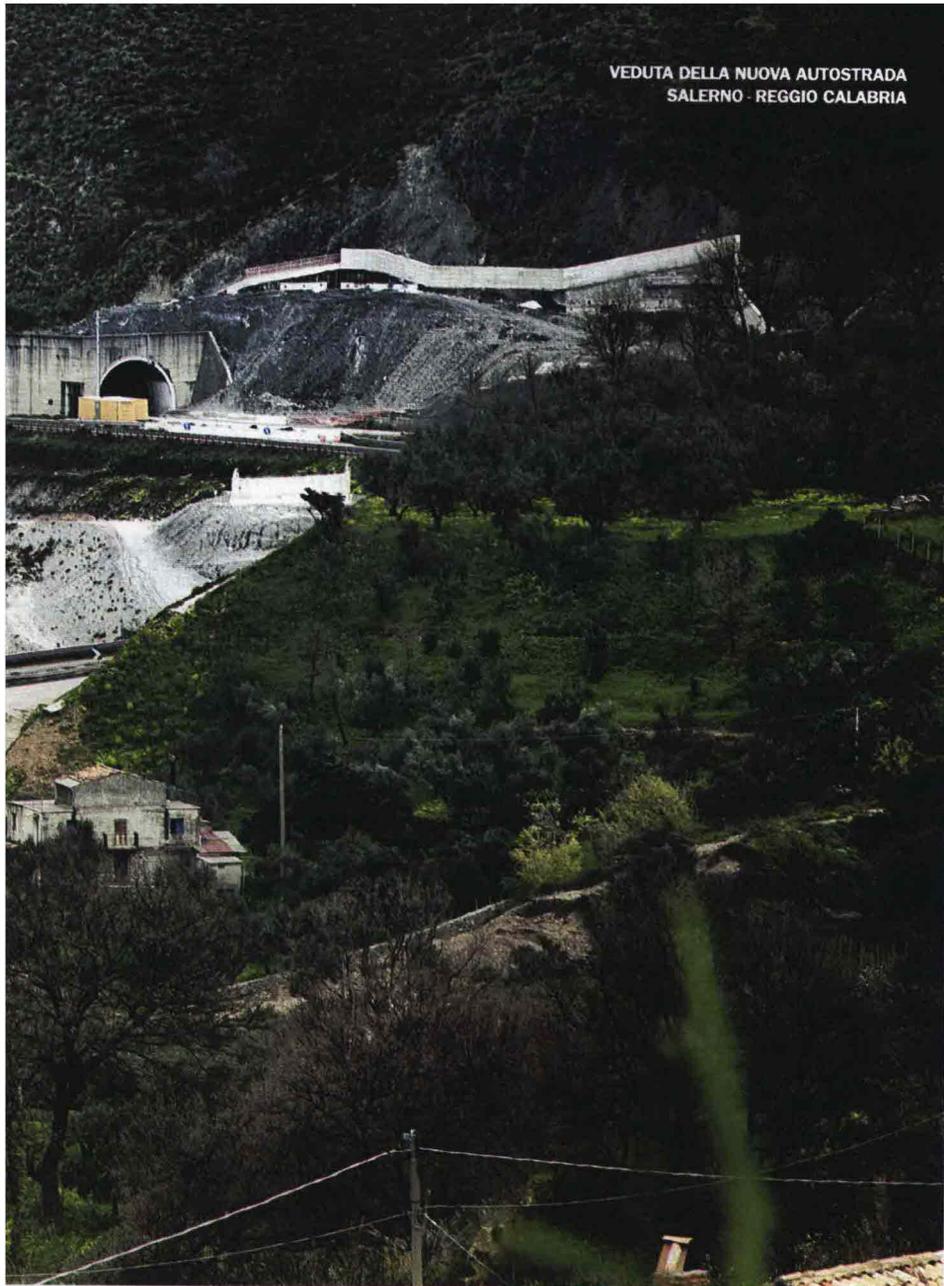
In dieci anni la legge Obiettivo ha finito lavori per soli sette miliardi. E oggi la Pedemontana Lombarda rischia il naufragio e la Brebemi è senza soldi. Chi ce li metterà?

DI PAOLA PILATI

Ai bergamaschi che devono raggiungere l'aeroporto di Malpensa attraversando una delle aree più intasate della Padania, forse nessuno ha detto, prima del voto, che la Pedemontana Lombarda, che li avrebbe salvati dal traffico, rischia di non essere mai finita. E che la colpa è delle numerose amministrazioni locali (100 comuni, cinque province lombarde) che gestiscono il gigantesco progetto, passato da un costo di 2,3 miliardi a 5 miliardi grazie a mille aggiunte, incluse due tangenziali senza pedaggio che con il traccia-

to della strada non hanno alcun nesso, ma abbracciano due città strategiche per la nomenclatura locale, Varese e Como. Altrimenti forse in quel di Bergamo ci avrebbero pensato nell'urna. Il caso della Pedemontana è forse il più clamoroso tra i flop che stanno affondando le grandi opere in Italia. Ma non è il solo: le grandi centrali d'appalto come le Ferrovie e l'Anas tengono il gas al minimo per problemi di spesa pubblica, e riducono l'avvio di nuovi lavori (per Fs il valore dei nuovi cantieri è passato dai 2,27 miliardi del 2011 a 1,2 nel 2012; l'Anas l'anno scorso ha avviato solo 24 nuove opere, per 1,8 miliardi, e dichiara di viaggiare a

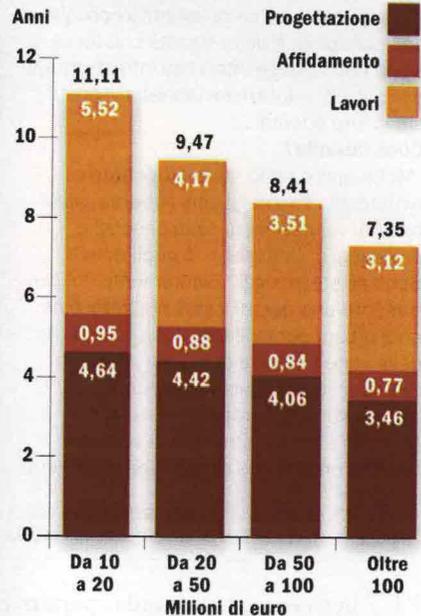
Foto: G. Carotenuto



VEDUTA DELLA NUOVA AUTOSTRADA
 SALERNO - REGGIO CALABRIA

Eterni progetti

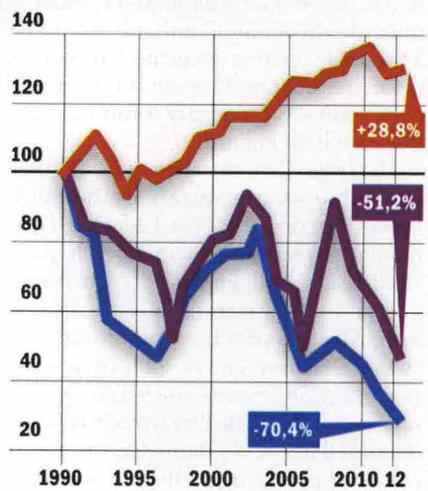
Tempi di attuazione dei grandi interventi infrastrutturali (per classi di opere)



Ecco dove si taglia

La Spesa Pubblica in Italia (Bilanci previsionali dello Stato; Base:1990=100)

- Spese correnti (al netto di interessi)
- In conto capitale
- Nuovi investimenti in infrastrutture



Fonte: Ance

un quarto delle proprie possibilità). Ma a fare più spavento, perché si stanno trasformando in veri e propri crateri finanziari, sono i lavori in "project financing", quelli in cui a fronte di un piccolo contributo pubblico a metterci i soldi sono i privati. «Tutte le opere con queste caratteristiche hanno difficoltà, quasi tutte rischiano il blocco», dice Oliviero Baccelli, esperto di trasporti e docente alla Bocconi: le banche una volta generose - Intesa in prima linea - tirano indietro la mano, insospettite dal crollo del traffico che ha cambiato tutto lo scenario dei futuri proventi. E quindi frenano la Pedemontana ma anche la Brebemi, la Tan-

genziale di Milano, la Cremona-Mantova, la Broni-Pavia-Mortara, sempre in Lombardia, mentre avanza tra le perplessità la Genova-Voltri, 3 miliardi di lavori nel difficile territorio ligure, opera di Autostrade per l'Italia.

Perché il grosso dei lavori oggi in corso sono grandi arterie: strade, ferrovie e metropolitane. Nel Programma delle infrastrutture strategiche, le strade rappresentano il 46 per cento del totale dei costi, le ferrovie il 39, mentre opere simbolo su cui si concentrano gran parte dell'attenzione e delle polemiche - come il Mose o il Ponte sullo Stretto - pesano la prima per solo ▶

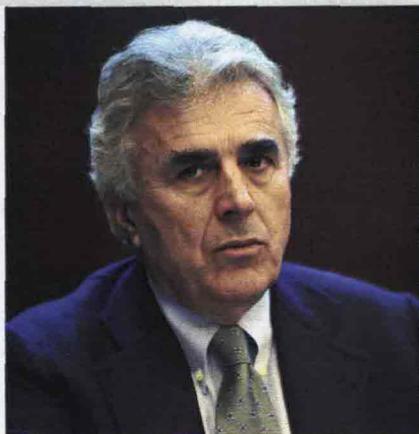
Economia

Spending review cantiere per cantiere COLLOQUIO CON ANDREA CAMANZI

«Sarebbe il caso di fare una seria "spending review" delle opere della legge Obiettivo: troppe vanno avanti in modo inerziale». Andrea Camanzi, da consigliere dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici, esprime una preoccupazione di fondo: «Assistiamo a un cambiamento epocale dell'economia e della società che tocca sia la natura degli interventi infrastrutturali e i criteri di valutazione dei relativi costi, sia la loro priorità».

Cosa intende?

«Molte opere sono state progettate e avviate alla fine degli anni Novanta, sulla base di valutazioni di costi benefici e proiezioni di fabbisogni di quell'epoca. Sono gli stessi oggi? Sicuramente no. Nei trasporti uno dei principali problemi è nei nodi urbani per facilitare l'uso combinato delle varie tipologie di infrastrutture. Spesso, ad esempio, le congestioni di traffico sono generate nei sistemi di accesso alle infrastrutture. A volte può bastare un sistema di semafori intelligenti



o un sottopasso, piuttosto che costruire una nuova infrastruttura. Insomma, occorre rivedere le priorità e le politiche pubbliche». **Vuole dire privilegiare opere che aggiungono efficienza nell'uso di a quelle esistenti. Ma non è facile tornare indietro.** «Certo. Ma è altrettanto difficile assistere al procedere di opere che dovevano essere

realizzate in quattro anni e invece hanno grossi ritardi con conseguenti aumenti dei costi. Ci vuole coraggio. Riprogrammiamo e valorizziamo quello che già c'è».

Forse c'è da cambiare anche il sistema di assegnazione dei lavori.

«Per realizzare le opere infrastrutturali il consenso delle comunità e delle amministrazioni locali e quello delle istituzioni finanziarie sono due colli di bottiglia ineludibili. Come raccogliere il loro consenso e su quale base progettuale, se una semplice idea di progetto o quello definitivo, è un aspetto decisivo. Apparentemente è un tema regolamentare, in realtà tocca aspetti di strategia industriale e di ripartizione dei rischi fra il pubblico e il privato».

Il soggetto pubblico che affida l'appalto dovrebbe avere un ruolo più forte?

«Direi di sì. Oggi spesso sono le imprese che propongono, e la pubblica amministrazione rischia di rinunciare al ruolo di tutela dell'interesse pubblico».

ANDREA CAMANZI. A DESTRA: RENDERING DELLA BREBEMI. NELLA PAGINA A FIANCO: MARIO CIACCIA

l'1,5 per cento, la seconda, peraltro ormai affondata, per il 2,3.

Certo, dal Programma alla sua realizzazione ce ne corre. Tant'è vero che delle mirabolanti promesse della legge Obiettivo, vecchia di 12 anni, poco si è realizzato. Secondo l'ultimo censimento, fatto in novembre dal Cresme con il Servizio studi della Camera dei deputati, su 390 opere per 374 miliardi a fine dicembre scorso ne sono state ultimate 41. Spesa, 7 miliardi. Ripetiamo: 7 miliardi in oltre 10 anni per le opere strategiche. Una goccia nel mare, quando la spesa pubblica che ogni anno serve a pagare forniture e servizi è sugli 80 miliardi.

«La legge Obiettivo ormai è una fotografia sfuocata, tra opere mai fatte e altre impantanate», ironizza Federico Titomanlio, segretario generale dell'Igi, che riunisce la grandi imprese di costruzioni: «Se non ci fosse stata la legge, quei 7 miliardi di lavori li avremmo fatti lo stesso». «È vero che di soldi ce ne sono pochi, e molte risorse sono state spreca-te», rincara Michele Pizzarotti, vicepresidente dell'impresa di famiglia, «ma c'è da chiedersi perché oggi Obama, per rilanciare l'economia, punti proprio sulle



grandi infrastrutture». Da noi, invece, le suddette infrastrutture sono ormai parte del problema-paese perché vanno loro stesse puntellate da interventi di emergenza, insomma salvate. Il vice ministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia ha ottenuto che il Cipe approvasse, in articolo mortis del governo Monti, una serie di sgravi fiscali per le grandi opere (quelle oltre i 500 milioni di euro) fatte in project financing e classificate nella Legge Obiettivo. Varrà per le opere ancora da affidare e per quelle in corso ma in cui è necessario «ripulire l'equilibrio del piano

economico e finanziario»: in pratica si potrà ottenere lo sconto di Iva, Ires e Irap anno dopo anno secondo un piano prestabilito, al posto del contributo pubblico "cash" e subito. Essendo equivalente appunto a un contributo pubblico, non potrà andare oltre il 50 per cento del costo dell'opera, che è comunque una bella percentuale e potrebbe servire appunto a riavviare la Pedemontana Lombarda, e anche la Tangenziale di Milano (1,8 miliardi), e dare ossigeno anche alla costosissima autostrada Orte-Venezia (9 miliardi circa).

Foto: Imagoeconomica, Fotov3

Quanta strada per i corridoi

Costi, disponibilità e fabbisogni al 30 settembre 2012 per le prime 10 "macro opere" della Legge Obiettivo

Denominazione	Costi al 30 settembre 2012 (b)	Disponibilità al 30 settembre 2012	Fabbisogno al 30 settembre 2012
Corridoio plurimodale tirrenico-Nord Europa	91698,829	23823,806	67875,023
Corridoio plurimodale padano	77207,564	40716,883	36490,68
Corridoi trasversale e dorsale appenninica	66486,707	17960,084	48526,623
Sistemi urbani	41433,619	25059,414	16374,206
Corridoio plurimodale dorsale centrale	26459,62	20671,49	5788,13
Sistema valichi	16439,112	2702,122	13736,99
Hub portuali	9295,05	3768,984	5526,066
Ponte sullo stretto di Messina	8549,896	419,22	8130,676
Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero	7455,923	3821,439	3634,484
Schemi idrici	5752,626	2046,225	3706,401

Fonte: "L'attuazione della legge obiettivo", 30 nov 2012

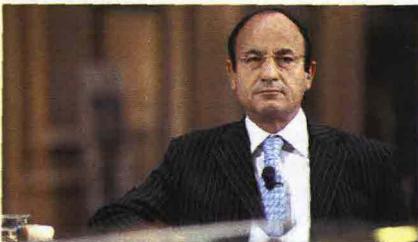
Cdp e la passione per le autostrade

Finanziamenti già concessi dalla Cassa depositi e prestiti

Beneficiario	Costo	Opera
Autostrade per l'Italia	1.000 milioni	terza corsia di alcuni tratti dell'autostrada A14 Adriatica
Satap	450 milioni	lavori di ampliamento dell'autostrada Torino-Milano
Autostrade per l'Italia	500 milioni	variante di valico della A1 tratta Barberino-Firenze Nord
Concessioni Autostradali Venete	424 milioni	Passante di Mestre
Autovie Venete	150 milioni	terza corsia dell'autostrada A4 tratta Venezia-Trieste

Operazioni di finanziamento deliberate e in corso di finanziamento:

Brebemi	760 milioni	collegamento autostradale tra Milano, Brescia e Bergamo
Sitaf	200 milioni	realizzazione della galleria di sicurezza del traforo del Fréjus
Tram di Firenze	166 milioni	realizzazione del sistema tranvia a Firenze e Scandicci
Autovie Venete	1.575 milioni	terza corsia della A4 tratta Venezia-Trieste



Ma i costruttori, persone concrete, sanno che per tenere in piedi i cantieri servono soldi subito. La Brebemi, 62 km di autostrada tra Brescia e Milano, avviata nel 2001 e oggi arrivata a un costo totale di 2,2 miliardi, doveva essere la prima autostrada completamente privata. Oggi s'è impantanata in un miliardo e 600 mila euro di debito, ma attende fiduciosa l'arrivo del cavaliere bianco. Che si è materializzato nella Cassa depositi e prestiti con un finanziamento da 760 milioni (più un ulteriore intervento della Bei). Il closing dovrebbe arrivare a giorni. La Cassa si sta trasforman-

IL GOVERNO HA APPENA APPROVATO UNA SERIE DI SGRAVI FISCALI PER AIUTARE LE IMPRESE

do nel mago della lampada di Aladino un po' per tutti. E infatti ammette di essere stata tirata dentro quasi tutte le operazioni di ristrutturazione del finanziamento delle grandi infrastrutture (vedi tabella in pagina), ma ammette anche di fare una fatica immane di fronte alla scarsa qualità degli studi di fattibilità delle stesse, alle lungaggini delle procedure, al gonfiarsi degli importi delle opere. Soprattutto perché i suoi soldi li presta, e quindi devono rendere, ma se l'opera costa troppo o è nata male, il rischio di un bagno aumenta. Quindi ci va con i piedi di piombo.

E fa bene. Meno di un anno fa, all'inizio di maggio 2012, il governatore lombardo Roberto Formigoni presenziava in notturna alla posa della prima trave del ponte tra la Pedemontana lombarda e la Milano-Varese e annunciava: «Tutto procede entro le tempistiche, la nuova autostrada sarà pronta entro il 2015, per l'Expo». Adesso la Pedemontana è ferma al primo lotto con uno stato di avanzamento del 7 per cento. E l'Impregilo, che aveva vinto la gara, annuncia che non ce la fa a rispettare l'impegno preso sulla propria partecipazione al finanziamento-ponte (elemento essenziale per la vittoria in gara), perché le banche che glielo avevano promesso non lo vogliono più dare.

E allora? Non resta che bussare a Pantalone. Impregilo quindi chiede allo Stato di rimodulare dai 15 anni previsti a nove la sua quota di finanziamento pubblico, in pratica di anticiparlo. In sostanza, chiede una soluzione finanziaria più vantaggiosa, che però potrebbe, se concessa a posteriori, far scattare i ricorsi delle imprese escluse, che avrebbero buone ragioni per reclamare e chiedere di rimettere a gare il tutto. La spinosa questione è passata nelle mani dell'Authority degli appalti pubblici, e non è stata la sola a rendere necessario un nuovo esame. Nel mirino sono finite anche le Metropolitane di Milano e di Roma: la prima per aver rivisto il business plan (cioè il livello delle tariffe) in corso di realizzazione; la seconda perché «non c'è stato un corretto trasferimento del rischio all'operatore economico privato».

Grane che non mancano anche all'Anas, che attribuisce alle controversie amministrative e alla debolezza del sistema delle imprese le ragioni principali delle lungaggini che affliggono le nostre opere pubbliche. Ne sa qualcosa la nuova Salerno-Reggio Calabria: contro l'aggiudicazione del terzo "macrolotto", nel 2009, ha fatto ricorso la seconda classificata, che nel 2011 si è vista aggiudicare l'opera, aprendo la strada al ricorso della terza classificata, che il Consiglio di Stato dovrà esaminare a metà marzo. Ma è quasi una passeggiata, se si considera che in 177 cantieri Anas, di cui la metà proprio sulla Salerno-Reggio, le imprese al lavoro sono state interdette per ragioni antimafia. E tutto è ricominciato daccapo. ■