

Rating 24/Infrastrutture. Le 12 priorità, dalla legge obiettivo alle liberalizzazioni

Tre riforme e 3,9 miliardi per ripartire

Delrio in pole per il dopo-Lupi - Primo banco di prova il varo del Def

di **Giorgio Santilli**

È un percorso di guerra, un Vietnam, quello che aspetta il nuovo ministro delle **Infrastrutture** e dei Trasporti. Se vorrà dare il senso di accelerazione degli investimenti e al tempo stesso di discontinuità rispetto al passato, come chiede il premier Matteo Renzi, dovrà giocare partite tutte complicatissime su più tavoli. Da una parte ci sono da avviare subito almeno tre riforme tostissime su cui sigiocherà il segno e l'intensità del cambiamento. *Continua ▶ pagina 5*

Le 12 priorità

Legenda: ■ Provvedimenti ■ Opere

RIFORMA CODICE APPALTI	Ddl approvato ad agosto ma l'iter al Senato va a rilento	SBLOCCA ITALIA E PICCOLE OPERE	Fino al 2018 sono spendibili solo 455 milioni
RIFORMA LEGGE OBIETTIVO	Finora sono state approvate solo correzioni minori	TERZO VALICO	Fs non ha mai considerato strategica l'opera
POLITICHE ABITATIVE	Il Piano casa varato un anno fa è ancora nel guado	BRESCIA-PADOVA AV	Finanziati 4,2 miliardi su 9,4 complessivi
RIFORMA TRASPORTO LOCALE	Per l'approdo in Cdm si aspetta il nuovo ministro	AUTOSTRADA ORTE-MESTRE	Prima gara ancora da bandire: dietrofront possibile
PIANO AEROPORTI	È arrivato dopo 5 anni di attesa: attuazione in corso	TAV TORINO-LIONE	A metà 2016 sono attesi i primi maxi-bandi
LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA	Va ancora sciolto il nodo sulla separazione della rete	TUNNEL BRENNERO	All'Italia mancano 1,1 miliardi di stanziamenti

Subito 3 riforme e 3,9 miliardi per ripartire

Le 12 priorità delle **infrastrutture**: in testa legge obiettivo, codice appalti e liberalizzazione del trasporto locale - Le dote dello sblocca-Italia

di **Giorgio Santilli**

▶ *Continua da pagina 1*

La legge obiettivo, con una inevitabile riforma legislativa delle procedure ma anche un nuovo piano selettivo e aperto alle piccole opere che potrebbe già finire nell'allegato **Infrastrutture** del Def del prossimo 10 aprile; la revisione del codice degli appalti e il recepimento delle direttive Ue in chiave di semplificazione, con un'accelerazione del dormiente Ddl delega per cui il pdrenziano della commissione Lavori pubblici del Senato, Stefano Esposito, giura che l'arrivo in Aula a Palazzo Madama non dovrà andare oltre metà aprile; il disegno di legge contenente le liberalizzazioni nel trasporto locale, che è pronto per il sì del Cdm e dovrebbe aprire una nuova stagione di gare per il settore della mobilità in ambito urbano, contribuendo così a superare le inefficienze dei grandi piccoli monopoli locali. Un Ddl troppo timido al momento che potrebbe invece, per esempio, allargare l'apertura di mercato al trasporto ferroviario regionale e pendolari (attualmente escluso). Una partita, quest'ultima, che incrocia altri due aspetti-chiave della politica economica del governo: la spending review, con il ridimensionamento degli sprechi delle Spalocali monopoliste nelle public utilities, e la privatizzazione o quotazione in Borsa delle Fs. Non solo bisogna aprire il mercato pendolari, ma resta ancora da decidere come completare la li-

beralizzazione dell'alta velocità, come garantire un accesso equo alle infrastrutture, se varando almeno l'unbundling, per esempio, cioè la separazione proprietaria della rete ferroviaria dalle società di servizi. Per ora l'orientamento è tenere il gruppo Fs unito, ma alla decisione non potrà non partecipare il nuovo ministro dei Trasporti, se avrà un peso adeguato.

Ma a rendere complicato il cammino del prossimo ministro (o dei prossimi ministri se saranno due, uno per le **Infrastrutture** e uno per i Trasporti) è che queste riforme epocali - a cui si sommano il piano aeroporti e la legge sui porti - non si possono fare fermando la macchina in corsa. La ripresa economica ha bisogno della spinta del rilancio dell'edilizia e delle **infrastrutture** più di quanto sia stato finora. L'ormai ex ministro Lupi aveva messo molta legna in cascina, da questo punto di vista: ci sono i 3,9 miliardi dello sblocca-Italia che vanno in gran parte a quelle grandi opere oggi sotto i riflettori. Qui è bene non farsi illusioni: se si vuole garantire una continuità nella spesa ed evitare un buco che potrebbe durare anni, si potrà fare nel breve periodo solo con il Terzo Valico, la Treviglio-Brescia e il Tunnel del Brennero, gli unici tre cantieri italiani in grado di macinare milioni di spesa di cantiere, insieme alle manutenzioni Anas e Fs. Il resto sono chiacchiere o briciole, comprese molte di quelle opere per cui lo sblocca-Italia prevedeva termini di cantierizzazioni

che già si sono rivelati teorici o fittizi. Per spendere quei 3,9 miliardi nei tempi previsti (anche dopo il 2016) è necessario seguire passo passo la via crucis di autorizzazioni e progettazioni. Una sfida a sé sarà la linea ferroviaria veloce Napoli-Bari per cui, dopo il commissariamento, è prevista l'apertura del cantiere a ottobre 2015. Sfida tutta in capo al commissario-ad delle Fs, Michele Mario Elia, ma anche emblema della partita dei fondi Ue per cui nel 2015 vanno spesi 13,5 miliardi.

Prenderestrade diverse dal realismo faticoso e in salita dell'attuazione dello sblocca-Italia vuol dire bloccare anche quel po' di spesa di investimenti in corso. La retorica renziana delle piccole opere facili si è già scontrata, del resto, con il muro durissimo della realtà: l'edilizia scolistica marcia a rilento, il piano per il dissesto idrogeologico stenta a ripartire e comunque manca di progetti nonostante si tratti di opere arcinote alle Regioni (come ha ricordato anche il capo della unità dimissione di Palazzo Chigi Erasmo D'Angelis), le piccole opere dei comuni che dovevano essere "suggerite" con mail diretta fra i sindaci e Palazzo Chigi sono al palo. Ora a Palazzo Chigi c'è un piano di 5 mila opere con valore di 9 miliardi, presentato da Ance, Cna, Confartigianato e Legacoop, che potrà dare il segno del cambiamento ma difficilmente produrrà spesa a breve.

Sacrosanto che Palazzo Chigi voglia dare il senso del cambiamento rivedendo il mix fra grandi e pic-

cole opere, ma al nuovo ministro deve essere chiaro che si deve lavorare su più fronti: quello di medio-lungo periodo, con la revisione delle politiche e (forse) dei progetti strategici, e quello di breve in cui si può solo attuare quello che prevedeva lo sblocca-Italia, per quanto quel provvedimento fosse poco in linea con le aspettative renziane di cambiamento. Con un ruolo crescente inevitabile - nel breve e nel medio-lungo periodo - dell'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone, che può al tempo stesso garantire che i cantieri delle grandi opere vadano avanti nonostante le inchieste della magistratura (c'è sempre lo strumento eventuale del commissariamento se dovesse servire a separare i "corrotti" dalle opere) e dare un contributo decisivo per un cambiamento di paradigma nella realizzazione di lavori grandi e piccoli nel prossimo futuro. Tutto fa pensare che nella riforma del modello di realizzazione degli appalti sarà dato un ruolo crescente all'Anac e allo stesso Cantone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAPOLI-BARI

L'apertura del cantiere per la linea ferroviaria veloce è prevista a ottobre 2015: si tratta di una partita decisiva anche ai fini dei fondi Ue

Inchiesta grandi opere

LE PRIORITÀ

Il documento economico e finanziario

Primo banco di prova per la legge obiettivo il Def che il governo varerà entro il 10 aprile

Provvedimenti collegati

La liberalizzazione s'incrocia con la spending review sulle partecipate e con la privatizzazione Fs

Le 12 priorità

Legenda: ■ Provvedimenti ■ Opere

SCHEDE A CURA DI **Alessandro Arona**

RIFORMA CODICE APPALTI

L'iter al Senato va a rilento

Il codice appalti risale al 2006 e da allora ha subito più di 600 modifiche. L'occasione per una riforma fortemente innovativa è data dal recepimento delle direttive Ue 24 e 25 del 2014: il governo Renzi ha approvato il 29 agosto 2014 un disegno di legge delega che però va a rilento al Senato dove sono appena cominciate le audizioni. Né il governo né la presidenza di Palazzo Madama hanno levato la voce per dare una corsia preferenziale a quella che resta la riforma-chiave per il settore. Il Pd preme per portare il provvedimento in Aula a metà aprile.

STATO AVANZAMENTO

BASSA

PRIORITÀ/URGENZA

ALTA

RIFORMA LEGGE OBIETTIVO

Apportate solo correzioni minori

Critiche tutte le parti politiche. Nel mirino il piano faraonico delle opere per 390 miliardi (completato solo l'8% di opere) e le procedure straordinarie che non hanno funzionato né per l'aspetto programmatico (approvazione del super-Cipe) né per quello autorizzatorio e progettuale. Tutti dicono di voler cancellare la direzione lavori affidata al general contractor. Qualche aggiustamento sulla priorità delle opere è stato fatto con l'allegato **infrastrutture** all'ultimo Def ma non c'è stato il cambiamento di rotta. Serve un provvedimento organico che unifichi programmazione, procedure semplificate per grandi e piccole opere davvero prioritarie.

STATO AVANZAMENTO

BASSA

PRIORITÀ/URGENZA

ALTA

POLITICHE ABITATIVE

Piano casa nel guado

Nel guado il piano casa "Lupi" varato esattamente un anno fa (Dl n.47/2014 del 28 marzo 2014). Il provvedimento non ha finora prodotto effetti di rilievo. Inattuato il recupero dei circa 16mila alloggi inagibili degli Iacp, anche se sono state individuate le risorse (468 milioni). Al palo anche il meccanismo per incentivare l'acquisto delle case popolari da parte degli occupati. Bene invece i 200 milioni per l'affitto (2014 e 2015) e i 35,7 per la morosità incolpevole. Ancora in attesa invece dei 100 milioni per incentivare i programmi di trasformazione urbana.

STATO AVANZAMENTO

MEDIA

PRIORITÀ/URGENZA

ALTA

RIFORMA TRASPORTO LOCALE

Taglio dei fondi in assenza di gara

Il Ddl di riforma dovrebbe approdare in Cdm una volta scelto il successore di Maurizio Lupi. Il testo, la cui prima bozza risale ormai a 18 mesi fa, è pronto anche se dovrà essere esaminato anche delle Regioni. Come altre riforme fondamentali affidate al Mit, nessuno ne ha dichiarato l'urgenza anche se potrebbe aprire una nuova fase di liberalizzazioni nell'ambito locale dove operano le società partecipate monopoliste e poco efficienti. Tra l'altro nel testo la liberalizzazione è timida e cerca una nuova strada: taglio dei fondi per le regioni e gli enti che non metteranno a gara i servizi. Manca ancora un altro pezzo decisivo, l'obbligo di gare anche per i trasporti ferroviari regionali.

STATO AVANZAMENTO

BASSA

PRIORITÀ/URGENZA

ALTA



PIANO AEROPORTI

Scali collegati al centro città

Dopo 5 anni di gestazione, il piano è stato pubblicato in "Gazzetta": uno dei meriti di Maurizio Lupi che ha colmato un gap gravissimo rispetto agli altri Paesi europei. Il piano non è il migliore possibile e ha perso molto della impostazione strategica che gli aveva dato il lavoro originario di One Works-Kpmg-Nomisma. Ma contempla progetti concreti da avviare. Il più importante è il collegamento ferroviario veloce fra città e i tre principali scali italiani: Fiumicino, Malpensa e Venezia Tesserà. Dopo una prima resistenza le Fs sembrano aver recepito il messaggio. Per Venezia si lavora ad adattare l'alta velocità; per Fiumicino e Malpensa si vogliono accelerare i collegamenti esistenti.



LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA

Va sciolto il nodo sulla rete

L'Italia è l'unico Paese in Europa ad aver varato la liberalizzazione dell'Alta velocità, ma manca ancora un completamento delle regole. Molte decisioni le sta assumendo l'Autorità di regolazione del settore. Ma vanno prese almeno due scelte strategiche politiche: se procedere o meno all'unbundling (cioè la separazione proprietaria della rete ferroviaria dai servizi, con la divisione del gruppo Fs) e la decisione di aprire il mercato regionale e pendolari con l'introduzione dell'obbligo di gara. Sul primo punto pesano poco anche la modalità con cui il governo deciderà di quotare o privatizzare il gruppo Fs. Sulle gare regionali, più volte annunciate, invece nessuno decide: inerzie della politica.



SBLOCCA ITALIA E PICCOLE OPERE

Spendibili subito solo 455 milioni

Tre Dm attuativi dello Sblocca Italia, che assegnavano alle opere indicate dalla legge 3.890 milioni di euro, sono stati firmati da Lupi e Padoan. Alle grandi opere vanno 979 milioni (Av Terzo Valico 200, Av Verona-Padova 90, Brennero 270, Salerno-Reggio 419), alle metropolitane 470 milioni, alle piccole opere 860 milioni (piano 6 mila campanili, lettere dei sindaci, manutenzioni Anas), e 1.580 milioni a opere "medie" (ad esempio 80 milioni alla strada Biella-Ghemme, 145 per il ponte sulla Roma-Fiumicino). Solo 455 milioni su 3.890 saranno però spendibili nel 2015-2018, i restanti 3.435 dal 2017 al 2020.



TERZO VALICO

Mai considerato strategico da Fs

Si tratta della nuova linea ad alta capacità ferroviaria sulla direttrice Genova-Milano, sbloccata nel 2010. Costa 6,2 miliardi di euro, ad oggi sono disponibili 2.222 milioni (di cui 607 tra Sblocca Italia e Stabilità 2015). I lavori sono in corso, a dicembre è stato firmato l'accordo per il terzo lotto costruttivo da 607 milioni: il progetto definitivo deve andare al Cipe, avvio lavori possibile per fine anno. L'opera non è mai stata considerata strategica da Fs, furono sempre Incalza (e i suoi ministri) a spingerla, ma appare difficile a questo punto fermarsi (anche perché sostenuta dalla Regione Liguria).



BRESCIA-PADOVA AV

AUTOSTRADA ORTE-MESTRE

TAV TORINO-LIONE

BRENNERO

Finanziati 4,2 miliardi su 9,4

Marcia indietro ancora possibile Primi maxi-bandì a metà 2016

Italia in cerca di 1,1 miliardi

Sono lotti Tav assegnati senza gara nel 1991: Cepav Due (Saipem, Condotte, Maltauro, Pizzarotti) per la Milano-Brescia-Verona, e Iricav Due (Astaldi, Salini Impregilo, Ansaldo, Condotte) per la Verona-Padova. La Treviglio-Brescia (due miliardi) è al 60% dei cantieri, ma le tratte Brescia-Verona (3.954 mln) e Verona-Padova (5.400) sono state finanziate solo nell'ultimo anno: in tutto 4,2 miliardi su 9,4 di costo totale. I contratti aggiuntivi con le imprese non sono ancora firmati, il nuovo ministro potrebbe ancora far cambiare il progetto o rinviare l'opera, facendo spostare i 4,2 miliardi su altre priorità.

È il progetto di un'autostrada in project financing di 396 km dal costo di 7,2 miliardi (9,8 totali con gli oneri finanziari), proposta nel 2003 dal gruppo Bonsignore (Ncd) e rimasta ferma fino al 2013, quando Lupi la porta al Cipe per concedere sconti fiscali per 1,87 miliardi in valore attuale e renderla "bancabile". La Corte dei conti blocca la delibera, ma con una norma dello Sblocca Italia si aggira l'ostacolo e il Cipe riapprova a novembre. Non ci sono ancora contratti, la gara deve ancora essere bandita, in teoria si potrebbe fare marcia indietro, anche se la delibera Cipe è in registrazione.

«Non l'avrei scelta, ma ormai ci sono gli accordi con la Francia, andiamo avanti». Così Renzi a dicembre sulla Torino-Lione, e così si sta procedendo. Il Cipe ha approvato il 20 febbraio il progetto definitivo per la parte italiana, a fine febbraio sono arrivati i nuovi accordi con la Francia e la richiesta di fondi alla Ue (arriverà il 40% del totale). L'opera costa 8,6 miliardi, dopo la due diligence potrebbe salire un po'. L'Italia, al netto dei fondi Ue, deve mettere tre miliardi, ne mancano almeno 570. A metà 2016 i primi maxi-bandì per lo scavo della galleria.

I cantieri per lo scavo della galleria principale sono partiti nel settembre scorso sul lato Italia e il 19 marzo in Austria (in entrambi i casi sono al lavoro i due big Strabag e Salini Impregilo). Un maxi-bando da 1,4 miliardi di euro è in arrivo ad aprile per il lotto Mules-Brennero, e un altro da 1,8 miliardi è atteso a inizio 2016 per il lotto Ahrental-Brennero. L'opera costa in tutto 9.730 milioni, 50% ciascuno Italia e Austria (4.865 milioni, che però scenderanno a 2.840 milioni per paese con i fondi Ue). All'Italia mancano stanziamenti per 1,1 miliardi.

STATO AVANZAMENTO



MEDIA

PRIORITÀ/URGENZA



ALTA

STATO AVANZAMENTO



BASSA

PRIORITÀ/URGENZA



BASSA

STATO AVANZAMENTO



MEDIA

PRIORITÀ/URGENZA



MEDIA

STATO AVANZAMENTO



MEDIA

PRIORITÀ/URGENZA



ALTA

I NUMERI DI UN SETTORE IN STALLO

8%

GRANDI OPERE COMPLETATE

A 14 anni dalla legge obiettivo dei 285 miliardi di opere previste quelle ultime valgono 23,8 miliardi

IL CROLLO DELL'EDILIZIA

il valore della produzione delle costruzioni e il valore aggiunto del mercato immobiliare integrato dalle risorse aggiuntive necessarie all'accesso e al mantenimento del bene immobiliare, era pari al 29% del Pil nel 2007; nel 2014 questo valore è sceso al 17%

In milioni

	2007	2014	Var.% 2014/2007
Costruzioni	215.417	173.477	-19,5
Immobiliare e indotto	249.785	100.952	-59,6
Totale (a+b)	465.202	274.429	-41,0
% sul Pil	29,0	17,0	-41,4

IL CALO DEGLI INVESTIMENTI

Secondo l'Associazione nazionale costruttori edili il 2014 ha rappresentato il settimo anno consecutivo di crisi e dal 2008 il settore delle costruzioni ha perso il 32% degli investimenti, per una cifra pari a circa 64 miliardi di euro

Dati in milioni di euro

