

La mappa. Avanti Brennero e Roma-Latina, alt a Tirrenica e Ponte



Nel Def 119 opere strategiche, servono 35 miliardi

di **Giorgio Santilli** > pagina 3

Infrastrutture. Nel documento allegato i fabbisogni indicati da Delrio e Cascetta per rilanciare gli investimenti, completare e selezionare gli interventi «invarianti», collegarli al Piano generale trasporti

Nel Def 119 opere strategiche, servono 35 miliardi

La mappa delle priorità: avanti Brennero, Napoli-Bari e Roma-Latina, alt a Ponte e Tirrenica

di **Giorgio Santilli**

Servono 35 miliardi per completare le opere infrastrutturali strategiche avviate che non hanno bisogno di revisioni progettuali. La previsione è contenuta nell'«allegato infrastrutture» al Def che sarà approvato martedì o mercoledì. Si tratta di «un fabbisogno di risorse economiche aggiuntive rispetto alla quota parte già finanziata» per rilanciare un piano di investimenti pubblici infrastrutturali prioritari rivisto in chiave fortemente selettiva e di coerenza con gli obiettivi di mobilità del Paese. Una parte di questi fondi - la richiesta è per 23 miliardi circa - arriverà dal «fondo unico investimenti» di Palazzo Chigi 2017-2032 che si comincerà a programmare con singoli Dpcm già questa settimana (si veda l'articolo in basso). Altri 11,5 miliardi arrivano dal Fondo sviluppo coesione (80% al Sud) già ripartito, mentre è ancora scarico il «Fondo infrastrutture» che pure potrebbe essere lo strumento per completare il quadro finanziario. Svolta decisiva per risolvere il principale problema infrastrutturale del Paese un nuovo fondo da 800 milioni per la progettazione dei nuovi interventi e per le «project review».

Il documento allegato al Def, 162 pagine messe a punto dall'unità di missione del ministero delle Infrastrutture guidata da Ennio Cascetta e inviato nei giorni scorsi dal ministro Graziano Delrio al ministro dell'Economia, anticipa il nuo-

vo Piano generale dei trasporti e il Documento pluriennale di programmazione (Dpp) ridisegnando l'intera mappa delle priorità infrastrutturali del Paese, con un elenco di 119 interventi (46 singole opere e 73 programmi diffusi di cui 50 per le città), divisi in sei capitoli: ferrovie, strade, porti e interporti, aeroporti, «cura del ferro» nelle 14 città metropolitane, ciclovie.

Per Delrio questo passaggio segna la definitiva archiviazione della legge obiettivo. Cascetta, privilegiando analisi di fattibilità e strategia di accessibilità, ha classificato la rete infrastrutturale prioritaria nazionale in tre grandi categorie: «interventi invarianti» (semaforo verde, vanno avanti come sono oggi), interventi da sottoporre a «project review» (semaforo giallo, vanno rivisti anche pesantemente sul piano progettuale per tagliare i costi, risolvere le controversie con il territorio o studiare opzioni alternative), interventi per cui serve un «progetto di fattibilità» (semaforo rosso in attesa di riconsiderare diverse opzioni progettuali alternative). Questo lavoro di rimappatura delle reti si servirà di due strumenti nuovi previsti dal codice degli appalti: l'analisi di fattibilità degli interventi in chiave costi-benefici e il dibattito pubblico.

Ed ecco la nuova mappa. Fra molte conferme e semafori verdi non mancano le novità e le revisioni di rilievo. Di peso lo stop al progetto dell'Autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia per cui si pre-

vede una «project review con valutazione delle possibili alternative, incluso la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale». Anche sullo Stretto si riparte da zero con un «progetto di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili». L'allargamento dell'Aurelia e il collegamento «non stabile» sullo Stretto sono due opzioni «minimali» che di fatto danno l'addio ai precedenti progetti dell'Autostrada tirrenica e del Ponte, provando a sbloccare l'impasse che si è creata. Sostanziale azzeramento, con la stessa logica, per la E45 Orte-Ravenna e per le prospettive, da sempre fumose, dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria (che però sarà velocizzata). Va avanti la Torino-Lione ma la «project review» è finalizzata a verificare la funzionalità merci e a ridefinire i costi dell'intervento». Il Terzo valico va avanti ma vanno «ottimizzati l'inserimento nella rete esistente e il modello di esercizio». La Statale Jonica 106 sarà rivista per ridurre costi e tempo di intervento, ma questa è una vera «review» senza sostanziali ripensamenti sulla priorità del collegamento per il Mezzogiorno. Va avanti come opera fortemente prioritaria l'Alta velocità Milano-Venezia ma in questo caso la «project review» deve risolvere le difficoltà sui due nodi di Brescia e Vicenza. Avanti speditamente andranno invece la ferrovia veloce Napoli-Bari e l'autostrada Roma-Latina, per cui qualche timore dire-

visione poteva esserci, oltre ai corridoi ferroviari da tempo considerati altamente prioritari come il Brennero, la Venezia-Trieste, la velocizzazione dell'Adriatica, la Cagliari-Sassari-Olbia, il nodo ferroviario di Milano, l'upgrading della direttissima Roma-Firenze.

Fra le autostrade conferme piene per la A22 Bolzano-Verona, per il collegamento Campogalliano-Sassuolo, per la nuova tratta Piovene Rocchette-Val d'Astico, per il potenziamento della A4 Venezia-Trieste, per la Pedemontana veneta, per la Pedemontana lombarda, per la riqualificazione della Ravenna-Venezia, per il potenziamento della E78 Grosseto-Fano, per la Pedemontana delle Marche.

Novità rilevanti per le ciclovie, capitolo nuovo nell'ambito delle opere strategiche, fortemente voluto da Delrio. Sono 51 i progetti prioritari, «consacrati» da altrettanti protocolli fra governo e regioni: la ciclovia dell'acquedotto pugliese, 500 chilometri di piste fra Campania, Basilicata e Puglia; la ciclovia del Sole, 668 chilometri da Verona a Firenze; la ciclovia Ven-To, 680 chilometri da Venezia a Torino; il Grab (Grande Raccordo anulare delle biciclette), 45 chilometri di piste nella Capitale. Questi tragitti entrano a far parte della rete ciclabile europea EuroVelo. In fase di progettazione per l'ingresso in questa rete anche l'anello ciclabile del Garda, 140 chilometri fra Lombardia, Trentino e Veneto.

Un altro genere strategico e for-

temente raccomandato dal "Def infrastrutture" è quello dei collegamenti ferroviari per gli aeroporti. Investimento politico di primis-

simo piano nel ministero Delrio è poi quello delle città. Delrio e Caschetta, con il rilancio in grande scala dei 14 piani di "cura del ferro" per

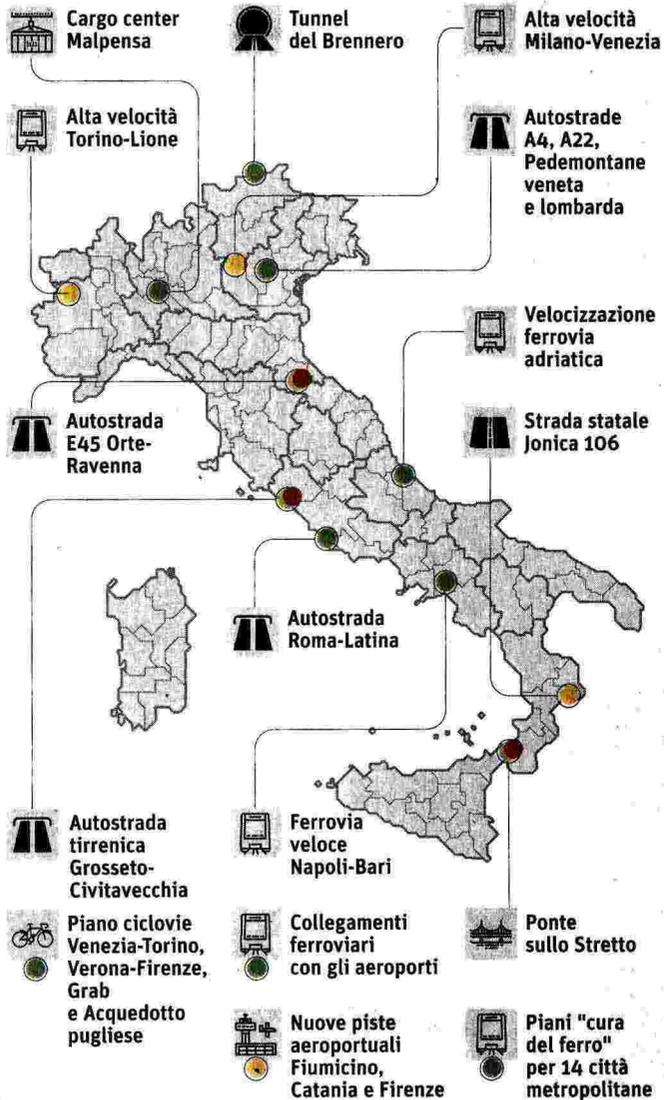
le città metropolitane (opere ferroviarie nei modi urbani, metropolitane e tram) rivitalizzano uno spezzone determinante di una po-

litica urbana su scala nazionale di cui si sente la mancanza da anni. Sempre, al primo posto, in questi piani, il rinnovo e il potenziamento del parco rotabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il cantiere delle grandi opere

-  Interventi per cui serve un "progetto di fattibilità", sono in attesa di riconsiderare diverse opzioni progettuali alternative
-  Interventi da sottoporre a «project review», vanno rivisti anche pesantemente sul piano progettuale per tagliare i costi, risolvere le controversie con il territorio o studiare opzioni alternative
-  Le opere vanno avanti come sono oggi



LE NOVITÀ

Il nuovo piano archivia la legge obiettivo. Priorità a «cura del ferro» nelle città con Fs, metrò e tram, 5 piste ciclabili nazionali, collegamenti Av per gli aeroporti