

INFRASTRUTTURE**Metropolitane,
piano Delrio
da 3-4 miliardi**di **Giorgio Santilli**

Torna un piano per metropolitane, tram e treni locali dopo 15 anni di finanziamenti a singhiozzo collegati alla legge obiettivo. Un programma ad hoc dovrebbe portare all'apertura di cantieri per 3,8-4 miliardi in 12-24 mesi.

Servizio ▶ pagina 4

Infrastrutture. Nelle misure per la crescita di giugno i lavori nelle città finanziati con il Fsc - Fra i progetti M5 milanese, L1 e L6 a Napoli, linea C e Roma-Lido nella Capitale, 4 tram e passante a Palermo, Circumetnea a Catania

Metropolitane, «piano Delrio» da 3-4 miliardidi **Giorgio Santilli**

Torna un piano per gli investimenti in metropolitane dopo 15 anni di finanziamenti a singhiozzo collegati alla legge obiettivo. Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha messo a punto un programma ad hoc che sta per inviare alla «cabina di regia» del Fondo sviluppo coesione (poi al Cipe entro giugno) e che dovrebbe portare all'apertura di cantieri per 3,8-4 miliardi in 12-24 mesi. Negli investimenti, oltre alle metropolitane in senso stretto, ci saranno anche tram e ferrovie regionali. Fra le opere già previste dal piano la M5 milanese, le linee L1 e L6 a Napoli, la Circumetnea a Catania, 4 linee di tram e il passante a Palermo, la linea C e la Roma-Lido nella Capitale e poi ancora opere a Bari, Bologna, Firenze, Messina e Torino. Gli interventi saranno finanziati anche con risorse locali (come nella vecchia legge 211) e aperti, ove possibile, anche a proposte di finanziamento privato. «Bisogna chiudere una stagione fallimentare di project financing - dice Delrio - per aprirne una che si concentri su opere effettivamente utili ai cittadini. Con i numeri di passeggeri al giorno che porta una metropolitana, queste operazioni sono possibili e possono essere virtuose per tutti, se fatte con rigore».

Ma il piano metropolitane - un vero colpo di scena che dà il senso della nuova programmazione

portata avanti al ministero dalla nuova struttura di missione guidata da Ennio Cascetta - non è l'unico capitolo di un più vasto «piano trasporti» che Delrio vuole far confluire nelle iniziative del governo di giugno, tutte finalizzate al rafforzamento della crescita e al rilancio degli investimenti. C'è la riforma del trasporto locale da completare dopo lo stop del Consiglio di Stato. «Sono assolutamente determinato ad andare avanti», dice il ministro che ha ottenuto giovedì il via libera delle Regioni e ora attende il

L'INTEGRAZIONE FS-ANAS

Prima dell'integrazione fra i due gruppi è necessario sciogliere il nodo del contenzioso e delle riserve Anas che pesano oggi per 8,6 miliardi

parere parlamentare.

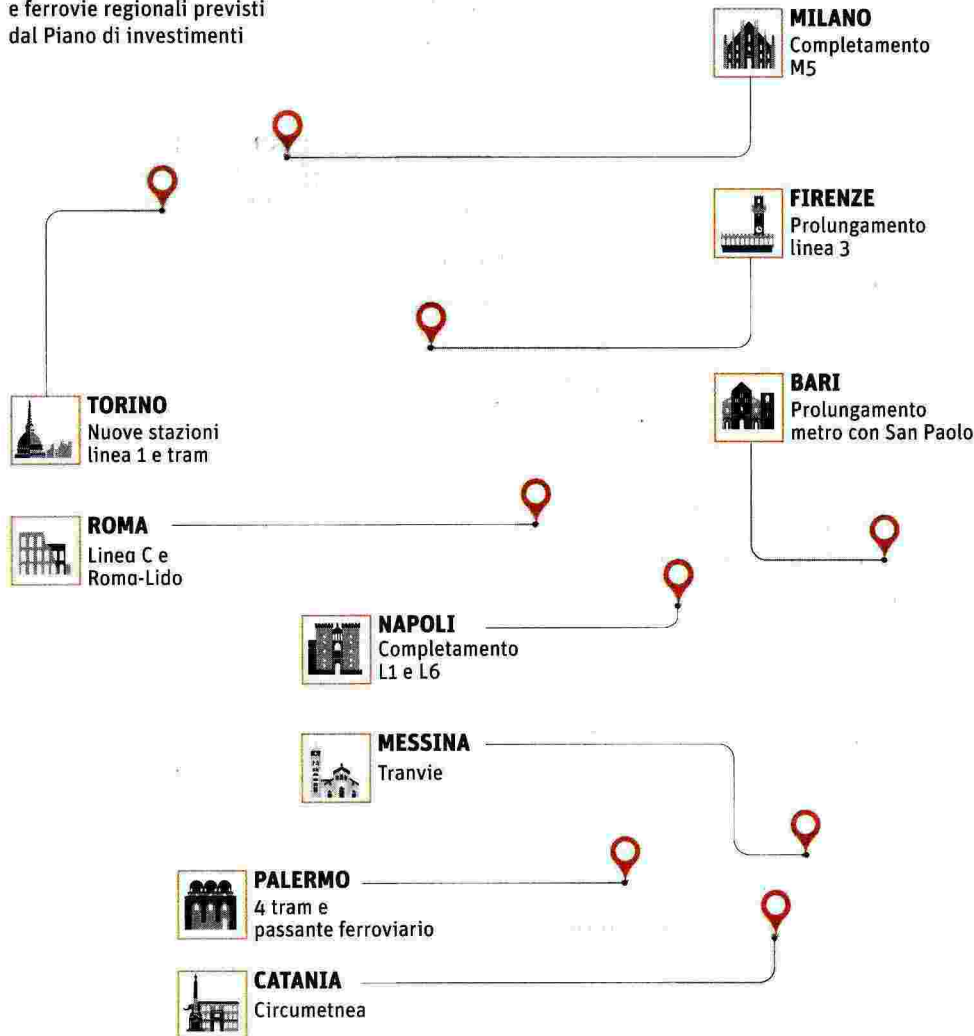
Ci sono i contratti di programma per gli investimenti di Fs e Anas da aggiornare con l'annualità 2016, circa 9 miliardi ciascuno, che sono un nodo da sciogliere e portare a operatività insieme alla decisione sull'integrazione Fs-Anas che pure deve affrontare altri due nodi enormi prima di poter avere il via libera. Il primo è l'autonomia finanziaria di Anas mediante forme di corrispettivo collegate agli investimenti, alle manutenzioni e forse al traffico sulle statali (un meccanismo che con la for-

mula dei pedaggi-ombra si provò già a mettere a punto con la legge di stabilità 2016 ma alla fine fu bocciato da Istat perché non avrebbe garantito l'uscita di Anas dal perimetro statale in base alle regole Eurostat). Il paradosso è che senza autonomia finanziaria di Anas, Fs, che invece è una società formalmente privata, rischierebbe di rientrare dentro il perimetro statale. «L'autonomia finanziaria di Anas è uno dei problemi da affrontare», ammette Delrio che ricorda come con il Mef si siano dati tempo fino a luglio per affrontare tutti i nodi per arrivare alla fusione. L'altro problema è il clamoroso contenzioso di Anas che oggi ammonta a 8,6 miliardi, se comprendiamo anche le riserve avanzate dalle imprese. Un nodo da sciogliere - l'Anas chiede anche corsie preferenziali che facilitino la soluzione dei contenziosi con le imprese - prima di far confluire la società nel gruppo Fs. Anche perché si torna al tema-chiave dell'autonomia finanziaria e dell'assenza di programmazione dei fondi effettivamente trasferiti all'Anas. «Ci sono 1,8 miliardi di lavori eseguiti da pagare, una situazione assurda», dice Delrio che da mesi si batte perché la programmazione dei lavori dell'Anas, collegata al contratto di programma, possa viaggiare di pari passo con la programmazione finanziaria. Nodi che senza soluzioni condivise con Ragioneria e Mef bloccheranno qualunque ipotesi di collegamento con Fs.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa degli interventi

Metropolitane, tram e ferrovie regionali previsti dal Piano di investimenti



LE PRIORITÀ



Il piano metropolitane

■ Il piano di investimenti in metropolitane, tram e ferrovie regionali che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio (nella foto) sta per inviare alla cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione, dovrebbe portare all'apertura di cantieri per 3,8-4 miliardi in 12-24 mesi.

I nodi dell'integrazione Anas-Fs

■ Per l'integrazione Fs-Anas vanno ancora sciolti i nodi dell'autonomia finanziaria di Anas con forme di corrispettivo collegate a investimenti, manutenzioni e forse al traffico sulle statali e del contenzioso che oggi ammonta a 8,6 miliardi (comprese le riserve avanzate dalle imprese)

Avanti sulla riforma del Tpl

■ Nell'agenda del ministro anche la riforma del trasporto pubblico locale dopo lo stop del Consiglio di Stato. Il testo ha ottenuto giovedì il via libera delle Regioni e ora attende il parere delle Camere

