

**L'INCHIESTA: PERCHÉ L'ITALIA NON CRESCE**

# Grandi opere grandi delusioni

di **Giorgio Santilli**

**C'**erano una volta le infrastrutture. O almeno c'era, nero su bianco, la volontà politica di metterle ai primi posti dell'agenda di governo. A dieci anni dall'approvazione della legge obiettivo, uno dei motori dell'economia si è inceppato. I due principali osservatori della materia, il Cresme e l'ufficio studi dell'Ance, concordano nel registrare un rallentamento degli investimenti in opere pubbliche che dura da sette anni, dal 2004 al 2011, con un calo della spesa in termini reali stimata fra il 25 e il 32 per cento. Significa che si sono volatilizzati almeno 7 miliardi dei 29 spesi nel 2010, 17 per nuove opere e 12 per manutenzioni e rinnovi.

**D**al 2008 la caduta ha avuto un'accelerazione brusca: per il Cresme le performance sono state -6% nel 2008, -7% nel 2009, -4,9% nel 2010, con una previsione di -3% nel 2011. L'Ance spiega la caduta con i ritardi nell'impiego dei fondi resi disponibili dal Cipe e con il taglio alle risorse stanziare (-30% nel triennio 2009-2011). La previsione dell'associazione dei costruttori è che nel 2011 i Comuni, per effetto del patto di stabilità, avranno disponibilità ridotte di 3,2 miliardi per pagare le imprese e un altro miliardo lo perderanno nel 2012. Azzerate le spese 2011 in conto capitale dell'Anas, ridotte di 922 milioni quelle delle Fs e di 1,8 miliardi i fondi per l'edilizia sanitaria. La frenata delle opere pubbliche pesa sull'intero mercato delle costruzioni, che quest'anno registra il quinto anno consecutivo di caduta, con una perdita complessiva del 20 per cento.

L'8 maggio ricorrerà il decimo anniversario del «contratto con gli italiani» firmato da Silvio Berlusconi a Porta a porta: in uno dei cinque punti c'erano le grandi opere, illustrate con bacchetta e cartine. La legge obiettivo fu approvata in meno di sei mesi, doveva essere la leva per travolgere ogni resistenza all'apertura dei cantieri. Si deve all'intuizione berlusconiana che un tema generalmente lasciato all'informazione di settore e alle richieste delle organizzazioni imprenditoriali sia stato per anni al centro della vicenda politica italiana. Oggi, però, non se ne parla quasi più.

Ma che cosa è successo alle grandi opere in questo decennio e qual è la situazione ora? Le opere concluse sono poche, ma il programma faraonico della legge obiettivo resta, dopo dieci anni, il punto di riferimento delle cose da fare. Anche il Governo Prodi, con l'eccezione del ponte sullo Stretto, si attenne a quel programma, pur dovendo scontare la resistenza quotidiana di Verdi e Rifondazione comunista.

La legge obiettivo peccava d'ingenuità quando affermava che in dieci anni si sarebbe realizzato tutto. Sfida impossibile. E non solo per le resistenze locali, che pure non sono mancate e che la legge obiettivo non ha vinto. C'era eccesso di euforia e ottimismo. Come per la Salerno-Reggio Calabria, per cui il Dpef del luglio 2002 prevedeva la conclusione entro il 2005. Ora l'opera va avanti, faticosamente procede, nonostante le pressioni della criminalità, alcuni lotti in ritardo non lieve e 2,5 miliardi da finanziare ancora. Ottimismo anche per la Cecina-Civitavecchia, che doveva essere completata nel 2007, e per la Torino-Lione che in quel Dpef si dava per conclusa fra 2011 e 2015 e ha appena pubblicato il progetto preliminare mentre non ha ancora un piano finanziario (è in corso la partita con i francesi per riequilibrare l'onere fra i due Stati).

Se prendiamo un gruppo di 18 opere prioritarie che facevano parte di quel programma (si veda la tabella in alto) solo tre hanno visto la fine dei lavori: la Torino-Milano Av, che però aveva marciato con il treno separato dell'alta velocità; il passante di Mestre, unico gioiello realizzativo dell'intero programma; le terze e quarte corsie del Grande raccordo anulare di Roma (un lotto va ancora completato).

Progressi notevoli per alcuni lotti di metropolitane. Viaggia a velocità sostenuta il Mose, che è cresciuto nei costi passando dagli iniziali 2,3 miliardi ai 5,5 miliardi attuali. L'opera più controversa, il ponte sullo Stretto, rispetta il ruolino di marcia previsto, ma deve affrontare il nodo del completamento del piano finanziario con l'apporto di capitale privato. Problemi di reperimento di quote di equity hanno la Pedemontana lombarda e la Brebemi, che speravano, dopo il passo indietro delle banche private, in un intervento risolutore della Cassa depositi e prestiti. Non ci sarà.

Accelerazioni in corso, non prive di paradossi, per la Cecina-Civitavecchia che esce ora dallo scontro decennale fra le diverse varianti, tornando al progetto originario dell'Anas, il raddoppio dell'Aurelia in sede, più sobrio nei costi (2,2 miliardi). Era stato il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, a bocciare un'ipotesi faraonica che

avrebbe comportato l'accollo di un peso di 3,7 miliardi sul concessionario subentrante alla fine del primo periodo quarantennale di concessione. Con il rischio per il Tesoro che, in assenza di un subentrante, avrebbe dovuto saldare il conto.

Si muove anche la Treviglio-Brescia ad alta velocità, che incassa il finanziamento di un primo «lotto costruttivo» per 1.131 milioni a fronte di un costo complessivo di 2.050. Le Fs considerano prioritaria quest'opera, che collegherà ad alta velocità Brescia con Milano e con l'intera rete Av, rispetto alla Torino-Lione e al terzo valico Milano-Genova, che ha avuto il finanziamento di un lotto costruttivo da 500 milioni su oltre 5 miliardi di costo dell'opera. Il terzo lotto costruttivo, da 790 milioni, è stato approvato per il Brennero, che costa 4.140 milioni.

I «lotti costruttivi», che rompono l'era della legge obiettivo blindata con un unico general contractor realizzatore e con un finanziamento unico per l'intera opera, sono una delle porte per cui passa il futuro delle grandi opere in Italia. Con due problemi: il primo è la ratifica delle delibere Cipe da parte della Corte dei conti, che deve pronunciarsi sulla legittimità del nuovo meccanismo di finanziamento parziale; il secondo è che non si torni all'antico con un finanziamento iniziale di 2,4 miliardi per opere che ne costano 11,5.

Le altre porte per rilanciare le grandi opere sono il project financing per le opere stradali (ma anche qui Economia e Cipe stanno mettendo a punto un intervento capace di superare il vaglio della Corte dei conti), la riprogrammazione su priorità strategiche del Fas e dei fondi europei (è il piano Sud di Fitto-Tremonti) e il riutilizzo dei mutui concessi a opere bloccate, come è successo per i primi 170 milioni ridestinati al Mose (un'altra tranche da 50 milioni è in arrivo). Anche quest'ultima è un'idea del ministro dell'Economia che non ha nascosto, di recente, una ritrovata passione per il tema infrastrutturale. Sono in molti a sperare che con la manovra di primavera sia proprio Tremonti a mettere fine alla fase calante delle opere pubbliche in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Quinta puntata - continua**

Le puntate precedenti sono state pubblicate il 24, 25, 26 e 27 marzo

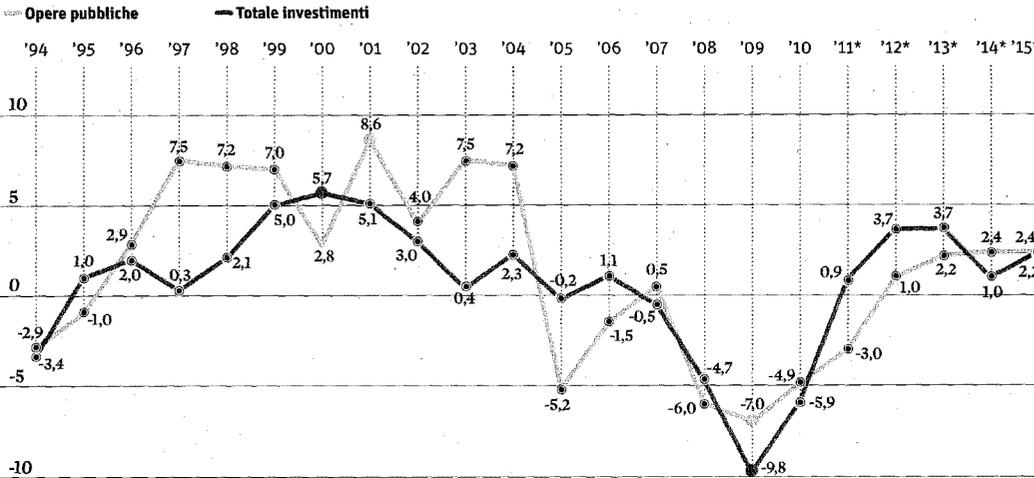
# Grandi opere, obiettivi falliti

Conclusi solo tre lavori dei 18 più importanti previsti dalla legge del 2001

**Nel 2009 il periodo più difficile**

**L'ANDAMENTO**

Nuove costruzioni: la variazione percentuale degli investimenti in opere pubbliche e di quelli complessivi rispetto all'anno precedente (\* previsioni)



Fonte: Cresme/Si

**A 10 ANNI DALLA LEGGE OBIETTIVO**

Opere	Anno
<b>Completate</b>	
Alta vel. To-Mi - Passante Mestre	2007
Gra di Roma	2005
<b>Sbloccate da tempo che ora marciano</b>	
Mose	2010
<b>Appena sbloccate o in via di sblocco</b>	
Autostrada Cecina-Civitavecchia	2007
Alta velocità Treviglio-Brescia	2008
<b>Con problemi finanziari ancora da risolvere</b>	
Pedemontana lombarda	—
Brebem	2006
Tunnel del Brennero	2015
A3 Salerno-Reggio Calabria	2005
Metropolitana C di Roma	2007
Alta capacità Napoli-Bari	—
Ponte sullo Stretto	2012
<b>Bloccate o con gravi problemi o in forte ritardo</b>	
Alta velocità Torino-Lione	2015
Terzo valico ferr. Milano-Genova	2008
Alta velocità Brescia-Verona	2008
Alta velocità Venezia-Trieste	2007
Nuova Romea Mestre-Cesena	2008

Nota: l'anno di fine lavori è quello previsto nel Dpef 2002

**IL CROLLO**

Negli ultimi sette anni in calo la spesa per gli appalti pubblici. Secondo l'Ance si registra un taglio delle risorse stanziate (-30% dal 2009 al 2011)

