

Sbloccati dal Governo Terzo valico e Tem: lavori entro l'anno, entrambi guidati da Impregilo

Opere, cantieri per due miliardi

Al Sud 7,4 miliardi di fondi Fas ma restano da fare gli accordi con le Regioni



Le mosse del Governo degli ultimi dieci giorni in materia di infrastrutture consentono di avviare entro l'anno grandi opere per due miliardi di euro, grazie all'accordo con Cociv (Impregilo) per il Terzo valico ferroviario (1° lotto costruttivo, 430 milioni) e all'approvazione Cipe del progetto definitivo della tangenziale esterna di Milano (1.660 milioni), che sarà realizzata in house dalle imprese costruttrici socie di Tem Spa (Impregilo, Pizzarotti, cooperative).

Vanno invece verso la gara d'appalto, grazie alle approvazioni Cipe, il primo lotto del nodo ferrovia-

rio di Falconara (210 milioni) e la superstrada Firmino-Sibari (179).

È invece per ora solo un via libera programmatico quello dato dal Cipe ai fondi Fas regionali per realizzare infrastrutture al Sud: in tutto 7.344 milioni assegnati a specifiche opere, di interesse nazionale, 1.653 milioni, e regionali, 5.691 milioni (l'elenco completo delle opere prescelte è sul nostro sito Internet).

Serviranno accordi specifici Regione per Regione e poi l'effettivo sblocco delle singole opere.

Via libera tecnico anche al progetto preliminare della Torino-Lione. ■

SERVIZI ALLE PAGINE 2-5

Il Cipe ha individuato i lotti e ha assegnato gli stanziamenti per gli interventi nazionali e regionali

a valere sui fondi Par ma restano molti passaggi prima dei cantieri

Sud, tempi incerti per la spesa dei 7,4 miliardi Fas

Alle grandi opere va solo il 22% delle risorse - Il governatore Cappellacci strappa

406 milioni: ora la Sassari Olbia è coperta per intero

DI ALESSANDRO ARONA

La delibera Cipe del 3 agosto sui Fas regionali (individuazione e assegnazione di 7,34 miliardi alle infrastrutture) segna un importante passo avanti sul capitolo Fas, dopo due anni di blocco programmatico imposto dal Governo. Ma sarebbe sbagliato pensare che la spesa effettiva per queste opere sia dietro l'angolo.

Intanto la delibera prevede che l'attuazione degli interventi sarà possibile solo dopo la firma con ciascuna Regione interessata dei «Contratti istituzionali di sviluppo», che definiscono «responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi». Serviranno dunque altri passaggi tecnici e politici e un'altra firma

Governo-Regioni.

Ogni singola opera, poi, richiede un suo autonomo iter approvativo, e in molti casi le progettazioni vanno complete. I primi due lotti della Napoli-Bari (1,5 miliardi di euro), tanto per fare un esempio, sono ancora al progetto preliminare, con iter di legge obiettivo da avviare.

Infine c'è il problema delle risorse di cassa. Il Fas ha un unico capitolo di bilancio, con dotazioni di cassa sempre più o meno stabili negli anni (tre-quattro miliardi di euro), la cui spesa viene gestita dal ministero dell'Economia in base alle priorità. Fino a questi anni buona parte della spesa se n'è andata per ammortizzatori sociali e varie altre emergenze.

Infine resta il Patto di stabi-

lità interna: il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, ha fatto mettere nero su bianco nella delibera che «le risorse saranno trasferite alle Regioni e utilizzate dalle medesime nel rispetto dei vincoli del Patto di stabilità interna».

I quali, lo ricordiamo, sono stati inaspriti dall'ultima manovra rispetto ai tagli decisi l'anno scorso, imponendo ulteriori riduzioni (per le Regioni) per 800 milioni nel 2013 e 1,6 miliardi dal

2014.

E su tutto pesa il rischio mercati. Tra le ipotesi allo studio del Governo per settembre c'è infatti quella di bloccare i pagamenti di cassa nell'ultimo trimestre dell'anno per una serie di voci del bilancio statale, tra cui le infrastrutture di Anas e Fs.

LA DELIBERA

Il Cipe ha individuato, previa intesa con le Regioni del Mezzogiorno, tutti gli inter-



venti infrastrutturali da finanziare con i fondi Fas, avviando così la riprogrammazione delle risorse 2007-2013, che il Governo indica come obiettivo fin dal luglio 2009, e mettendo nero su bianco il primo capitolo del Piano Sud del novembre 2010.

La delibera inaugura anche il nuovo metodo, basato non più su piani Fas Regione per Regione (Par Fas), ma intese con tutti i governatori e poi delibere unitarie "per materia".

I piani Par Fas – inizialmente dotati di 17,15 miliardi, poi ridotti a 15,4 con i tagli 2010 – furono bloccati nel 2009, alla soglia del Cipe, perché accusati dal Governo di eccessiva dispersione su piccole opere. Vari atti Cipe e di Governo (ultimi il Piano Sud del novembre 2010 e la delibera Cipe 1/2011 di gennaio) indicano come obiettivo una maggiore concentrazione su poche e grandi opere strategiche.

La delibera approvata il 3 agosto individua e assegna risorse Fas (per 7.345 milioni di euro) a un lungo elenco di infrastrutture, indicate lotto per lotto, tutte concordate con le Regioni. Le opere so-

no divise in due gruppi: infrastrutture strategiche nazionali, a cui vanno 1.653,6 milioni, e infrastrutture strategiche regionali e interregionali, 5.691 milioni.

GRANDI OPERE

L'obiettivo di concentrare di più i fondi su opere strategiche nazionali trova solo in parte riscontro nella delibera. Non solo alle opere nazionali va solo il 22% delle risorse, ma soltanto 911 dei 1.653 milioni vengono dalla riprogrammazione dei piani Par Fas, mentre per 742 milioni sono finanziati con tagli decisi dal Cipe su altri piani Fas regionali: Obiettivi di servizi (OdS), Attrattori culturali, Energie rinnovabili (Pain).

La delibera individua sei grandi opere prioritarie, in coerenza con il Piano Sud: ferrovie Napoli-Bari e Catania-Palermo, autostrada Salerno-Reggio, Ss Sassari-Olbia, potenziamento ferrovia Salerno-Reggio Calabria.

Tuttavia i fondi assegnati sono molto poco risolutivi ai fini della loro realizzazione (si veda la tabella sopra). In tutto queste opere costano 19.697 miliardi, ne sono disponibili 8.7 e ne mancano

11,4; il Cipe ci mette 1.653 milioni, ma resta un fabbisogno di 9,2 miliardi.

Prendiamo la Napoli-Bari-Taranto (tabella in alto a sinistra): ottiene 790 milioni, ma servono soltanto a dare certezza di copertura alle prime tre tratte indicate nel CdP Rfi (Bovino-Orsara, Napoli-Cancello, Cancello-Frasso Telesino), per un totale di 1,8 miliardi, più alcuni interventi diffusi di ammodernamento tecnologico, mentre resta intatto il fabbisogno sulle tratte centrali in variante (3,5 miliardi da reperire).

All'autostrada Salerno-Reggio Calabria, inoltre, vanno solo fondi diffusi (217 milioni) per coprire gli aumenti di costi sui lotti già in lavorazione (tabella a sinistra), mentre restano da reperire 2,7 miliardi. Nulla va alla ferrovia Catania-Palermo (i progetti sono molto indietro), mentre l'unica opera interamente sbloccata sembra essere la Ss Olbia-Sassari (850 milioni), che con i 406 milioni individuati nella delibera completa la copertura finanziaria.

OPERE REGIONALI

La parte del leone la fanno

dunque le opere "regionali e interregionali", che non sono comunque "marciapiedi e fontanelle". Il valore medio è di 84 milioni di euro, e compaiono anche alcune grandi opere: le autostrade in project financing Ragusa-Catania (1.513 milioni, finanziata per 217), e Termoli-San Vittore (1.244 milioni, finanziata per 200); il megalotto 1 della Ss Ionica (434 milioni, finanziato per 40), un tratto della linea 1 della metropolitana di Napoli da 300 milioni.

Scorrendo la lista completa, comunque, si trovano molte opere di importo limitato, qualche milione di euro.

Anche le opere regionali attingono per il finanziamento al taglio degli obiettivi di servizio e dei due Pain cultura e turismo, per un valore di 1.079 milioni. Gli altri 4.612 milioni arrivano dai Fas regionali. A conti fatti, comunque, l'operazione decisa dal Cipe sposta questi 1,9 miliardi (derivanti dal taglio a OdS e Pain) da programmi interregionali "immateriali" a interventi infrastrutturali. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROGETTI «DI SERIE A»

SCELTI DA GOVERNO E REGIONI

Le infrastrutture strategiche nazionali

individuate dalla delibera Cipe del 3 agosto, e i fondi Fas assegnati a ciascuna (in milioni)

Opera	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. presente delibera	Ulteriore fabbisogno
Direttrice ferroviaria Catania-Palermo ^(*)	7.700,0	2.057,0	6.125,0	0,0	5.643,0
Direttrice ferroviaria Napoli-Bari	7.091,0	2.717,0	4.374,0	790,0	3.584,0
Direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria	200,0	0,0	200,0	200,0	0,0
Ss: Sassari-Olbia	850,0	363,5	486,5	406,5	0,0
Direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (potenziamento tecnologico)	270,0	230,0	40,0	40,0	0,0
Autostrada Salerno-Reggio Calabria (completamento interventi in corso)	3.586,8	3.369,7	217,1	217,1	0,0
Totale complessivo	19.697,8	8.737,2	11.442,6	1.653,6	9.227,0

(*) Per la direttrice Catania-Palermo sul Pon reti e mobilità e sul Po Fesr

finanziamenti disponibili per un importo pari a 482 milioni di euro sono previsti a valere regionale

NAPOLI-BARI: PRONTA PRIMA TRATTA DA 1,8 MILIARDI, NE MANCANO 3,6

Il punto sul potenziamento della ferrovia Napoli-Bari, con i nuovi finanziamenti (importi in milioni di euro)

Intervento	Oggetto del finanziamento	Costo	Finanz. disponibili	Fabbisogno	Ass. presente delibera	Ulteriore fabbisogno
Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)	Intera opera	391,0	391,0	—	0,0	0,0
Raddoppio Bari S. Andrea-Bitetto	Intera opera	220,0	220,0	—	0,0	0,0
Raddoppio Bovino-Orsara	Intera opera	300,0	300,0	—	0,0	0,0
Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	Intera opera	730,0	530,0	200,0	200,0	0,0
Raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	Progettazione definitiva	986,0	—	986,0	21,0	965,0
Raddoppio in variante Apice-Orsara	Progettazione definitiva	2.676,0	10,0	2.666,0	47,0	2.619,0
Tratta Cervaro-Bovino	Intera opera	230,0	230,0	—	0,0	0,0
Variante Cancello-Napoli	Intera opera	813,0	612,0	201,0	201,0	0,0
Infrastruttura totale		6.346,0	2.293,0	4.053,0	469,0	3.584,0

SALERNO-REGGIO, COPERTI GLI EXTRACOSTI MA RESTA IL BUCO DA 2,7 MILIARDI

I finanziamenti Cipe (delibera 3 agosto sui Fas) per le tratte in lavorazione, nulla sui macrolotti ancora da appaltare

Tipo interv.	Intervento	Oggetto del finanziamento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. presente delibera	Ulteriore fabbisogno
	Tronco 1 - Tratto 2 - Lotto 1 - Stralcio 2- dal km 22+400 al km 23+000	Intera opera	42,3	38,1	4,2	4,2	0,0
	Macrolotto 2 dal km 108+000 al km 139+000	Intera opera	1.040,3	958,7	81,6	81,6	0,0
	Macrolotto 3 Parte 3 - da svincolo di Campotenese a svincolo di Morano Castruvillari	Intera opera	301,1	278,1	23,0	23,0	0,0
	Macrolotto 48 da svincolo di Altilia escluso a svincolo di Falerna incluso	Intera opera	374,1	339,6	34,5	34,5	0,0
	Macrolotto 5 da svincolo Gioia Tauro (escluso) a svincolo di Scilla (escluso)	Intera opera	978,5	953,2	25,3	25,3	0,0
	Macrolotto 6 dallo Svincolo di Scilla (incluso) a Reggio Calabria	Intera opera	562,1	532,1	30,0	30,0	0,0
	Tronco 1 - Tratto 5 - Lotto 4 - da svincolo Contursi a svincolo Sicignano	Intera opera	288,5	270,0	18,5	18,5	0,0
Completamento	Completamento totale		3.586,8	3.369,7	217,1	217,1	0,0
	Totale complessivo		3.586,8	3.369,7	217,1	217,1	0,0