

CANTIERE AD ALTA VELOCITA'

A metà del piano decennale il bilancio è incoraggiante: su lavori per 125,8 miliardi di euro ne sono stati «affidati» 51. Sbloccati dopo 30 anni di immobilismo molti progetti. E il master plan europeo garantirà la loro esecuzione.

di **TINO OLDANI**

Nel 2001 il governo guidato da Silvio Berlusconi ha varato un piano decennale di grandi opere per 125,8 miliardi di euro e ne ha «affidati e/o cantierati» per 51 miliardi, pari al 40,5 per cento del totale. Quota che sale ulteriormente con i 6 miliardi di affidamenti che saranno conclusi entro il primo quadrimestre 2006.

Nel quinquennio precedente, come spiega nell'intervista a pagina 54 il ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, i tre governi dell'Ulivo (Prodi, D'Alema, Amato) non erano andati oltre i 12 miliardi di euro nei progetti e i 7 miliardi negli affidamenti. Dunque un balzo in avanti che ha moltiplicato per dieci i progetti e per sette gli affidamenti dei lavori.

Cifre credibili? Lunardi, in un appunto riservato per i colleghi di governo, spiega che si tratta di numeri ufficiali, tratti dai provvedimenti pubblicati sulla Gazzetta ufficiale e dal Dpef (documento di programmazione economica e finanziaria), che ogni anno è tenuto a informare il Parlamento sullo stato di avanzamento delle grandi opere con un dettagliato dossier di alcune centinaia di pagine.

Un obbligo di trasparenza sull'impiego del denaro pubblico introdotto dalla legge Obiettivo del 2001, che per la prima volta ha fissato regole e tempi certi per la realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Dietro il balzo in avanti, dicono al ministero delle Infrastrutture, ci sono due spiegazioni. Un cambiamento di filosofia radicale rispetto alle grandi opere, che nel centrodestra sono ben viste da tutti gli alleati, mentre il centrosinistra è sempre stato diviso in materia. Ma soprattutto una forte innovazione nel metodo, introdotta proprio con la legge Obiettivo.

Fino ad allora la prassi abituale a ogni inizio di legislatura era l'annuncio di una serie di infrastrutture giudicate «urgenti e improcrastinabili». Poi tutto finiva lì. I governi duravano in media 11 mesi, mentre occorrevano 6-7 anni perché l'idea di una grande opera passasse dalla fase della progettazione preliminare all'apertura dei cantieri.

Anche il governo di centrosinistra guidato da Giuliano Amato, che nel 2001 aveva presentato un robusto piano dei trasporti e della logistica, non aveva fatto eccezione.

Così, quando nel 2001 arrivò al ministero di Porta Pia, Lunardi scoprì che nei cassetti c'erano i progetti preliminari di appena il 10 per cento delle opere previste. In pratica, il vuoto. Ora, grazie alla legge Obiettivo, invece di 6-7 anni, ne bastano 3 e mezzo perché un progetto superi tutti gli esami obbligatori (accordo del governo con le regioni e i comuni, valutazione di impatto ambientale, ok dei Beni culturali, duplice benessere del Cipe, appalto e aggiudicazione dell'opera, progetto esecutivo) e si dia finalmente il via ai lavori, che possono durare altri 4-8 anni, sempre che i finanziamenti siano disponibili. Certo, 3 anni e mezzo non sono pochi. Ma è stato l'unico compromesso possibile tra concertazione ed efficienza.

I benefici del nuovo corso voluto da Berlusconi e Lunardi sono stati palpabili: l'apertura di centinaia di cantieri in tutta Italia ha generato circa mezzo milione di nuovi posti di lavoro e una crescita complessiva del pil pari all'1,6 per cento, che spalmata sugli ultimi tre anni ha consentito all'Italia di non sprofondare nella recessione.

Il fatto non è sfuggito all'Unione Europea, che ha fatto proprio il metodo della legge Obiettivo. Durante il semestre italiano di presidenza Ue, nel 2003, Berlusconi ha infatti proposto la redazione di un «Master plan europeo delle infrastrutture e dei trasporti», che è stato approvato e finanziato. Risultato: nel master plan europeo sono compresi cinque grandi progetti che comprendono la griglia di base del futuro sistema delle infrastrutture in Italia, garantendone di fatto la realizzazione. Vediamoli.

1) Corridoio 5: Lisbona, Lume, Torino, Milano, Trieste, Kiev. Lungo questo asse, con l'eccezione della Val di Susa dove i no global hanno bloccato i cantieri, procedono a ritmo serrato i lavori per l'alta velocità ferroviaria.

La Torino-Novara è stata inaugurata venerdì 10 febbraio e per 80 chilometri gli Eurostar ora corrono a 300 all'ora. Sulla Novara-Milano l'avanzamento è al 28 per cento, mentre la Padova Mestre è all'80 per cento.

Più a rilento le nuove autostrade: per la Brebemi (Brescia, Bergamo, Milano) i lavori sono da affidare, mentre per il passante di Mestre, conclusa l'estenuante fase degli espropri, i cantieri sono aperti e l'avanzamento dei lavori è al 10 per cento. Opere completate: il nuovo polo fieristico di Milano e la nuova linea metropolitana che lo collega al centro.

Sul Corridoio 5 c'è anche la città di Venezia per la quale, dopo 37 anni di discussioni, è stato sbloccato il Mose, un sistema di paratie per la difesa dall'acqua alta. Anche se la nuova giunta di centro-sinistra, guidata da Massimo Cacciari, medita di bloccare i lavori, il Cipe ha messo a disposizione 1,2 milioni di euro (su 4,1 miliardi del costo preventivato) e l'avanzamento dei lavori è al 20 per cento.

2) Corridoio 1: Berlino, Verona, Bologna, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Palermo. Su

questo asse sono ubicate numerose opere strategiche, in testa il nuovo valico ferroviario del Brennero (una galleria di 54 km) e il Ponte di Messina, che il governo Berlusconi si vanta di avere tolto dal libro dei sogni e condotto prima all'approvazione del Cipe e da ultimo alla gara d'appalto, vinta dall'Impregilo (4,1 miliardi di euro). L'apertura del ponte, assicura Lunardi, è prevista per il 2012.

Non meno importanti: l'alta velocità sulla Bologna-Firenze, dove l'ultima galleria è stata da poco completata e i cantieri sono a buon punto; la variante di valico autostradale Bologna-Firenze, sbloccata dalla legge Obiettivo per alleggerire il traffico su un'arteria costruita negli anni Sessanta per 6 mila veicoli al giorno, mentre oggi sono in media 60 mila (il primo lotto in Emilia è all'80 per cento; gli altri due sono in ritardo, ostacolati come tutte le grandi opere dalla Regione Toscana); la terza corsia sul Grande raccordo anulare di Roma, dove l'avanzamento è vicino al 90 per cento; la Salerno-Reggio Calabria, che sarà ultimata nel 2009; la Palermo-Messina, ferma da più di 20 anni e completata a tempo record nel 2005, con grande giubilo dei siciliani.

3) Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam. Sono stati aperti i cantieri per l'alta velocità tra Genova e Ventimiglia e tra Genova e Milano, passando per Novara. Genova potrà così ritrovare un ruolo in Europa.

4) Valichi alpini legati ai corridoi europei. Dal 1967 a oggi il transito delle merci sulle Alpi è passato da 19 a 160 milioni di tonnellate. Ma i valichi ferroviari italiani non sono mai stati adeguati e rischiano il collasso. Per evitarlo l'Italia e l'Ue hanno deciso di elevare a priorità europea la costruzione di tre nuovi snodi ferroviari: Frejus, Sempione e Brennero. Il 20 per cento del costo sarà a carico dell'Ue.

5) Autostrade del mare. È un'iniziativa condivisa dall'Europa per tutelare l'ambiente e trasferire via mare molte merci che oggi viaggiano sui tir. Per attuarla, l'Ue ha stanziato 1,8 miliardi di euro.

Nel piano decennale queste cinque iniziative europee interagiscono con altre infrastrutture, come il corridoio tirrenico (dove però la Livorno-Civitavecchia trova da anni un ostacolo nella Regione Toscana) e il corridoio adriatico, destinato a collegare il Corridoio 5 (Lisbona-Kiev) al Corridoio 8 (Bari, Durazzo, Tirana, Sofia, Varna sul Mar Nero) sia con la Bologna-Bari, sia con la futura Venezia-Civitavecchia, studiata per alleggerire la pressione del traffico su Bologna, che oggi filtra il 35 per cento del traffico merci nazionale.

Completano il piano decennale, che comprende 220 infrastrutture, un robusto intervento sui bacini idrici del Mezzogiorno (4,6 miliardi di euro previsti dalla legge Obiettivo), l'ammodernamento di dieci grandi stazioni ferroviarie (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Venezia, Verona), la costruzione di

11 metropolitane (Milano, Brescia, Verona, Padova, Parma, Bologna, Rimini, Roma, Napoli, Palermo, Catania) e il Piano cento porti per la navigazione. Più la destinazione ai Beni culturali del 3 per cento degli investimenti in infrastrutture.

Un buon lavoro? Berlusconi e Lunardi ne sono orgogliosi, convinti che «le grandi opere non sono né di destra, né di sinistra, ma appartengono al Paese e a tutti i cittadini».

Ma nell'Unione non tutti la pensano così. Anzi, da quando è iniziata la campagna elettorale, anche i fautori delle grandi opere, come gli esponenti della Margherita e i sindaci del centrosinistra che hanno ottenuto cospicui investimenti per le metropolitane (Sergio Chiamparino a Torino, Walter Veltroni a Roma, Rosa Russo Iervolino a Napoli) sembrano avere perso di colpo la voce.

Ora sono gli slogan del verde Alfonso Pecoraio Scanio e dei no global a dettare la linea, e i loro «No alla Tav (l'alta velocità ferroviaria), alle autostrade, al Ponte sullo stretto di Messina e al Mose di Venezia» hanno lasciato il segno sul ponderoso programma di 281 pagine dell'Unione di Romano Prodi.

Dove spicca un paradosso: il Ponte sullo stretto, che era stato approvato dal governo ulivista di Prodi nel 1997, poi dal governo D'Alema e dalle Regioni Sicilia e Calabria (all'epoca governata dal centrosinistra), infine dall'esecutivo Amato, viene ora indicato tra i progetti «da cestinare» se il centrosinistra dovesse tornare al governo.

Non è dunque un caso se Berlusconi ha deciso di dedicare a questo tema uno dei messaggi forti della sua campagna elettorale, con migliaia di manifesti: «Fermare le grandi opere? No grazie».

Fonte: Panorama, 2 marzo 2006