

Cantieri. Dalla Torino-Lione all'alta velocità Brescia-Verona fondi irrisori rispetto a quelli necessari

Grandi opere del Nord senza risorse

ROMA

Per la trentina di infrastrutture strategiche prioritarie scelte dal governo come fondamentali per lo sviluppo del paese ci sono fondi disponibili per 39 miliardi sui 110 di costo previsto. La cifra di sintesi - inserita all'interno del quadro di grandi numeri dell'allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica - non rende però al meglio l'idea di quanto sia difficile la situazione delle grandi opere in Italia e lunga la strada per arrivare al completamento del programma lanciato con la legge obiettivo nel 2001. Parlano di più e meglio i numeri, timbrati dal governo, delle singole opere strategiche, quelle che da anni vengono considerate necessarie da tutti, unanimemente, da Roma e sul territorio.

Per l'alta velocità Milano-Verona, per esempio, asse est-ovest al centro di tante battaglie delle

associazioni industriali del territorio, ora è certificato dal governo che ci sono 1.184,05 milioni dei 4.850 necessari. Il documento fondamentale della politica infrastrutturale conferma che l'opera per ora si ferma a Brescia, sempre che si trovino i 918 milioni mancanti: per la Treviglio-Brescia si dispone infatti di 1.131,05 milioni su 2.050. Si procede per «lotti costruttivi», secondo la novità introdotta dal Cipe nel 2009 per finanziare l'opera a pezzi, superando di fatto l'innovazione della legge obiettivo. A est di Brescia, però, tutto fermo: per la Brescia-Verona ci sono 53 milioni dei 2.800 di costo.

Dall'elenco dei progetti è evidente che esiste ancora una questione settentrionale per le grandi opere, nonostante i passi avanti fatti con Brebemi, tangenziale est Milano e Pedemontana e con le metropolitane finanziate

dall'Expo 2015: l'asse ferroviario di imbocco verso il Brennero, Verona-Fortezza, fondamentale per i traffici verso la Germania, dispone di 54,18 milioni su 2.470,4, mentre per il tunnel del Brennero sullo stesso asse ci sono 1.138,3 milioni (comunitari) su 4.140. Per il Frejus ferroviario e la Torino-Lione ai costi ufficiali attuali (6.521 milioni), destinati a crescere con la presentazione al Cipe del progetto preliminare, nelle prossime settimane, si affianca una disponibilità (anch'essa comunitaria) di 1.265 milioni. Altra opera-chiave sul territorio, il terzo valico Milano-Genova: a dispetto degli annunci più volte fatti, per ora è finanziato un lotto costruttivo da 719,5 milioni su un costo di 6,2 miliardi. Verso la Svizzera, Gottardo ferroviario, ci sono 40 milioni su 1.412.

Permane, insomma, una questione settentrionale, al momen-

to senza soluzione, considerando il disimpegno crescente della finanza pubblica. Per ora, la possibilità di trovare risorse è legata al recupero di fondi e mutui non spesi e non c'è dubbio che il ministero dell'Economia stia spingendo per investire la rotta e rendere più efficiente l'uso delle risorse assegnate. Il prossimo Cipe, che dovrebbe tenersi questa settimana, avvierà la grande operazione voluta da Tremonti di riassegnazione di fondi bloccati, partendo dal Mose, che ha bisogno urgente di liquidità per 300 milioni per far fronte con la cassa agli appalti in corso. Anche qui la tabella 2 dell'allegato infrastrutture illustra una situazione non facile: per completare l'opera, quella che attualmente marcia a regime più spedito, mancano ancora 2.252,29 milioni.

G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

