

Soldi alle opere in cantiere subito piano in bilico tra spinte e frenate

VENTOTTO MILIARDIA STRADE, FERROVIE, PORTI E AEROPORTI. DA UTILIZZARE SUBITO. IL MINISTRO LUPI SPINGE GLI ENTI LOCALI, LEGAMBIENTE CHIEDE PIÙ TEMPO. E IL COMMISSARIO ANTICORRUZIONE CANTONE AVVERTE: "ATTENTI ALLE PROCEDURE D'URGENZA"
Walter Galbiati

Milano

Con un prodotto interno lordo che nel 2014 calerà dello 0,3%, la terza flessione consecutiva in tre anni, la necessità del governo è di fare presto. Serve cambiare verso. Anche perché la previsione scritta nero su bianco nel Documento di programmazione economica e finanziaria (Def) lascia poco spazio alla fantasia: il ministro Pier Carlo Padoa-Schioppa e con lui, il premier Matteo Renzi, ha assicurato che l'economia tornerà a crescere nel 2015 dello 0,6%. Mancano pochi mesi alla fine dell'anno e la svolta in termini di Pil non si è ancora vista.

Una delle vie per centrare l'obiettivo è l'incremento della spesa statale attraverso investimenti in grandi opere per le quali sono state previste risorse di oltre 60 miliardi di euro, pari al 3% del Pil. La maggior parte degli interventi sono contenuti nel decreto Sblocca Italia e vanno a toccare quattro grandi settori da sempre considerati strutturali per il Paese: le ferrovie, le autostrade, i porti e gli aeroporti. L'auspicio è che gli sforzi dello Stato spingano anche gli investimenti privati e con loro l'occupazione. Renzi ha stimato un importo aggiuntivo di altri 10 miliardi che potrebbero arrivare

dall'allungamento delle concessioni e dagli sgravi fiscali. «Dal provvedimento arriveranno 100 mila posti di lavoro» ha aggiunto il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, uno dei principali sostenitori del decreto Sblocca Italia. Il tasso dei senza lavoro in Italia è al 12,5%, uno dei peggiori in Europa insieme con Grecia, Spagna e Portogallo.

Promesse o previsioni realizzabili? Per il governo la diversità rispetto alle dichiarazioni degli esecutivi passati sta nella velocità con cui si dovrà operare. I beneficiari dei fondi statali, siano enti pubblici o privati, avranno tempi ristretti per mettere in cantiere le opere, altrimenti perderanno il finanziamento. Lupi ha fatto l'esempio della ferrovia tra Bari e Napoli, «un'opera che ha soldi disponibili per 4,5 miliardi e che vedrà la posa per la prima pietra solo nel 2018. O è un'opera che non serve e allora non si realizza, o se serve noi dobbiamo capire il perché di questi tempi lunghi. La causa dei ritardi - ha spiegato il ministro - sono un parere che non arriva, gli enti locali che non si mettono d'accordo per il tracciato o la modifica del tracciato». Con lo Sblocca Italia, invece, «entro un tot di mesi si deve decidere», e viene introdotta «una pena semplicissima: se non si provvede, si revocano i soldi».

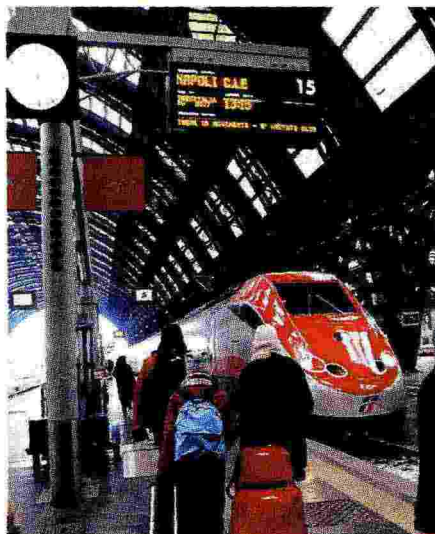
Le opere finanziate dallo Sblocca Italia riguardano interventi per oltre 28 miliardi e toccano il Paese da Nord a Sud e da Est a Ovest. La parte del leone la fanno l'Alta velocità con le tratte Napoli-Bari (2,9 miliardi), Torino-Lione (2,9 miliardi), Messi-

na-Catania-Palermo (5,25 miliardi) e le autostrade, soprattutto con la Orte-Mestre che da sola vale 10,4 miliardi di euro. Le altre vie incluse sono poi l'Autostrada regionale Cispadana (1,2 miliardi), la autostrada Valdastico Nord (1 miliardo), la superstrada Lion-Grottaminarda, (200 milioni) e la superstrada Rho-Monza (55 milioni). La mano del governo non ha poi dimenticato gli scali aeroportuali, che benché siano da sempre considerati in eccedenza, riceveranno oltre 3,5 miliardi di contributi: 2,1 miliardi per Fiumicino, 890 milioni per Malpensa, 360 per Venezia e 280 milioni per Firenze, per ora, però, a carico del gestore. In tutti gli scali si tratta di interventi per migliorare le **infrastrutture**, ad eccezione del capoluogo toscano dove serviranno per costruire una seconda pista di atterraggio. Con un colpo di coda il governo ha trovato anche 1,19 miliardi per opere minori, tra le quali spiccano gli interventi per Genova (150 milioni), devastata dalle recenti precipitazioni, il collegamento ferroviario tra Novara-Malpensa (75 milioni), la linea metropolitana di Napoli (150 milioni), il rafforzamento della ferrovia tra Lucca e Pistoia e altri come la piastra logistica del porto di Taranto o il completamento dell'asse stradale tra Orte e Civitavecchia (117 milioni). Ci sono poi 12 grandi opere, considerate strategiche, che non sono rientrate nello Sblocca Italia e che come finanziamento valgono intorno ai 13 miliardi (tra queste: l'alta velocità sul Terzo Valico dei Giovi e la tratta Brescia-Padova; la gronda autostradale di Genova, l'autostrada Livorno-

Civitavecchia, la terza corsia tra Venezia e Trieste, il nuovo tunnel del Brennero e il quadrilatero Umbria-Marche).

Un elenco che ha spaventato molti e che ha fatto pensare a una colata di cemento in arrivo. Legambiente ha attaccato il governo parlando di «confusione rispetto alla direzione da prendere per portare il Paese fuori dalla crisi». Sono «scelte - ha stigmatizzato l'associazione - che spingono l'asfalto, perché alle autostrade vanno risorse pubbliche dirette e indirette attraverso sgravi fiscali, con il sostegno a interventi devastanti per il territorio. Il decreto rilancia il trasporto su strada».

Il commissario anticorruzione, Raffaele Cantone, invece, si è concentrato sulla rapidità voluta per gli interventi, andando a colpire quella che per il premier e Lupi è la vera novità dello Sblocca Italia: «Il ricorso a procedure di urgenza è eccessivo e va modificato», cosiccome non è possibile, per far presto, attribuire all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato anche il ruolo di commissario straordinario per alcune grandi opere ferroviarie del Sud: si troverebbe a fare «scelte che riguardano i cittadini» ed «è la prima volta nella storia che si prova ad appaltare ad un privato un ruolo pubblico: è una norma che va corretta», ha sostenuto Cantone. La fretta non serve, se porta alla corruzione: «l'unica grande opera non oggetto di nessuna indagine giudiziaria è stata l'Olimpiade di Torino. E' arrivata in tempi previsti e non sono emersi fatti corruttivi». L'alternativa potrebbe essere fare la fine del Mose di Venezia.



1 LE FERROVIE
Quanto ad opere finanziate la parte del leone la fa l'Alta velocità con le tratte Napoli-Bari (2,9 miliardi), Torino-Lione (2,9 miliardi), Messina-Catania-Palermo (5,25 miliardi)



2 GLI AEROPORTI
La mano del governo non ha dimenticato gli scali aeroportuali: 2,1 miliardi per Fiumicino, 890 milioni per Malpensa, 360 per Venezia e 280 milioni per Firenze



3 LE STRADE
Finanziamenti importanti anche alle autostrade, soprattutto alla Orte-Mestre che da sola vale 10,4 miliardi di euro. E poi Cispadana (1,2 miliardi) e la Valdastico Nord (1 miliardo)

[LA RICERCA]

Lombardia e Lazio al top nel valore aggiunto

Con una quota del 13,6% del totale nazionale, il Lazio è la seconda regione italiana per produzione di valore aggiunto nel settore dei trasporti e del magazzinaggio. Solo la Lombardia fa meglio, detenendo il 16,9%. Seguono Campania (8,7%), Veneto (7,8%), Emilia Romagna (7,1%) e Sicilia (6,1%). Questi i principali risultati della ricerca "La dirigenza nel sistema di trasporto nel Lazio" realizzata dal Censis per Federmanager Roma. Secondo una stima del Censis, tra il 2007 e il 2013 il valore aggiunto dei trasporti laziali ha subito un arretramento del 3,6% a valori correnti (corrispondente al 23,8% a valori concatenati).

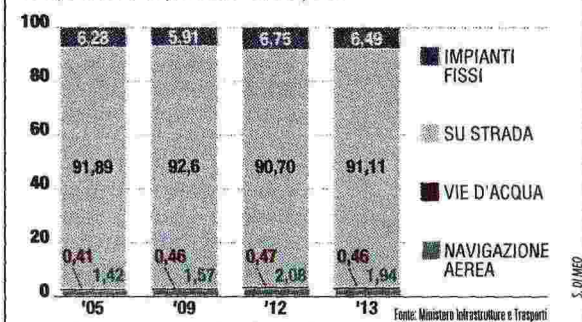
LA RETE FERROVIARIA ITALIANA

		2012	2013
LUNGHEZZA DELLA RETE	km	16.742	16.752
ELETTRIFICATA	km	11.931	11.969
DOPPIO BINARIO	km	7.536	7.540
PERSONALE	numero	71.930	71.031
VIAGGIATORI-Km	milioni	37.489	37.752
LUNGA DISTANZA	milioni	18.444	18.862
REGIONALE	milioni	19.045	18.890
TONN. MERCI-Km TRASPORTATE	milioni	12.757	11.948
TRENI-Km CIRCOLANTI	migliaia	316.442	331.630

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

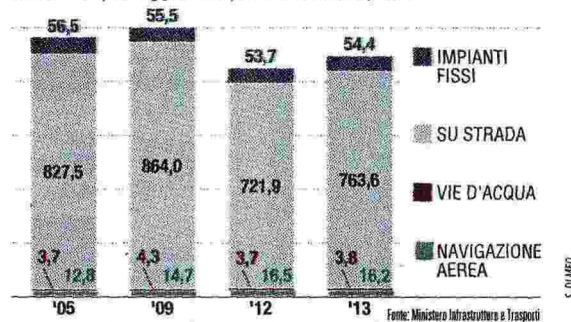
I VIAGGIATORI IN ITALIA

Composizione % per modo di trasporto



GLI ITALIANI PREFERISCONO LA STRADA

Miliardi di passeggeri-km per modo di trasporto



[I DATI]

Valle d'Aosta la più motorizzata d'Europa grazie al fisco leggero

La Valle d'Aosta è la Regione col tasso di motorizzazione più alto dell'Unione europea nel 2012, con 1.205 autovetture ogni mille abitanti, pari a 2,5 volte la media comunitaria (484 auto per mille abitanti): così l'annuario regionale 2014 pubblicato da Eurostat. Tuttavia nello studio si specifica come il dato sia influenzato da un regime fiscale particolare e perciò non rispecchi necessariamente l'effettiva proporzione di auto per numero di abitanti. Nella graduatoria la Valle d'Aosta è seguita dalla regione olandese del Flevoland (816 per migliaia di abitanti), dalla finlandese Aland (733) e dalla Provincia autonoma di Trento (711). Si tratta delle sole regioni Ue dove i tassi di motorizzazione superano quota 700 ogni mille abitanti.

