

# Edilizia e Territorio

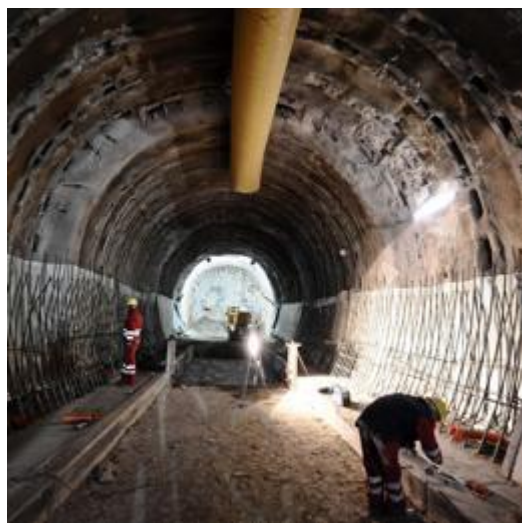
## Grandi opere, ecco la mappa aggiornata: avanti ferrovie e metropolitane, rivoluzione Sa-Rc

Priorità del Def, l'aggiornamento a ottobre 2015 - Salerno-Reggio e Ionica riprogettate «low cost» - Brescia-Padova Tav al ralenti

13 novembre 2015 - Alessandro Arona

**PDF** [Allegato Infrastrutture al Def, l'aggiornamento a ottobre 2015](#)

**PDF** [Ferrovie, come vanno gli investimenti](#)



**Le grandi opere (infrastrutture strategiche di legge obiettivo) che più macinano lavoro tra quest'anno e il 2016** sono le nuove

tratte ferroviarie ad alta capacità Treviglio-Brescia e Brennero, con il Terzo Valico che pur in ritardo sta aumentando il ritmo; poi la superstrada Pedemontana Veneta, che nonostante sia ancora alla ricerca del closing finanziario ha liquidità per tutto il 2016 e fattura circa 20-30 milioni di euro al mese. Procedono poi i lavori Anas per Salerno-Reggio, Ionica, Agrigento-Caltanissetta, Grosseto-Siena, Quadrilatero, con spesa complessiva per circa 6-700 milioni di euro sia quest'anno che nel 2016. È ripartito anche il cantiere (infinito...) per il Mose, dopo lo stop 2014-2015 dovuto alle inchieste. Bene anche i lavori per le metropolitane (parte il prolungamento della linea 1 a Torino, finisce la 5 a Milano e partono quelli della 4, avanti le linee 1 e 6 a Napoli, avanti Firenze e il nodo di Palermo), l'unica a rallentare è il metrò C di Roma.

«Edilizia e Territorio» ha ricostruito nel **tabellone allegato** (grazie ad Anas, Rfi, i concessionari e i Comuni interessati) l'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Def che il Parlamento aspettava dal ministero delle Infrastrutture a fine settembre, ma che su indicazione

del Ministro Graziano Delrio non è mai arrivato.

Delrio vuole sostanzialmente "svuotare" il peso politico della legge obiettivo e della lista di priorità dell'Allegato al Def, dando invece ruolo nuovo e centrale a una programmazione coordinata, che sfocerà nel Dpp (Documento pluriennale di programmazione), annunciato per fine anno, dove grandi e piccole opere, e diverse tipologie (strade, ferrovie, porti, metropolitane, aeroporti), sono tutte sullo stesso piano e vengono selezionate sulla base di un'analisi coordinata di priorità che parta dalla funzione e dall'analisi costi-benefici. Privilegiando dove possibile progetti "low cost" che ottimizzino le infrastrutture esistenti, senza necessariamente realizzare "nuove opere".

È una filosofia, sempre più chiara nell'azione del Ministro Delrio, che è all'antitesi dell'Incalza pensiero, di quello che in sostanza si è fatto per oltre dieci anni dall'approvazione della legge obiettivo in poi, non messo in discussione neppure nei due anni di governo Prodi 2006-2008.

Ed è quello che da anni sostiene il professor Ennio Cascetta, esperto di trasporti, antitesi di Ercole Incalza, e non a caso nominato da Delrio nei giorni scorsi capo di una rinnovata Struttura tecnica di missione per le infrastrutture del Mit.

In ogni caso l'aggiornamento dell'Allegato è sempre stato uno strumento informativo utile. Per questo abbiamo comunque deciso di fare questa ricognizione.

### AMMODERNAMENTI LOW COST

La nuova filosofia di Delrio sta già producendo risultati sulle grandi opere Anas, grazie anche alla piena intesa con il nuovo presidente Gianni Armani. Il costo delle opere per completare la Salerno-Reggio Calabria, 58 km, è già sceso da aprile a oggi da 3.079 a 2.053 milioni di euro, grazie all'impostazione dell'«adeguamento in sede» al posto delle «nuove tratte». E potrebbe scendere ancora. La riprogettazione con questa filosofia è in corso anche per la Ionica e per la Grosseto-Fano.

### SALERNO-REGGIO

Su 443 km di autostrada da ammodernare, sono già stati stanziati (1998-2015) 8,233 miliardi di euro, di cui 7 miliardi spesi e 1,233 miliardi per lavori in corso o da appaltare.

Su 355 km le opere sono completate, su 20 km i lavori sono in corso, su 10 km le opere sono in gara (Campo Calabro-Reggio Calabria, 44,4 milioni). Anche per i 58 km esistenti ci sono 16 km finanziati, per 830 milioni di euro (Macrolotto 4.2.2 Stupino-Altiglia, 260 mln a base d'asta, in gara; macro 4.2.1 Rogliano-Stupino, 381 mln costo

complessivo, da appaltare; svincolo di Lauretana Borriello, 38 mln, da appaltare; altri svincoli, 151 milioni, vari lotti, da appaltare).

Su input di Delrio l'Anas sta rivedendo i progetti sulle tratte restanti (Morano-Sibari, Rogliano-Stupino e Pizzo Calabro-Sant'Onofrio) al fine di trasformare i progetti da "nuove opere fuori sede" a "adeguamenti in sede". Il costo complessivo dei 58 km mancanti, rispetto all'Allegato al Def di aprile, è già sceso da 3.079 a 2.053 milioni di euro (di cui 830 finanziati, le tratte citate poc'anzi), ma potrebbe scendere ancora.

### **IONICA**

Rispetto al percorso complessivo di 491 km l'Anas ha già ammodernato tutto il tratto pugliese da 39 km e quello in Basilicata da 37. In Calabria sono stati ammodernati a 4 corsie 60 km. Sono in corso lavori per 941 milioni, la variante di Palizzi stralcio 1, il megalotto 4 (ss 534) e il megalotto 2 (ss 280).

Sulle tratte residue, rispetto al mega progetto originario di spendere altri 5,5 miliardi di euro, l'Anas indica come prioritari progetti low cost da finanziare per 1,5 miliardi. In particolare, si tratta dell'adeguamento alla sezione tipo "C1" della tratta tra Crotona e Sibari (tre tronchi), la variante di Crotona, la variante di Palizzi 2° stralcio, il Megalotto 3 tra Roseto Capo Spulico e Sibari (due lotti, il primo dei quali finanziato per 969 milioni di euro e già appaltato con progettazione esecutiva in corso). In tutto, dunque, 2.470 milioni di euro, di cui 969 finanziati e 1.510 da finanziare.

Le priorità sono queste, con progetti che prevedano il più possibile adeguamenti in sede. Il resto, par di capire, passa in cavalleria perché ritenuto non prioritario (inutile fare mega opere, questo il ragionamento di Delrio e Armani, quando i viadotti cadono a pezzi e la priorità è dunque la manutenzione straordinaria della rete esistente).

### **ANAS, SAL 2016**

Per le sue opere indicate nell'Allegato Infrastrutture, tabella a fianco, l'Anas prevede nel 2016 una spesa di 700 milioni di euro.

### **BRENNERO E TREVIGLIO-BS**

Il tunnel del Brennero sta diventando il maxi cantiere numero uno in Italia: nel 2015 ha fatturato 280 milioni, nel 2016 salirà a 400 milioni, nel 2019-2020 arriverà a macinare Sal per un miliardo all'anno. È in corso la gara da 1,4 miliardi sul lato italiano, un altro maxi bando da 1,6 miliardi a base d'asta è atteso nella primavera prossima sul lato austriaco.

La Treviglio-Brescia Av sta macinando a pieno ritmo, 600 milioni quest'anno e 400 il prossimo, i cantieri dovrebbero finire entro il 2016.

### **TERZO VALICO**

Qui i cantieri stanno procedendo in ritardo, sia per lo stop & go nei finanziamenti che per il problema delle terre da scavo, ma sono comunque al 42% su i primi due lotti costruttivi (1,6 miliardi su 6,2 totali) e quando andrà in gazzetta la delibera Cipe di agosto potrà essere contrattualizzato con Cociv anche il terzo lotto da 607 milioni.

### **BRESCIA-VERONA-PADOVA**

Sulle nuove tratte Av nella parte mancante tra Milano-Venezia, finanziate in parte da Stabilità 2014 e Sblocca Italia (2.268 milioni su 3.954 la Brescia-Verona e 1.869 su 5.402 la Verona-Vicenza-Padova) c'è un oggettivo rallentamento rispetto al piano Lupi-Incalza di inizio anno, che prevedeva l'avvio dei cantieri sul primo tratto entro il 2015 e per la Verona-Vicenza entro metà 2016. Il progetto definitivo sulla Brescia-Verona è in iter approvativo da inizio anno, senza previsioni imminenti di approdo al Cipe, e per la Verona-Vicenza il progetto definitivo consegnato da Iricav 2 segnala un forte aumento dei costi in seguito all'accordo con gli enti locali del luglio 2014.

La nuova filosofia "low cost" di Delrio e Cascetta è abbracciata anche dall'Ad di Rfi Maurizio Gentile, che per la Venezia-Trieste ha accantonato il vecchio progetto di nuova linea Av da 7,8 miliardi, avviando invece lo studio di fattibilità per l'ammodernamento tecnologico della linea (+ poche varianti) da 1,8 miliardi, con soli 10 minuti di differenza nei tempi di percorrenza. Non è dunque escluso che su input di Delrio si possa rimettere mano anche ai progetti della Brescia-Padova, facendo bastare i 4,1 miliardi esistenti senza aspettare l'intera copertura da 10 miliardi circa.