

Il partito del cemento non ha paura di Delrio

IL NUOVO MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE CANCELLA LA LEGGE OBIETTIVO VOLUTA DA BERLUSCONI, MA NON SPAZZA VIA I PROBLEMI LEGATI ALLE INCHIESTE

di Giorgio Meletti

L'annuncio ha sapientemente dato l'idea del colpo di scure sulla giungla delle cosiddette grandi opere. Ma il lavoro di bonifica del nuovo ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, deve ancora cominciare, e non sarà facile. Per ora il partito del cemento dorme sonni tranquilli.

NELL'ALLEGATO "Infrastrutture" del Def, Delrio ha ridotto da oltre 400 a sole 25 le opere "strategiche" ai sensi della Legge Obiettivo, quella con cui Silvio Berlusconi nel 2001 ha dato campo libero al partito del cemento e al "sistema Incalza". Di questo apparente taglio colpiscono però alcuni dettagli. Il primo è che di 25 opere ben otto sono tra quelle messe sotto processo dall'inchiesta della Procura di Firenze che ha portato all'arresto del ministro-ombra Ercole Incalza: tre tratte dell'alta velocità ferroviaria Milano-Padova, il terzo valico ferroviario dei Giovi, la Salerno-Reggio Calabria, la Tangenziale esterna milanese, la Metro 4 e la Metro 5 di Milano.

Nella richiesta di custodia cautelare il procuratore di Firenze Giuseppe Creazzo ha così sintetizzato il problema con cui Delrio, dopo che il suo predecessore Maurizio Lupi non si era accorto di nulla, è chiamato a fare i conti: "È stato possibile mettere a fuoco, individuare e delineare con precisione l'esistenza di una organizzazione criminale di spessore eccezionale, che ha condizionato per

almeno un ventennio la gestione dei flussi finanziari statali destinati alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali". In questo potere di condizionamento è decisiva l'influenza sulla scelta delle opere da fare o non fare per ragioni che mai sono state dette chiaramente. Il secondo dettaglio interessante è infatti la formulazione generica con cui Delrio introduce

SISTEMA INCALZA

Restano diverse opere indagate dalla Procura di Firenze tra cui le tratte Milano-Padova, il valico dei Giovi, la Salerno-Rc, la tangenziale milanese

la lista ristretta: "Vengono individuate 25 opere prioritarie, selezionate sulla base di una valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato".

Le reti europee sono un gioco di parole, decine di percorsi immaginari, inventati proprio per giustificare le opere più inutili - come quello che dovrebbe collegare Helsinki all'isola di Malta o il mitico corridoio 5, Lisbona-Kiev, usato per giustificare l'inutile ferrovia Torino-Lione. Lo stato di avanzamento è un criterio approssimativo. Le 25 infrastrutture della lista costano 71 miliardi, 27 dei quali riguardano opere ancora allo stadio di progetto. Il finanziamento privato riguarda solo 7 dei 71 miliardi e attiene a quattro auto-

strade.

Il terzo dettaglio da osservare è che le esclusioni più clamorose riguardano strade in *project-financing* per le quali le procedure sono già avanti. Lo stesso Delrio ha chiarito che la loro cancellazione dalla lista non ha alcun effetto pratico. L'autostrada Livorno-Civitavecchia, per esempio, è un progetto in mano alla concessionaria Sat, recentemente rilevata al 100 per cento da Autostrade per l'Italia: è noto che i proprietari, cioè la famiglia Benetton, hanno poca voglia di spendere i due miliardi previsti, ma ci sono dei contratti da onorare, e con questi Delrio dovrà fare i conti.

IL MINISTRO dovrà anche misurarsi con il politico-imprenditore Vito Bonsignore che invece tiene moltissimo a due illustri escluse, la Orte-Mestre e la Ragusa-Catania. Per quest'ultima stanno per essere aperti i cantieri, e sarebbe complicato fermarla, ammesso che il governo ne abbia voglia. La Orte-Mestre è il caso più spinoso. È anch'essa sotto la lente della Procura di Firenze (Bonsignore è indagato), costerebbe 10 miliardi di cui due di provenienza pubblica attraverso fiscalizzazioni. I Benetton non la vogliono perché temono la concorrenza con l'autostrada del Sole, e la delibera del Cipe che ha approvato il *project financing* è ancora ferma alla Corte dei Conti. Per chiudere il capitolo della Orte-Mestre Delrio deve ancora lavorare parecchio, e non sarà facile.

In fin dei conti nella lista di Delrio continuano a fare la parte del

leone quelle ferroviarie, le più costose e, ciascuna per sue specifiche ragioni, le più inutili: la Torino-Lione, il Terzo valico, il nuovo tunnel del Brennero, l'alta velocità Milano-Padova e la Napoli-Bari. In tutto 27 miliardi di investimenti. Le opere ferroviarie sono pagate tutte dal contribuente e gestite da una società totalmente pubblica come Fs: sarebbero le più semplici da tagliare e invece restano in testa alle priorità di Delrio. I costruttori per adesso non hanno niente da temere. E aspettano di vedere se da qui a settembre, come ha promesso, Delrio si metterà a fare sul serio.

Twitter@giorgiomeletti





Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio Ansa

Valori in milioni di euro

| LE OPERE DI DELRIO | COSTO | STANZIATI |
|---|---------------|------------------|
| Alta Velocità Torino-Lione | 2.633 | 2.584 |
| Brennero | 4.400 | 1.757 |
| AV Treviglio-Brescia-Verona-Padova | 11.406 | 6.187 |
| Terzo Valico Giovi | 6.200 | 2.187 |
| Ferrovia veloce Napoli-Bari | 2.656 | 1.821 |
| Pedemontana lombarda | 4.118 | 4.118 |
| Pedemontana veneta | 2.258 | 2.258 |
| Tangenziale Est Milano | 1.660 | 1.660 |
| Salerno-Reggio Calabria <i>in progettazione</i> | 3.079 | 795 |
| Salerno-Reggio Calabria <i>in realizzazione</i> | 1.194 | 1.194 |

■ Coinvolta in inchiesta Firenze

CONTINUITÀ Un estratto delle 25 Grandi opere salvate dal ministro Delrio: in rosso quelle coinvolte nell'inchiesta "Incalza"