

Fondo coesione. Il pacchetto Delrio per il piano varato dal Cipe: metrò (1,22 miliardi), treni e bus urbani (1 miliardo), strade (5,3 miliardi), ferrovie (2,1 miliardi)

Alle infrastrutture 11,5 miliardi

Accelerazione della spesa cantierabile, linee-guida innovative per i piani di lungo termine

Alessandro Arona
ROMA

Messa in sicurezza delle infrastrutture nazionali per 1,6 miliardi di euro, piano metropolitana per 1,22 miliardi, acquisto di treni urbani e autobus per un miliardo. Questi i filoni più innovativi del Piano operativo del ministero delle Infrastrutture per l'utilizzo dei fondi Fsc 2014-2020, approvato il 1° dicembre dal Cipe. Gli altri capitoli (più "tradizionali") sono le opere stradali (5.331 milioni) e ferroviarie (2.056 milioni).

Con la pubblicazione del Piano in Gazzetta le opere potranno essere subito appaltate (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri, pagina 6). Ma non tutte sono subito cantierabili.

Il lavoro del Ministero delle Infrastrutture si muove in effetti su un doppio binario: da una parte revisione progettuale di opere già programmate o finanziate (project review) e accelerazione di spesa a breve termine, dall'altra una programmazione a lungo termine che cambi l'impostazione degli ultimi 15 anni. Niente più elenchi di opere strategiche di "legge obiettivo" costruiti solo su spinte locali o "pregiudizi" nazionali, ma al contrario la valutazione "ex ante" del fabbisogno di infrastrutture e la selezione delle opere sulla base di analisi trasportistiche, finanziarie e costi-benefici. Cose mai fatte negli ultimi 15 anni, e che invece la Banca mondiale e la Bei fanno normalmente prima di assegnare finanziamenti.

Tutto questo è previsto nel nuovo Codice appalti (Dlgs 50 del 18 aprile 2016) e ha trovato una importante attuazione nel Cipe del 1° dicembre, che ha sbloccato le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbli-

che», "guida operativa" per il primo Dpp (documento annuale sulle opere prioritarie nazionali), previsto dal Codice entro il 18 aprile prossimo. Le proposte di Regioni, Città metropolitane, Anas, Rfi, etc... per l'inserimento di un'opera nel Dpp dovrà essere corredata dal "progetto di fattibilità", nuovo strumento previsto dal Codice che comprende l'analisi costi-benefici di varie opzioni e la progettazione preliminare di quella prescelta.

«La pubblicazione delle Linee guida - commenta Ennio Cascetta, capo della Struttura di missione del Ministero - è un deciso passo avanti verso la selezione di opere di cui sia stata prima valutata l'utilità e la fattibilità tecnica e finanziaria». Tuttavia lo stesso Cascetta sa bene che per ora l'obiettivo è lontano. Il primo Dpp, lo dicono le stesse Linee guida, farà solo una «valutazione semplificata» delle opere, anche perché il decreto Mit che disci-

plinai livelli di progettazione non è ancora uscito (è al "concerto" dell'Ambiente) e le risorse per finanziare i progetti di fattibilità, previste dal Codice, non sono entrate nella legge di bilancio.

«I tempi della burocrazia li conosciamo - ammette Cascetta - le Linee guida per noi erano pronte a maggio. Ma la project review e le opere inserite nei Patti e nei piani Rfi e Anas e Fsc si muovono già su linee strategiche ben chiare». E cioè: priorità ai corridoi europei (valichi e rete ferroviaria merci), spinta al trasporto merci su ferro, sicurezza ferroviaria anche nelle reti regionali, manutenzione straordinaria delle strade, priorità al trasporto pubblico nelle aree urbane.

Linee che sono alla base anche del Piano Fsc da 11,5 miliardi approvato dal Cipe. Il peso prevalente delle opere stradali, 6,35 miliardi in tutto, compensa i 18 miliardi assegnati dal governo alle opere ferroviarie nelle ultime due leggi di Stabilità. Si tratta di 110 interventi medi e piccoli, sparsi in tutte le regioni, per il completamento di interventi su strade statali Anas, o la loro "integrazione". Questo per 5,33 miliardi. Poi ci sono 21 interventi per manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di tratti stradali, a integrazione dei piani Anas. 1300 milioni per la sicurezza ferroviaria delle reti regionali "interconnesse".

Sul "materiale rotabile" ci sono 800 milioni per l'acquisto di treni per metrò e linee pendolari, e 200 per gli autobus. Alle metropolitane 1,2 miliardi (ci sono ad esempio 354 milioni per le ferrovie regionali Roma-Lido e Roma-Viterbo, 115 milioni per la metropolitana di Napoli e 97 milioni per il metrò leggero di Cagliari).



Fsc

● Secondo la Presidenza del Consiglio il Fondo per lo sviluppo e la coesione (Fsc) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali; il Fsc ha origine nei Fondi Fas

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il pacchetto di investimenti

MESSA IN SICUREZZA

È una delle novità. Previsti: manutenzione straordinaria strade per 1021 milioni, piano sicurezza grandi dighe per 294 mln, sicurezza ferrovie regionali 300 milioni

INFRASTRUTTURE

1.615 milioni

COLLEGAMENTI

Nel piano 354 milioni per le ferrovie regionali di Roma, 115 per la metropolitana di Napoli, 97 per il metro leggero di Cagliari. Altri fondi ai metrò erano nei Patti per il sud

METROPOLITANE

1.218 milioni

MEZZI

Previsti 800 milioni per l'acquisto di treni regionali e 200 per gli autobus del tpl. Si aggiungono al fondo bus da 4,7 miliardi in bilancio e ai 4 miliardi Fs per i treni pendolari

MATERIALE ROTABILE

1 miliardo