Dopo l'allarme del ministro Padoa Schioppa, il rosso è peggio del previsto: «Il governo deve scegliere»

Donati (Lavori pubblici): «La destra a bilancio ha messo solo 9 miliardi in 5 anni di legislatura»

Grandi opere, il buco sfonda i 150 miliardi

Stima del Centro studi della Camera sull'eredità Berlusconi-Lunardi: «Inaugurati cantieri senza copertura» Brutti (Ds): «Subito un piano pluriennale». La Cgil: «Con i soldi del Ponte finanziamo la Salerno-Reggio»

■ **di Massimo Franchi** / Roma

MANCANO 115 miliardi, ma in realtà sono molti di più. Le grandi opere di Lunardi e Berlusconi assomigliano sempre più a sogni irraggiungibili. Se le 253 opere della Legge obiettivo nel 2001 costavano 125 miliardi e ad aprile 2006 erano già arrivate a 173, il Centro studi della Camera stima che il costo reale sia di 263 miliardi, portando il buco a quasi 150 miliardi. Il perché è presto spiegato. L'aumento è dovuto al fatto che in fase di progettazione finale i costi inevitabilmente si dilatano (il corridoio plurimodale padano è aumentato da 20 a 36 miliardi), ma buona parte delle opere previste non sono ancora arrivate a questo punto e applicando l'incremento medio apportato già in questa fase la cifra finale è addirittura di 263 miliardi. «È una stima più che affidabile - spiega Anna Donati, presidente Commissione lavori pubblici del Senato - che conferma come il precedente governo abbia in realtà investito pochissime risorse nei lavori pubblici. Neanche i 58 miliardi che Padoa Schioppa e Prodi hanno quantificato perché in realtà a bilancio sono finiti solo 9 miliardi spalmati nei 5 anni di legislatura, il misto sono solo in previsione». Soldi che sono serviti a tagliare tanti nastri e a far partire qualche cantiere giusto per legittimare la propaganda sulle grandi opere. E ora? Ora il governo dell'Unione è chiamato a fare i conti e decidere, con le poche risorse a disposizione, quali opere fare. «L'ipotesi essenziale è quella di selezionare le opere più importanti, quelle che sono realizzabili e che hanno un basso impatto ambientale. Già nel Documento di programmazione economica - continua Anna Donati - si prevede di superare la legge obiettivo». «Il problema è quello di prevedere un piano poliennale che finanzi interamente le opere - la fa eco Paolo Brutti dei Ds -. Finora si facevano partire i cantieri senza avere i soldi per finirli, arrivando a situazioni paradossali come la variante di valico. Per cambiare strada bisogna scegliere in modo serio le priorità e finanziarle interamente già dalla prossima finanziaria». I sindacati la pensano allo stesso modo. «Ora il problema - sottolinea Mauro Macchiesi, segretario nazionale della Fillea Cgil - è come uscire dal pantano in cui si trova il Paese. È giusto sostenere le priorità per le opere contrattualizzate anche perché altrimenti scatterebbero le penali, con ulteriori costi». D'accordo sul metodo ma la scelta delle opere quali criteri deve seguire? «Bisogna tenere conto anche di un principio di equità territoriale cercando di venire incontro alle richieste delle Regioni - prosegue Anna Donati -. È importante dare priorità alle opere che permettono di creare una rete di trasporti per portare avanti politiche di cabotaggio con collegamenti con porti e ferrovie. Ad esempio la variante di Mestre, l'Aurelia per collegarsi al porto di Civitavecchia, i nodi metropolitani autostradali e ferroviari». «Non bisogna dimenticare - integra Brutti - le autostrade siciliane, la tangenziale est di Milano, la pedemontana lombarda e la Civitavecchia-Venezia, importantissima per rafforzare l'asse dorsale e collegarsi con i porti, infine i nodi metropolitani dell'Alta velocità, un'infrastruttura di campagna perché per ora nelle città non è ancora arrivata». E il ponte di Messina? «Non è di certo una priorità - spiega Brutti - e quando arriverà il progetto definitivo si vedrà che i quasi 5 miliardi di costo previsti aumenteranno molto, costringendo così anche i più convinti ad abbandonare un'opera faraonica». «Il Mezzogiorno in questi cinque anni è stato fortemente penalizzato nell'assegnazione delle risorse - conclude Macchiesi -. In questo quadro pensiamo che possa essere una soluzione utilizzare le disponibilità finanziarie di Fintecna, circa 3,9 miliardi di euro, che dovevano essere utilizzate per il Ponte sullo Stretto e che invece sarebbe più opportuno utilizzare per completare l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria e portare la Tav da Napoli a Reggio Calabria».

I fondi per il Ponte sullo stretto ci sono: «Ma al dunque non basteranno. Meglio dirottarli altrove»

Grandi opere a rischio

Infrastrutture strategiche	Delibera dicembre 2001 n. 121	Aggiornamento aprile 2006 delibera n. 130		
	Costo	Costo	Totale disponibilità	Fabbisogno
Sistema valichi	6.365,330	11.635,731	2.794,000	8.841,731
Corridoio plurimodale padano	20.366,994	35.821,372	1.265,608	3.408,245
Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.543,550	4.673,853	1.265,608	3.408,245
Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	39.908,174	47.238,297	16.083,763	31.154,534
Corridoio plurimodale Adriatico	2.106,628	2.194,749	1.339,951	854,798
Corridoio purimodale dorsale centrale	3.753,349	6.091,442	595,932	4.495,510
Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema Mo.Se.	4.131,655	4.271,626	1.468,098	2.803,528
Ponte sullo stretto di Messina	4.957,986	4.957,986	4.684,300	273,686
Corridoi trasversali e dordale appenninica	16.061,396	23.932,903	3.264,699	20.668,304
Sistemi urbani	15.366,144	20.515,837	9.168,146	11.347,691
Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	1.165,127	2.086,340	428,340	1.658,000
Hub portuali	2.650,457	3.286,730	574,903	2.711,827
Hub interportuali	1.533,349	1.664,477	576,813	1.087,664
Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	309,874	1.649,456	989,761	659,695
Schemi idrici	4.641,398	4.678,053	1.616,081	3.061,972
Piano degli interventi nel comparto energetico	-	597,000	597,000	-
Piano degli interventi nel compardo delle telecomunicazioni	-	-	-	-
Mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali	-	304,659	304,659	-
Edilizia scolastica	-	193,884	193,884	-
Totale in milioni di euro	125.861,410	173.402,395	68.471,768	114.930,627

LA ROSIGNANO-CIVITAVECCHIA

L'autostrada senza soldi fa esultare il ministro

C'è una «grande opera» senza soldi, ma che - solo a rammentarla - suscita «grandi polemiche». È l'autostrada Rosignano-Civitavecchia, anche detta Autostrada della Maremma (da chi pone l'accento sullo sventramento a quattro corsie delle colline del Morellino, o della pianura che protegge la costa di Capalbio) oppure Corridoio Tirrenico, da chi insiste sul valore infrastrutturale della strada che completerebbe così un'opera che va dal confine francese fino giù in fondo allo Stivale, ma manca proprio dei 200 chilometri in questione, dove si percorre - a tratti - la vecchia Aurelia o la variante a 4 corsie. Il ministro dell'ambiente non si lamenta certo della mancanza dei soldi (occorrono quasi due milardi di euro: la cassa è vuota): «No, non serve - fa Pecoraro Scanio - meglio adeguare la vecchia Aurelia, mettendola in sicurezza». È il cavallo di battaglia degli ambientalisti e dei residenti Vip di Capalbio e dintorni. Ma mettere in sicurezza l'Aurelia (sistemando svincoli e creando viabilità "minore") costa più che fare l'autostrada. Voluta fortemente dalla giunta regionale di Martini, da Altero Matteoli (ras della destra in Toscana) e dai governi locali, tutti del centro sinistra, escluso il sindaco di Capalbio, che infatti esulta: «Ha prevalso il buonsenso - dice il sindaco Lucia Biagi - considerate le scarse risorse finanziarie. Ci fa davvero piacere e ora non resta che sperare che gli interventi di adeguamento dell'Aurelia si facciano davvero». Ma la questione non è chiusa: la tirrenica è fra le tre priorità che la Toscana metterà sul piatto nell'incontro con il ministro Di Pietro (insieme all'Alta velocità intorno a Firenze e alla variante di valico della A1)

Il sistema Mose per la difesa di Venezia **Foto Ansa**

A VENEZIA

Mose, opera in alto mare Verso una «diga ridotta»

È L'OPERA con lo stato di avanzamento più alto. Il Mose, il sistema di dighe mobili per difendere Venezia dall'acqua alta, costerà allo stato 4,2 miliardi di euro a fronte di una disponibilità di soli 1,4 miliardi. «Abbiamo cantieri aperti per l'8 per cento delle opere previste - spiega Paolo Brutti dei Ds - ma con uno stato di avanzamento variabile. La percentuale sale se si considerano le opere già a gara e si arriva a quasi 30 miliardi di spesa. Il Mose è certamente la più avanzata, siamo vicini al 30 per cento, una percentuale simile cioè solo per la Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada Siracusa-Catania, dove è avvenuto quel gravissimo incidente sul lavoro qualche settimana fa, la variante di valico e il passante di Mestre. Per il resto siamo indietrissimo». Ma anche per il Mose la partita è più che aperta. Il primo agosto il governo ha convocato tutte le parti (Comune, Regione, ditte appaltatrici) e ha deciso di avviare l'istruttoria delle proposte integrative. Ciò significa che il progetto potrà ancora cambiare visto che i soggetti istituzionali interessati, prima fra tutti il Comune di Venezia, potranno proporre le valutazioni tecniche di competenza per modificare i piani. Come si sa il sindaco Cacciari è da sempre contrario al progetto e punta a modificarlo. «Nel caso del Mose la situazione è più grave che per le altre grandi opere - ha detto Cacciari - perché si sta procedendo senza un progetto d'insieme approvato, prospettando una realizzazione per stralci, che non sono, però, "stralci funzionali", quindi non sono in sè utili e utilizzabili, se non una volta finita l'intera opera». L'idea è quella di «mitigare» il progetto mettendo assieme le parti già costruite, alcune dighe sono quasi pronte, lasciando da parte il mega progetto affermato esattamente dal 1994 e cioè che si stava dando avvio a una costosissima impresa senza avere la più pallida idea da dove tirar fuori i soldi necessari, sia per la costruzione che per la manutenzione dell'opera«. giugno 2005) alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, sono in corso complessivamente 11 cantieri. La prima fase consiste nella costruzione delle opere complementari e nella realizzazione di una serie di interventi propedeutici all'installazione delle barriere mobili (campi prove per il consolidamento dei fondali.

m.fr.

Un viadotto della variante di valico

I VALICHI

Dal Frejus al Brennero: lavori vicini alla paralisi

QUALUNQUE turista del nord europa sceso in vacanza in Italia si è reso conto dei problemi dei nostri valichi, autostradali o ferroviari che siano. Le code chilometriche di questi giorni sono la conferma dell'arretratezza dei nostri valichi. Il governo di Berlusconi ha sbandierato interventi su tutti i passaggi alpini, Frejus, Sempione e Brennero, per migliorare i collegamenti sia su gomma che su ferro. Nel 2001 tutto questo insieme di opere aveva un costo stimato di 6,4 miliardi di euro. Il Cipe nell'ultimo controllo parla di un quasi raddoppio, fino a 11,6 miliardi. Il governo ha stanziato solo 2,8 miliardi e dunque ne mancano 8,8 per completare tutti i lavori. Lavori che sono però quasi fermi. «Per quanto riguarda i valichi alpini siamo praticamente fermi - spiega Paolo Brutti dei Ds -. Per Frejus e Sempione siamo a zero, mentre per il Brennero è stato approvato solo la Valutazione di impatto ambientale, anche perché le comunità della zona non hanno in nessun modo protestato, come successo invece in Val di Susa». Nella legge obiettivo del 2001 erano poi previsti adeguamenti per il valico del Monte Bianco e il nuovo traforo del Mercantour. La spesa complessiva prevista 1,1 miliardi con uno stanziamento di soli 120 milioni di euro. Ma anche in questo caso tutto è fermo.

Di questo comparto poi fanno parte anche molti dei lavori della Tav ferroviaria. «Solo nel tratto appenninico si sta andando avanti, ma i ritardi sui tempi sono molto alti - continua Brutti -. Un altro progetto che pare destinato a fermarsi è quello del valico di Genova che le istituzioni locali hanno già bocciato, preferendo altre soluzioni». Insomma il quadro è desolante e ad acuirlo arrivano i ritardi della variante di valico appenninica. «I lavori sul versante emiliano hanno raggiunto all'incirca il 50 per cento, ma sul versante toscano ci sono molti cantieri fermi e l'ipotesi di finire nel 2007 è quasi impossibile».

Ci sono poi i cantieri di manutenzione delle strade e autostrade già esistenti. La situazione peggiore è di sicuro quella della E 45, la superstrada che collega Orte a Ravenna. «Essendo gratuita - osserva Brutti - i tir la privilegiano alla A1, ma così rovinano la sede stradale senza che ci siano i soldi per rimetterla a posto».

m.fr.

Foto Ansa

L'INCUBO DEL SUD

Salerno-Reggio Calabria, una strada lasciata a metà

■ **di Alessio Gervasi** / Palermo

Nei magnifici disegni della banda dei berluscones doveva essere il corridoio numero 1, per unire Palermo a Berlino e agganciare il Mezzogiorno al cuore dell'Europa. Invece la Palermo-Messina, a quasi due anni dall'inaugurazione in pompa magna che vide Silvio Berlusconi calare direttamente dal cielo in elicottero per tagliare il nastro e farsi inquadrare dalle telecamere amiche in un tripudio di bandiere e gonfaloni, non riesce a mettere in comunicazione neppure le due città siciliane.

Un'autostrada insicura, che funziona malamente, a singhiozzo, è ancora incompleta e proprio all' inizio dello scorso week-end, con tutta Italia in viaggio, è rimasta chiusa dalle 22.00 alle 7.00 per «adempimenti tecnici».

Stessa storia per la Catania-Siracusa e per la Siracusa-Gela, e, varcando lo Stretto, per la scassatissima Salerno-Reggio: quattrocentoquarantatrè chilometri fra cantieri infiniti e percorsi alternativi (…) suggeriti dall'Anas che s'infittiscono via via che si procede verso sud. Opere annunciate e mai realizzate, e che oggi corrono il rischio di restare quel che sono: eterne incompiute.

Tutto grazie al faraonico programma di investimento per ammodernare lo Stivale, aprendo cantieri a destra e a manca e finanziando le grandi opere senza avere i quattrini, oppure, per dirla alla Lunardi: «con la cassa nel momento dell' avvio, e poi, di volta in volta ogni anno, le leggi finanziarie danno loro il sostegno per proseguire i lavori».

Ma il gioco è finito. La cassa è vuota e le belle parole che abbiamo sentito fin qui, con tanto di disegnini e barzellette alla sera dal solito guru Vespa non hanno ammodernato il Paese nemmeno un pochino. E intanto la gente in questo rilancio infinito continua a morire.

C'è chi va a lavorare e si schianta dentro una galleria mal illuminata, e c'è chi parte per le vacanze e non torna più. Perché non vuol tornare in quest'inferno di lamiere. Ma c'è anche chi non può tornare. O chi non è mai partito. Come gli operai che il 24 giugno scorso stavano lavorando sotto il viadotto della Siracusa-Catania in perenne costruzione quando una delle due corsie ha ceduto di schianto: un morto e quattordici feriti.