

GRANDI OPERE

QUESTI FANTASMI

PROGETTI E LAVORI PER 483 MILIARDI IL 60% SI TRASCINA DA PIÙ DI 20 ANNI

Secondo l'ultimo Rapporto sulle infrastrutture strategiche, al 31 agosto soltanto il 71% dei costi risultava coperto dai bilanci pubblici. In testa per spesa le Ferrovie, seguite dalle strade e dal Ponte sullo Stretto
Tempo medio d'attuazione: 30 anni. Concluse la Pedemontana Veneta e le nuove metro di Milano e Napoli

di **ANTONELLA BACCARO**

Le grandi opere hanno smesso di fare sognare, sparendo quasi del tutto dal dibattito pubblico. Ma non dai bilanci dello Stato, impegnati sul lungo periodo. E' ormai lontano il 2001, quando l'allora premier Silvio Berlusconi, non si limitò a disegnare sulla cartina dell'Italia le "opere epocali" che voleva realizzare. Ma tradusse quel sogno in un elenco di infrastrutture prioritarie per 125,8 miliardi, da mettere in cantiere con una legge speciale che semplificava le procedure.

Quella legge Obiettivo e quella lista, mai esaurita, furono cancellate nel 2016 dal governo Renzi, in occasione del varo di un nuovo Codice degli appalti. Ma progetti e cantieri avviati hanno continuato a ottenere finanziamenti, procedendo a rilento. Per accelerarne il passo, nel 2024 il governo Meloni ha individuato 128 opere come strategiche, nominando 48 commissari straordinari. In questo contesto, si è poi innestato il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), che ha assorbito alcuni cantieri, ponendo scadenze assai più ravvicinate. Ma a che punto siamo?

Risorse e classifiche

A tracciare il quadro più aggiornato della situazione, è l'ultimo "Rapporto sulle infrastrutture strategiche" del Servizio studi della Camera, aggiornato al 31 agosto scorso. A quella data, il co-

sto delle opere prioritarie ammontava a 483 miliardi, a fronte di una disponibilità finanziaria di 343 miliardi (71%). Il 40% di questi costi (192 miliardi) riguarda le opere inserite nel Pnrr e nel piano complementare (Pnc), e quelle commissariate. Ma ben 291 miliardi (60%) di questi costi fanno ancora capo alle grandi opere programmate a partire dal 2001. Cioè dal governo Berlusconi in poi.

È la rete ferroviaria a fare la parte del leone. A essa è riferito il 42,5% dei costi, pari a 205,6 miliardi. Seguono le strade (161,8 miliardi, 33,5%) e il **Ponte sullo Stretto** di Messina (13,5 miliardi, 2,7%), riesumato dal ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini (Lega). Un altro 17,5%, pari a 86 miliardi, è relativo a sistemi urbani, porti, aeroporti e ciclovie. Ma attenzione: una quota del 3,5% spetta ancora al **Mo.S.E.**, il sistema di paratie mobili che difende Venezia, oltre a altri interventi infrastrutturali e di edilizia pubblica.

L'avanzamento

La quota di costi relativa ai lavori ultimati nel 2024 è di 69 miliardi (+25,9% su 2023). Si parla di infrastrutture d'importo rilevante, come la **Pedemontana Veneta**, la linea M4 della rete metropolitana di Milano e la linea 6 della **metro di Napoli**. Una cifra importante sta a fronte dei lavori in corso: 146 miliardi, in notevole crescita nel giro di un anno (+63,1%). Vi rientrano grandi cantieri stradali, come il completamento della **Pedemontana lombarda**, la **Grona di**



Genova con il tunnel subportuale e il Passante di Bologna. Tra i cantieri ferroviari di maggiore costo, avviati nell'ultimo anno, spiccano i quattro lotti costruttivi della **Torino-Lione** e i tre del nuovo valico del **Brennero**. Mentre sulle reti di trasporto urbano si è lavorato nelle grandi città: Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Cagliari.

Sono ancora da aprire cantieri per 36 miliardi (+12,4%), a fronte però di un contratto già sottoscritto. È il caso del **Ponte sullo Stretto**, della nuova **Autostrada regionale Cispadana**, del nuovo collegamento autostradale **Campogalliano-Sassuolo**, della **Via del Mare A4-Jesolo** e della fase II del **sistema tram di Palermo**.

Restano alla fase di gara o aggiudicazione, lavori per 11 miliardi, con un crollo del 67,1% rispetto al 2023. In questo gruppo rientra il 5° lotto costruttivo della sezione transfrontaliera della **Torino-Lione**. Ma il blocco più cospicuo purtroppo è quello dei lavori ancora al primo step: progettazione e affidamento. Costi: 182 miliardi (-3,3%). È il caso del completamento del collegamento **AV-AC Salerno - Reggio Calabria** e dell'adeguamento all'AV della **linea Adriatica Bologna-Lecce**.

La consegna

C'è da chiedersi se qualcosa è cambiato in termini di efficienza. Il rapporto analizza lo stato di 15 grandi opere, per un costo di 145 miliardi, mostrando che, per queste, l'arco temporale che va dall'avvio della progettazione all'ultimazione dei lavori è di oltre 30 anni. Tra le principali criticità, il rapporto segnala il complesso iter progettuale ed autorizzativo, l'incertezza del quadro normativo, le varianti richieste dal territorio, le carenze progettuali, le varianti in corso d'opera e, naturalmente, il contenzioso.

Interessante appare il rapporto tra opere e popolazione residente. Nelle regioni del Centro-Nord, dove vive il 66% della popolazione, si concentrano interventi per un valore pari al 48% del costo delle opere strategiche e prioritarie. Mentre al Sud e nelle Isole, dove risiede il 34% della popolazione, è localizzata una quota del 37% dei costi. Il restante 15% è relativo al costo di programmi e interventi non ripartibili a livello di

macroarea geografica.

Riguardo alle disponibilità, al Centro-Nord si rileva una copertura finanziaria del 75%, mentre al Sud e nelle Isole è del 67%.

Commissariamenti e Pnrr

Ma i recenti commissariamenti o il Pnrr, con le sue scadenze ravvicinate, producono gli effetti di accelerazione sperati? Vediamo a che stadio sono arrivate le opere inserite in corsie speciali. I lavori in corso rappresentano il 59% del costo complessivo delle opere in Pnrr/Pnc, percentuale che scende al 39% per quelle commissariate. Un altro 25% dei costi delle opere in Pnrr/Pnc riguarda la fase di progettazione, mentre per le opere commissariate si arriva al 48%. L'11% dei costi riguarda progetti con contratto sottoscritto e lavori da avviare per le opere Pnrr/Pnc, l'8% per le commissariate. Solo il restante 5% sono progetti in gara o aggiudicati o lavori ultimati.

Il rapporto della Camera ammette che «il commissariamento e le semplificazioni non sembrano accelerare le grandi opere di nuova costruzione». Di certo però hanno determinato una crescita degli investimenti in opere pubbliche nel 2024 (la stima è 75 miliardi), dopo i valori record del 2023 (+42,2%). Le previsioni del Tesoro sugli investimenti fissi lordi delle amministrazioni pubbliche indicano valori medi annui di oltre 80 miliardi per il triennio 2025-2027.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Governo
Matteo Salvini,
vicepresidente
del Consiglio,
ministro
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

