

# Sblocca Italia: le promesse (non mantenute)

Sblocca Italia: le promesse (non mantenute)

[Anna Donati](#)

Lo Sblocca Italia continua a sostenere lo sviluppo dell'asfalto, mentre molto meno destina alle ferrovie e davvero poco alle reti per il trasporto urbano, che sono il vero deficit italiano. Il governo insiste con le distorsioni della Legge Obiettivo, senza una politica dei trasporti innovativa e sostenibile

~~Da nessuna città unifonista~~ Da nessuna città unifonista fine il Decreto "sblocca Italia" è arrivato <sup>1</sup>

tanto declamata dal Presidente Renzi, ma "passodopopasso" si prosegue ed aiuta lo sblocco di cantieri inutili, il consumo di territorio e paesaggio, ad indebolire le Soprintendenze, a svendere il demanio pubblico, a scavare petrolio per mare e per terra, a insistere con la deregulation edilizia, ad imporre inceneritori in giro per l'Italia.

Era lecito sperare che un presidente del consiglio giovane e scattante, che parla un linguaggio nuovo, avesse anche idee e progetti nuovi per il futuro dell'Italia: green economy, riqualificazione delle città, efficienza ed energie rinnovabili, reti e servizi per il trasporto pubblico, ricerca ed innovazione tecnologica, beni comuni, patrimonio storico e bellezza del paesaggio. Idee e soluzioni che dove sono state attuate hanno assicurato anche crescita dell'occupazione in particolare di quella giovanile, che certamente resta un obiettivo primario per il nostro Paese.

Certo, qua e là, qualche idea giusta c'è - le opere contro il dissesto idrogeologico, quelle dei Comuni e per le scuole, la banda larga, reti tramviarie e metropolitane - ma annegano nella lunga lista di obiettivi e progetti che vengono direttamente dal passato a base di asfalto, cemento, petrolio, consumo di suolo. Anche semplificare la troppa carta e le burocrazie pesanti potrebbe avere un senso se quello che si vuole realizzare fosse utile ed innovativo, invece suona come togliere gli ultimi "lacci e laccioli" a chi fa rispettare le regole, o espropriare i poteri dei Comuni come per la bonifica e la riqualificazione di Bagnoli avocata alla Presidenza del Consiglio e sottratta al Comune di Napoli ed al suo piano regolatore.

Quando a luglio venne lanciata dal Governo la parola d'ordine "sblocca Italia" (ormai abbiamo una lista di Salva Italia, Destinazione Italia, Fare Italia...) per le grandi opere strategiche si annunciava lo sblocco di 42 miliardi di opere da realizzare subito. Numeri "incredibili", anche alla luce del fallimento di 13 anni di Legge Obiettivo, ridimensionati man mano che si avvicinava il Decreto Legge e la dura realtà dei numeri e delle coperture finanziarie.

Alla fine per le grandi opere sono destinati in totale 3,9 miliardi, spalmati dal 2014 al 2020 e prevalentemente negli anni 2017 e 2018. Il Decreto contiene la lista delle opere da rifinanziare subito (lista a), da sbloccare entro il 30 giugno (lista b) e quelle di cui aprire i cantieri entro il 31 agosto 2015 (lista c). Il testo non contiene quante risorse sono assegnate per ciascuna opera - che spetterà fissare dal Ministero delle Infrastrutture insieme a quello dell'Economia - ma nella relazione tecnica allegata vi sono le previsioni distinte opera per opera. La logica è quella di dare un poco di risorse a molte opere per evitare che si fermino i cantieri e realizzare altri "pezzi".

Sommando le previsioni, si ottiene che ben il 47% dei 3,9 miliardi andrà a strade ed autostrade (1.832 milioni), il 25% a ferrovie (989 milioni) e solo l'8,8% a reti tramviarie e metropolitane (345 milioni). Il resto sarà destinato alle opere idriche (134 milioni), aeroporti (90 milioni) mentre 500 milioni sono destinati alle opere dei Comuni, il piano dei 6mila campanili del DL del Fare del 2013.

Quindi lo Sblocca Italia continua a sostenere lo sviluppo dell'asfalto, mentre molto meno destina alle ferrovie e davvero poco alle reti per il trasporto urbano, che sono il vero deficit italiano, insistendo quindi con le distorsioni della Legge Obiettivo e senza una politica dei trasporti innovativa e sostenibile. Inoltre, anche dei 989 milioni destinati alle ferrovie, ben 520 milioni sono per tre nuove tratte ad alta velocità (Terzo Valico Milano-Genova, Tunnel del Brennero, AV Brescia Padova) e solo la restante parte per le ferrovie ordinarie.

Anche altre due tratte ferroviarie, la Napoli-Bari e la Palermo Catania Messina, sono inserite nello Sblocca Italia per accelerare le procedure autorizzative, mentre le risorse sono quelle fissate dal Contratto di Programma di RFI, che prevedono 2,9 miliardi per la prima e 2,4 miliardi per la seconda. L'amministratore Delegato di FS, Michele Elia, è nominato commissario straordinario, ha tempi stretti per l'approvazione e la revisione dei progetti (tratto Apice-Orsara) e per indire la Conferenza dei servizi. In deroga alle norme, in caso di "dissenso di una amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, del patrimonio storico artistico, tutela della salute e pubblica incolumità" decide il commissario previa intesa con le regioni interessate. Non è di certo un buon modo per progettare una infrastruttura attenta al territorio ed al paesaggio, capace di adottare soluzioni innovative.

La lista delle strade ed autostrade contiene interventi per la terza corsia Venezia-Trieste, lavori per la Torino-Milano ed opere connesse, il quadrilatero Umbria Marche, messa in sicurezza della SS131 Carlo Felice, Salerno - Reggio Calabria, Benevento Caianello, Pedemontana Piemontese, asse viario Lecco Bergamo. Si può ben facilmente notare che alcune di queste opere di adeguamento di strade esistenti siano necessarie e che "sembrano mancare" le grandi autostrade che ogni giorno vengono invocate come la soluzione sia ai problemi di mobilità che di crescita e occupazione del paese.

In effetti alcune sono sparite dall'elenco, come le risorse per l'Autostrada della Maremma o la Cispadana, che il Governo rassicura saranno nel DDL Stabilità, o come la Valdastico nord, a cui la provincia Autonoma di Trento è fermamente contraria e prima il Governo deve ricomporre il quadro istituzionale.

Ma per altre come l'autostrada Orte -Mestre, opera in autofinanziamento del valore di almeno 10 miliardi, il cui promotore è una cordata di imprese capeggiata dall'On. Vito Bonsignore, è stata inserita una specifica norma (articolo 2, comma 4) per aiutare con la defiscalizzazione - almeno 2 miliardi di risorse pubbliche - il Piano Finanziario dell'opera. Era stata la Corte dei Conti con un parere del 7 luglio del 2014 che non aveva dato il via libera alla delibera Cipe di approvazione del progetto, a segnalare che le norme vigenti non consentivano di applicare la defiscalizzazione prevista dal 2013 alle opere già dichiarate di pubblico interesse e la Orte Mestre lo era stata nel lontano 2003 con il riconoscimento del progetto del promotore Bonsignore.

Questa retroattività - ottenuta con la norma inserita nello Sblocca Italia - per superare le obiezioni della Corte dei Conti, è assai grave ed anche indecente, perché se adesso lo stato mette 2 miliardi nel piatto, allora bisognerebbe azzerare anche il promotore e rifare questa selezione. Perché non dimentichiamo che il promotore ha diversi vantaggi tra cui quello che la gara avviene sul progetto preliminare da lui presentato, che ha il diritto di adeguarsi all'offerta migliore e vincere la gara per realizzare e gestire l'infrastruttura. In caso di perdita viene comunque ripagato di tutti i costi sostenuti.

Non è un cavillo, è una vera e propria distorsione dell'offerta a suo tempo presentata. Se all'epoca il promotore fu considerato il migliore da ANAS perché aveva bisogno di minori aiuti pubblici e sosteneva che si sarebbe autofinanziato l'opera, se adesso il Governo mette due miliardi di aiuti sotto forma di defiscalizzazione, allora tutto cambia. In realtà quelle risorse pubbliche si dovrebbero usare, come propongono gli ambientalisti riuniti della Rete Nazionale Stop Ortole Mestre, per assicurare la E45 e la Romea, senza realizzare nuovi inutili e devastanti 400 km di nuova autostrada.

Ma anche le altre autostrade hanno un articolo dedicato - art. 5, Norme in materia di concessioni

autostradali - che con frasi criptiche e giri di parole consente la richiesta di proroga della scadenza delle concessioni . E' la solita storia che si ripete, basti ricordare che dal 1993 la direttiva europea n. 37 intimava che per le concessioni fosse necessario procedere mediante gara, chiedendo a tutti i paesi membri di adeguarsi.

Ma tra la fine degli anni 90 ed i primi anni 2000 tutte le concessioni sono state prorogate invocando il contenzioso pregresso, le privatizzazioni e gli investimenti da fare: da Autostrade per l'Italia alla Cisa, al Galati-Baronico, al 2038 che scade nel 2050, alla Satap di Gavio al 2016, Autostrada dei Fiori al 2021, poi quelle che devono realizzare nuove autostrade come la SAT per l'Autostrada della Maremma con scadenza al 2046, o l'Autocamionale della Cisa che deve realizzare il Ti-Bre Parma Verona con scadenza al 2031.

La discussione con Bruxelles è stata accesa ma alla fine anche dalla Commissione Europea è arrivato il via libera, perché si trattava di investimenti già inseriti nelle convenzioni e del fatto che era "l'ultima proroga", per poi procedere a gara ed utilizzare il meccanismo del subentro. Cioè chi gareggia sa di doversi accollare gli investimenti in corso e da fare. Ma questo meccanismo "non funziona" dicono in coro le concessionarie, anche se praticamente non è stato mai sperimentato. Adesso con lo Sblocca Italia il Governo Italiano ci riprova ad ha avviato una dialogo con Bruxelles per ottenere ulteriori proroghe. Forse forte del fatto che anche la Francia avrebbe avanzato una analoga richiesta.

La norma all'art. 5 dice che le concessionarie possono "proporre modifiche del rapporto concessorio " entro la fine del 2014, negoziazione e firma degli atti aggiuntivi entro il 31 agosto 2015, per realizzare potenziamenti della rete sia per quelli già in concessione e sia per nuove opere da inserire, per tenere tariffe favorevoli all'utenza, "anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse contigue", al fine di assicurare l'equilibrio del Piano Economico e finanziario senza ulteriori oneri a carico dello Stato.

Il terzo comma ha anche una prescrizione che sembra guardare a Bruxelles con occhio accorto: tutte le opere ulteriori inserite nelle convenzioni, saranno realizzate mediante gara di lavori per il 100% dell'importo (per quelle in convenzione va a gara il 60%). Un buon principio certo, ma che rischia di essere vano perché le convenzioni vigenti includono lunghe liste di opere e ben difficilmente se ne aggiungeranno.

L'articolo 5 al comma 4 prevede che per l'A21 Piacenza Brescia, la cui concessione è scaduta nel 2011 e per l'A3 Napoli Pompei sono approvati con legge gli schemi di convenzione ed i relativi Piani Finanziari per accelerare l'iter del "riaffidamento". Vedremo se ad esito di gara o prorogando agli attuali concessionari.

~~Basti pensare alle concessioni di cui si parla (o si legge)~~

lavori già assenti ed opere note. Si parla di una proroga per l'AutoCisa che vuole realizzare il Tibre (1,8 miliardi) che ha però già avuto una concessione prorogata al 2031, di Autovie Venete che deve realizzare la terza corsia Venezia-Trieste (1,7 miliardi) che scade nel 2017 e che aveva già ottenuto una proroga, della SATAP A4, che chiede la proroga per ammodernare la Torino-Milano (500 milioni di investimento) e che ha una scadenza già prorogata al 2026.

Chiede la proroga anche l'Autostrada Asti Cuneo, nuova autostrada in parte realizzata e che per il completamento deve investire 1,5 miliardi e la cui scadenza è fissata al 2035. Infine c'è il caso dell'Autobrennero, scaduta il 30 aprile 2014, sui cui era stata avviata una gara poi annullata da un ricorso e che adesso chiede 20 anni di proroga sia per realizzare la terza corsia Modena-Verona e sia per destinare alla ferrovia i 500 milioni accantonati per il tunnel del Brennero (deciso con norma nel 1997).Ma anche l'autostrada Centropadane avrebbe richiesto una proroga, magari applicando quella norma sulle concessioni "contigue".

A Genova il dibattito sulla Gronda Autostradale, prevista dalla Convenzione di Autostrade è molto acceso sia sul tracciato che sulla utilità dell'opera, ma la Società Autostrade per l'Italia ha già ventilato in diverse occasione che - dati gli alti costi dell'opera - si potrà realizzare solo se vi

sarà una proroga della concessione che va ricordato scade nel 2038. Magari non sarà richiesta immediatamente, ma intanto già si lavora per andare quella direzione.

Staremo a vedere se anche questa volta Bruxelles darà il via libera alle proroghe.

Vanno segnalati anche due casi su cui c'è molta attenzione anche dalla Ue: la concessione SAT (Autostrada Tirrenica) che il governo si era impegnato a ridurre di tre anni e su cui è riaperta una procedura d'infrazione; la scadenza della Brescia-Padova prorogata al 31/12/2026 a condizione che il progetto definitivo della Valdastico Nord sia approvato entro il 30 giugno 2015. Progetto a cui si oppone in modo deciso la Provincia autonoma di Trento.

La richiesta delle proroghe si aggiunge alla richiesta diffusa da parte delle concessionarie di ottenere la "defiscalizzazione", cioè la possibilità di non pagare Iva, Ires e Irap. Già deciso dal Cipe per la Pedemontana Lombarda, richiesto dalla autostrada Orte-Mestre e dalla Brebemi, di fatto è un contributo pubblico in quanto riduce le entrate dello Stato per gli anni a venire.

Anche su questi aiuti è acceso un faro da parte di Bruxelles, mentre nello Sblocca Italia, oltre alla norma specifica per la Orte Mestre, l'articolo 11 stabilisce che tutte le opere hanno diritto alla defiscalizzazione, abbassando da 200 a 50 milioni di euro il valore dell'opera.

Solo proroghe, niente gare ed aiuti dalla Stato. E' il solito blocco di interessi, sono i signori delle autostrade che dopo aver promesso grandi investimenti, presentato ed ottenuto piani finanziari scritti sulla sabbia, con il calo di traffico e le banche sempre più prudenti, con il buco che si è creato nei piani finanziari, alza la voce in tempi di crisi per assicurarsi un futuro<sup>5</sup>

Molte autostrade, qualche ferrovia, poche reti tramviarie e metropolitane: la politica del Presidente Renzi sulla mobilità e le infrastrutture non cambia verso.

<sup>1</sup> Decreto Legge 12 settembre 2014 n.133. Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione di opere pubbliche, la digitalizzazione del paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive. Pubblicato sulla G.U n. 212 del 12.09.2014.

<sup>2</sup> vedi [www.stoporme.org](http://www.stoporme.org)

<sup>3</sup> Giorgio Ragazzi. I signori delle autostrade. Edizioni il Mulino. 2008

<sup>4</sup> Autostrade, le opere da sbloccare. Di Alessandro Arona. Edilizia e Territorio, Il sole 24 ore. 15 settembre 2014

<sup>5</sup> Roberto Cuda. Strade senza Uscita. Banche, costruttori e politici. Le nuove autostrade al centro di un colossale spreco di denaro pubblico. Edizioni Castelvecchi. 2013

Si

