

Il dossier

Le grandi opere

Ritardi, dietrofront e il caos concessioni Due miliardi in bilico

La lista di interventi in stallo o con finanziamenti ancora da trovare. La minaccia della **revoca ad Autostrade** rischia di bloccare progetti attesi da anni. I costruttori: «Senza investimenti perdiamo attrattività»

Da sapere

● Gli ultimi due **progetti** cancellati lungo la via Emilia sono la trasformazione in autostrada del raccordo Ferrara-Mare che vale circa **580 milioni**

● C'è anche la **bretella autostradale A21** tra Castelvetro Piacentino e il Porto di Cremona che vale **250 milioni**

● Tra i lavori avviati invece la **bretella Campogalliano Sassuolo** da **514 milioni** e la **Bretella autostradale Tibre** da **321 milioni**

L'

ultima opera a finire nelle secche della campagna elettorale è stata la Cispadana. Da una parte la Regione ha assicurato un investimento ulteriore da 100 milioni per l'autostrada regionale dall'altra

ha aperto «all'analisi costi-benefici». Un'espressione che ripensando all'odissea della Tav fa gelare il sangue. La Cispadana, ha già risorse assicurate e contratti firmati. Quindi, almeno lei, dovrebbe uscire indenne dalle oscillazioni elettorali. Alla fine tra ripensamenti, dietrofront e, soprattutto, lo stallo sulla revoca della concessione ad Autostrade la lista delle opere in bilico sulla via Emilia si allarga.

Poi ci sono quelle incagliate, come la trasformazione in autostrada della Ferrara-Mare. Un progetto da 580 milioni che il concessionario avrebbe deciso di bloccare. Lo stesso destino dei 250 milioni che sarebbero serviti per la bretella tra Castelvetro Piacentino e il Porto di Cremona. Poi, nel dossier della Regione, ci sono le opere con il finanziamento individuato ma ancora da formalizzare. E qui, come detto, c'è il nodo spinosissimo della concessione di Aspi che il governo ha promesso di cancellare il giorno della tragedia del ponte Morandi di Genova. Dentro quell'accordo c'è l'ampliamento dell'A13

”

La competizione
Abbiamo bisogno di investire anche per attrarre investimenti dall'estero che altrimenti rischiano di disperdersi in altri territori

”

Tempi biblici
Per le opere oltre i 100 milioni (dighe, viadotti, ponti o lotti autostradali) servono 14 anni e 6 mesi; tra 50 e 100 milioni ci vogliono 11 anni e 6 mesi



Leader
Giancarlo Raggi è il presidente dei costruttori di Ance Emilia Area Centro che riunisce Bologna, Modena e Ferrara

(492 milioni) più il Nodo di Funo (30 milioni). Se il governo decidesse di andare avanti con la revoca della concessione l'effetto sarebbe quello di bloccare ulteriormente opere che sono attese da decenni.

L'esempio più eclatante è il Passante di Bologna: 594 milioni più 80 di opere connesse. Defunte le versioni Nord e Sud, il governo ha dato il via libera all'intervento nella sede attuale. Adesso partirà la Conferenza dei servizi. Ma anche qui tutto dipende da Autostrade: se salta la concessione, salta anche il Passante. Da

discutere c'è anche il contratto di programma con Anas per il prossimo triennio. Nel capitolo progetti «con finanziamento individuato ma ancora da formalizzare» ci sono la Variante di Argenta (106 milioni), il primo lotto della Bel-laria-Rimini-Misano (173,2 milioni) e il secondo stralcio del Nodo di Casalecchio (54,4 milioni). Nella stessa voce, ma con un altro operatore, ci sono i 60 milioni della superstrada Cispadana. Progetti di cui si discute da anni ma che non possono ancora contare su risorse certe. Se al conto si

Interventi in Emilia Romagna

Tangenziale di Reggio Emilia

190,8 milioni

A22- III corsia

350 milioni

Aeroporto di Parma

20 milioni

Bretella autostradale Tibre

321 milioni

Ammodernamento SS 45

60 milioni

SS 62 Parma - Collecchio

13,2 milioni

Superstrada Cispadana

60 milioni

Complanare sud di Modena

52 milioni

Nodo di Casalecchio

I stralcio 155,6 milioni

Il stralcio 54,4 milioni

- Lavori avviati
- Progetti finanziati in itinere
- Progetti con finanziamento individuato, da formalizzare
- Progetti bloccati e non finanziati

aggiunge il Passante, il totale supera i due miliardi. «Una cifra pazzesca, senza infrastrutture si muore», dice Giancarlo Raggi, il presidente di Ance Emilia Area Centro che mette insieme le imprese di Bologna, Modena e Ferrara.

«Il nostro sistema ha bisogno di investire nelle infrastrutture anche per attrarre investimenti che altrimenti si disperdono in altri territori che si dimostrano più vitali — aggiunge Raggi —. È già successo con Milano e con altre realtà del Veneto. Su questo i nostri amministratori dovrebbero essere più attenti». Poi c'è il tema dei tempi «per la realizzazione delle opere che sono pazzeschi». Secondo uno studio del Nucleo tecnico di valutazione e verifica degli investimenti pubblici, per le opere che superano i 100 milioni di euro (come dighe, viadotti, ponti o lotti au-

tostradali) si arriva fino a 14 anni e 6 mesi; per quelle fra 50 e 100 milioni ci vogliono 11 anni e 6 mesi; fra 20 e 50 milioni si scende a 10 anni e 2 mesi. Basta vedere la lista dei «progetti finanziati in itinere» per rendersi conto delle lungaggini del sistema.

Del primo lotto del Nodo di Rastignano (31 milioni) si inizia a discutere a fine anni 80. Dovrebbe essere pronto a fine anno. Per il Porto di Ravenna (235 milioni) a breve dovrebbe partire la gara. Arriverà prima la Campogalliano-Sassuolo della quale si discute da quasi 40 anni. Bretella del distretto della ceramica, ora dovrebbero partire gli espropri e poi i cantieri lunghi 4 anni. Conclude Raggi: «Siamo sempre in campagna elettorale e le infrastrutture ci vanno sempre di mezzo».

Marco Madonia
© RIPRODUZIONE RISERVATA

