

Arriva il piano sblocca-cantieri: dieci priorità (senza Tav al Nord)

Grandi lavori. Tra le priorità di Toninelli Cremona-Mantova e Olbia-Sassari. Per Torino-Lione peserà il costo alla rinuncia dei fondi Ue sull'intero corridoio. Tria: basta filosofie, ora serve il fare

Giorgio Santilli
ROMA

In attesa di sciogliere il nodo politico della Tav, la componente M5s del governo - a partire dal vicepremier Luigi Di Maio e dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli che ha la competenza diretta - lancia segnali di moderata apertura sulle infrastrutture. Sta prendendo corpo un piano - o se si preferisce una lista di priorità - di grandi e medie opere che possono essere sbloccate in tempi rapidi. Non ci sono le grandi infrastrutture del Nord: né la Torino-Lione né l'Alta velocità Brescia-Padova (su cui c'è una frenata rispetto ai toni ottimistici di qualche tempo fa) né la Gronda di Genova (non tanto per il progetto in sé quanto per il conflitto in corso sulla concessione di Aspi). Ma, pur senza i calibri più importanti, il piano Toninelli vuole essere una prima risposta alle imprese che denunciano ormai da mesi uno stato insostenibile di blocco e individuano nei cantieri la risposta più logica per rilanciare il Pil. Ieri l'Ance, l'associazione dei costruttori, ha adeguato il proprio monitoraggio delle opere ferme facendo salire l'importo degli investimenti bloccati da 25 a 33 miliardi: è stata inserita la Torino-Lione, con la conseguente crescita dei posti di lavoro collegati a 516 mila.

Ma cosa c'è nella lista che sta mettendo a punto Toninelli? Ci sono il raddoppio della ferrovia Cremona-Mantova, la Val d'Astico (se si trova un'intesa con gli enti locali), la Campogalliano-Sassuolo, i ponti sul Po (per cui la legge di bilancio stanziava 250 milioni), il rafforzamento del polo aeroportuale Firenze-Pisa (ma non significa necessariamente la seconda pista nel capoluogo). C'è l'accelerazione della Sassari-Olbia, in tutto 320 milioni per completare i lotti 2, 4, 5 e 6. Come pure la Nuoro-Olbia e la 106 Statale Jonica che da sola vale 1.335 milioni. Sarà sbloccata anche l'Alta velocità Napoli-Bari, come sarà garantito un servizio ferroviario più veloce fra Roma e la Calabria. Un piano, insomma, che sta muovendo i primi passi.

Un piano che è anche un tentativo di trovare una soluzione di compromesso con l'alleato leghista, niente affatto disposto a mollare sul tema. O a evitare di ritrovarsi nell'angolo in campagna elettorale. Anche il premier, Giuseppe Conte, sabato da Matera ha rilanciato come priorità l'accelerazione sugli investimenti pubblici, intestandosi la nuova "missione impossibile" dopo il miracolo europeo. Per non parlare del ministro dell'Economia, Giovanni Tria, che ieri è stato tranchant: «Basta filosofeggiare, le opere devono partire». Ed è una battuta che forse ha dietro il conflitto in corso proprio con Toninelli sulla collocazione della megastuttura centrale di progettazione prevista dalla legge di bilancio (con 300 assunzioni), in bilico fra Mef (Agenzia del Demanio)

Oltre alla Torino-Lione, nessuno sblocco per ora neanche della Brescia-Padova e della Gronda di Genova

La mappa dei cantieri

		COSTO DELL'OPERA	STATO DELL'OPERA
			● Sbloccata ● In stand-by ● Bloccata
	Tav Torino-Lione	8,7 MILIARDI	● Bloccata L'opera è sempre più in bilico soprattutto per l'opposizione dei M5S che puntano almeno a una sua revisione
	Gronda Genova	5 MILIARDI	● Bloccata La Gronda autostradale di Genova è finanziata e approvata ma da mesi manca l'ok finale del ministero delle Infrastrutture
	Alta velocità Brescia - Padova	1,9 MILIARDI	● In stand-by I progetti sono già in stato di avanzamento e c'è una forte pressione del territorio che chiede di essere collegato con l'Alta velocità
	Raddoppio autostrada Cremona - Mantova	1,020 MILIARDI	● Sbloccata Dopo il sì della Regione è ormai in rampa di lancio l'autostrada Cremona-Mantova da realizzare entro cinque anni
	Ponti sul Po	250 MILIONI	● Sbloccata In legge di bilancio stanziati 50 milioni l'anno per 5 anni da ripartire tra gli enti coinvolti per la manutenzione dei ponti esistenti
	Tav Napoli - Bari	250 MILIONI	● Sbloccata Il treno veloce da Napoli verso Bari è un investimento fondamentale per i collegamenti del Sud
	Rafforzamento polo aeroportuale Firenze Pisa	330 MILIONI	● Sbloccata Il rafforzamento del polo aeroportuale Firenze-Pisa ha lo scopo di aumentare la sicurezza e sviluppare il traffico
	Statale 106 Jonica	1,335 MILIARDI	● Sbloccata Superstrada (491 km) che dovrebbe collegare più celermente la Calabria con la Basilicata e la Puglia
	Sassari - Olbia	320 MILIONI	● Sbloccata La prima autostrada sarda, lunga 80 chilometri e a quattro corsie, punta a unire, senza intoppi, Sassari a Olbia



Ance: opere ferme a 33 miliardi. L'Ance (nella foto il presidente Gabriele Buia) ha aggiornato il monitoraggio delle opere bloccate: 33 miliardi per 516 mila posti di lavoro

IL CANTIERE SULLE ALPI

Tunnel Frejus, il raddoppio necessario per la sicurezza

Servono 2 anni prima

due gallerie a senso unico di circolazione. nell'attuale tunnel la seconda corsia

mente in una sola galleria, sarà diviso nei due tunnel, ognuno a senso unico di

e Mit (Provveditorati). Una partita che Conte dovrebbe sciogliere con un Dpcm entro il 31 gennaio.

Intanto è ormai chiaro che non si arriverà con lo stallo Tav fino alle europee. Troppa tensione. Anche al Mit riconoscono che un'accelerazione rispetto a quello scenario è probabile. A fine mese dovrebbe tornare al ministero l'analisi costi-benefici «integrata», dopo gli approfondimenti chiesti alla commissione guidata da Marco Ponti. Fra le integrazioni richieste una valutazione di costi e benefici anche per singole parti dell'opera e una riconsiderazione dei costi della tratta nazionale sulla base della project review già fatta. Il documento tecnico finale terrà conto anche dell'analisi giuridica sui costi aggiuntivi da sopportare in caso di una eventuale cancellazione dell'opera. In questo capitolo, si dovrà probabilmente tener conto di una richiesta Ue di valutare la rinuncia a tutti i finanziamenti europei sul corridoio est-ovest: non solo quelli per la Torino-Lione ma anche quelli per la tratta da Torino a Trieste. Non avrebbe senso infatti - per Bruxelles - finanziare un corridoio che a un certo punto si interrompe perché una parte delle opere non si realizza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

che la seconda galleria venga aperta al traffico

Filomena Greco

BARDONECCHIA (TO)

Ci vorranno ancora due anni prima che la seconda galleria autostradale del Frejus venga aperta al traffico dei veicoli tra Italia-Francia, nel frattempo il raddoppio del tunnel è operativo come galleria di sicurezza. Questo, d'altronde, era il progetto iniziato: realizzare una galleria pedonale parallela all'attuale Traforo lungo 12,8 chilometri, da usare come tunnel di sicurezza, per adeguare gli standard del Frejus alla direttiva europea del 2004. Nel 2012 il cambio di passo e la decisione di realizzare una seconda galleria da destinare al traffico dei veicoli, con diametro di 8 metri e un investimento complessivo pari a circa 553 milioni a carico di SitaF - controllata da Anas al 51%, con il Gruppo Gavio primo socio di minoranza al 36,5% - e di SF-TRF, l'omologa francese, in parte finanziato dai rincari del pedaggio nel 2019. A partire da ottobre 2021, quando parte del traffico sarà deviato nella seconda galleria, rappresenterà l'unico tunnel autostradale alpino ad oppia canna.

Regime, spiega Bernardo Magri, direttore generale della società, «avremo

sarà riservata all'emergenza, nella nuova galleria, più piccola, la carreggiata di marcia sarà unica, affiancata ad una corsia di emergenza». Nessun raddoppio, dunque, della capacità del Frejus, tema sensibile se si considera il dibattito acceso sulla Tav Torino-Lione e sulla necessità di favorire lo spostamento del traffico merci dalla gomma al ferro, come chiedono i sostenitori della Torino-Lione. «In realtà per il Frejus non si può parlare di raddoppio della capacità - risponde Magri - perché il traffico, attual-

VALICHI AUTOSTRADALI

553 milioni

La nuova galleria del Frejus

È operativa la seconda galleria del Frejus, il Traforo da 12,8 chilometri che unisce Italia e Francia, inaugurato nel 1980. Per ora funziona come una galleria di sicurezza ma a partire da ottobre 2021 sarà aperta al traffico. A regime il traforo avrà due gallerie a senso unico di marcia, ognuna con una corsia di emergenza e 34 rifugi di sicurezza realizzati tra i due tunnel. Il progetto vale 553 milioni di investimenti

marcia». Si separano i flussi, dunque, non si raddoppia la capacità, ma si garantisce continuità di esercizio limitando le periodiche chiusure al traffico e le code dei mezzi pesanti. Imponente la dotazione di sicurezza: 34 rifugi realizzati tra una galleria e l'altra, 6 stazioni tecniche per mezzi e impianti e 9 bypass carrabili, 220 telecamere di sicurezza per monitorare il traffico e segnalare eventi anomali, mezzi di emergenza pronti ad intervenire in tre minuti.

Nel 2018 sono stati oltre 786 mila i mezzi pesanti che hanno attraversato il Frejus, oltre duemila al giorno, il 6,2% in più del 2017, rappresentano il 7,3% dell'intero traffico merci attraverso le Alpi. Un trend in crescita negli ultimi anni, che però non ha ancora recuperato il gap rispetto al 2007 e che intanto ha registrato una inversione di tendenza da agosto. «Il traffico merci è un indicatore che anticipa fasi economiche, anche quelle recessive» dicono i responsabili di SitaF. Da qui passa circa un quarto degli oltre tre milioni di tir che ogni anno attraversano la frontiera con la Francia, oltre la metà a Ventimiglia, il resto attraversa il Monte Bianco o i percorsi "low-cost" di Monginevro e Moncenisio, mentre la quota che viaggia su ferro attraverso il Frejus ferroviario non raggiunge il 10% del totale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA