

Autostrade e ferrovie, in Italia tempi lunghi e costi più alti

di ROSSELLA LAMA

ROMA — Senza infrastrutture l'economia non cresce. E l'Italia è indietro anche se negli ultimi trent'anni ha speso mediamente più della Germania, della Francia e della Gran Bretagna. Il problema numero uno quindi non è quanto in Italia spendiamo per realizzare autostrade, ferrovie, ma anche termovalorizzatori e impianti di produzione di energia. Ma come si spende, con quanto ritardo e con quanta poca efficacia.

Parlano chiaro i dati contenuti nella Relazione annuale di Bankitalia, ai quali lo stesso Draghi ha accennato elencando i ritardi che ci condannano

ad una crescita stentata dell'1,1%. Il governatore ha lamentato il fatto che nelle previsioni del governo la fetta della spesa per infrastrutture viene ridotta l'anno prossimo all'1,6% del prodotto interno, dal 2,5% del 2009. Ma se è vero che senza finanziamenti certamente le opere non si fanno, è anche vero che senza chiarezza sui programmi, se non si superano le carenze nella valutazione dei progetti, la frammentazione delle competenze, e se non si rivedono le norme sugli appalti e sulle verifiche degli stati di avanzamento dei lavori, l'Italia non potrà superare il suo pesante handicap.

Un'indagine dell'Autorità che vigila sui contratti di lavori pubblici (del 2008) rivela che nel nostro paese i costi medi per chilometro dell'alta velocità ferroviaria sono stati tre volte su-

periori a quelli di Francia e Spagna, e che i tempi di costruzione sono stati tre volte maggiori. Non ci facciamo una bella figura nemmeno nei confronti della Commissione Ue che ha monitorato come sono stati spesi, tra il 2000 e il 2006, i soldi del Fondo europeo di sviluppo regionale. I ritardi nella realizzazione delle infrastrutture di trasporto sono stati in media all'88% rispetto ai tempi previsti, contro una media del 26% degli altri Paesi.

Un Paese senza strade stenta a crescere. Ad oggi sono stati completati poco più del 60% degli ampliamenti concordati nel 1997 tra l'Anas e la Società autostrade e meno del 30% di quelli previsti nel programma del 2004. Il programma del 2008, che è il più recente, lamenta Draghi, è ancora in fase di studio.

Perché è tanto difficile e

costoso realizzare infrastrutture nel nostro Paese? La geografia dello stivale certamente non aiuta, e le varie indagini compiute tengono conto di questa diversità. Le imprese di costruzioni prevalentemente impegnate nei lavori pubblici danno altre risposte. Stando al sondaggio di Bankitalia i ritardi e gli aggravii di costi dipendono per la maggior parte (56,3% delle risposte) dalle carenze progettuali e gestionali degli enti appaltanti. E per il 53,7% dai ritardi nei pagamenti degli enti pubblici. Altre cause determinanti sono la nascita del contenzioso, lungaggini per le autorizzazioni, e conflitti che insorgono tra enti pubblici. Nel Centro-nord contano di più le carenze progettuali dei committenti pubblici. L'illegalità è invece considerata il problema principale da un terzo delle imprese con sede nel Mezzogiorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

*Il paradosso:
negli ultimi trent'anni
spesa elevata
ma scarsa efficacia*

Il nodo delle autostrade

Estensione della rete italiana
6.588 km
Confronto con la media Europea (100)
71,98

Percentuale di realizzazione degli ampliamenti concordati con l'Anas nel 1997

60%

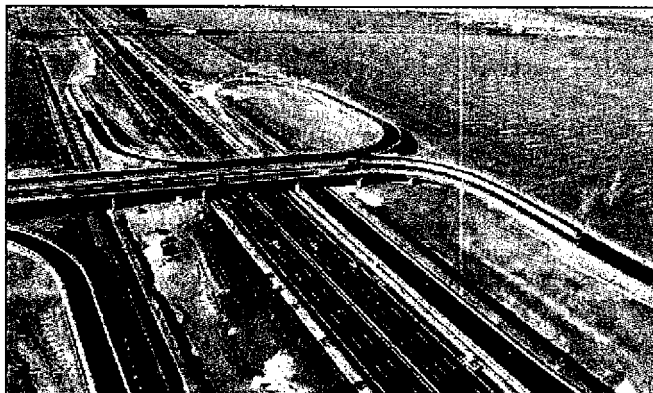
Percentuale di realizzazione degli ampliamenti decisi nel programma del 2004

30%

Valore delle opere da realizzare

15 miliardi di euro

**Le cifre del ritardo
nell'analisi
di Bankitalia**



Una veduta
dell'autostrada
tra Roma e
Fiumicino