

Dalla Salerno-Reggio alle rotaie del Nord “Ecco la rivoluzione delle Grandi Opere”

Il decalogo del Wwf: basta sprechi e scempi, così riparte l'Italia

GIOVANNI VALENTINI

ROMA — Non più Grandi Opere, progetti faraonici come il mitico Ponte sullo Stretto, ma piuttosto opere buone e giuste. Cioè necessarie, utili per i cittadini, sostenibili sul piano ambientale e finanziario. A dieci anni dalla Legge Obiettivo, introdotta dal secondo governo Berlusconi a partire dal 2001, il bilancio è decisamente fallimentare. E perciò ora, mentre il governo Monti annuncia lo sblocco di 12,5 miliardi di euro (disponibili solo sulla carta) per le infrastrutture strategiche, il Wwf presenta un dettagliato dossier sullo stato dei lavori pubblici in Italia, compilando anche un decalogo e indicando le priorità: dalla difesa del suolo ai servizi ferroviari, in particolare nelle aree metropolitane e negli scali portuali.

È una “rivoluzione mancata” quella che emerge dalla controstoria della Legge Obiettivo. Dai 115 progetti originari siamo passati a 390, con un costo complessivo triplicato (da 125,8 miliardi di euro a 367,4). Ma solo 30 opere sono state effettivamente realizzate, per 4 miliardi e 467 milioni, pari appena all'1%: insomma, un grande bluff. Il peggio, però, è che l'estrema semplificazione delle procedure amministrative ha già prodotto effetti devastanti sul territorio: distruzione degli habitat naturali, impatto diretto sulla fauna, frammentazione della continuità ambientale. Il rapporto del Wwf rivela poi un dato sorprendente sul contenzioso che avrebbe ostacolato la realizzazione delle Grandi Opere. Secondo i dati forniti dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), risultano soltanto 21 i ricorsi presentati dalle associazioni — comprese quelle dei consumatori — su un totale di 259. Non è stata insomma

l'opposizione degli ambientalisti a bloccare il “Cantiere Italia”, quanto l'inconsistenza e l'approssimazione dei progetti, insieme alla sproporzione tra i costi preventivati e le risorse disponibili.

Per superare adesso i limiti della Legge Obiettivo, e soprattutto le normative speciali che consentono di intervenire in deroga a quella ordinaria, il Wwf propone un decalogo che qui riassumiamo:

1) Tornare allo spirito della legge Merloni, cioè a un mercato dei lavori pubblici ispirato a criteri di trasparenza e pubblicità.

2) Riformare la procedura di VIA, per migliorare la qualità dei progetti.

3) Rivedere la figura del “general contractor”, come soggetto in grado di realizzare effettivamente l'opera, limitando a una quota massima del 40% l'affidamento dei lavori a terzi e comunque con procedure pubbliche.

4) Ridurre i poteri dei concessionari, ripristinando i limiti di tempo già previsti dalla legge Merloni.

5) Superare il programma delle infrastrutture strategiche, con l'elaborazione di un nuovo piano per la mobilità nazionale.

6) Puntare in via prioritaria sul potenziamento delle strutture esistenti, privilegiando le piccole e medie opere effettivamente necessarie.

7) Finanziare le nuove opere solo se rappresentano un investimento sicuro e hanno costi certi.

8) Ricapitalizzare Anas e Ferrovie dello Stato, garantendo investimento sulla sicurezza, manutenzione, adeguamento tecnologico e potenziamento della rete stradale, autostradale e ferroviaria.

9) Cancellare la figura dei commissari per opere in deroga alle normative esistenti.

10) Eliminare l'abuso delle norme di protezione civile, estese impropriamente anche ai cosiddetti “grandi eventi” in deroga alla disciplina urbanistica, ambientale e paesaggistica.

Non è, come si vede, né un libro dei sogni né una “lista proibita”. Al primo posto, c'è la prevenzione del rischio idrogeologico, evidenziato dalle recenti disastrose alluvioni. Segue la proposta di investire nelle aree urbane per contrastare il dominio dell'automobile e quindi l'inquinamento, favorendo invece i servizi ferroviari in alternativa all'Alta Velocità. Quindi la richiesta di attuare il piano delle piccole e medie opere che langue ormai da due anni, stimato in 825 milioni di euro e sollecitato dalla stessa Associazione nazionale dei costruttori edili in funzione anticongiunturale. Quanto all'adeguamento e al potenziamento delle strutture esistenti, il dossier del Wwf indica una serie di progetti concreti da realizzare al Nord, al Centro e al Sud, dirottando su questi obiettivi i fondi — circa 1-1,5 miliardi di euro all'anno — che vengono destinati effettivamente alle infrastrutture strategiche. Dalle linee ferroviarie Milano-Domodossola e Milano-Chiasso, ai collegamenti stradali della E45 Orte-Ravenna, dell'Aurelia e della Pontina; dalle linee ferroviarie tra Palermo e gli altri capoluoghi siciliani fino al completamento della famigerata Salerno-Reggio Calabria. Più in generale, si sottolinea la necessità di intervenire sulle linee ferroviarie a servizio degli scali portuali.

Da una “rivoluzione mancata”, dunque, si può passare ora a una “rivoluzione possibile”. Un programma di opere pubbliche ragionevole e soprattutto praticabile, in tempi di austerità e sacrifici per tutti. Più che oneri, sono investimenti per modernizzare il Paese e favorire la ripresa economica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al primo posto c'è la prevenzione del rischio idrogeologico, evidenziato dalle recenti e disastrose alluvioni

La proposta di investire nelle aree urbane per contrastare il dominio dell'automobile e quindi lo smog

Agenda delle priorità



AL NORD

Potenziamento linee ferroviarie Milano-Domodossola e Milano-Chiasso; a Torino, servizio ferroviario metropolitano e cintura merci



AI CENTRO

Va potenziata la E45 che collega Orte a Ravenna attraversando l'Appennino; vanno inoltre adeguate le strade statali Aurelia e Pontina



AL SUD

La Salerno-Reggio Calabria; in Sicilia i collegamenti ferroviari tra Palermo e gli altri capoluoghi; in Sardegna, quelli da Cagliari a Oristano e Sassari

Progetti faraonici

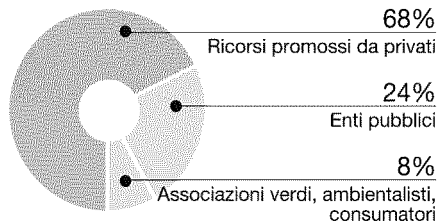


INUTILI, INQUINANTI E COSTOSE

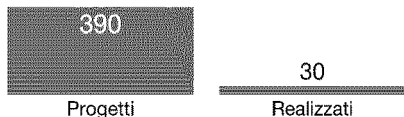
Opere da evitare per gli ambientalisti: il Ponte sullo Stretto, l'Alta velocità e le concessioni autostradali



Chi attiva il contenzioso sulle infrastrutture strategiche



Numero delle infrastrutture strategiche ultimate nel decennio



Valore delle infrastrutture ultimate nel decennio

(in miliardi di euro)

