la Repubblica

Data 30-11-2011
Pagina 9
Foglio 1 / 2

La spesa per infrastrutture è scesa del 34% in tre anni. L'Ance denuncia siamo ai minimi dagli anni '90

Monti e il neoministro Passera puntano a coinvolgere maggiormente i capitali privati per velocizzare le realizzazioni

Viaggio in un settore bloccato da carenza di fondi, burocrazia e localismi

I lavori pubblici

Il decennio perduto delle grandi opere realizzato il 10% del piano-Berlusconi

ROBERTO MANIA

ERA il 18 dicembre del 2000, quando Silvio Berlusconi, allora leader dell'opposizione e con qualche capello in meno rispetto ad oggi, si alzò dalla sua poltroncina di *Porta a Porta* e su una lavagnetta tracciò le linee dell'Italia che voleva.

Corridoi europei, ponti avveniristici, ferrovie super veloci, autostrade american style, mega porti. Un'Italia che correva, inarrestabile. Sulla carta, però. Perché in questo decennio nel quale il Cavaliere è sempre stato a Palazzo Chigi, salvo la biennale parentesi di Romano Prodi, la penisola è rimasta ferma. Come il Pil, e non casualmente. Un paese immobile, mentre gli annunci si sono moltiplicati e più di una volta la posa della prima pietra e il taglio del nastro inaugurale, invece, si sono ripetuti. Le strombazzate grandi opere non si sono viste. Si è realizzato non più del 10% di quanto previsto. Oltre il passante di Mestre davvero c'è ben poco di significativo. Anche il contrastato progetto del Ponte sullo Stretto è rimasto senza risorse finanziarie per decisione del Parlamento. Ci sono ancora 50 chilometri della Salerno-Reggio Calabria da appaltare a parte i ritardi in diversi lotti. Nel 2013 non sarà pronta, nonostante gli annunci di Berlusconi e dell'Anas. Per andare da Napoli a Bari in treno ci si mette ancora quattro ore. Se il Ponte — come pare — non dovesse essere fatto lo Stato dovrà pagare una penale di circa 450 milioni, secondo la Cgil, al general contractor Eurolink (Impregilo) perché il cantiere della variante ferroviaria di Canitello (opera da 300 milioni) è stato aperto. È fermo anche il terzo valico dei Giovi, nella tratta Genova-Milano per il quale è prossima l'assegnazione del primo lotto. Di fatto ci sono i buchi nella montagna. Tutto fermo o lentamente in movimento.

Il nostro gap infrastrutturale, compreso quello digitale, con gli altri più importanti concorrenti europei si è aggravato in maniera impressionante. Da qui deve ripartire il governo tutto tecnico di Mario Monti. Che qualcosa ha detto nel suo discorso programmatico a Montecitorio: «Dal lato della spesa, un impulso all'attività economica potrà derivare da un aumento del coinvolgimento dei capitali privati nella realizzazione di infrastrutture. Occorre inoltre operare per raggiungere gli obiettivi fissati in sede europea con l'agenda digitale». Project financing, dunque, e contrasto al digital divide. E il neo ministro dello Sviluppo, Corrado Passera, ha già fatto sapere che vuole essere giudicato per quanto riuscirà a fare su questo fronte e non per suo passato di banchiere.

Ma intanto i dati di Eurostat, il confronto con l'Europa. In Spagna dal 1970 al 2008 la rete autostradale è cresciuta di 35 volte rispetto alla dotazione iniziale; in Francia di sette; in Germania di due; in Italia solo una volta e mezza. L'alta velocità: nel 1981 eravamo secondi dietro la Francia con 150 chilometri, ora (anno 2010) la Spagna è a 2.056 chilometri, la Francia a 1.896, la Germania a 1.285, noi a 923, davanti al piccolo Belgio che ne ha 209. Nel sistema portuale — certifica l'ultimo Rapporto dell'Ance sulle infrastrutture in Italia — c'è stato un tracollo: nel 2008 i sette principali porti italiani hanno movimentato ben 2,3 milioni di Teu (l'unità di misura del container) in meno rispetto al solo porto di Rotterdam. Abbiamo la metà degli aeroporti medio-piccoli (meno di 500 mila passeggeri l'anno) di quanti ne abbia la Grecia e un terzo rispetto alla Francia, e questo non aiuta il turismo nelle località turistiche.

I fiumi non sono sostanzialmente utilizzati per il trasporto merci e le metropolitane di Roma e Milano equivalgono a quelle di città come Lille e Newcastle. Solo la metropolitana di Londra è due volte e mezzo più lunga di tutta la rete italiana. Siamo sotto la media europea anche per le connessioni Internet con la banda larga: il 59% delle famiglie italiane ha un collegamento alla rete e di queste l'83% con la banda larga contro l'87% della media Ue.

Le cause dei nostri ritardi sono certamente strutturali, nascono da lontano, ma l'ultimo governo ci ha messo del suo con i tagli drastici agli investimenti. «Tremonti ha raggiunto il suo scopo: non spendere», dice Walter Schiavella, segretario generale degli edili della Cgil. È un fatto, non un'opinione. Nel triennio 2009-2011 le risorse per le nuove infrastrutture hanno subito una riduzione — secondo uno studio dell'Ance — del 34% «toccando il livello più basso degli ultimi venti anni». E così siamo diventati anche il paese dei cantieri fermi.

Strade, ferrovie, porti, banda larga: i cantieri sono da sempre un caposaldo di tutti i programmi di governo. In realtà si aggrava il ritardo con l'Europa perché i progetti rimangono sulla carta

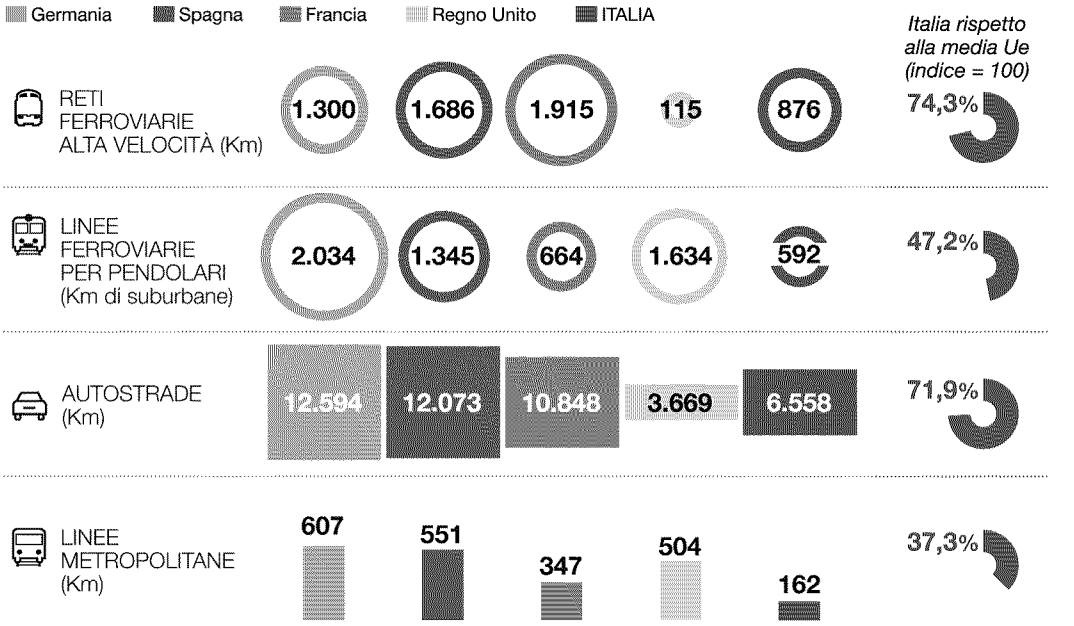
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

Data 30-11-2011
Pagina 9
Foglio 2 / 2

Italia in ritardo

Infrastrutture per il trasporto, confronto tra Italia e principali Paesi europei



Fonte: Legambiente

IL PROGRAMMA A "PORTA A PORTA"
Nel 2001 l'ex premier Silvio Berlusconi mostra in tv il suo programma sulle infrastrutture, disegnato su una cartina gigante dell'Italia, opera per opera

IL GOVERNO ALLA PROVA

Il decennio perduto delle grandi opere realizzato il 10% del piano-Berlusconi

DUBLINO con RYANAIR

RYANAIR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.