

Le infrastrutture a passo di lumaca 120 mesi per completare un'opera

I ritardi strutturali per grandi lavori in Italia si aggravano rispetto agli altri Paesi: la media in Europa varia, infatti, tra i 24 e i 36 mesi. Il governatore Draghi: "Il vero problema è la qualità della programmazione"

ROSARIA AMATO

Roma

«**V**a assicurata una dotazione adeguata di infrastrutture in tutte le aree del Paese, in particolare va prestata attenzione alle carenze nel Mezzogiorno»: l'ultimo, importante richiamo sul grave ritardo infrastrutturale del nostro Paese viene dal governatore della Banca d'Italia Mario Draghi, che in un'analisi impietosa effettuata nel corso di un convegno a Palazzo Koch, il 28 aprile, ha sottolineato come il problema non sia riconducibile tanto a «una carenza di spesa», quanto a una scarsissima «qualità della programmazione». «Manca un sistema di bilancio con obiettivi pluriennali per le grandi categorie di spesa, e rimangono da definire pienamente gli strumenti di coordinamento tra i diversi livelli di governo. — ha sottolineato Draghi — L'incertezza del quadro finanziario ostacola un'adeguata programmazione degli interventi, ne incentiva la frammentazione per avviare simultaneamente il maggior numero di opere, con conseguenze negative sulla capacità di portarle a termine entro i tempi stabiliti».

Un'analisi che pochi potreb-

bero contestare. Secondo i dati della Feneal (Federazione Nazionale lavoratori edili affini e del legno) in Italia per portare a termine un'infrastruttura «sono necessari circa 120 mesi, mentre in Francia 24 e in Spagna e Gran Bretagna 36». I risultati? «C'è un gap del 55% rispetto ad altri Paesi, e questo ci costa il 30% della spesa nella logistica che abbiamo nel nostro Paese»: parola del presidente del Consiglio Silvio

I finanziamenti non mancano ma i cantieri restano aperti ancora troppo a lungo

Berlusconi. Ma per il premier la colpa è «degli ecologisti di sinistra». Per il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli invece la colpa è «del ventennale immobilismo politico e amministrativo che ha caratterizzato il settore delle infrastrutture almeno fino al 2001». Immobilismo adesso superato, assicura Matteoli: «Dal 2001 a oggi siamo riusciti ad aprire cantieri per 63 miliardi di euro». La domanda è però quando questi cantieri verranno chiusi: perché è questo, in realtà, il problema tragico del nostro Paese. Secondo il sito economico Lavoce.info le opere realizzate effettivamente negli ultimi dieci anni corri-

spondono a una spesa inferiore al 23% del totale approvato. Il numero però risulta anche superiore rispetto al preventivo. Perché? «Sono stati realizzati o cantierati progetti molto piccoli o micro lotti». E tuttavia l'apertura dei cantieri per almeno il 40% degli investimenti previsti dal «Piano decennale per le grandi opere», garantita dieci anni fa da Berlusconi con il famoso «contratto con gli italiani», rimane ancora un miraggio.

Nel frattempo, certo, non si può dire che il governo non destini fondi alle infrastrutture: nell'ultima riunione (il 5 maggio) il Cipe ha approvato l'assegnazione di 106 milioni di euro a favore del Consorzio Venezia nuova per la prosecuzione dei lavori del Mo. S. E. di Venezia; il progetto definitivo del lotto 6°, Tarquinia-Civitavecchia, dell'Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia, per un importo a carico della società concessionaria Sat pari a 171 milioni di euro; il progetto definitivo del collegamento statale di accesso al porto di Genova-Voltri, del valore di 35 miliardi di euro; il progetto definitivo dello stralcio funzionale tra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est della S. 675 Umbro-Laziale, per un importo a carico della Regione Lazio di 116,9

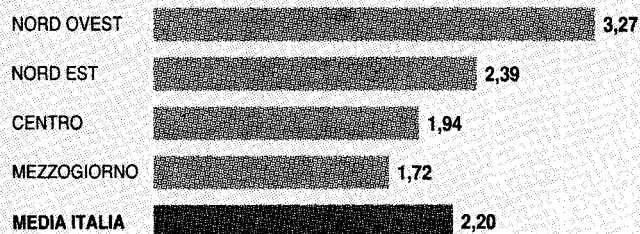
milioni di euro; corretto una delibera, rendendo così disponibili i 214 milioni di euro già assegnati alla metropolitana di Bologna; approvato un contratto di programma dell'Anas per l'anno in corso e assegnato all'ente 330 milioni, mentre 240 milioni sono andati a Rete Ferroviaria Italiana per opere di manutenzione. Scelte che, ha dichiarato il ministro Matteoli, costituiscono una prova «della concreta attenzione il governo riserva all'infrastrutturazione del Paese».

Ma non si vedono all'orizzonte le svolte di metodo chieste da Confindustria e da Bankitalia. «La situazione finanziaria e normativa rende poco motivante e molto impegnativo lavorare in Italia», ha confidato ai giornalisti dopo l'ultima assemblea degli azionisti il presidente di Astaldi, Paolo Astaldi. Tra l'altro nei prossimi mesi al governo non sarà facile aprire i cordoni della borsa per la spesa infrastrutturale: «La contrazione delle spese peserà soprattutto sugli investimenti e in particolare sugli investimenti in infrastrutture», ha dichiarato il 6 maggio in un convegno il presidente della Corte dei Conti Luigi Giampaolino, riferendosi all'esigenza di tagliare la spesa pubblica, per far quadrare il bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Densità della rete autostradale in Italia

In Km per 100 kmq



Fonte: elab. Uniontrasporti su dati Istat, CNT

Le grandi opere in Italia in perenne ritardo

