Il Sole 24 ORE

Data 31-03-2011
Pagina 16
Foglio 1

REPLICA

Opere pubbliche: governi, successi e fallimenti

Caro direttore, le chiedo ospitalità per alcune spontanee considerazioni dopo aver letto il servizio di Giorgio Santilli, i cui titoli *Grandi opere, grandi delusioni, Grandi opere, obiettivi falliti*, in verità, non rispecchiano pienamente i contenuti. Il servizio privilegia, purtroppo, le negatività, l'elencazione delle cose non fatte, da fare o da correggere e fa perdere di vista quanto è stato realizzato e come in Italia in questi ultimi anni si sia riusciti ad annullare per le infrastrutture la logica dei meri annunci.

Prima di criticare l'attività del governo in carica, bisognerebbe rendere noti alcuni passaggi essenziali. A cominciare dall'approvazione della legge Obiettivo (dicembre 2001), resa operativa nel luglio 2002 - passando per il biennio 2006/2008 del governo Prodi di totale blocco degli investimenti - fino ai primi tre anni dell'attuale legislatura in cui sono stati riaccesi i motori delle infrastrutture. Non bisognerebbe dimenticare, inoltre, che grazie alla Legge Obiettivo sono stati completati, ad esempio, i lavori dell'Alta Velocità Milano-Torino-Bologna, che i lavori del Mo.Se. sono avanzati fino a circa il 65%, che dopo oltre trent'anni di stasi sono in costruzione 170 chilometri di nuove reti metropolitane, che l'ammodernamento di 383 chilometri della Salerno-Reggio Calabria sarà completato nel 2013; che, grazie sempre alla Legge Obiettivo, sono stati approvati tutti i progetti per Expo 2015 e garantite le relative risorse. E che sull'asse Torino-Lione, dopo un blocco di 5 anni, disponiamo finalmente del progetto preliminare.

Nel corso della prolungata crisi finanziaria, la Legge Obiettivo e il Piano delle Infrastrutture Strategiche si sono comportati come un formidabile strumento di politica economica, attraverso la scelta di diminuire la quota a carico dello Stato per la realizzazione di investimenti incentivando, invece, il ricorso a finanziamenti privati. Non dimentichiamo che fino al 2001 lo Stato garantiva il 90% delle risorse mirate all'infrastrutturazione del Paese e che tale soglia in questi anni è scesa al 50% e che dovrà certamente ancora scendere fino al 30%. Il coinvolgimento dei privati è stato possibile grazie alla riduzione a sei mesi dell'iter autorizzativo dei progetti, quando in passato per la Variante di Valico o per la Tav, per fare due significativi esempi, il periodo delle autorizzazioni si attestava tra i 5 e i 12 anni. In questa direzione si muove la scelta dei lotti costruttivi, che permette di cadenzare annualmente gli investimenti, ferroviari e non, pertinenti alla rete Ten-T.

Un altro esempio di politica economica e di reale trasparenza decisionale si è avuto con lo strumento dell'Allegato Infrastrutture, prima al Dpef e oggi alla Decisione di Finanza Pubblica. Uno strumento che consente di verificare annualmente l'azione strategica del Governo. Ed ancora, la stipula dell'Intesa Generale Quadro tra lo Stato e le singole Regioni che consente un confronto serio Stato-Regione per evitare sprechi, assegnando le risorse soltanto agli interventi in grado di realizzarsi.

Non intendo sostenere che abbiamo realizzato in questo decennio tutto quello che ci eravamo prefissati, ma i bilanci non si possono fare soltanto con l'elenco delle opere finite. Si fanno, invece, mettendo a raffronto l'attuale con i periodi antecedenti al 2001 caratterizzati da mancanza di coordinamento.

Altero Matteoli
(Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti)

I nostri servizi davano conto correttamente di tutto il lavoro che il ministro Matteoli richiama: Tav, Mose, Salerno-Reggio. Non penso che il bilancio della legge obiettivo sia solo quello (magro) delle opere concluse, ma è un parametro che non si può trascurare per un programma decennale che nel 2001 annunciava una rivoluzione culturale proprio sul rispetto dei tempi. Non metterei tra i successi la Torino-Lione perché i progressi sono stati lentissimi e resta un'opera dal futuro incerto sul piano finanziario, progettuale e autorizzativo. I numeri di Cresme e Ance dicono che la crisi si è aggravata negli ultimi tre anni, con gravi responsabilità anche di questo governo. E' vero, si è messo in moto l'intervento dei concessionari privati, ma le difficoltà di Brebemi e Pedemontana o il blocco dei piani aeroportuali ci dicono che il project financing non è la bacchetta magica e molti problemi, tecnici, finanziari e politici devono ancora essere affrontati e risolti. (g.sa.)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.