

Verso il Duemila

Intervengono Libertini, Ligato, Perri, Prodi, Ruffolo, Salzano, Tonini e Turci

Grandi opere e ambiente: l'Italia al bivio

1. In Italia emergono due grandi priorità: la modernizzazione del paese, la difesa e la riqualificazione dell'ambiente. In che misura le due esigenze confliggono tra di loro, e come si può superare questa contraddizione?

2. Qual è in questo quadro una indicazione sulle grandi priorità in materia di infrastrutture e grandi interventi pubblici relativi al territorio e ai trasporti?

3. È diffusa la critica contro un sistema di appalti che ingenera tangenti e lottizzazione. Si discute anche l'istituto della concessione, nei suoi pro e nei suoi contro. Qual è la scelta di fondo per risolvere questo nodo di problemi?

4. La lentezza con la quale si realizzano le opere pubbliche in Italia è leggendaria. È possibile ridurre drasticamente i tempi, aumentando e non diminuendo la salvaguardia del territorio?

LUCIO LIBERTINI

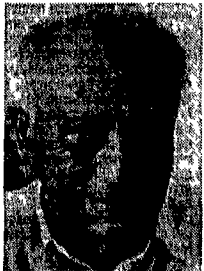
E' necessario un nuovo tipo di sviluppo

1. È evidente che occorre portare ad una sintesi positiva due esigenze parimenti fondamentali come la salvaguardia dell'ambiente e la modernizzazione del paese. Ma sarà difficile trovare chi affermi il contrario. Il banco di prova delle intenzioni di ciascuno risiede, dunque, nel modo nel quale concretamente si risolve la questione. C'è, ad esempio, chi sostiene di voler salvaguardare l'ambiente mantenendo però immutato l'attuale meccanismo e modello di sviluppo: ma ciò non è possibile, e dunque l'impegno per l'ambiente è in questo caso non vero, al massimo un fiore all'occhiello, perché l'attuale tipo di sviluppo sta alterando in modo negativo e drammatico il rapporto uomo-natura. C'è chi difende l'ambiente ma per lo sviluppo sa proporre solo limiti e non reali modifiche strutturali, e dunque in pratica nega ogni sviluppo e ogni modernizzazione, oltretutto con una visione astratta, non storicizzata della natura, e che essa sia una realtà immobile e un bene in assoluto, e l'opera dell'uomo necessariamente un male. È stato forse un così grave errore costruire Venezia, o creare le condizioni per la vita civile dell'uomo sulla terra?

Parlare di una struttura diversa dello sviluppo non è affatto una cosa astratta. Manteniamo l'attuale sistema dei trasporti, basato su di una schiacciante prevalenza della motorizzazione privata, o lavoriamo per un nuovo sistema, integrato e intermodale, fortemente riequilibrato verso la ferrovia, il mare, il trasporto pubblico urbano? Facciamo camminare, oppure no, una grande operazione di recupero e rinnovazione dei sistemi urbani? Operiamo per una riqualificazione della industria e della struttura, per un risparmio energetico strutturale, per nuove fonti di energia rinnovabile? Ci limitiamo a proteggere o a denunciare l'abusivismo o organizziamo nei territori meridionali una grande operazione di recupero? La sintesi della quale ho parlato avviene in base a scelte rigorose di questo tipo, sulle quali non vi è convergenza generale ma confronto e scontro, e occorre entrare nel merito, a costo di esporci le mani.

2. La risposta che do a questo secondo quesito è conseguente alla prima. Deve stabilirsi un ordine di priorità negli interventi pubblici che deriva non solo dal carattere comunque limitato delle risorse ma da scelte di merito. Le schede pubblicate dall'Unità nei giorni scorsi hanno mostrato con chiarezza la necessità di una selezione qualitativa: non si può fare tutto, ma ancor più non si possono fare cose contraddittorie. Deve essere al primo posto tutto ciò che serve a cambiare il sistema dei trasporti (non basta dire alcuni «no» di principio, occorre garantire insieme mobilità e ambiente), occorre privilegiare la grande operazione del recupero urbano come l'attraversamento stabile dello Stretto (comunque assai dubbia) non possono avere il sopravvento rispetto alla politica di recupero del territorio meridionale degradata e priva di servizi elementari, e alla grande questione della raccolta e dell'uso delle acque. La politica delle acque, il programma antisismico, i progetti di disinquinamento non possono rimanere in coda, come oggi avviene, ma devono avere priorità.

La politica delle opere pubbliche deve fare avanzare il paese, ma in una direzione diversa da quella attuale: la riqualificazione dell'ambiente, del territorio, una società moderna e civile. È questa la lotta nella quale, con grande coerenza, e non a chiacchiere, sono impegnati i comunisti, purtroppo spesso ancora da soli. E per questa politica occorre una programmazione di nuovo tipo, non oppressiva e burocratica, ma anella e incisiva: perché la deregulation in questo campo conduce a perpetuare la logica perversa dell'attuale tipo di sviluppo, ma la burocrazia e il vincolismo fine a se stessi generano proprio la deregulation.



3. La trasparenza e la pulizia, più che mai necessarie, non richiedono, come ancora troppi credono, una moltiplicazione dei controlli, che spesso coincide con la moltiplicazione delle tangenti e della corruzione, oltretutto con una paralisi indiscriminata. Occorre invece ridurre drasticamente i passaggi burocratici, rendendoli trasparenti, riportare il potere politico nella sfera sua propria che non è quella della gestione, responsabilizzare i dirigenti e i funzionari. La questione delle forme di appalto è, a mio avviso, importante ma secondaria: chiunque sa davvero come vanno le cose, capisce che in un certo contesto la trattativa privata di un dirigente responsabilizzato può essere più pulita e controllata di una gara truccata. Non criminalizzerò dunque, né esalterò nessuna forma di appalto. La concessione è un istituto da usare, soprattutto quando si tratta di prestazioni integrate e complesse importanti è che vi sia trasparenza, e che la pubblica amministrazione non deleghi le sue funzioni al concessionario, a partire dal progetto di massima. Sinora, però, i suoi risultati non sono stati entusiasmanti; e persino il piano di interventi a Napoli, partito bene e di grande impianto, e del quale sento essere elogi esagerati e a volte sospetti, è sfociato poi in costi e tempi eccessivi e in una qualità architettonica ed edilizia spesso scadente.

La chiave resta dunque la riforma della pubblica amministrazione, la riconquista della sua funzione di programmazione, e la riconduzione dei politici al loro ruolo di indirizzo e controllo generale.

4. Per superare la piaga tremenda dei tempi eterni delle opere pubbliche non esistono scorciatoie e bacchette magiche: e chi le annuncia inganna se stesso e gli altri. Spesso si parla di concessioni e di commissariamenti, ma si possono citare infiniti casi di concessioni e commissariamenti che hanno dato luogo a tempi lunghissimi o ad un vero e proprio stallò.

I gravi ritardi, infatti, si devono a più fattori, che spesso si intrecciano e si condizionano reciprocamente: l'assenza di pre-condizioni essenziali, e partire dalla legge sul regime dei suoli, dalla disponibilità di aree, dalla conclusione negli strumenti di piano; l'esistenza di procedure complesse e barocche, e di una pioggia di pareri e vincoli, che non servono a controllare ma a ritardare e spesso sono un'occasione di corruzione (perché filtrano non le cose più giuste, ma piuttosto i potenti);

la grave carenza quantitativa e qualitativa della pubblica amministrazione; il pessimo governo dell'economia, privo di strategie, caratterizzate da instabilità, dalla piaga delle tangenti. O si aggrediscono tutte queste cause, e avviene un radicale rinnovamento dello scenario, o si otterranno risultati scarsi, qualunque espediente si utilizzi. Sento ad esempio parlare, di nuovo, di fondi per l'occupazione, una dizione tecnicamente incomprensibile. L'occupazione è indotta dagli investimenti, e oggi per il territorio e i trasporti sono programmati grandi investi-

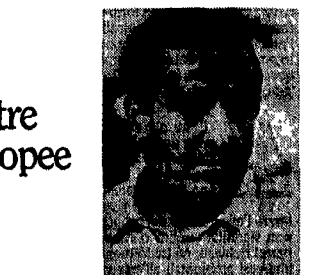
LUDOVICO LIGATO

Recuperare i ritardi per adeguare le nostre ferrovie a quelle europee

1. Non esistono contrasti inconciliabili tra le due priorità. Come dire: un paese non è moderno se non difende e riqualifica il suo ambiente. In realtà, però, ci sono possibili scelte strategiche, alternative tra loro, che possono creare delle contraddizioni tra i due valori: modernizzazione e difesa dell'ambiente. Se, ad esempio, il sistema dei trasporti nazionali restasse «unimodale», cioè basato tutto sulla strada, non credo che l'ambiente ne ricaverrebbe gran giovamento. Se poi lo volessimo nuove ancora più unimodale, finanziando nuove autostrade e trascurando le ferrovie e i trasporti metropolitani su ferro le cose peggiorerebbero vistosamente. Teniamo presente che un sistema dei trasporti più equilibrato nel riparto tra i vari modi consentirebbe maggiore sicurezza e risparmi energetici anche notevoli (un sistema più basato sul ferro consente risparmi energetici di valore pari a quelli ottenibili con la costruzione di centrali nucleari). La ferrovia occupa un quarto degli spazi occupati da un'autostrada, con una capacità di trasporto molto maggiore.

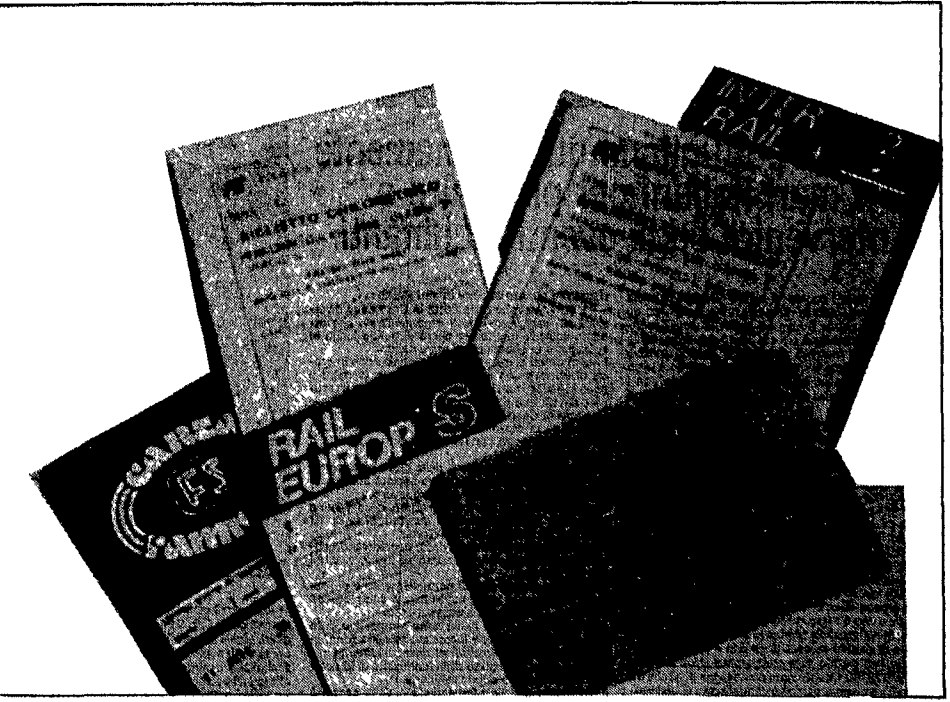
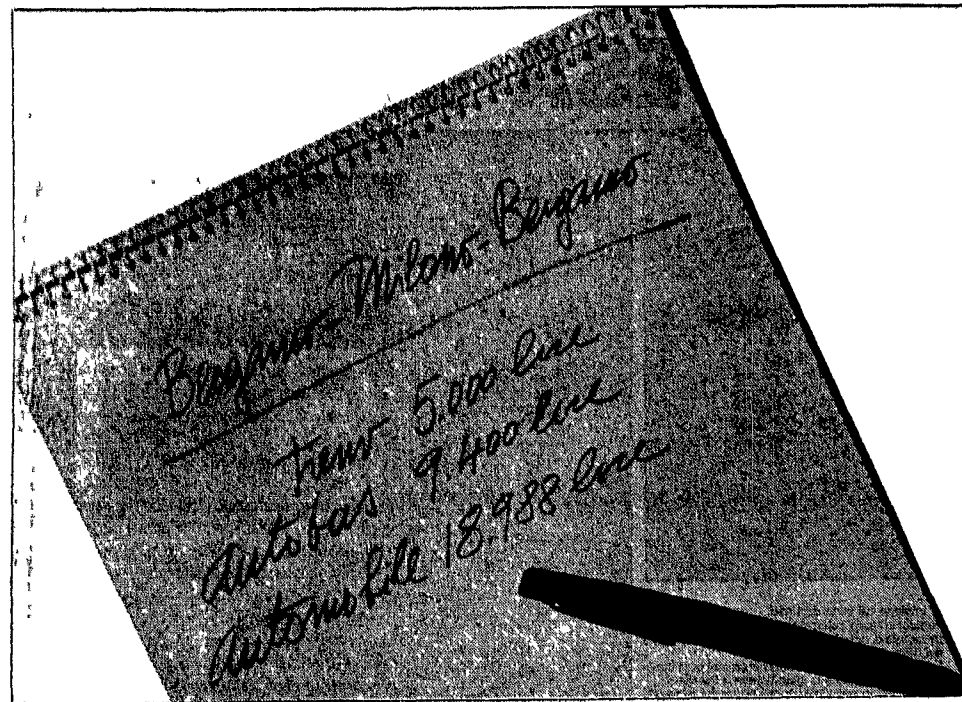
2. La priorità infrastrutturale va quindi assegnata alle grandi infrastrutture ferroviarie. Si tratta di recuperare un ritardo più che trentennale e adeguare le dotazioni ferroviarie italiane a quelle europee. Questo non significa non costruire strade o non ade-

guare in qualche punto singolare le autostrade. Significa cambiare ottica e, attraverso forme nuove di trasporto combinato (ferro-gomma), fluidificare i trecentomila chilometri di strade attraverso i sedicimila chilometri di ferrovia. Anche per i viaggiatori la ferrovia ha molto da dire. Può tornare competitiva con la gomma su tutti gli itinerari, all'interno delle città dove la ferrovia ha ancora corridoi liberi di penetrazione, enormi spazi da utilizzare per i riassetti urbani. La ferrovia è oggi l'anello mancante di un sistema di trasporti veramente integrato. Strade, porti, aeroporti, città potrebbero funzionare molto meglio se in Italia ci fosse una ferrovia potenziata e moderna. In questo quadro l'alta velocità rappresenta l'elemento di punta, ma non è il solo. Fra l'altro la realizzazione delle linee ad alta velocità consentirà di liberare le linee attuali per i merci e per i traffici regionali. Certo la finanziaria 1988 non disegna un quadro di priorità infrastrutturale in linea con quanto da me detto, del resto in piena coerenza con le indicazioni del piano generale trasporti, ma disegna semmai il quadro opposto: finanziamento alle autostrade, tagli alle ferrovie. Ma speriamo che qualcuno ci ripensi.



3. La scelta di fondo è rappresentata dai rapporti sempre e in tutte le situazioni con i risultati da conseguire. Nel campo delle infrastrutture i risultati vanno rappresentati in termini di vantaggi percettibili dall'utenza. Tempi di percorrenza minori, affidabilità, comodità. Per ottenere questi risultati la pubblica amministrazione deve tornare ad essere culturalmente egemone. Capace cioè di avere idee senza prenderle a prestito da nessuno, tantomeno dagli appaltatori. L'istituto della concessione è ancora una carta da giocare se però è chiaro fin dall'inizio il quadro tecnico, sono chiari i risultati da raggiungere, i costi, i tempi. Occorre stimolare la concorrenza tra le imprese, senza rinunciare alla qualità, il bando emesso in questi giorni dall'ente Fa per l'alta velocità tra Roma e Napoli, cinquemila miliardi di investimenti rappresenta, a nostro avviso, una svolta nel modo di utilizzare l'istituto della concessione di sola costruzione. I progetti saranno dell'ente Fa, le imprese saranno selezionate sulla base di parametri oggettivi (fatturati, disponibilità di mezzi d'opera, esperienze maturate). I tempi di consegna non dovranno superare i due anni e la scansione dei lotti è stata determinata proprio da questo.

4. L'ho già detto: i tempi possono essere molto accorciati se i singoli interventi verranno misurati sulla convenienza degli enti e non su quella delle imprese. Ma occorre anche garantire flussi di cassa certi, un'accurata progettazione preliminare, la capacità di resistere alle pressioni e agli interessi delle imprese, del consenso degli enti locali. Quanto a questo è evidente che non c'è più posto in Italia per progetti sfarzosi nei confronti dell'ambiente e del territorio. Le ferrovie si stanno attrezzando per esaminare preventivamente i problemi di impatto ambientale, e risolverli con il loro abbattimento. Ma la ferrovia è pur sempre il modo più rispettoso dell'ambiente. Chiediamo agli organi preposti al governo del territorio di non dimenticarci mai, chiediamo loro una pregiudiziale positiva garantendo, da parte nostra, la massima disponibilità alla salvaguardia.



Il treno conviene sempre... molte volte ancora di più

In assoluto il treno è il servizio di trasporto più economico per viaggiare, ma ci sono tante opportunità che lo rendono ancora più vantaggioso. Oltre agli abbonamenti, ai biglietti chilometrici, alle tessere di autorizzazione

esistono, per particolari categorie di utenti, delle agevolazioni speciali che riducono sensibilmente i costi di viaggio. Le principali sono: CARTA FAMIGLIA, per gruppi familiari di almeno 3 persone, consente di viag-

giare con uno sconto base del 30% circa. CARTA D'ARGENTO, per persone di 60 anni o più, accorda uno sconto almeno del 30%. TESSERA INTER-RAIL, per giovani fino a 26 anni con un costo di accesso di

285.000 lire, offre la possibilità di viaggiare senza limiti, in 2ª classe, con uno sconto del 50% sulla rete italiana e gratuitamente sulle reti ferroviarie di 22 paesi europei.

