

## L'INCHIESTA/3

## Sprechi e possibilità

Terza puntata del viaggio dell'Unità fra infrastrutture di viabilità e di servizio.

## Infrastrutture

L'Italia è immobile:  
in dieci anni completata  
solo un'opera su dieci

Nell'anniversario della mitica «Legge Obiettivo», un rapporto fa il tagliando alle infrastrutture che servivano, ma che in larga parte ancora mancano  
Circolo vizioso: non ci sono i soldi, i cantieri si dilatano e costano ancora di più

CRISTINA COSENTINO

cristina.cosentino@gmail.com

Ritardi, mancanza di risorse, lievitazione dei costi, errori, e soprattutto tanti punti deboli del sistema di realizzazione: a dieci anni dalla Legge Obiettivo il dato che emerge dal «rapporto sullo stato di attuazione delle grandi opere in Italia», presentato dalla Fondazione Fastigi, è deludente. L'elenco delle opere strategiche è andato progressivamente lievitando: le 228 opere previste nel 2001 sono diventate 390, e di queste solo 30 sono state completate. Un peso in questa crescita è il contributo dovuto all'aumento delle infrastrutture di trasporto, un peso in termini anche economici, poiché rappresentano il 91% circa della spesa complessiva di 368 miliardi di Euro. Tra strade e autostrade, ferrovie, metropolitane e tram, Ponte sullo Stretto, valichi, porti e interporti, aeroporti, le opere da 129 sono diventate 216. La crescita, poi, non è dovuta solo alle nuove opere ma anche agli spezzettamenti di quelle già nell'elenco. E se da un lato si riscontra una proliferazione delle opere, dall'altra è evidente la mancanza di risorse economiche per portarle a termine. Per completare il programma, nella sola parte che riguarda i trasporti, mancano all'appello 213 miliardi di Euro - il valore di circa 8/10 leggi finanziarie - men-

tre ne sono stati già spesi o resi disponibili per le opere in cantiere 79. Ma la stima è al ribasso: più del 51% dei progetti è ancora allo stadio preliminare o di studio di fattibilità. E poi far lievitare i costi c'è l'effetto dei contenziosi in corso d'opera che, nelle grandi opere, superano mediamente un terzo del valore di appalto. Certo è che in questi dieci anni il flusso di spesa da parte dello Stato è stato modesto e a singhiozzo, e le opere sono state fermate anche per mancanza di sol-

## L'idea

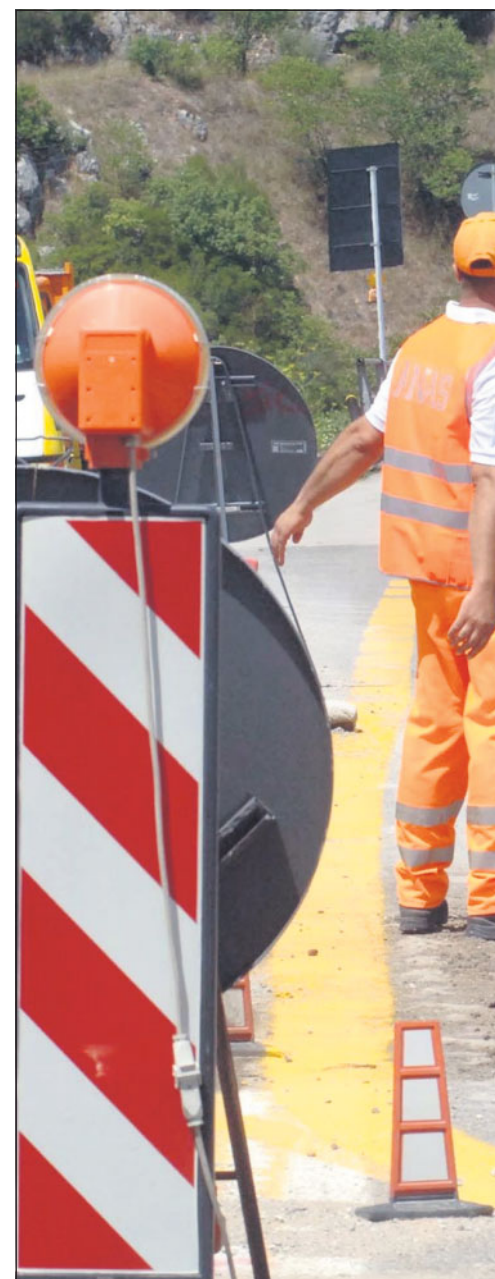
Elevare il progetto  
preliminare al rango  
di progetto definitivo

di. Secondo l'allegato infrastrutture al Def 2012-2014, infatti, emerge una copertura del 39% dei costi. Per il Corridoio dorsale centrale e per il Ponte sullo stretto mancano risorse per circa il 76% del costo complessivo e per il sistema dei valichi si arriva ad oltre l'85%: così è impossibile prevederne il completamento.

**L'assenza di un solido** stanziamento finanziario, complice la gestione Tremonti, è la causa principale dei ritardi nel completamento delle opere, ma non solo. A concorrere ha contribuito anche la debolezza di una pubblica amministrazione che non ha avuto le competenze per gestire le

grandi opere. Secondo Michele Dau, vicesegretario generale del Cnel che dal 2001 al 2006 è stato consigliere del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti per i rapporti con gli enti locali, «in questi anni non sono stati fatti investimenti sulla qualità professionale tecnica delle pubbliche amministrazioni e, dunque, le strutture pubbliche non sono state in grado di dominare i grandi progetti». Debolezza che dilata i tempi, tanto da non riuscire più a ipotizzare una data certa di fine lavori. Delle opere deliberate dal Cipe solo il 34,3% è stato ultimato, il resto si divide fra la fasi di realizzazione, progettazione o di gara. Nel 2005 si prevedeva che 61 delle 79 opere allora deliberate sarebbero state ultimate entro il 2010. Nel 2007 tali opere virtuose erano diventate 74 su 134. Ad aprile 2009 la previsione era scesa a 33. Delle attuali 186 opere deliberate, 132 hanno una data di chiusura successiva al 2011 e di queste un terzo saranno utilizzabili dopo il 2015.

**È evidente che è stato** innescato un circolo vizioso per cui da una mancanza di risorse si arriva all'allungamento dei tempi, e da questo all'innalzamento dei costi. Una catena che può essere spezzata solo andando alla radice del problema con provvedimenti strutturali che contengano tempi e costi. Come? «Ad esempio semplificando l'iter procedurale, partendo dalla semplice elevazione del livello progettuale delle opere per spingere il livello



del progetto preliminare già a quello definitivo», suggerisce Alessandro Focaracci, presidente della Fondazione Fastigi. «Da un lato si ridurrebbero i tempi amministrativi di approvazione e dall'altro si responsabilizzerebbero i soggetti aggiudicatori con iniziative progettuali approfondite». La richiesta, da più parti, è di arrivare ad una normativa omogenea sulle infrastrutture, che abbia un forte segno di trasparenza e legalità e che ponga un limite al potere dei concessionari, troppo spesso attenti più agli interessi privati che alla qualità ed alla sicurezza. Nel merito un tema caldo è quello degli investimenti privati, che riguardo alle opere deliberate dal Cipe rappresentano il 34,6% per un importo di 26