

Gli sviluppi della Legge Obiettivo

Attivate opere per 24 miliardi di euro: nonostante qualche esitazione procedurale la legge Obiettivo si conferma come strumento valido per affrancare l'Italia da una dimensione infrastrutturale inadeguata e per allinearsi alle grandi nazioni europee. Nel pieno rispetto delle peculiarità locali

Parla il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Pietro Lunardi.

Progetto&Pubblico: Siamo ormai a due anni dal varo della Legge Obiettivo, (e certamente l'introduzione di innovativi strumenti quali l'affidamento al contraente generale ha dato un segnale di netta discontinuità con il passato, ponendo le basi per un più efficace intervento nel settore delle grandi opere.) qual è la situazione delle risorse attivate finora e attivabili in futuro nel campo delle grandi opere previste dalla legge 443/01?

Lunardi: Sono stati assegnati dal CIPE tutti i finanziamenti predisposti per gli anni 2002 - 2004, dalla finanziaria 2002 e

dalla legge collegata 166/2002. Con tali risorse sono state attivate opere per 24 miliardi di euro: circa 3,5 miliardi di euro a valere sui fondi messi a disposizione dalla legge 166/2002; circa 5 miliardi di euro attraverso l'attivazione di finanziamenti da precedenti leggi, circa 5 miliardi di euro attraverso l'attivazione della finanza privata e gli ulteriori 10 miliardi di euro attraverso l'impegno dello Stato a finanziare il completamento delle opere.

Progetto&Pubblico: La Legge Obiettivo non è stata ancora completamente attuata; in particolare, non si è ancora giunti alla definizione delle regole relative al sistema di qualificazione dei contraen-

"La Legge...(intende) favorire i processi decisionali relativi alla realizzazione delle opere strategiche del Paese, senza tuttavia contraddire la necessaria acquisizione dei consensi locali."

ti generali e alla progettazione delle opere infrastrutturali. Quando è previsto che saranno varate le norme attuative che ancora rimangono da approvare? Non crede che l'assenza di queste disposizioni possa penalizzare le stazioni appaltanti alla vigilia di importanti gare (Ponte sullo Stretto, Linea C di Roma, ecc.) e non consentire di selezionare i concorrenti più per la loro capacità di "regia" dell'intervento che per la loro capacità realizzativa pura e semplice?

Lunardi: In effetti la pronuncia della Corte Costituzionale ha causato un certo ritardo nell'iter approvativo sia del Regolamento sulla qualificazione dei contraenti generali che su quello della regolamentazione dei progetti specifici della Legge Obiettivo. Ritengo tuttavia che tali ritardi non penalizzeranno le stazioni appaltanti poiché quest'ultime hanno potuto fruire delle assidue indicazioni sulle due materie fornite dalla "struttura tecnica di missione".

Progetto&Pubblico: La conferma, emersa nell'ultimo "Consiglio Trasporti" di Bruxelles del 5 dicembre, che il Ponte sullo Stretto di Messina rappresenta una delle priorità degli interventi infrastrutturali europei è senza dubbio un segnale di grande rilievo per il nostro Paese.

(Si va adesso alla fase operativa che dovrà portare alla definizione del progetto esecutivo e alla successiva realizzazione dell'intervento).

Quali sono a Suo avviso le opportunità che si aprono per il nostro Paese con la realizzazione di quella che sarà la più grande opera puntuale mai realizzata in Italia e quali gli scogli ancora da superare?

Lunardi: La realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina giunge in una fase molto importante per lo sviluppo della Sicilia e della Calabria che, dopo secoli, vedono riconosciuta la loro posizione strategica al centro dei traffici del Mediterraneo, tornato ad essere predominante nei commerci tra Oriente e Occidente. Si spiega così l'espansione dell'attività del Porto di Gioia Tauro, che ha rag-



giunto soltanto qualche anno fa risultati giudicati inimmaginabili. D'altra parte, l'Aeroporto di Catania ha ormai un livello di traffico che lo pone al terzo posto in Italia. La realizzazione del Ponte consentirà quindi, con l'unione di Gioia Tauro a Catania in soli 30 minuti, la realizzazione di una Città-Regione che costituirà in primo luogo il centro della logistica mediterranea e migliorerà le possibilità di sfruttamento della vocazione turistica di quelle zone.

Progetto&Pubblico: La materia dei "Lavori pubblici", ha affermato la Corte costituzionale, non rientra nella competenza legislativa esclusiva delle regioni ma, almeno per gli aspetti relativi alla

"La costruzione del Ponte consentirà la realizzazione di una Città-Regione che costituirà ... il centro della Logistica mediterranea e migliorerà le possibilità di sfruttamento della vocazione turistica di quelle zone."

concorrenza, è certamente riconducibile alla potestà legislativa esclusiva dello Stato. Questa pronuncia è un primo passo verso la chiarezza in un momento in cui molte regioni hanno proceduto al varo di tante "Merloni regionali".

E' sufficiente o ritiene che sia opportuno un nuovo intervento del legislatore per ridefinire, magari con mag-

giore attenzione, il confine delle competenze legislative fra Stato e Regioni in questo settore?

Lunardi: La Corte Costituzionale ha confermato la validità delle linee fondamentali della Legge Obiettivo.

L'attenzione maggiore alle competenze tipiche di ciascuna Regione verso cui la sentenza stimola l'applicazione della Legge, a mio avviso,

risulta perfettamente in armonia con lo spirito della Legge che è quello di favorire i processi decisionali relativi alla realizzazione delle opere strategiche del Paese, senza tuttavia contraddire la necessaria acquisizione dei consensi locali.

Progetto&Pubblico: In materia di politica italiana si parla periodicamente di rimpasti di governo. Che ne pensa dell'ipotesi di scindere il ministero delle Infrastrutture in due dicasteri, Lavori pubblici e Trasporti?

Lunardi: Sarebbe un grande errore: grazie a questo abbinamento è stato possibile fare molto in termini concreti. Diversamente non sarebbe stato possibile.

L'archeososta per integrare autostrada e territorio

"In Francia si limitano a mettere cartelli che avvisano l'automobilista che sta passando in prossimità di una città d'arte o di un'abbazia. Noi faremo di più: una sorta di autostrada-museo che segnala e rende fruibili le località spesso dimenticate dai grandi flussi del turismo e addirittura semiconosciute". Deciso a operare una svolta nel rapporto tra la costruzione delle opere pubbliche e la cultura, il ministro Lunardi ha così annunciato ufficialmente nella conferenza stampa di fine anno la nascita di un progetto della commissione Infrastrutture e Cultura, finanziato con circa 4 miliardi di euro in 10

anni, che consentirà di apprezzare oltre alla comodità del percorso in macchina o in ferrovia, le "archeososte" del territorio che si sta attraversando. "L'idea - ha spiegato il ministro - è quella di realizzare piazzole di sosta come quelle delle stazioni di servizio, dalle quali si può accedere a piedi ai siti archeologici vicini alle autostrade.

A questo proposito - ha continuato Lunardi - proporrò che diventi obbligatorio per legge allegare ai progetti delle infrastrutture anche la relazione archeologica in modo da poter predisporre fin dall'inizio gli eventuali lavori di restauro e di collegamento ai siti". La nuova filosofia, che vede protagonista insieme al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, quello dei Beni Culturali, Giuliano Urbani, è sulla stessa linea dell'iniziativa

sull' "Architettura delle Autostrade" già lanciata dall'Anas nel suo 75° anniversario lo scorso ottobre. In quel caso il presidente, Vincenzo Pozzi, aveva accennato "all'ambizione di promuovere una nuova generazione di infrastrutture che si integrino con il territorio e il patrimonio storico e architettonico del Paese". Con il progetto delle archeososte, si potrà accedere da un'area di parcheggio adiacente all'autostrada alla tomba monumentale del IV secolo, riportata recentemente alla luce ad Arpi in provincia di Foggia. Gli ambienti monumentali, inoltre, grazie ai finanziamenti verranno coperti e, dunque, tutelati.

Dall'Autosole alla Napoli Salerno, si potrà andare all'area archeologica etrusca di Nuceria Alfaterna, altro progetto è quello di

realizzare un accesso direttamente dall'autostrada Siracusa - Gela alla Villa Romana del Tellaro a Noto, dove sono stati rinvenuti preziosi mosaici della stessa epoca di quelli di Piazza Armerina.

Il finanziamento del progetto è previsto nella Finanziaria del 2002 con il 3 per cento degli stanziamenti per le infrastrutture (circa 4 miliardi di euro ai quali accennava il ministro) destinato alla tutela e agli interventi in favore dei beni e delle attività culturali. Le modalità di calcolo e i criteri per l'utilizzo di queste risorse sono affidati a un decreto messo a punto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con i Beni Culturali, che dovrà ora essere modificato in seguito ai rilievi espressi dai giudici del Consiglio di Stato.