

Merloni da superare

Programmazione delle opere in un'ottica di utilità per i prossimi 15 anni. Tempi irragionevolmente lunghi tra delibera e termine dei lavori

A cura di Francesca Cusumano

*Parla il Ministro dei Trasporti
Alessandro Bianchi*

Nel suo intervento al Forum dell'Oice "Rilanciare le opere pubbliche" che si è svolto in ottobre allo Spazio Etoile, il ministro dei Trasporti Bianchi ha sposato la linea politica che da anni l'OICE conduce, in sintonia con gli ordini professionali, sulla necessità che la Pubblica Amministrazione concentri la sua attenzione alle fasi di indirizzo e controllo nel settore delle opere pubbliche per svolgere un ruolo davvero efficace e ha annunciato il varo del nuovo piano generale della mobilità che delinea per i prossimi 15 anni lo scenario relativo alla domanda di mobilità e la relativa programmazione delle opere da realizzare. Di seguito una sintesi del suo intervento.

"Vi ringrazio dell'invito a questo dibattito interessante anche per la formulazione provocatoria del titolo che si chiede se sia possibile anche in Italia realizzare un'opera pubblica in tre anni come avviene negli altri paesi europei presi a confronto nella vostra preziosa indagine.

Tre anni, effettivamente, possono rappresentare un tempo di esecuzione congruo per la realizzazione di un'opera pubblica, anche se il ragionamento deve tenere conto della mole dell'opera in questione.

Ma la cosa importante nel nostro paese è riuscire a ridurre la distanza tra la decisione di fare un'opera e l'effettiva partenza dei cantieri, per non parlare del termine dei lavori.

Nel caso dell'università di Reggio Calabria che ho seguito da vicino, sono passati 15 anni tra delibera e termine dei lavori, un tempo assolutamente irragionevole.

E' anche vero che in Italia dobbiamo confrontarci con vincoli monumentali, paesaggistici e archeologici che in altri paesi non ci sono, ma l'inserimento di un'opera nell'ambiente va valutato nella fase preliminare, attraverso il confronto con le

componenti locali: è stato un grave errore, invece, quello del precedente governo di pensare di poter saltare le procedure abituali di consultazione per accelerare una corsa che poi si è inevitabilmente fermata. Le opere pubbliche, infatti, non devono essere un evento di per sé stesse, come nella legge Obiettivo, ma devono essere programmate in un'ottica di utilità almeno per i prossimi 15 anni, dopo aver analizzato la domanda di mobilità e aver immaginato i sistemi di trasporto, arrivando all'opera solo alla fine di questo processo di pianificazione, proprio quello che faremo col nuovo piano generale della mobilità.

Per quanto riguarda il Codice degli Appalti, a mio avviso sono da introdurre poche ma incisive modifiche per eliminare le attuali distorsioni del sistema. Alcune procedure farraginose e complesse, introdotte dalla Merloni dopo tangentopoli per moralizzare, senza riuscirci, il settore degli appalti pubblici, che hanno fatto sì che lo Stato si sia dichiarato nemico di se stesso.

L'offerta al massimo ribasso, ad esempio, è demenziale per-

ché non assicura la qualità del progetto che al contrario deve avere un peso preponderante. Ci vuole, dunque, una ragionevole combinazione tra la qualità del progetto e il budget a disposizione. Va, inoltre, modificata l'eccessiva presenza pubblica nel settore della progettazione.

Io sono dell'idea, anzi, che si debba andare verso la massima discrezionalità delle scelte con la massima responsabilizzazione di chi le fa.

Tocca, invece, alla Pubblica Amministrazione occuparsi di programmare e controllare per svolgere il proprio ruolo in modo davvero efficace.

C'è poi il discorso dell'inquinamento degli appalti dovuto alle interferenze sia da parte delle piccole realtà locali che da parte della mafia che interferiscono sulle modalità dei lavori, sui costi e sui tempi.

Per esempio sulla Salerno - Reggio Calabria, c'è una presenza inquinante di criminalità mafiosa che non può essere taciuta. Il problema può essere risolto solo in parte mettendo mano a una normativa, ma in gran parte bisogna che ci sia un presidio dell'opera".



Per una mobilità efficiente, sicura, sostenibile

Le linee guida del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, presentato di recente dal Ministro Bianchi, riportano la politica dei trasporti al centro dell'azione del governo

Invertendo la tendenza a concentrare l'attenzione sulla realizzazione di opere infrastrutturali al di fuori di un pre-definito scenario programmatico e del relativo quadro di concertazione istituzionale”.

La parola chiave di questo Piano è integrazione, declinata in tre modi diversi e concomitanti.

1) L'integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi, in particolare dell'Europa. Ciò significa massima attenzione alle connessioni con le grandi direttrici sulle quali punta la Comunità Europea - quella da Berlino a Palermo, quella da Lisbona a Kiev, quella da Genova a Rotterdam e quella adriatica verso i Balcani - e con quell'immensa rete a scala mondiale rappresentata dalle vie del mare, soprattutto per quel che riguarda le relazioni in area mediterranea. Su questo versante un'attenzione particolare sarà rivolta alla messa a punto di strumenti idonei a far compiere un salto di qualità in termini di efficienza ai porti italiani, a partire dalla loro “messa a sistema”.

2) L'integrazione tra i diversi modi di traspor-

to, attraverso interventi alle diverse scale territoriali finalizzati alla creazione di cerniere di scambio che consentano di spostarsi con facilità dalla ferrovia, alla strada, alle linee aeree, alle vie del mare, che è la condizione prima per dare efficienza al nostro sistema di trasporto, in accordo con il concetto di co-modalità, sul quale ha posto di recente grande enfasi anche la Comunità Europea.

3) L'integrazione tra livelli, per tener conto del fatto che oltre a garantire le migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze (ruolo svolto dalla rete di autostrade e superstrade realizzate a partire dagli anni sessanta e dalla rete ferroviaria AV/AC in corso di realizzazione a partire dalla metà degli anni Novanta) è indispensabile tener conto della mobilità di breve e media percorrenza, in particolare quella dei milioni di pendolari che ogni giorno si spostano dai luoghi di residenza per motivi di lavoro, di studio, di svago, di accesso ai servizi che, malgrado alcune significative eccezioni come la linea Roma-Napoli, ha visto ormai

da anni un progressivo decadimento dell'offerta di trasporti pubblici - in particolare ferroviari - a favore del trasporto individuale su strada.

Tre le direttive strategiche indicate dalle politiche comunitarie per il finanziamento dei progetti di trasporto :

- i 30 grandi progetti delle reti TEN-T individuati nella decisione UE 884/2004 sulle “Linee guida per lo sviluppo delle reti trans-europee”;
- i progetti regionali finanziati con i fondi di coesione e strutturali (in Italia destinati alle Regioni del Mezzogiorno-Obiettivo 1 e alle aree di declino industriale-Obiettivo 2);
- i programmi comunitari destinati all'intermodalità: Marco Polo e Galileo.

Per le regioni meridionali, in particolare, uno degli strumenti più importanti è quello stabilito dalla legge finanziaria 2007 che prevede il finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico attraverso i FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate). Si deve poi verificare la possibilità di introdurre misure, allo studio della stessa Commissione Europea, volte ad incoraggiare gli investimenti privati, tramite l'introduzione di un apposito fondo che dovrebbe coprire il rischio assunto dall'investitore.

Non solo nella fase di realizzazione delle opere, ma anche in quella di esercizio fino al raggiungimento della fase di regime cioè alla piena utilizzazione della capacità offerta dall'infrastruttura.

