

Il rapporto Italiadecide: nel nostro paese grave gap infrastrutturale

Fini: opere lente, competenze da rivedere

Mariolina Sesto

Tanta manutenzione straordinaria e poche opere nuove, la rete autostradale più intasata d'Europa e un sistema ferroviario cresciuto di solo il 4% in oltre trent'anni: le coordinate del gap infrastrutturale italiano sono state raccolte nel rapporto della nuova fondazione «Italiadecide» presentato ieri alla Camera da uno dei suoi fondatori, Luciano Violante.

Numeri che hanno suscitato un moto di rabbia nelle personalità politiche e istituzionali presenti all'evento. A cominciare dal presidente della Camera Gianfranco Fini che ha chiesto di rivedere la ripartizione delle competenze fra

NORME POCO EFFICIENTI

Per il presidente della Camera bisogna ritoccare la Costituzione. Tremonti: le risorse ci sono,

ci bloccano i veti Stato e Regioni previste dalla Costituzione. La richiesta di svecchiamento della sfera giuridica parte dallo stesso Violante secondo cui «in Italia si guarda molto alle procedure e poco al risultato». Diverse le soluzioni prospettate per uscire dall'impasse: collegarsi alle riforme istituzionali già in corso, in particolare al federalismo fiscale, aggiornare e rilanciare la legge obiettivo, semplificare la normativa, velocizzare i procedimenti amministrativi.

Proposte che hanno fatto subito breccia nel presidente della Camera: «È urgente dar corso a una condivisa riforma costituzionale che razionalizzi e chiarisca il riparto delle competenze e delle responsabilità tra i vari livelli amministrativi, perché - ha sottolineato Fini - solo così si possono evitare sovrapposizioni di competenze e rallentamenti nell'iter decisionale». Per Fini la prima causa dei rallentamenti nella realizzazione delle opere

pubbliche resta, la «scarsa coesione nazionale». Intesa anche in termini di conflitto tra i vari livelli istituzionali magari di diverso colore politico. Situazioni che portano, secondo il presidente della Camera, «alla prassi costante della non decisione, del rinvio e dei veti incrociati».

Il risultato? Mentre in Spagna il costo sostenuto per chilometro di autostrada è pari a 14,6 milioni di euro, in Italia ammonta a circa 32 milioni di euro. Quanto alla Tav, ha comportato i costi per chilometro più alti d'Europa: dai 20,3 ai 96,4 milioni a chilometro a seconda delle tratte, contro i 10,2 e i 9,8 di Francia e Spagna.

Sarebbe dunque sbagliato imputare il deficit infrastrutturale alla mancanza di risorse. Un concetto ribadito dal ministro dell'Economia Giulio Tremonti: «Le infrastrutture in Italia non sono bloccate per problemi finanziari - ha lanciato - ma per una serie di blocchi a catena che interrompono la loro realizzazione. Anche se sono

già finanziate». Lo stesso rapporto certifica che, dal 2005 al 2008, si sono spesi in Italia circa 169 miliardi di euro in opere del genio civile, poco meno della Francia (circa 179 miliardi) e della Germania (circa 189 miliardi). Peccato però che il 54% di questi fondi sia stato destinato alla manutenzione straordinaria di opere già esistenti e non alla realizzazione di nuovi cantieri. Tremonti si è inoltre detto favorevole a una revisione della legge obiettivo spiegando di «non riconoscersi» nell'ultima versione del provvedimento preferendo invece il meccanismo adottato nella prima versione con decisioni «dal basso verso l'alto: le regioni propongono alcune opere come strategiche e il Parlamento le individua e registra come tali». E il presidente dell'Authority per i contratti pubblici, Luigi Giampaolino, ha confermato il forte impegno dell'Autorità per snellire le procedure e facilitare il raggiungimento di migliori risultati al servizio delle imprese e del Paese.

F. RIPRODUZIONE RISERVATA

