

Inchieste

Ritardi italiani
Il rapporto

Analisi Gli scoraggianti risultati dello studio bipartisan di Italiadecide

Grandi opere I soldi ci sono
Ma la burocrazia li sperpera

In Italia per un km di alta velocità si spendono fino a 90 milioni, in Francia solo 10. E il nostro surplus va a finire in carte bollate...

DI SERGIO RIZZO

Che l'Italia soffra ormai da molti anni di un grave ritardo strutturale perché ci sono pochi soldi da investire in autostrade, porti e ferrovie, è una leggenda metropolitana. Almeno se è vero che negli ultimi quattro anni sono stati spesi in opere del genio civile 163 miliardi di euro: come in Francia e appena meno che in Germania.

Effetto burocrazia

Ben altre sarebbero le responsabilità di un groviglio di norme e competenze stratificate nel tempo in modo assurdo e di una burocrazia incapace di affrontare i problemi. «I diversi comparti della pubblica amministrazione tendono a utilizzare la normativa a protezione dei loro spazi di azione, più che a effettiva tutela degli interessi pubblici loro affidati. Le imprese hanno dovuto imparare a sopravvivere in questo ambiente, sviluppando apparati legali spesso più forti e attrezzati di quelli tecnico-operativi. Il principale risultato negativo è una sorta di indifferenza al risultato»: ecco come spiega la situazione nella quale ci troviamo un rapporto messo a punto qualche tempo

fa da Italiadecide.

Un'associazione nata proprio con l'obiettivo di favorire il superamento della paralisi decisionale che affligge il Paese, ma con una impostazione rigorosamente bipartisan. Come si ricava chiaramente dando un'occhiata ai nomi delle persone che ne fanno parte. Presidente di questo singolare *think tank* è Luciano Violante, ex presidente della Camera, esponente di spicco del Partito democratico. E del comitato di presidenza fanno parte fra gli altri il ministro dell'Economia del governo di centro-destra, Giulio Tremonti, il sottosegretario a palazzo Chigi Gianni Letta, il capo economista dell'Ocse e già consigliere dell'ex premier Massimo D'Alema, Pier Carlo Padoan, l'ex presidente del Consiglio ed ex ministro dell'Interno del governo Prodi, Giuliano Amato, e il direttore scientifico di Farefuturo, fondazione vicina al presidente della Camera Gianfranco Fini, Alessandro Campi. Ciliagina sulla torta, la presidenza onoraria affidata al capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi.

La burocrazia, le norme fatte male, la sovrapposizione di ruoli fra centro e periferie, dunque, sono oggi la sabbia negli ingranaggi delle opere pubbliche. Più complicate da realiz-

zare, ma anche per questo più costose. Come dimostrano i dati, citati nel rapporto, dell'alta velocità ferroviaria. Una infrastruttura la cui realizzazione ha comportato i «costi più alti d'Europa, dai 20,3 ai 96,4 milioni a chilometro a seconda delle tratte, contro i 10,2 della Francia e i 9,8 della Spagna».

I suggerimenti

Differenze importanti, non attribuibili come spesso si sostiene «allo svolgimento di lavori accessori, né alla complessità orografica del territorio, ma alla necessità di ottenere l'assenso delle comunità locali in sede di Conferenza dei servizi e all'incapacità di svolgere una funzione di programmazione e definizione delle priorità».

Né le cose vanno meglio, segnala ancora il rapporto, quando il Italia si tratta di costruire le strade. Un chilometro di autostrada ha in Italia un costo medio di 32 milioni di euro, con una differenza rispetto alle infrastrutture degli altri Paesi simile a quella delle linee ferroviarie veloci: frutto di un meccanismo che consente, come afferma una indagine dell'Ance, di azzerare senza colpo ferire i risparmi dei ribassi

d'asta.

Non manca, nel documento di Italiadecide, un lungo elenco di suggerimenti per sistemare le cose. Per esempio, l'introduzione di semplici accorgimenti per scoraggiare i ricorsi al Tar da parte delle amministrazioni e ridurre il contenzioso che allunga in modo abnorme i tempi di realizzazione. Per esempio, l'affidamento a un unico soggetto pubblico del compito di individuare e sciogliere i nodi che rallentano le opere. Per esempio, ripensare completamente il sistema delle autorizzazioni, oggi un groviglio inestricabile nel quale ogni amministrazione gioca a mettere i bastoni fra le ruote al proprio interlocutore: sia esso un'impresa o un'altra amministrazione. Per esempio, imporre che la qualità della progettazione delle opere pubbliche sia degna di tal nome e che la qualificazione delle imprese avvenga in modo limpido e professionale.

Dopo aver letto il rapporto di Italiadecide, viene soltanto un dubbio. Perché è così facile dire queste cose nel documento di un'associazione e poi quando le stesse persone che le hanno sottoscritte governano non riescono mai a metterle in pratica?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ **IL RITARDO NEI TRASPORTI.** La dotazione di infrastrutture in rapporto al Pil. Numeri indice Ue uguale 100

	1985	1999	2005
• Lussemburgo	268,1	273,0	290,0
• Olanda	244,7	260,0	282,0
• Belgio	203,6	224,7	240,2
• Germania	163,1	226,0	261,0
• Regno Unito	152,0	210,0	245,3
• Francia	119,0	187,0	202,0
• Italia	105,1	109,6	120,0
• Danimarca	80,5	107,0	119,0
• Spagna	71,1	94,7	131,0
• Portogallo	47,1	51,8	68,0
• Cee	100,0	100,0	100,0

■ **L'ALTA VELOCITÀ IN EUROPA.** Dati in chilometri

	2007	2006	2005	2004	2003
• Belgio	120	120	120	120	120
• Germania	1.300	1.291	1.202	1.202	875
• Spagna	1.552	1.225	1.043	1.021	1.021
• Francia	1.893	1.573	1.573	1.573	1.573
• Italia	500	462	468	248	248
• Regno Unito	113	74	74	74	74
• Ue	5.427	4.771	4.406	4.164	3.837

Fonte: elaborazione Corriere Economia

S. Avaltroni

