il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Un elenco troppo vasto e senza soldi

A dieci anni di vita, un primo bilancio della «Legge obiettivo» 443/2001 risulta importante per capire se abbia prodotto risultati un provvedimento su cui erano state poste grandi aspettative e che ha cambiato profondamente la visione del tema infrastrutturale nel nostro paese. Legambiente lo ha fatto con un dossier (Dieci anni di Legge obiettivo. 2001-2011. Bilancio della Legge che avrebbe dovuto rilanciare le infrastrutture e modernizzare l'Italia, scaricabile su www.legambiente.it), focalizzato specificamente sulle infrastrutture per il trasporto, dove ha verificato lo stato di attuazione dei progetti e lo ha confrontato con gli obiettivi prefissati.
Quante sono le opere e quale costo è previsto per la loro realizzazione? Per le 189 infrastrutture di trasporto contenute nell'elenco, la spesa complessiva è 341,7 miliardi. Per completare il programma, per la sola parte trasportistica, all'appello ne mancano 262.
Le procedure si sono realmente accelerate? La situazione è la seguente: il 21,1% delle opere è stato realizzato (pari però all'8,6% dei costi complessivi), l'11,1% è in cantiere o in gara (pari al 9,8% della spesa), il 16,9% ha superato la fase di progettazione definitiva, mentre il 50,9% è ancora fermo alla progettazione preliminare o allo studio di fattibilità. Un risultato significativo è stato raggiunto per quanto riguarda la procedura di Via: 82 opere l'hanno affrontata e il 91,6% di queste l'ha superata.
Quali opere infrastrutturali sono contenute nell'elenco? Attualmente strade e autostrade rappresentano il 41,3% del totale (e il 45,1% delle previsioni di spesa), le ferrovie (tra Alta velocità, nazionali e urbane) il 14,3% (e il 33,4% delle previsioni di spesa), le infrastrutture urbane il 21,7% (e il 12,6% delle previsioni di spesa). Le opere localizzate al Nord sono 74 e rappresentano il 48,5% dei costi totali, al Centro sono 54 (15,4% dei costi), al Sud sono 60 (36,1%).
Se questi sono i risultati, si aprono alcuni ineludibili temi per il dibattito politico, in particolare in una situazione difficile come quella che riguarda la spesa pubblica, perché diventa imprescindibile selezionare opere realmente prioritarie e utili a risolvere i problemi del paese, oltre che sicure nella loro fattibilità da un punto di vista tecnico, ambientale, economico. Non è credibile portare avanti un programma di questa vastità, nessuno può seriamente pensare che sia possibile recuperare 260 miliardi nei prossimi anni. Dunque il vero grande rischio è che si disperda la spesa tra centinaia di opere, con la conseguenza di rallentarle tutte, sia quelle urgenti che quelle meno importanti. Questo elenco è poi veramente utile al paese? Le città sono

praticamente dimenticate dall'elenco e sostanzialmente condannate, se non cambiano le priorità, a rimanere nella situazione attuale di ritardo infrastrutturale. Eppure è nelle aree urbane che si trova l'80% della domanda di trasporto ed è qui che si evidenzia il più rilevante ritardo rispetto all'Europa. Il rischio è che questo elenco non sia la risposta ai problemi del paese ma piuttosto diventi la ragione della sua crisi. In particolare questo scenario preoccupante sembra profilarsi come conseguenza di una decisione, come quella di consentire di procedere per lotti costruttivi, che apre la porta a finanziamenti a pioggia per l'apertura di cantieri senza alcun controllo o valutazione complessiva. Occorre avere il coraggio di rimettere mano all'elenco della Legge obiettivo, ridurre e ripensare le opere strategiche e rivedere le regole per rimettere al centro la qualità e fattibilità degli interventi. Per tornare finalmente a ragionare di trasporti prima che d'infrastrutture, di problemi da risolvere prima che di opere pubbliche.

Autore

edoardo_zanchini