

LE PRIORITÀ**Discontinuità (e rilancio) subito**di **Giorgio Santilli**

Discontinuità (e rilancio) fin dal primo minuto è la missione di Graziano **Delrio** su almeno tre fronti: questione morale, selezione delle opere realmente utili da realizzare, rilancio di una politica per le città.

Continua ► pagina 5

Le priorità del neoministro. In agenda anche città, riforma Tpl, aeroporti e porti**Questione morale e opere utili: subito discontinuità e rilancio**di **Giorgio Santilli**

► Continua da pagina 1

Il nesso fra discontinuità e rilancio non va mai perso. **E Delrio** ha ben presente che il rilancio di una seria (e in quanto tale praticabile) politica infrastrutturale è un motore senza il quale la crescita italiana non decollerà.

Il primo atto per il neoministro a Porta Pia è già impegnativo: la firma all'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza (Def) che ridurrà a 49 le grandi opere prioritarie della legge obiettivo. Oggi nel programma faraonico - che il neoministro dovrà far dimenticare - sono previsti 419 interventi (di cui 201 deliberati dal Cipe) per 1.420 lotti. Opere completate pari all'8% in 14 anni di intervento speciale.

Primo atto perché ieri pomeriggio sono state bloccate le rotative che stavano per dare alla stampa l'Allegato infrastrutture. Sulla carta, infatti, il documento aveva già avuto nei giorni scorsi il visto dal ministro ad interim Matteo Renzi e (informalmente) dallo stesso **Delrio**, oltre che dal cofirmatario ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan. Proprio dal Mef era venuto l'input di procedere alla stampa che poi per cortesia istituzionale si è deciso di rinviare a dopo il giuramento al Quirinale.

Non è escluso che nelle prossime ore, una volta presi

i pieni poteri ministeriali e in vista della discussione nel Consiglio dei ministri di martedì, **Delrio** possa dare qualche ulteriore segnale di correzione di rotta nel «Def infrastrutture»: magari spuntando via qualche altra opera e scendendo ancora di numero o mettendo un cappello introduttivo sulla politica che vorrà perseguire sulle infrastrutture. Un'anticipazione esplicita, che è quasi un manifesto, l'ha già fatta ieri mattina, parlando formalmente da sottosegretario alla Presidenza ma in realtà come ministro in pectore: «Le infrastrutture - ha detto **Delrio** - non sono né grandi né piccole, ma devono essere utili alla società». Parole che corrispondono alla posizione espressa più volte da questo giornale e su cui non si può non concordare. Si tratterà poi di capire se alla volontà programmatica seguiranno i risultati, per arrivare a una programmazione unitaria, selettiva, utile al Paese.

Alla pianificazione delle grandi opere è strettamente connesso un tema politicamente ancora più importante, quello della questione morale. **Delrio** è la personalità giusta per fare pulizia di tutte le contiguità patologiche fra politica, burocrazia e malaffare che sono emerse dalle inchieste di Firenze. Il ministero delle Infrastrutture era il centro di queste contiguità e **Delrio** deve cancellare le aree grigie e le ombre. Inevitabile anche il rinnovamento

al ministero, distinguendo fra dirigenti collusi e dirigenti "puliti", senza dimenticare che la scelta dei dirigenti deve essere fatta anche sulla base dell'efficienza e della capacità di interpretare una linea innovativa.

Discorso più complicato quello della riforma del ministero. Ora che sul posto più alto siede un uomo (abbastanza) vicino a Renzi continuerà la politica di trasferimento di "pezzi" e funzioni decisivi a Palazzo Chigi? La questione vale soprattutto per la struttura di missione della legge obiettivo: trasferire questa competenza alla Presidenza del Consiglio significherebbe consegnare a **Delrio** un ministero largamente svuotato. Diversa - e auspicabile - è l'ipotesi di una riforma complessiva della legge obiettivo, modificando la cassetta degli attrezzi ma non la titolarità della politica. Questo consentirebbe al ministro di fare "pulizia", riequilibrio e la pianificazione unitaria/utile che si chiedeva sopra. Potrebbe consentirgli forse anche di riprendere in mano il piano aeroporti e il piano porti che hanno perso lucidità nel tragitto verso il traguardo.

Ci sono poi altre discontinuità quasi inevitabili per l'ex sindaco **Delrio**, punta di lancia - insieme al premier - del "partito dei sindaci" oggi al governo: vanno rilanciate le politiche per la città, almeno su due fronti decisivi per le sfide dei prossimi anni,

quello della riqualificazione urbana e della mobilità. Sappiamo dai dati del Cresme che in questi anni, pur nella crisi del mercato, c'è stato uno spostamento colossale del business edilizio dal "nuovo" al riuso. Il successo degli incentivi dei bonus per i lavori in casa ne sono un'evidenza ma la realtà va ben oltre: ormai il "recupero" è quasi il 70% della produzione edilizia. Questa tendenza va contrastata? Al contrario, va incoraggiata, sostenuta con nuovi strumenti politici. Non solo perché emergono nuove priorità politiche largamente condivise come lo stop al consumo del suolo o la sostenibilità ambientale ed energetica di edifici e porzioni urbane. Soprattutto perché questo boom risponde a forti tendenze di mercato. Ma il "ciclone riuso" va allargato dalla dimensione oggi prevalente dell'appartamento a quella del quartiere. Servono politiche nazionali urbane nuove e nuovi strumenti dopo il fallimento del "piano città" del governo Monti. Soprattutto serve un salto di qualità progettuale (per esempio incentivando i concorsi di progettazione e modalità di partecipazione popolare) per ridare un volto alle nostre città. Se poi arrivasse anche una legge urbanistica che finalmente mettesse a posto l'incerto e instabile rapporto fra fisco e sviluppo urbano, la crescita sarebbe più vicina.

L'altro tema, la mobilità, si

può affrontare da vari punti di vista. Quello più immediato: varare al più presto il disegno di legge di riforma del trasporto pubblico urbano. Speriamo che qui non pesi la "lobby Anci" e i timidi segnali di liberalizzazione inseriti da Lupi siano rafforzati, non cancellati. Perché la chiave strategica, anche in ambito

urbano, è quella di un miglior utilizzo delle infrastrutture che abbiamo: investimenti leggeri e tecnologici (anche sistemi informativi e controllo del traffico), liberalizzazioni per mettere in competizione più gestori del servizio ovunque possibile nel mercato o per il mercato, par condicio garantita agli ope-

ratori nell'accesso alle reti per uno sfruttamento intensivo delle infrastrutture, accesso in un mercato troppo spesso bloccato di nuovi prodotti e nuovi servizi.

La prima grana che **Delrio** dovrà fronteggiare sarà probabilmente il «caso Uber»: ci vogliono regole perché chi opera fuori delle regole fa un

danno al Paese, ma facciamo la finita con la gestione delle tecnologie solo in favore di lobby e rendite di posizione e non dei cittadini. Cominciamo con l'uso di tecnologie che consentono di individuare qual è il taxi più vicino all'utente che chiama e tagliamo via le "rendite da attesa".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PARTITO DEI SINDACI

Sforzo di innovazione per una nuova politica urbana che favorisca riqualificazione su larga scala. Ma deve crescere la qualità progettuale

