

Perché non bisogna fermare lo scatto per le infrastrutture

Bruno Discepolo

Il grado di civiltà di una Nazione si misura anche con il livello di infrastrutture che possiede. Dove per possedere, beninteso, non si intende un'acquisizione, conseguita una volta per tutte, ma un processo continuo di adeguamento ai tempi ed alle nuove necessità poste dalla modernità, come è oggi il caso delle reti immateriali. L'Italia, per molto tempo, è stata capace di dotarsi di efficienti infrastrutture, spesso anche innovative, frutto di lungimiranza programmatica ma anche di grandi competenze, esperienze e professionalità, come nel campo ingegneristico, nonché solidità imprenditoriali.

Tutti ricordano la straordinaria avventura della progettazione e realizzazione dell'Autostrada del Sole o i tanti successi, conseguiti anche in giro per il mondo, dalle imprese italiane, nella realizzazione di dighe, ponti, ferrovie, come ben documenta la bella mostra "Cyclopica", in corso in questi giorni alla Triennale di Milano.

Un patrimonio, purtroppo non il solo, in buona parte depauperato negli anni seguenti, se è vero che oggi l'Italia registra, nel novero dei Paesi più sviluppati, un significativo deficit proprio in termini di dotazione infrastrutturale (per non parlare del declassamento intervenuto a livello di società di ingegneria e di progettazione e di scarsa competitività del sistema delle imprese di costruzione). Dopo decenni di politiche incerte quanto di spreco di danari e investimenti nel settore, registriamo un quadro assai sconcertante: possediamo decine di porti e aeroporti, ma nessun vero hub o scalo, tra i principali del continente, la sola Madrid conta più chilometri di rete metropolitana che tutte le città italiane e, nel frattempo, è mancata pure la manutenzione di ponti e cavalcavia, come i tanti incidenti intervenuti da ultimo,

stanno a ricordarci.

Le ragioni di un tale ritardo, se non vero e proprio fallimento, sono molteplici ed un ruolo centrale l'assumono le farraginose procedure che presidono la realizzazione delle opere pubbliche, la mancanza di un preventivo confronto pubblico e verifica della sostenibilità degli interventi, le interferenze o incursioni della politica nella pianificazione strategica.

Per tutti questi motivi, con gli ultimi governi Renzi e Gentiloni, ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, si è tentato di sistematizzare l'insieme delle politiche e degli investimenti in atto attraverso una complessa ridefinizione degli obiettivi, degli strumenti e delle risorse ed una opportuna project review alla luce delle quali rimodulare il piano strategico per l'infrastrutturazione dell'Italia dei prossimi decenni. "Connettere l'Italia" è stato dunque, l'ambizioso ma anche concreto, programma che ha coinvolto in particolare la Struttura tecnica di missione del Mit, guidata dal napoletano Ennio Cascetta.

Con lo stesso titolo, e l'esplicativo sottotitolo di "Trasporti e logistica per un Paese che cambia", Connettere l'Italia è ora anche un libro che inaugura la collana per i tipi di Franco Angeli, con la collaborazione di Ram, Logistica infrastrutture e trasporti, società in house del ministero.

L'illustrazione delle metodologie applicate per ridefinire il quadro delle priorità e compatibilità nella programmazione degli interventi, e soprattutto per la loro sostenibilità, ambientale, economica ma anche, in senso lato, sociale, è alla base delle scelte, tecniche e politiche, che hanno guidato l'azione di governo di questi ultimi anni. Che spazia da settori quali ferrovie, strade e autostrade, porti, interporti e aeroporti, valichi, trasporto pubblico locale, metropolitane così



Peso: 21%

come città, turismo e beni culturali, piste ciclabili.

I risultati raggiunti sono importanti, in termini finanziari e occupazionali, a fronte degli obiettivi prefissati, con 181 miliardi di investimenti, di cui 103 già reperiti, ed una prospettiva di 220 mila posti di lavoro previsti, ogni anno, per i prossimi 10.

Meno convincenti appaiono, al contrario, i bilanci presentati su temi quali la riforma delle città metropolitane o la revisione del Codice dei contratti, che avrebbero meritato, seppure non era questa la sede più idonea, una riflessione autocritica più serena e meno autocelebrativa.

Sullo sfondo resta, inespresa ma in-

combente, la questione che riemerge oggi in tutta la sua drammaticità: l'esigenza, cioè, di garantire una continuità nella programmazione delle grandi opere di infrastrutturazione del Paese, sottratta ad ogni logica di spoil-system o rinegoziazione, al mutare del colore e del quadro politico.

Proprio l'esatto contrario di quanto rischia di accadere con il nuovo governo e l'annunciata revisione, o blocco, di interventi quali la Tav in Val di Susa. Potrebbe dunque succedere, a breve, di ritrovarci con un ministro che, piuttosto che programmare e inaugurare nuove opere, interpreti il suo compito piuttosto come quello di chi è chiamato ad azzerare programmi e chiudere i cantieri.

Di certo non il miglior viatico per un Paese che cerca di recuperare ritardi e deficit nel suo processo di modernizzazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 21%