

# Il Paese è in ritardo, ma abbiamo iniziato a correre

ALTERO MATTEOLI\*

**C**aro direttore, ho letto con interesse l'articolo di ieri «L'Italia dei 193 cantieri eterni» e ne condivido lo spirito di fondo. Riten- go, altresì, opportuno formulare alcune precisazioni. Il gap che distanzia il nostro Paese dagli altri partners comunitari è scontato e più volte l'ho sottolineato. Con la Legge Obiettivo, tra il 2001 e il 2006, abbiamo approvato progetti per un valore di 115 miliardi di euro e nello stesso periodo sono stati appaltati o cantierati lavori per circa 60 miliardi. Comparando questi dati con quelli del decennio precedente si scopre che erano stati approvati progetti per soli 14 miliardi.

È utile fare esempi concreti che testimoniano la rilevanza dei risultati ottenuti.

1) Il Mo.SE. di Venezia: dal 2002 al 2004 siamo passati da un progetto preliminare all'apertura dei cantieri di un'opera pari a 4,1 miliardi di euro. Oggi i lavori hanno raggiunto circa il 50%.

2) L'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria. Con altri 2 miliardi di euro, nei prossimi quattro anni, intendiamo completare l'intero asse.

3) Il Passante di Mestre. I lavori iniziati nel 2004 sono vicini al loro completamento.

4) L'Asse autostradale Catania-Siracusa. Agli inizi del 2005 sono iniziati i lavori, ed oggi siamo ad un avanzamento dell'opera di oltre il 60%.

5) Il sistema viario Quadrilatero Umbria Marche. Un'opera è passata da progetto ad opera affidata in soli tre anni.

6) La terza corsia del Raccordo anulare di Roma quasi completamente completata.

7) Il Ponte sullo Stretto. Nel 2001 si disponeva solo del progetto di massima. In soli tre anni, dopo la sua rivisitazione, dopo l'ottenimento di tutte le varie autorizzazioni (oltre 40) e l'inserimento del progetto tra le reti TEN e le opere prioritarie della

Ue, dopo aver costruito un modello finanziario ed effettuato una gara internazionale per la scelta del General Contractor, nell'ottobre del 2005 si è aggiudicata la gara. Il resto è opera del governo Prodi e noi stiamo cercando di porvi rimedio.

Tutto ciò testimonia che con una forte azione governativa e attraverso un confronto con le Regioni, siamo riusciti a superare i tabù tipici del nostro approccio con il territorio. Nella vostra inchiesta si fa riferimento anche ai ritardi accumulati nella realizzazione della rete alta velocità nel nostro Paese. Desidero ricordare che nel 1994 sono stati consegnati i lavori del primo tratto Roma-Napoli e che nel 2009 sarà definitivamente completato l'asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Bologna-Firenze. Cioè fra un anno il nostro Paese disporrà di oltre 700 Km di nuova rete. Quando si fanno i confronti con altri Paesi si dimentica che l'asse Firenze-Bologna contiene oltre 80 Km di gallerie e che lungo l'intero itinerario si interagisce con realtà urbane come Torino, Milano, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Roma e Napoli.

Condividendo la preoccupazione che il Paese possa essere ancora penalizzato dalla sua arretratezza infrastrutturale, ho insistito che gli interventi previsti contenessero anche precise date di scadenza e di completamento dei lavori. Il Codice degli Appalti che abbiamo già riformato, la rivisitazione delle Intese generali Quadro con le Regioni, l'elenco delle opere e delle risorse da attivare nel prossimo triennio, sono tutte chiare esigenze mirate al superamento di un grave indicatore: l'incidenza del costo del trasporto nel nostro Paese sul valore del prodotto, oltre il 22% rispetto al 16% degli altri Paesi della Ue. Una distanza che ogni anno ci costa oltre 56 miliardi. D'accordo quindi nel monitorare le opere bloccate o ferme, però, anche la convinzione che la massima attenzione deve

essere rivolta a seguire quegli strumenti, come la Legge Obiettivo, che si sono contrapposti con efficacia al torpore tipico della nostra burocrazia.

*\*Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

