

Delrio: così riparte il Cantiere Italia

Il ministro delle **Infrastrutture**: subito pronti 20 miliardi P. 14

20 miliardi di investimenti per far partire **infrastrutture** e opere pubbliche utili, portualità con le autostrade del mare

Ferrovie in sinergia con il trasporto locale. Finisce un'epoca, dice il Ministro delle **Infrastrutture** Delrio

«Abbiamo aperto il Cantiere Italia»

Sul lungo tavolo rettangolare di Graziano Delrio sono ben in vista tutti i dossier del Cantiere Italia. Un mezzo metro buono di cartelline con i titoli dell'Italia che sta ferma da quarant'anni nonostante i clamorosi finanziamenti piovuti ma incastrati da burocrazie e incapacità e tangenti locali e grandi truffe, con i titoli del Paese che non può più star fermo perché o ripartono le **infrastrutture** e i sistemi logistici e di connessione oppure si rischiano collassi, e con la terza serie di titoli della penisola che sta finalmente ripartendo con decine di accordi locali con sblocco di risorse e anche commissariamenti per spenderle. Si passa dagli oltre 600 cantieri lumaca o fermi, gran bel regalo della politica che prometteva e rinviava sempre, alle riforme dei vari settori della mobilità che Delrio vuole "integrata" con la logistica e anche queste erano in sala d'attesa da decenni. E anche qui si tratta di risorse per piste ciclabili, metropolitane, bus, ferrovie, porti, aeroporti, interporti e nodi urbani. Non più uno spezzatino, insomma, ma la mobilità più moderna ed efficiente sulla quale siamo in ritardo di un paio di decenni buoni con il resto d'Europa. E ci sono poi i dossier sull'edilizia e sulle **infrastrutture** fondamentali come acquedotti e depuratori e fognature, sulle opere pubbliche che da grandi e medie sono oggi diventate semplicemente 'opere utili'. Una rivoluzione. Supportata da un lavoro full time che sta producendo effetti e che vale circa 20 miliardi di investimenti complessivi con ottima occupazione, e che il ministro dei cantieri racconta così.

Dopo tre mesi a Porta Pia, da ministro delle **Infrastrutture e dei Trasporti, a che punto è la riorganizzazione profonda del "ministero dei cantieri", da sempre chiacchieratissimo e finito sotto inchiesta con l'arresto di Ercole Incalza?**

«E' finita quella stagione. La Struttura di Missione della Legge Obiettivo è stata azzerata, i ruoli apicali li stiamo ridisegnando, la trasparenza oggi è un dogma. Abbiamo trovato tanti problemi, ma alcuni sono già stati trasformati in progetti e in lavori per creare

opportunità di crescita, qualità dei territori, qualità dei servizi fondamentali ai cittadini, e tanta occupazione. Il mio primo vero lavoro è stato fare chiarezza nella programmazione. Oggi, per la prima volta forse, abbiamo una pianificazione ordinaria e non più deroghe in emergenza o per finte emergenze, fatte con leggi speciali o straordinarie. Le opere, tutte, sono leggibili e questa è la rivoluzione della normalità. Non abbiamo più né grandi né piccole né medie opere ma tantissime opere utili, e quindi non più procedure oscure».

Erano solo oscure le grandi opere o anche inefficace la loro realizzazione?

«Totalmente inefficace se solo l'8% delle oltre 400 opere programmate dalla legge obiettivo è stato realizzato. Una enormità, e poi ci chiediamo perché abbiamo tutto questo ritardo da recuperare. Noi, con un approccio pragmatico e normale abbiamo portato il numero delle opere da diverse centinaia a sole 25. Abbiamo scelto solo le **infrastrutture** strategiche come i grandi valichi, i nodi metropolitani, la rigenerazione urbana e poche strade».

Vuol dire che si è chiusa anche la stagione delle nuove autostrade?

«La rete stradale e autostradale è già sufficiente, e oggi servono piuttosto cure e manutenzioni per evitare collassi come in Sicilia, e non nuove arterie stradali. La priorità va a questo».

Si tratta di un cambio radicale di marcia e di filosofia delle opere pubbliche che si collega anche alla riforma degli appalti. Possiamo dire che è un altro tassello di un solo puzzle, che è una vera svolta, una nuova strategia?

«E' così. Il Pd ha svolto un lavoro eccezionale al Senato con altri gruppi, e non solo di maggioranza- E' stato approvato il nuovo Codice degli appalti che ha una importanza fondamentale. Supera tutte le storture che hanno paralizzato e influenzato la realizzazione di opere in Italia, penso all'eccesso di burocrazia e di legislazione che andava anche oltre le norme europee. Oggi abbiamo il divieto di regolamentare oltre le norme Ue. Penso alla lotta alla corruzione, con la forte collaborazione del mio ministero con l'Anac di Raffaele Cantone per la repressione e per la costruzione di meccanismi seri di prevenzione del-

la corruzione. Lo facciamo grazie anche ai nuovi bandi tipo, ai nuovi albi delle ditte o dei collaudatori. E' stato finalmente regolato il rapporto con privati, il projet financing lo abbiamo rivisitato e potenziato, sono state cancellate le gare al massimo ribasso che hanno alimentato anche molte truffe e affidamenti strani. I rapporti con i concessionari sono trasparenti, e la messa a gara di una concessione non devono vederla come una condanna ma come una opportunità di modernizzazione e di tutela del bene pubblico».

C'è chi critica l'eccessiva enfasi sull'anti-corruzione: troppi controlli, dicono, possono ancora rallentare i cantieri...

«Criticassero pure. In questo lavoro collettivo, sotto gli indirizzi del premier, abbiamo voluto fortemente un notevole cambio di passo e anche di percezione della legalità nelle opere pubbliche. La Legge Obiettivo archiviata e la linea diretta con l'Anac non rallentano un bel nulla, anzi accelerano tutto. Penso al Mose e all'Espò che sono ripartiti benissimo dopo aver sradicato la corruzione e il malaffare. E' la criminalità che rallenta il lavoro e toglie lavoro agli italiani. Questa è una scelta voluta fortemente dal Governo, ho lavorato per questo anche da Sottosegretario a Palazzo Chigi, perché dobbiamo curare le malattie gravi del nostro Paese».

L'edilizia resta ancora nel tunnel della crisi più lunga del dopoguerra, nove anni piatti e di arretramento con segni negativi. Quali sono le cure per questo settore che può trainare la ripresa?

«E' stata durissima per l'edilizia. Abbiamo diversi grandi malati da curare e l'edilizia è uno di questi. Ma i primi segnali di risveglio, con un seppur timido aumento delle ore lavorate, ci sono. L'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, prevede che la ripresa arriverà soprattutto nel corso del 2016 e noi spingiamo da mesi, facciamo la nostra parte con una politica di maggiore attenzione rispetto al passato agli investimenti pubblici e all'incentivazione degli investimenti privati».

Gli investimenti nuovi o da sbloccare sono un totale di 19,4 miliardi. Dice l'Ance che 14,9 miliardi possono diventare cantieri accelerando provvedimenti programmati e già approvati o in corso, mentre 4,5 miliardi sono in pancia del Ministero. E' così?

«E' così. L'edilizia intanto ha diversi sostegni, dagli ecobonus per le ristrutturazioni anche antisismiche e per la riqualificazione energetica. Ma ha bisogno di un sistema di committenza - Stato, Regioni e Comuni - che funzioni. Abbiamo dei ritardi cronici ma intanto noi abbiamo aumentato del 44% i bandi pubblici dopo anni di segni negativi. Quei 20 miliardi di **infrastrutture** e di opere programmate ridaranno fiato all'edilizia, come pure lo ridarà l'allargamento del sistema degli incentivi ai quali stiamo pensando per la prossima legge di stabilità. Ad esempio, ecobonus per la riqualificazione degli edifici residenziali pubblici, perché trovo

assurdo che il patrimonio pubblico e popolare non possa accedere agli ecobonus. Ingegge di stabilità allargheremo anche il perimetro degli incentivi fiscali in altri settori come la bonifica dall'amianto. La messa in totale sicurezza degli edifici da ogni rischio continueremo a stimolarla fiscalmente perché questo ha funzionato ed ha tenuto in vita e terrà in vita tante ditte locali. Serve moltissimo alla nostra ripresa. E' decisivo il lavoro che stiamo facendo di riportare normalità e semplificazione in settori dove la dittatura del caos non faceva tornare un numero. Da certezza sui tempi, programmare seriamente come abbiamo fatto per il contrasto al dissesto e l'edilizia scolastica promuovendo, per la prima volta dopo quarant'anni, investimenti complessivi per molti miliardi, occuparsi della rigenerazione e della riqualificazione urbana sono le medicine giuste per riattivare anche la nostra preziosissima rete di piccola e media impresa. Abbiamo impedito al malato di andare in coma irreversibile. Ora stiamo lavorando per farlo crescere bene».

Altro grande malato è il trasporto pubblico locale, più o meno 400 aziende comunali, la metà delle quali fallite, possono anche portare libri in tribunale...

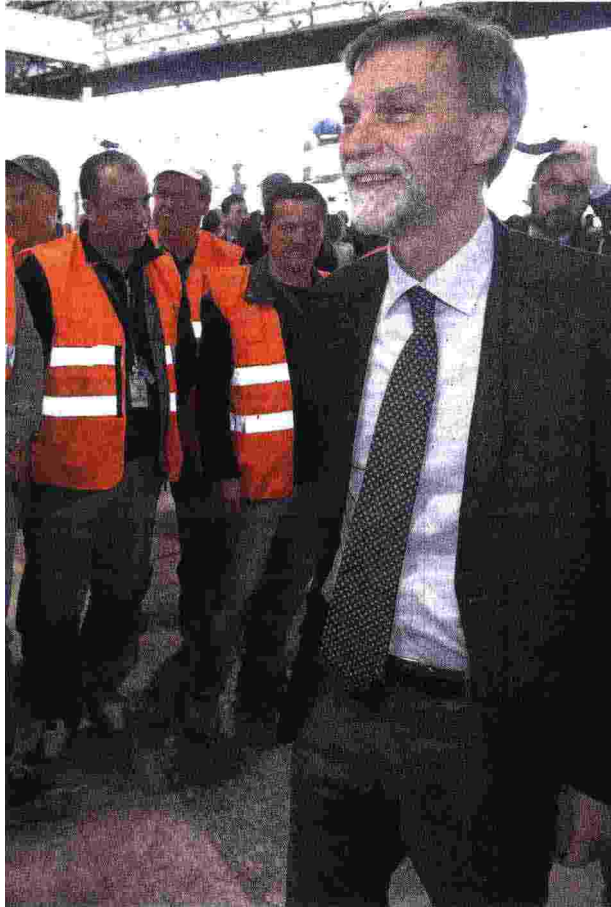
«Il trasporto pubblico locale lo riformiamo, e ci siamo. Ma il tema più generale è che in un grande ponte sul mare come è l'Italia, trovo ridicolo che le navi non viaggino via mare. E' incredibile. Ecco anche su cosa investiremo forte sui collegamenti via mare per una Italia che ha il sistema produttivo manifatturiero secondo in Europa. La Fiat porta le sue auto a Civitavecchia e da quel molo le imbarca verso gli Usa. Iobbiamo imparare a collegare le autostrade ai porti e i porti alle aree logistiche e poi alla ferrovia, e la ferrovia al tram. Non possiamo più vedere la concorrenza tra due porti nello spazio di cinque chilometri uno dall'altro. Collegamenti e integrazione e basta con questa competizione. Negli ultimi 8 anni è esplosa la domanda di trasporto merci e passeggeri via mare e bisogna smettere di vedere guerre da municipalismo portuale. Oggi ci sono 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli portuali e 113 dei procedimenti amministrativi. L'obiettivo è portare ad un solo sportello amministrativo e ad una sola autorità doganale che abbia sotto di sé tutto il tena dei controlli, delle autorizzazioni al dragaggio o altro e allo sdoganamento. L'inefficienza logistica ci fa perdere 50-60 miliardi di euro l'anno, molto più di una finanziaria. Specie al sud il sistema mare è la vera risposta alla crisi».

Cura del ferro, cura dell'acqua come autostrade del mare, cura della nuova mobilità, cura del territorio...

«Lo so, è una rivoluzione soprattutto culturale, e lo vedremo nella riforma del trasporto

to pubblico locale. Al centro ci mettiamo il cittadino, finalmente. Gli oltre 40 milioni di persone che ogni anno si muovono sulla Circumvesuviana sono il nostro problema numero uno. Ci occupiamo, purtroppo solo da oggi e con questo Governo, di integrare i sistemi, di metropolitane, di nodi ferroviari, di efficienza dei servizi con l'accelerazione delle gare per ferro e gomma. Dei 12

miliardi previsti per il potenziamento del metrò, ne sono già a disposizione 10. Pianificare trasporto urbano e ferroviario regionale è la chiave. Investiremo molto sul rinnovo del parco mezzi, e arriveranno 700 nuovi treni regionali, già 300 sono sulle rotaie. Per me, i diritti dei pendolari sono uguali a quelli dei viaggiatori dell'alta velocità. Non è più accettabile un caso Atac con la vergogna mondiale della biglietteria parallela».



Graziano Delrio

incontra i lavoratori a margine della presentazione dei lavori di restyling al terminal 1 dell'aeroporto di Malpensa
 FOTO: ANSA

Dal fallimento della Legge Obiettivo alla pianificazione di opere utili al Paese

“A ottobre un nuovo soggetto basta sinistra del rancore”

NICHI VENDOLA
 LEADER DI SEL

— In una convention a ottobre nascerà il nuovo soggetto da presentare alle prossime elezioni «con un nuovo simbolo, un nuovo nome».

