



Intervista a

Antonio Di Pietro, Ministro delle Infrastrutture

Come procede la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e la divisione delle competenze con il Ministero dei Trasporti?

La riorganizzazione è avvenuta, non senza alcune problematiche relative alla logistica e, soprattutto, ai capitoli di spesa, ma ora stiamo procedendo in autonomia e, per alcune cose, anche in sintonia, anche se personalmente ritengo che lo "spacchettamento" non sia stata una buona idea.

Ci sono rischi di sovrapposizioni di competenze?

I dubbi relativi alle competenze sono stati ampiamente chiariti dal Decreto che ha previsto la divisione. Con parole molto semplici, tutto ciò che è infrastruttura strettamente connessa al termine, è competenza del mio Dicastero, per tutto il resto, compresi i servizi per gli utenti, la competenza è dei Trasporti. E poi, come abbiamo avuto modo di spiegare, laddove dovessimo trovare delle sovrapposizioni e non si potesse intervenire per legge, applicheremo il buonsenso. A me piace giocare in squadra.

Quale ruolo si sta valutando per l'Anas?

Stiamo studiando la possibilità di ridefinire le competenze di Anas. Oggi esiste un'anomalia, cioè che a uno stesso soggetto sono date competenze che vanno in conflitto. Mi spiego: Anas è allo stesso tempo gestore e controllore e proprio la situazione della Asti-Cuneo (vedi dossier di luglio 2006, ndr) è esemplificativa, nel senso che per quel tratto non si riesce ad arrivare alla firma per l'avvio perché Anas ha una doppia competenza.

Per questo vorremmo creare una Anas che si occupa della vigilanza e una che si occupa della gestione.

In quale direzione ci si sta muovendo per risolvere le problematiche economiche dell'Anas?

Tengo a ricordare che il mio ruolo è quello di Ministro vigilante sulle attività dell'Anas mentre l'azionista di riferimento è sempre il Ministero dell'Economia. Intanto, per il momento, abbiamo affrontato e risolto il rischio del blocco dei cantieri. Oggi Anas ha fondi per pagare i debiti contratti nel 2006. Per quanto riguarda il prossimo anno, i fabbisogni dell'Anas si attestano intorno ai 4 miliardi.

Quale sarà il futuro della Legge Obiettivo?

Stiamo pensando concretamente di scrivere anche noi, come maggioranza di Governo, una nostra Legge obiettivo. Ma che sia realistica, non un libro dei sogni destinato a rimanere solo sulla carta, ma che si trasformi in opere fruibili da tutti i cittadini, che non siano fatte di sole inaugurazioni utili ai fini politici. Dal precedente Governo abbiamo ereditato, rispetto ai 172 miliardi della Legge obiettivo, solamente 50 miliardi di opere realmente cantierate.



Si pensa di intervenire sul ruolo ai Comuni, oggi mediato dalle Regioni?

Non è di mia diretta competenza, ma del Ministro degli affari regionali Linda Lanzillotta. Dove potrò portare l'apporto del mio Ministero, darò il massimo contributo.

Sono previste modifiche alla procedura di Via?

Non voglio, anche in questo caso, entrare nelle competenze di un altro collega. La cosa che posso garantire con fermezza è che le valutazioni di impatto ambientale non verranno più scavalcate.

La figura del General contractor continuerà ad esistere?

Stiamo rivedendo tutto ciò che ha a che vedere con il codice degli appalti, in particolare siamo in una fase di recepimento e studio di tutte le parti che

ancora non sono entrate in vigore. Quanto al general contractor, vogliamo rivedere e riformulare anche questa figura, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza del lavoro e la trasparenza dei contratti di sub-appalto e per questo stiamo lavorando con il Ministro Damiano (lavoro e politiche sociali, ndr) per definire una proposta per tutto il sistema del lavoro nei cantieri.

Quali sono i criteri adottati per definire le priorità nella realizzazione delle infrastrutture prioritarie?

Il primo criterio che sono stato costretto a utilizzare nello stilare l'elenco delle priorità mi è stato dettato dalle scarse risorse di cassa disponibili. Dobbiamo concentrare le risorse su cose essenziali. Quindi, abbiamo l'esigenza di finire quello che è già cantierato. Se stiamo già con la pala in mano, bisogna finire, salvo intervengano particolari controindicazioni tecniche.

Di intesa con le Regioni, stiamo definendo le priorità a livello locale e poi metteremo insieme il piano per un piano nazionale preciso.

Ci sono ipotesi per risolvere il nodo del finanziamento?

Uno di questi è la possibilità che aziende private partecipino ai lavori con un sistema di project financing, ma le cose devono essere fatte in piena trasparenza e seguendo delle regole precise.

Come si pensa di affrontare i problemi di consenso, in generale e per alcune opere come il Mose, il ponte di Messina e l'Alta velocità Torino-Lione?

Attraverso il dialogo, e non lo scontro muro contro muro, con le istituzioni e con le popolazioni dei territori sui quali ricadono le opere. Il nostro metodo è la concertazione, purchè non sia di ostacolo ideologico. Le popolazioni locali, ad esempio, sono quelle che subiranno i maggiori disagi derivanti dall'opera ma, in molti casi, anche i maggiori vantaggi. Ascoltare le loro motivazioni, spiegare le nostre. Affrontare i problemi e superandoli insieme, avvalendosi, se è il caso, anche di tecnici ed esperti che possano realmente far capire di cosa si tratta e abbattere gli ostacoli che si frappongono con la realizzazione di un'opera necessaria.