

Intervista a Pietro Lunardi, Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

Qual è il suo bilancio di questi anni di lavoro? Come hanno funzionato i meccanismi legislativi messi a punto dal suo ministero?

Il bilancio del mio dicastero rispetto al programma delle opere strategiche è, direi, molto positivo, e i meccanismi legislativi messi a punto nel quadro di completamento delle procedure della Legge Obiettivo stanno funzionando molto bene.

Come è noto, nello stesso giorno in cui è stata varata la legge (443 del 21 dicembre 2001) è stata anche approvata la delibera del Cipe n. 121, sempre del 21 dicembre 2001, che costituisce il programma delle opere strategiche e integra e modifica il Piano generale dei trasporti e della logistica.

Nell'agosto del 2002 sono stati approvati due provvedimenti:

- la legge 166/2002 che è collegata alla finanziaria 2002 e fornisce le risorse per l'attuazione del primo triennio del programma;
- il decreto legislativo 190/2002 attuativo delle procedure previste dalla Legge Obiettivo. I due dispositivi sono divenuti operativi nell'ottobre del 2002 e, da subito, sono state portate al Cipe le prime istruttorie della Struttura tecnica di missione del mio Ministero.

Le Grandi Opere sono state effettivamente avviate o è necessario attendere ancora?

Oggi, in soli 14 mesi, il Cipe ha approvato opere per un valore complessivo di circa 30 miliardi di Euro. Sono state impiegate tutte le risorse finanziarie messe a disposizione dalla legge 166/2009 per il triennio 2002-2004; all'impiego di queste risorse si sono aggiunti i finanziamenti provenienti da fonti private, da altre leggi e in parte minore da risorse europee. Al quadro relativo alle approvazioni di progetti e finanziamenti è da aggiungersi quello relativo all'apertura di numerosi cantieri di lavori sul Corridoio 5 (alta velocità Torino-Novara e Padova-Mestre e autostrada Brescia-Bergamo-Milano) e sull'asse Berlino-Palermo (alta velocità Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Battipaglia, autostrada Salerno-Reggio Calabria e Messina-Pa-



lermo, variante di Valico Bologna-Firenze), al completamento del Raccordo anulare di Roma, per citare i principali lavori che siamo riusciti, in così poco tempo, a "cantierare".

Qual è il suo bilancio dell'attività svolta a livello europeo, prima e durante il semestre di presidenza italiana?

Anche questo bilancio è da considerarsi positivo: finalmente è stata consolidata la programmazione dei Corridoio 5 (Lisbona-Kiev passando per Torino, Milano e Venezia). Inoltre è stato varato il Corridoio 1 (Berlino-Verona-Napoli-Palermo) che include il Ponte sullo stretto di Messina, e il Corridoio che collega il porto di Genova ai bacini industriali del nord Europa (Anversa-Rotterdam-Basilea-Genova). L'approvazione della proposta relativa alla rete Transeuropea dei Trasporti si iscrive nel quadro della politica dei trasporti del Governo italiano, che l'ha anticipata con il rilancio del sistema infrastrutturale nazionale attraverso gli interventi normativi che ho già ricordato, la costituzione dell'ISPA e del Fondo Rotativo Opere Pubbliche. Va inoltre ricordata la conclusione di altri importanti dossier che contribuiscono all'abbattimento delle barriere alla libera circolazione e all'aumento della competitività. Parlo del pacchetto "Cielo Unico"; delle importanti decisioni relative alla protezione dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazioni o ritardi nei voli; della direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio, dell'accordo sull'introduzione di un sistema transitorio di transiti in territorio austriaco. Sul tema della sicurezza, l'operato della Presidenza Italiana del Consiglio Europeo ha portato, con l'adozione della Carta di Verona, all'impegno dei Paesi membri del Consiglio per un'azione determinata nel campo della sicurezza stradale. Decisioni importanti hanno toccato poi il settore marittimo, con l'adozione dello standard internazionale per il doppio scafo e il regolamento dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima; il settore aereo, con il regolamento sui requisiti minimi di sicurezza assicurativi; il settore terrestre, con la direttiva sul regolamento in ordine ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie stradali.

