

IL MINISTERO DI SALVINI VUOLE SNELLIRE LE AUTORIZZAZIONI DI SOVRINTENDENZE ED ENTI AMBIENTALI

Grandi opere a rilento il piano contro i veti

Sfratti e morosità, un miliardo di costi per i proprietari solo nel 2024

PAOLO BARONI, FEDERICO CAPURSO

Salvini prepara un piano per sveltire le autorizzazioni delle opere

pubbliche. I lavori per la Manovra entrano nel vivo con le audizioni davanti alle commissioni Bilancio di Camera e Senato. - PAGINE 6-8

Il piano Grandi opere

La Lega vuole rivedere poteri e procedure degli Enti di vigilanza per accelerare sulle infrastrutture
Morelli: "Serve una cabina di regia
Basta veti che fermano i cantieri"

300

I milioni di euro di ricavi da pedaggi attesi con il Ponte a pieno regime al 2062

Salvini sul Ponte: spero che il sistema Paese sia d'accordo che si deve andare avanti

+30%

La crescita cumulata del traffico di veicoli al 2062 secondo le stime del Cipess

IL RETROSCENA

FEDERICO CAPURSO
ROMA

Oggi è il Ponte sullo Stretto, ieri era il Mose, domani chissà. Se ogni progetto infrastrutturale incontra veti, ostacoli e rallentamenti capaci di bloccare l'avanzata, per Matteo Salvini significa che qualcosa deve cambiare. Il ministro e vicepremier leghista ha quindi chiesto di accelerare per poter presen-

tare un piano con cui sveltire le procedure e annacquare il potere degli enti chiamati a vigilare sui progetti, oggi in grado di rimandare l'apertura di un cantiere per anni, spesso con un enorme aumento dei costi.

Nel mirino ci sono varie amministrazioni, come quella di vigilanza ambientale, le varie soprintendenze, l'Autorità di regolazione dei trasporti. «Oggi vengono viste come una "maledizione in terra", vissute quasi come una "minaccia" dentro i ministeri - dice a *La Stampa* Alessandro

Morelli, sottosegretario leghista che presidia il dipartimento di Programmazione economica di Palazzo Chigi. «Se il loro obiettivo è fare gli sgambetti o trovare modalità per non fare un'o-



pera, allora è un problema serio. Se invece c'è un rapporto sano, in cui l'obiettivo di tutti è la realizzazione delle opere e non il loro sabotaggio – sottolinea – possono dare un contributo importante».

Dalle mani di Morelli sono passate le delibere per l'organizzazione delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina, così come per il Ponte sullo Stretto. E una volta chiusa la legge di Bilancio, si potrà iniziare a mettere in cantiere un pacchetto di misure per le opere infrastrutturali, grandi o piccole che siano. «Bisognerà rivedere gli strumenti in mano alle varie amministrazioni con cui ci si rapporta», spiega Morelli. «Non sarebbe una limitazione dei loro poteri – si premura di aggiungere –. Se però un'amministrazione ha il veto come unico strumento per segnalare una criticità, e con quello blocca tutto, abbiamo un problema». L'idea, dunque, è quella di dare a questi enti di controllo «strumenti ulteriori, più morbidi, per porre dei rilievi che sono legittimi», e di limitare invece la possibilità di usare quelli più duri, ostativi. Si vuole evitare, ad esempio, che le soprintendenze vengano coinvolte sulle opere più piccole, così come sulle grandi opere di interesse nazionale.

Ma non basta. «Serve anche una cabina di compensazione, in cui le varie amministrazioni si parlino tra loro per mettere sul tavolo eventuali criticità e trovare una soluzione per superarle». Questo oggi non succede, fa notare Morelli: «Le amministrazioni si chiudono in un compartimento stagno e alla fine dicono di no, ma così non va bene». In questo modo, dice, le opere «si fanno comunque, magari in 20 anni invece di 5, e con un inevitabile aumento dei costi».

L'Italia non è solo il Paese dei no. Ci sono esempi virtuosi di confronto tra politica e enti di vigilanza e controllo. Come la metro che a Roma avrà una fermata a piazza Venezia e passerà sotto i Fori romani. Lì, invece di bloccare tutto, si è deciso di andare più in profondità e di creare un museo all'interno della stazione, che accoglierà quel che si è incontrato nel corso dello scavo. «Un lavoro incredibile – riconosce Morelli –. Sarebbe stato facile ostacolare il progetto, invece si è trovata un'alternativa migliore e la metropolitana si farà». Anche lungo l'autostrada della Val Trompia è stato ritrovato un importante reperto archeologico, un acquedotto romano, ma la sovrintendenza ha

“solo” imposto di tagliare a segmenti la tratta e riassemblarla in un altro modo. Sono aumentati i costi, ovviamente, ma è stata trovata una soluzione. Oggi, però, «ogni volta dobbiamo augurarci di incontrare un funzionario di buon senso quando viene presentato un progetto. Uno che capisca che la grande opera non è della politica, ma di tutto il territorio e di tutti i cittadini».

Gli ostacoli, i veti, le incertezze che nascono dal rapporto con le amministrazioni, per la Lega sono però solo il frutto malato di un problema più profondo, culturale. Per Salvini l'ultimo stop imposto dalla Corte dei conti al “suo” Ponte rappresenta solo la coda di questa questione. «Spero che tutto il sistema Paese sia d'accordo sul fatto che bisogna andare avanti e non fermarsi», dice il leader della Lega. E se lo “spera” significa che non è affatto sicuro che sia così. Per Morelli o c'è un cambio culturale rispetto alla necessità di realizzare una grande opera, oppure «siamo condannati a rimanere fermi al secolo scorso, a modalità governate dal deep state, dove l'obiettivo è spesso quello di dimostrare una ragione d'esistere, piuttosto che realizzare un bene pubblico». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TRE GRANDI OPERE DI COLLEGAMENTO

■ Costo in miliardi di € a carico dell'Italia
■ Stima conclusione lavori



PONTE SULLO STRETTO

CAPACITÀ MASSIMA



6.000
veicoli/ora

A 399 m
Altezza delle 2 torri
dalla base



200
treni/giorno

B 60 m
Larghezza del ponte

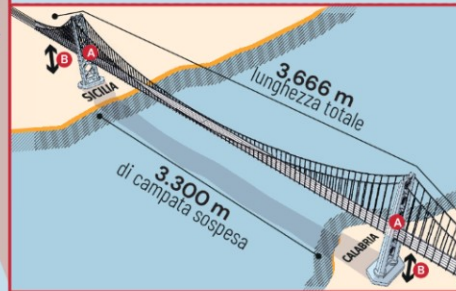
STRUTTURA DEL PONTE

3 Corsie per veicoli

1 Corsia di servizio
per direzione



2 binari ferroviari



Withub

A Venezia

Il Mose è un sistema di barriere mobili alle bocche di porto che protegge la laguna veneziana dall'acqua alta, oggi sempre più frequente anche a causa della crisi climatica

