

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

a cura dell'Associazione
"Studi e Ricerche per il Mezzogiorno"



Giuseppe Maria Reina, Sottosegretario alle Infrastrutture

INFRASTRUTTURE E MEZZOGIORNO: LE PRIORITÀ STRATEGICHE - INTERVISTA AL SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE GIUSEPPE MARIA REINA

La competitività delle infrastrutture e le strategie del Governo nell'immediato futuro; ne discutiamo con il Sottosegretario *Giuseppe Maria Reina* che tra l'altro ha partecipato recentemente a due convegni dell'Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno su temi collegato allo sviluppo della portualità e sugli aeroporti del sud.

L'Onorevole Reina ha la delega all'esercizio delle funzioni per le materie di competenza della Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie, portuali e aeroportuali e della Direzione generale per le infrastrutture stradali con riguardo all'ammmodernamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie a servizio del Mezzogiorno. Una responsabilità dunque strettamente connessa alla crescita ed alla competitività del territorio meridionale; gli argomenti spaziano dalle politiche di sviluppo alla finanza pubblica; dalla necessità di nuove infrastrutture agli indirizzi del Governo, non trascurando quali sono gli obiettivi raggiunti e quali quelli da raggiungere nell'immediato. Tutta da leggere.

Onorevole può dirci per grandi linee quali sono le linee strategiche verso cui il Governo si sta orientando ed attivando per lo sviluppo e l'ammmodernamento del sistema infrastrutturale meridionale; ciò ovviamente tenendo conto delle deleghe a Lei assegnate?

Il Governo pone forte accento su ogni iniziativa che tende alla realizzazione di Infrastrutture nel Sud, perché riconosce che da questa condizione deriva la capacità dell'intero sistema Paese di essere credibile e competitivo nello scenario internazionale. Ogni azione dell'esecutivo è, dunque, volta a rendere coerente il complesso dell'attività di governo con questa indispensabile strategia.

Naturalmente, reputo superfluo confermare che la mia presenza nel Governo per ciò che essa esprime sul piano politico non può che spingere, con ogni possibile impegno e determinazione, in questa direzione.

E' pur vero che lo Stato non è, oggi, in grado di ammodernare e mantenere le opere che sono sul nostro territorio e, quindi, per attivare "una nuova stagione di infrastrutturazione" in tutto il Meridione occorre trovare nuovi sistemi di finanziamento che coinvolgano anche l'intervento privato. E, in questo senso, lo strumento che appare più appropriato è senza dubbio quello della finanza di progetto.

La carenza di risorse finanziarie pubbliche a nostro avviso spingerà il Ministero ad una severa valutazione delle opere da realizzare ed a favorire l'ingresso dei privati nella gestione delle infrastrutture; è vera questa affermazione e come il Governo sta ovviando al problema della finanza?

In questo quadro assume particolare rilievo la certezza non solo delle risorse da mettere in campo, ma della loro effettiva disponibilità. E qui entra in gioco l'apporto del sistema creditizio che deve, inevitabilmente, essere impegnato a sostenere lo sforzo della ripresa economica del Paese, contribuendo a rendere più agevole l'accesso al credito per le imprese e trovando strumenti di supporto a loro sostegno in questa fase di difficoltà complessiva che stiamo attraversando.

In conclusione, lo Stato, il sistema bancario, i privati e lo strumento della finanza di progetto costituiscono la miscellanea vincente per poter puntare seriamente ad una svolta per le Infrastrutture del Sud.

Ormai da troppo tempo il Mezzogiorno attende l'ammodernamento del sistema ferroviario e stradale; possiamo citare la storica ancora incompiuta Salerno-Reggio Calabria e il grande dibattito che si è sviluppato attorno la necessità di realizzare il Ponte sullo Stretto; cosa può dirci su queste due opere?

L'A3 Salerno Reggio Calabria è un'infrastruttura al cui completamento il Ministero riserva massima attenzione e concentrazione di risorse. Non a caso ha costituito la principale infrastruttura stradale del PON Trasporti 2000/2006 che ha riservato al completamento dell'itinerario circa 1.080 dei circa 1.290 milioni di euro destinati al miglioramento della rete e del servizio stradale. I lavori in corso sulla Salerno-Reggio Calabria sono straordinariamente importanti e non sono paragonabili ad altri interventi viari. In ogni caso stanno procedendo secondo il crono programma che ci eravamo prefissati, anche l'ultimo lotto ormai è stato finanziato. La conclusione dei lavori è confermata per il 2013. Questo Governo ha sempre manifestato una grande attenzione per il Mezzogiorno. Al primo posto il Ponte sullo Stretto e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ma non solo. Il Sud non è solo questo. Ci sono, ad esempio, l'ammodernamento della strada statale 106 Jonica, per la quale sono in corso o di prossimo avvio lavori per un importo di 2,8 miliardi di euro; il completamento dell'autostrada Catania-

Siracusa, previsto entro la fine dell'anno, per una cifra pari a 723 milioni di euro. Il collegamento stabile tra la Sicilia e il continente è una priorità non solo per le regioni immediatamente interessate, Sicilia e Calabria, ma anche per l'intero Paese e il sistema Europa, se ci soffermiamo appena un attimo alla programmazione del Corridoio Berlino-Palermo. Ma, come abbiamo sempre affermato, quest'opera non è esaustiva. Essa è la premessa per consentire una nuova attenzione da parte dello Stato su tutto ciò che è rimasto in sospeso per quanto riguarda le forme di viabilità stradale e ferroviaria. In altri termini, io sono certamente favorevole al Ponte sullo Stretto di Messina, opera che rappresenta di sicuro una fonte di sviluppo straordinario, ma solo se connessa con un sistema di collegamenti viari dell'Isola e sul continente che siano coerenti e legati alla sua funzione.

Come richiamato in precedenza una delle possibili strade per ovviare la carenza di risorse è il ricorso all'intervento dell'imprenditore privato o del sistema bancario; il Ministero sta stimolando questi soggetti ad intervenire oppure non ritiene di perseguire questa strada?

Sono certo che il Ministero continuerà a portare avanti questo obiettivo. Come è stato anche messo in evidenza di recente dalla presidente di Confindustria Emma Marcegaglia favorire lo sviluppo del Project Financing attraverso incentivi fiscali è una delle priorità essenziali per rilanciare le infrastrutture e uscire così dalla crisi rapidamente. La ricetta di Confindustria prevede anche altri punti come quello di attribuire maggiori poteri ai commissari straordinari nella realizzazione di opere urgenti. Su questi punti il governo sta da tempo lavorando nella stessa direzione. Occorre lavorare tutti insieme per favorire lo sviluppo e consentire agli investitori privati di dare il loro contributo per fare compiere al sistema Paese un salto di qualità. In questa legislatura è stata modificata l'attuazione della Finanza di Progetto, rendendo questo strumento più flessibile per essere più efficacemente utilizzato dai privati e dallo Stato. Ora con il nuovo sistema i privati sono più stimolati ad intervenire.

Possiamo avere una Sua opinione circa la necessità di realizzare i Grandi Corridoi Europei? è questa una priorità oppure occorre lavorare su altre vie per il Mezzogiorno?

Ritengo fin troppo scontato affermare che condivido pienamente gli indirizzi emanati dall'Unione Europea in tema di orientamento dei processi di sviluppo dei territori. Ho già precisato quale sia l'importanza del corridoio paneuropeo Berlino-Palermo, del quale costituisce un elemento prioritario il collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente, che rappresenta, qualora ancora ve ne fosse bisogno, la più concreta testimonianza dell'attenzione che l'Europa riconosce, anche attraverso la realizzazione di un'opera così strategica, ai temi dello sviluppo legati a territori di cui all'obiettivo 1. La realizzazione di una politica di coesione territoriale a

livello UE comporta, per la definizione di un assetto maggiormente equilibrato e policentrico del territorio europeo, di investire su infrastrutture nodali in grado di creare i necessari collegamenti tra le piattaforme territoriali strategiche a livello nazionale e quelle transeuropee di trasporto (TEN-T). E questo non può che essere positivo.

Lei ha partecipato recentemente a due convegni dell'Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno incentrati su due grandi tipologie di infrastrutture: i porti e gli aeroporti. Quali sono le linee di policy che il Ministero sta perseguendo per la crescita degli scali meridionali e su quali scali (ed in quali territori) secondo lei occorre insistere?

Da tempo, il Ministero, è orientato alla rimodulazione di entrambi i sistemi di trasporto, le cui tipologie sono, di certo, superate rispetto alle nuove strategie di sviluppo. Per esempio, va rivalutata tutta la materia che disciplina l'istituzione e il funzionamento delle autorità portuali, una diversa delimitazione dei poteri e delle responsabilità che si riconducono rispettivamente alla capitaneria di porto e all'autorità portuale. E anche all'entità delle stesse autorità portuali, che appaiono in numero eccessivo rispetto al disegno di riadeguamento e ottimizzazione del settore.

Oggi, le vie del mare sono ridiventate il fulcro delle nuove strategie di crescita, dunque, il porto costituisce un elemento cardine per costruire una credibile politica di sviluppo del sistema dei trasporti, anche in relazione al nuovo modello di intermodalità di cui si deve dotare il nostro Paese.

In quest'ultimo senso è opportuno osservare come quello che per lungo tempo è stato considerato un elemento di debolezza e criticità del nostro Paese, ovvero la sua complessione geografica, ora può invece rappresentare una risorsa e un punto di forza eccezionale.

Gli scali del Mediterraneo si trovano, oggi, nelle condizioni di sfruttare una storica occasione di valorizzazione lungo rotte caratterizzate da un notevole dinamismo per quanto riguarda i traffici commerciali internazionali al servizio di tutta la regione Euromediterranea, anche nella prospettiva dell'imminente apertura di un'area di libero scambio all'interno del bacino mediterraneo. Tale priorità da conferire agli hub portuali mediterranei risulta pienamente coerente con la programmazione degli interventi prioritari operata dal Ministero attraverso la predisposizione del Programma Triennale (2007-2009) delle opere marittime, nonché con riferimento alle novità introdotte dalla Legge Finanziaria 2007, che prevede importanti stanziamenti per lo sviluppo dei principali hub portuali di interesse nazionale. Gli obiettivi strategici delle predette linee di policy, trovano piena rispondenza nella programmazione degli interventi da finanziare a valere sul PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Per quanto riguarda lo sviluppo del settore aeroportuale, è importante evidenziare come, nel corso degli ultimi anni, siano stati sottoscritti specifici Accordi di Programma Quadro

tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC, l'ENAV e le Regioni meridionali per la realizzazione di opere infrastrutturali aeroportuali nel Mezzogiorno da finanziarsi in parte con risorse di nazionali ed in parte con risorse provenienti dal PON "Trasporti" (Programma Operativo Nazionale del periodo 2000-2006), da delibere CIPE e da Fondi delle società di gestione interessate.

Uno dei concetti emersi dai convegni che abbiamo richiamato riguarda l'opportunità di riammodernare il sistema infrastrutturale esistente e non quello di realizzare nuove infrastrutture; cosa pensa su questo aspetto?

Non vi è dubbio che il primo dei temi che il Sud deve affrontare non è soltanto quello di dotarsi di nuove, più efficienti e più efficaci infrastrutture ma io reputo soprattutto quello di procedere ad un ammodernamento di quelle che già possiede. Infatti, lo stato di abbandono, "l'ammaloramento" di tante infrastrutture indispensabili ha finito con il rappresentare non solo l'immagine negativa di un Meridione sempre più ripiegato sulle condizioni neglette della propria esistenza ma anche una sorta di palla al piede perché si determinassero nuovi flussi di crescita correlati non a disegni strategici di nuove ricchezze che andavano a collocarsi fuori dallo stesso Meridione ma a forme di ricchezza compiuta e stabile sugli stessi territori del Sud.

Del resto, non occorre scoprire l'acqua calda quando si afferma che una ripresa del sistema Paese è vera e credibile nel mercato globale solo a condizione che si metta il Sud lungo la via di una forte capacità di competizione.

Per la realizzazione delle infrastrutture è importante anche il ruolo delle regioni e degli enti locali; tuttavia spesso gli enti locali stessi rallentano la realizzazione dell'opera per vari motivi amministrativi e burocratici; come si può velocizzare a suo avviso il processo di realizzazione di un infrastruttura?

Una grande nuova stagione delle Infrastrutture per il nostro Paese non può prescindere da un nuovo sistema di procedure e dalla rivisitazione, soprattutto in tema di grandi opere, del rapporto tra lo Stato e i Territori. Il nostro sistema è farraginoso, contraddittorio e largamente inefficiente, se pensiamo ai gravissimi ritardi a cui spesso ci si sottopone per inaccettabili quisquillie. Il tempo perduto costituisce anche una forma di costo che si riversa sui contribuenti, oltre a rappresentare un aggravio nei processi di crescita, che oggi debbono avere inevitabilmente la capacità di essere celeri per essere anche concretamente utili.

Il ricorso ai commissari straordinario che questo governo ha promosso non è la risoluzione di queste problematiche, ma deve essere visto come una terapia d'urto per impedire che l'acuirsi della patologia porti al collasso definitivo del "paziente".

Un altro dibattito che si sviluppa ormai da tempo è quello relativo ad un efficiente ed efficace utilizzo dei fondi UE per il 2007-2013 (i POR ed il PON); il Ministero ha sensibilizzato le regioni in tal senso? ed ha pensato quali opere possono essere finanziate dal PON Trasporti?

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può orgogliosamente vantare il pieno utilizzo delle risorse comunitarie assegnate, e anzi l'aver anche guadagnato risorse premiali. Questo obiettivo è stato raggiunto grazie ad una governance del programma efficiente, ad un'accurata programmazione e monitoraggio delle opere incluse nel PON, ma anche all'opportuno ricorso a opere in overbooking (provista aggiuntiva di opere che possono subentrare in caso di difficoltà e rallentamenti degli interventi principali). Al mese di giugno di quest'anno, infatti, sono stati effettuati pagamenti per un importo di circa 4.920 milioni di euro pari al 108% delle risorse disponibili e risultano certificate alla Commissione Europea spese per 4.379 milioni di euro pari al 97% della dotazione finanziaria, e entro il mese di maggio 2010 - termine ultimo per la certificazione dei pagamenti effettuati sugli interventi PON 2000/2006 - sarà raggiunto l'obiettivo del 100% di spesa delle risorse in dotazione. L'avvio del periodo programmatico 2007-2013 della politica comunitaria di coesione ha imposto, nel corso degli ultimi anni, una puntuale verifica della strategia nazionale per i trasporti al fine di connetterla strettamente alle politiche europee di coesione e sviluppo. Tale processo di "saldatura" ed omogeneizzazione tra le politiche attuate a livello nazionale (segnatamente la Legge Obiettivo) e comunitario ha visto quale priorità imprescindibile una serrata concertazione con le Regioni investite dalle suddette politiche, al fine di assicurare il coordinamento delle scelte operate ai differenti livelli decisionali, come previsto dal Quadro Strategico Nazionale, la loro attuazione e il superamento del gap infrastrutturale del Mezzogiorno. In particolare, le politiche comunitaria e nazionale dei trasporti attuate tramite i PON, POR, gli APQ e la Legge Obiettivo hanno assunto quali obiettivi prioritari il completamento delle direttrici infrastrutturali considerate strategiche per il Mezzogiorno e la crescente integrazione tra i differenti segmenti (stradale, ferroviario, portuale, aereo) del sistema trasportistico. Tali priorità costituiscono gli assi portanti della programmazione dei Fondi Strutturali per il periodo 2007-2013 e convergono sulla già citata esigenza di networking atta a garantire, per il Mezzogiorno d'Italia, e con importanti ricadute sull'intero territorio nazionale, servizi integrati, diffusi territorialmente ed accessibili. Tale "progetto di rete" dovrà essere caratterizzato da uno sforzo in termini di sostenibilità ambientale, riequilibrio modale e integrazione dei servizi.

Onorevole diamoci un obiettivo infrastrutturale di breve-medio termine ponendo come data la fine della legislatura. Quali sono appunto gli obiettivi che potremo dire di aver raggiunto pienamente?

Il mio compito è quello di considerare prioritari tutti gli obiettivi che, sotto tale veste sono stati rappresentati dal Governo al Paese. Siamo impegnati e abbiamo fin qui lavorato perché tali

priorità siano attuabili, indipendentemente dal fatto che si realizzino dentro il termine della legislatura.

Opere come il Ponte sullo stretto di Messina o il definitivo ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, non sono certamente opere che potranno concretizzarsi dentro la fine di questa legislatura.

Quello che conta avere trovato e appostato le risorse occorrenti e averne avviato i lavori, che per le grandi opere è già un fatto di per sé straordinario in quanto è difficile che possano interrompersi senza che si concluda pienamente il crono-programma della loro realizzazione.