

Accordi-quadro. Sei sono stati già firmati e 9 pronti

Patti per il Sud, il 70% alle infrastrutture

Alessandro Arona

■ Ruolo chiave ai lavori pubblici nella spinta agli investimenti prevista dai Patti per il Sud, gli accordi quadro Stato-Regioni e Stato-Città metropolitane in corso di firma in queste settimane. Sei Patti sono stati firmati dal premier Matteo Renzi nei giorni scorsi (Regioni Campania, Calabria e Basilicata, città metropolitana di Reggio Calabria, Catania e Palermo), e gli altri nove sono quasi pronti. Nei primi sei firmati, su 20,2 miliardi di euro di investimenti previsti, il 35% riguardano infrastrutture di trasporto (metropolitane, ferrovie regionali, porti, strade, per 7.032 milioni), il 27% opere ambientali, quali depuratori, interventi sulle reti idriche, opere anti-dissesto idrogeologico (5.446 milioni).

In tutto si arriva al 62% del totale, che però salgono al 70-75% circa relativi a lavori pubblici ed edilizia considerando anche opere sui beni culturali,

edilizia scolastica e sanitaria, riqualificazione urbana, antisismica sugli edifici.

I Patti per il Sud rilanciano la "programmazione negoziata" inventata da Prodi e Ciampi nel 1996, rafforzandone la logica (obiettivi condivisi e impegni reciproci tra Stato ed enti territoriali) con più controlli e più poteri sanzionatori in caso di inadempienze.

La forte presenza di lavori pubblici è frutto da una parte del "trascinamento" dei progetti Por 2007-13 non completati e finanziati con i nuovi piani europei Por e Pon 2014-20 o con l'Fsc 2014-20 e dall'altra dalla scelta strategica fatta fin dal governo Monti di togliere le infrastrutture (o ridurle fortemente) dai programmi europei Fesr 2014-20, per finanziarle con i fondi nazionali di coesione, e cioè i POC e l'Fsc 2014-20.

Insostanza per evitare gli affanni (visti negli ultimi anni) con le scadenze europee, si fi-

nanziano le infrastrutture con fondi nazionali, privi di scadenza, lasciando nei piani Ue soprattutto industria, ricerca, inclusione sociale, piccole opere. Il rischio però, visto che i fondi coesione nazionale non hanno scadenze, è che gli interventi infrastrutturali vengano rinviati sine die.

Facciamo un esempio: a fine 2011 l'allora Ministro Fabrizio Barca spostò la Napoli-Bari ad alta capacità dai programmi Ue 2007-13 al Pac (piano azione e coesione, risorse nazionali), ma a distanza di quattro anni e mezzo non sono ancora arrivati i bandi di gara per le prime tratte già allora finanziate.

Altro esempio: nei Patti per il Sud c'è una forte iniezione di fondi per le opere anti-dissesto idrogeologico, dovrebbero essere 1,5 miliardi di euro sui 13,4 di Fsc programmati dai Patti. Ma la definizione delle opere e dei progetti è ancora in alto mare, e la spesa prevista nei primi anni irrisoria.

I Patti prevedono (all'articolo 5) una "cabina di controllo" (costruita soprattutto sul lavoro dell'Agenzia di coesione, altra novità della programmazione 2014-2020) che verifichi l'attuazione del Patto e consenta l'applicazione delle previste sanzioni (revoca di quote di fondi) in caso di inadempienza (articolo 7). Tuttavia molti degli interventi dei Patti sono per ora solo indicati nel valore dei finanziamenti, come in campo ambientale (depuratori, opere anti-dissesto, bonifiche), e dunque liste di opere e progetti (e relativi cronoprogrammi) arriveranno solo più in là nel tempo.

I SETTORI

Il 35% riguarda i trasporti, il 27% opere ambientali, il resto riguarda beni culturali, edilizia scolastica e sanitaria, riqualificazione urbana



Peso: 10%