

Fondi Ue 2014-2020. Nel programma operativo nazionale nessuna risorsa alle strade - Sinergia con i programmi regionali

Pon **Infrastrutture** e Reti da 1,84 miliardi

Investimenti in cinque regioni del Sud con priorità a ferrovie, porti e tecnologie

di **Alessandro Arona**

Il programma operativo nazionale (Pon) «**Infrastrutture e Reti**» 2014-2020, elaborato e gestito dal ministero delle **Infrastrutture** e approvato dalla Commissione Ue il 29 luglio scorso, prevede un finanziamento europeo (fondi strutturali Fesr) per 1.382,8 milioni di euro e un co-finanziamento nazionale di 460,933 milioni (il 25% del totale), per un totale di risorse pubbliche a fondo perduto di 1.843,733 milioni.

Il Pon Reti - che finanzia progetti sulle sole regioni "convergenza" in territorio italiano (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia, Sicilia) - ha l'obiettivo generale di «promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali **infrastrutture di rete**» (Obiettivo tematico 7 dell'Accordo di partenariato 2014-20 Italia-Commissione Ue).

Quattro le direttrici principali di intervento: a) **potenziamento della rete ferroviaria** meridionale, soprattutto sulle linee Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, in modo da velocizzare i collegamenti via ferro di alcune delle più grandi e importanti aree metropolitane del Mezzogiorno e potenziare la capacità per le merci. Gli investimenti ferroviari assorbono poco meno del 60% del totale del Pon;

b) azioni a favore dell'**intermodalità** per le merci, attraverso soprattutto i collegamenti "ultimo miglio" tra interporti-porti-rete ferroviaria, in modo da favorire lo scambio gomma-ferro-nave;

c) sviluppo della **portualità**, con potenziamenti in particolare dei porti di Gioia Tauro, Taranto, sistema Napoli-Salerno e Augusta. Porti e interporti si dividono circa il 30% dei fondi del Pon.

d) incremento dell'efficienza del sistema infrastrutturale, favorendo l'**adozione di nuove tecnologie** in tema di Its (strumenti tecnologici per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico su strada di merci e passeggeri) e Sesar (una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo), e l'introduzione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.

Il valore del Pon, gli 1,843 miliardi di euro, è praticamente identico a quello del Pon Reti 2007-2013 (1,832 miliardi), che deve completare la sua spesa entro il 31 dicembre di quest'anno.

Il **Pon Reti 2007-2013** partì inizialmente, nel 2007, con una dotazione molto più alta, pari a 2,75 miliardi di euro, con co-finanziamento nazionale pari al 50% del totale, ma i pesanti ritardi via via accumulati hanno prima costretto il governo Monti a ridimensionare il piano a 2,5 e infine a 1,8 miliardi, tramite la riduzione del co-finanziamento al 25% (il minimo possibile), e stanno ora costringendo l'attuale esecutivo ad utilizzare il meccanismo dei «progetti retrospettivi» per non perdere i fondi 2007-13. Il ritardo è infatti ancora pesante: all'ultimo monitoraggio della Ragioneria

LEFASI

La partenza più veloce del Piano

sarà garantita dal finanziamento di progetti presenti nella vecchia programmazione

dello Stato (31 agosto 2015), a quattro mesi della scadenza finale (su 7 anni totali) risultava ancora da spendere il 29% del totale, peggior performance dopo quelle dei Por Calabria (33% da spendere), Campania (30%), Sicilia (35%). Probabile dunque che i fondi residui vengano contabilizzati su progetti ("retrospettivi") già realizzati con fondi ordinari, spostando la quota residua di opere Pon 2007-13 sulla nuova programmazione.

I ritardi del vecchio Pon, dunque, consentono ora (paradossalmente) al nuovo Programma Reti di partire con un pacchetto di progetti e cantieri molto più "maturo" di quello del 2007, e dunque di avere chance di spesa a breve termine.

In concreto, circa 500 milioni su 1,843 andranno al **completamento di progetti contenuti nel Pon 2007-13**, per la parte "uscita" dal vecchio programma. Si tratta di opere ferroviarie: potenziamento tecnologico del nodo di Napoli; raddoppio della Bari S. Andrea-Bitetto; Metaponto-Sibari-Paola (bivio S. Antonello), fase prioritaria; velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca-Targia; raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto-Ogliastro; nodo ferroviario di Palermo, tratta La Malfa-Carini. Sono tutte opere in corso (seppure in ritardo rispetto ai programmi iniziali), che già dal 1° gennaio 2016 potranno contabilizzare spesa a valere sul 2014-2020.

Inoltre, per il potenziamento della Napoli-Bari e la Messina-Catania-Palermo, parte dei fondi (il dettaglio sui finanziamenti non è stato ancora stabilito) dovrebbero andare a **tratte che erano già finanziate con fondi nazionali** (Fsc, Pac, fondi Cipe). Sulla Napoli-Bari si tratta della Napoli-Cancello (costo: 813 milioni), Cancello-Frasso Telesino (730) e Bari centrale-Bari Torre a Mare (391), sulla Catania-Palermo le tratte Bicocca-Motta-Catenanuova (415 milioni) e Catenanuova-Raddusa Aggira (324).

Rfi (Rete ferroviaria italiana) prevede la messa in gara di queste opere nella primavera prossima, con avvio dei lavori a fine anno, e per la Bari Torre a Mare l'avvio dei cantieri è previsto ancora prima, a inizio 2016. Finanziare (in parte) queste tratte con il Pon consentirà di contabilizzare rapidamente la spesa, spostando i vecchi fondi (nazionali) sulle tratte successive della Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo.

Nell'ambito dei **porti**, il Pon finanzia prioritariamente quelli di Gioia Tauro e Taranto, per renderli capaci di ospitare le meganavi di ultima generazione; e quelli di Napoli-Salerno e Augusta, per potenziare il traffico container intermodale (mare-ferro) e Ro-Ro (mare-strada).

Circa l'**intermodalità**, il Pon punta soprattutto agli «interventi di "ultimo miglio"», nei nodi logistici appartenenti alla rete Core: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli e Taranto, e gli interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari; e cioè soprattutto connessioni con la rete ferroviaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pon e Por

● Sono programmi finanziati con fondi strutturali europei (aree in ritardo di sviluppo): i Pon (programmi operativi nazionali) sono pensati e gestiti dai ministeri, i Por (programmi operativi regionali) dalle Regioni. In entrambi i casi sotto la vigilanza della Commissione Ue.



I settori premiati dai piani

