

**INFRASTRUTTURE** INTERVISTA AL MINISTRO

# Delrio: 5-6 miliardi agli investimenti dalla flessibilità Ue

di **Giorgio Santilli**

**F**lessibilità Ue da cui possono arrivare altri 5-6 miliardi per gli investimenti in legge di stabilità, no alla privatizzazione della rete Fs, sì alle accise sui carburanti per stabilizzare le risorse Anas, necessità di rilancio «industriale e non solo infrastrutturale» del Sud: il ministro delle **Infrastrutture**, Graziano Delrio (foto), rilancia sui dossier per la crescita. *Continua » pagina 8*



## Le vie della ripresa

IL MINISTRO DELLE **INFRASTRUTTURE**

### La crescita e l'Europa

«È bene che la crescita sia un tema prioritario, una comunità con 25 milioni di disoccupati non va lontano»

### La trattativa con Bruxelles

«Dopo quella per le riforme, possiamo avere altra flessibilità: le regole ormai ci sono»

# «Flessibilità Ue, 5-6 miliardi agli investimenti»

Delrio: dico no alla privatizzazione della rete Fs, bene le accise su benzina per finanziare i lavori Anas

di **Giorgio Santilli**

» *Continua da pagina 1*

«**L'**ultimo dato del Pil evidenzia, più che una fragilità dell'Italia, che comunque registra due trimestri consecutivi di crescita e un cumulo vicino allo 0,5%, la fragilità della crescita europea. Ed è bene che l'Europa abbia assunto il tema della crescita come prioritario perché una comunità con 25 milioni di disoccupati non va lontano. In questo contesto nuovo, dopo aver già ottenuto la flessibilità per le riforme, possiamo avere un'ulteriore flessibilità sugli investimenti dell'ordine dei 5-6 miliardi. La trattativa con Bruxelles è in corso, ma ormai le regole ci sono ed è solo una questione di interpretazione». Graziano Delrio, ministro delle **Infrastrutture**, è già al lavoro sui dossier della legge di stabilità, in continuo contatto con Matteo Renzi. Il suo compito specifico è proprio il rilancio degli investimenti e intende perseguirlo da una parte «mettendo a frutto - dice il ministro - il grosso lavoro amministrativo che abbiamo svolto in questi mesi», dall'altro

con una pianificazione nuova di zecca che «definisci quelle opere della legge obiettivo che non hanno funzionato e faccia posto invece alla manutenzione straordinaria delle reti, al potenziamento delle reti ferroviarie regionali e anche all'acquisto di treni e autobus». Una rivoluzione culturale a 360 gradi che allarga il concetto di infrastruttura a dismisura per metterlo «a disposizione dell'azionista-cittadino in termini di miglioramento dei servizi».

**Ministro Delrio, il premier Renzi condivide la priorità del rilancio degli investimenti infrastrutturali?**

Il presidente Renzi ha detto a Milano chiaramente alcune cose: che è importante che il deficit/Pil resti sotto il 3%, rispettando una regola sui conti pubblici che Francia e Spagna non stanno rispettando; e che per crescere è necessario continuare a ridurre le tasse su persone e lavoro e che bisogna procedere sulle **infrastrutture** in modo più rapido. Direi che la sintonia è assoluta e stiamo lavorando perché questo si traduca in fatti.

**Pensa davvero che si possa fare sviluppo puntando sulle infrastrutture? A quali condizioni?**

Dobbiamo tornare a finanziare il capitale infrastrutturale puntando su progetti non frazionati ma concentrati sulle priorità. Abbiamo già cominciato a farlo. Il Fondo sviluppo coesione, per esempio, che nei precedenti cicli di programmazione finanziava 20-22 mila progetti, ora sarà concentrato su poche priorità: **infrastrutture** intelligenti come la banda larga e i collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio con i porti, il dissesto idrogeologico, l'edilizia scolastica. Quello che dobbiamo capire, soprattutto nel Mezzogiorno, se vogliamo rilanciarlo, è che l'infrastruttura non è un bene in sé ma deve essere funzionale al rilancio dell'industria, del turismo, dell'agro-alimentare. Dobbiamo sempre più fare **programmazione integrata** che anche l'Europa ci chiede.

**Programmazione integrata?**

Faccio l'esempio di Taranto. Abbiamo avviato l'intervento sul porto e abbiamo in corso il potenziamento dell'aeroporto di Grottaglie, ma questo va letto in un piano più complessivo e appunto, integrato. In questo piano ci sono la bonifica ambientale e il rilancio industriale dell'Ilva. E l'obiettivo non è l'opera ma uno sviluppo più du-

rato. Il Mezzogiorno ha un patrimonio industriale di tutto rispetto, superiore a quello della Finlandia o della Romania, e noi dobbiamo puntare a rivitalizzare quello.

**Per il Sud Bruxelles ha appena approvato anche il vostro piano Infrastrutture finanziato con i fondi Ue. Quanto vale cosa c'è dentro?**

Per le cinque regioni del Sud vale quasi due miliardi che saranno spesi su due priorità: ancora i collegamenti ferroviari con i porti e il potenziamento della rete ferroviaria al Sud, cioè l'alta velocità Napoli-Bari-Taranto, la Catania-Palermo-Messina che si sommano agli investimenti per la velocizzazione della dorsale tirrenica e di quella adriatica. Come vede, anche qui, poche priorità: questo ci consente di dire che il problema del finanziamento di queste grandi opere al Sud è ormai alle spalle, ora abbiamo le condizioni per accelerare sulle realizzazioni.

**In materia di investimenti Fs, dovrete firmare a breve anche il contratto di programma di Rfi che vale circa 4 miliardi. Che novità da lì?**

Più spazio alla manutenzione ma soprattutto potenziamento

delle reti regionali di trasporto ferroviario. Ci siamo troppo concentrati sulle direttrici nazionali e abbiamo trascurato le reti regionali e locali negli ultimi anni, con il risultato che c'è stato un forte calo di offerta e di traffico, soprattutto al Sud. Ora bisogna invertire questa tendenza e recuperare questo gap con due tipi di interventi: opere infrastrutturali scelte perché ci consentano di migliorare il servizio e rinnovo del parco rotabile. Tutto questo in accordo con le Regioni.

**Meno grandi opere, più manutenzione, più attenzione alle reti regionali e al servizio, la novità del finanziamento dei treni. È questo il segno del cambiamento che lei vuole imprimere alla pianificazione?**

Sì, è così. Abbiamo cominciato con l'Anas cui abbiamo chiesto di ribaltare il rapporto fra nuove opere e manutenzione straordinaria. Ora dobbiamo farlo anche per le Ferrovie. Ovviamente c'è un'altra priorità oggi per tutto il settore delle opere pubbliche, quella di appalti più trasparenti perché la corruzione è un male gravissimo in sé ma anche un freno allo sviluppo. Su questo abbiamo lavorato, in assoluta sintonia con il Parlamento, con il nuovo codice degli appalti.

**Il testo approvato dal Senato va bene? Deve passare così?**

Ovviamente la Camera vorrà fare qualche piccolo miglioramento ed è suo diritto. Ma l'impianto è assolutamente

quello e va difeso.

**A proposito di Ferrovie. La privatizzazione è slittata al 2016. Diverse posizioni all'interno del governo?**

C'è un confronto in corso sulle diverse opzioni.

**Conferma la sua posizione contraria a una quotazione della holding Fs in blocco?**

Confermo la posizione che ho sempre tenuto dall'inizio di questo confronto: per me non deve essere privatizzata la rete ferroviaria. Dobbiamo pensare a uno sviluppo di lungo periodo del trasporto ferroviario e creare campioni nazionali nel servizio di trasporto. Meglio se la rete resta pubblica.

**Non è la posizione delle Fs.**

Le Fs non possono prendere decisioni che spettano all'azionista, qui decide il governo.

**Sull'Anas invece lei condivide la proposta di Armani di utilizzare le accise sulla benzina per garantire un flusso costante di ricavi all'azienda?**

Condivido quella proposta che vuole dare continuità alle risorse di Anas anche per gli investimenti. Se finora abbiamo visto rallentare o bloccarsi certi lavori, spesso è anche perché non c'era un flusso di risorse costanti.

**L'obiettivo è anche quello di portare l'Anas fuori dal perimetro della Pa?**

Abbiamo anche quell'obiettivo ma richiederà forse più tempo perché le regole Eurostat sono molto rigide. Ci stiamo lavorando con il Mef ma credo che per la legge di stabi-

lità riusciremo a fare solo una parte della manovra, cioè introdurre misure che garantiscano una maggiore stabilità del finanziamento. Se poi riusciamo a fare tutto, meglio.

**Il ribaltamento della pianificazione in favore del "piccolo" sarà sufficiente a far ripartire i cantieri? Non ha provato una qualche delusione sui tempi di rimessa in moto di programmi come, per esempio, il dissesto idrogeologico e le scuole?**

Per il dissesto idrogeologico abbiamo sbloccato lavori per un miliardo e altri 1,8 miliardi sono in corso di sblocco. Abbiamo fatto anche partire il piano stralcio per le città metropolitane, composto tutti di progetti esecutivi cantierabili. Ma abbiamo dovuto fare un lavoro enorme di verifica intervento per intervento: molti erano solo titoli. Per le scuole, dovevamo colmare un vuoto di anagrafe scolastica e risolvere un problema di frammentazione di finanziamenti, ma anche lì siamo riusciti ad accelerare e il fondo unico previsto dalla legge sulla scuola aiuterà moltissimo. Però non voglio sottrarmi alla domanda e ammetto che con il presidente Renzi pensavamo che i tempi per ripartire sarebbero stati più rapidi.

**Perché questa lentezza anche per piani che considerate prioritari e su cui avete spinto molto? Che idea si è fatto?**

Le cause sono molte, ne potrei elencare a decine: fallimento della impresa appaltatrice, ricorsi della seconda classificata

in gara, contenzioso, mancanza di definizione progettuale, ritardato pagamento dei Sal. E a tutto si aggiunge una inerzia burocratica di fondo.

**È rassegnato?**

Niente affatto. Abbiamo fatto un grosso lavoro amministrativo in questi mesi per affrontare e dare soluzione a ciascuno di questi problemi. In altri casi siamo intervenuti con le norme per risolvere i problemi, per esempio con il fondo rotativo di progettazione.

**Lei è stato sindaco. Che cosa l'ha sorpreso di questa situazione così bloccata?**

La massa enorme di problemi, ostacoli, difficoltà. Sapevo che c'erano difficoltà ma non mi aspettavo di trovarne così tante, su ogni progetto. Ma sono convinto che ora accelereremo proprio per questo grande lavoro che abbiamo fatto. Abbiamo messo le premesse per accelerare.

**Un suo cavallo di battaglia è la riconferma del credito di imposta del 50% e del 65% per i lavori di recupero in casa e per l'efficientamento energetico. Conferma l'impegno a confermarlo per il prossimo anno con la legge di stabilità?**

Confermo il mio impegno: dobbiamo far ripartire l'edilizia privata e non solo i lavori pubblici perché l'edilizia è stato il settore più penalizzato dalla crisi. I crediti di imposta hanno funzionato benissimo, hanno dato anche gettito fiscale vantaggioso per lo Stato e sarebbe sbagliato interromperli ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“

IL SUD

«Le infrastrutture vanno rilanciate ma devono essere al servizio dello sviluppo industriale»

**BONUS EDILIZIA**

Confermo l'impegno, sarebbe sbagliato interrompere i crediti d'imposta del 50 e del 65%



Infrastrutture e trasporti. Il ministro Graziano Delrio

