

NOTA SU PIANO FESR 2007 - 2013 E POLITICA DEI TRASPORTI IN SICILIA

Nel settembre 2007 è stato approvato dalla Comunità Europea il piano operativo FESR 2007 - 2013.

Le risorse per l'asse 1 sono state definite in 1.438 milioni di euro, cui vanno aggiunte altri investimenti previsti in altri assi per gli stessi interventi.

Le considerazioni da fare sono le seguenti:

- sono eccessivi gli obiettivi e i contenuti prefissati col rischio reale, da noi sempre indicato, di interventi a pioggia e parcellizzati. Si pensi all'obiettivo 1.1.4, "adeguare la funzionalità della viabilità secondaria" nonostante la nostra contrarietà e le perplessità di Bruxelles è rimasto nel Piano. Non servono i 172 M.euro quando la finanziaria 2007 ha determinato per lo stesso obiettivo la somma di 1.050 M. euro per 3 anni, già resi operativi con decreto del 27 maggio 2008.
- A differenza di Agenda 2000, non ci sarà il completamento di programmazione con l'elenco delle opere da realizzare. Per l'asse 1 sono indicati i singoli settori e la responsabilità finanziaria.
- I porti, che noi indichiamo da sempre, come settore da privilegiare, hanno risorse solo per il 10%, dopo viabilità, ferrovie e trasporti urbani.

Si tratta di incrementare le risorse e di concentrarla in obiettivi selezionati. Non vale la considerazione che anche nel terzo asse, nel settore "migliorare l'attrazione turistica" sono previste risorse per i Porti. Ma si tratterà di riferimento ai porti turistici.

Noi riproponiamo il potenziamento dei Porti a partire da Augusta e Tremestieri, e il completamento degli interventi di Catania e Porto Empedocle.

Eclatante è il ritardo relativo al potenziamento del porto di Augusta indicato come hub naturale del Mediterraneo. Il progetto del Porto finanziato nel 2006 è rimasto irrealizzato e non si è fatto nulla a partire dalla bonifica della rada di Augusta. Il transito delle navi nel porto rischia di essere bloccato perché rimescola i pericolosi sedimenti che si sono formati che sono costituiti da mercurio, diossina, idrocarburi e metalli pesanti.

La bonifica della rada è a carico delle aziende Enel, Esso, Erg etc.. che finora hanno tergiversato. Il Consiglio di Giustizia amministrativa ha ritenuto legittimi gli atti del Ministero dell'ambiente che imponeva alle aziende un pronto intervento.

Il costo addebitato alle aziende è di 270 milioni che si aggiungono ai 40 a carico dello Stato. Governo regionale e nazionale devono immediatamente rendere operative tali decisioni per la salute dei cittadini e per il rilancio del porto. Sarebbe assurdo che ad Augusta non si procedesse come avviene a Porto Margherita che ha gli stessi problemi e le stesse ordinanze.

L'altra priorità in materia di porti riguarda Tremestieri (ME) per il traghettamento alternativo al capoluogo. E' un'opera insufficiente che per altro presenta problemi di staticità e sicurezza e necessità di collegamento funzionale con la grande viabilità e di essere dotato di servizi. Il finanziamento dei fondi ex Fintecenia è essenziale (247 milioni) così come lo sono, tali fondi, per non azzerare la metropolitana di Palermo, il collegamento circumetnea di Catania con l'aeroporto e il contributo per la S.S. di Palermo - Agrigento.

L'altra scelta di privilegiare gli interporti è spesso elusa. Occorre un intervento immediato per la struttura prevista da anni a Termini Imprese, e per l'interporto di Catania, completamento 1° lotto e avvio del 2° lotto.

La priorità degli interporti deriva dal fatto che siamo assenti nel settore, che sono strutture indispensabile per il commercio via mare e che per la presenza di vicine aree industriali possono incentivare iniziative produttive e di sviluppo.

Alle risorse dell'asse 1 occorre aggiungere quelle relative al PON e al PNM secondo il riparto dei fondi strutturali e del FAS a livello nazionale. Alla Sicilia sono stati assegnati 1.841 M. euro. Discutibile è l'elenco delle opere finanziabili, solo strade e ferrovie.

Considerata la non decisione sugli interventi previsti nell'Asse 1, e la scelta non definitiva degli interventi PON e PNM occorre un serrato confronto in sede di governo regionale e partenariato sociale.

Inoltre occorre integrare la discussione con gli interventi e le risorse previste nella finanziaria 2008, che sono fondi Anas, RFI e legge obiettivo. Senza contare il decreto sulla viabilità regionale di notevole entità finanziaria (1.050) e sui fondi ex Ponte assegnati nel 2007 (1.007 M. euro).

Solo così si recupera una visione unitaria di programmazione regionale nel settore dei trasporti.

Lo strumento rimane la definizione di nuovi APQ per singolo settore come avviene sugli anni 1999-2000 alla vigilia di Agenda 2000.

In questo modo si punta a garantire un quadro generale e integrato degli interventi, una gestione più adeguata dei tempi di attuazione, un monitoraggio e una verifica periodica e una gestione trasparente di ridefinizione di interventi.

Palermo, 12 maggio 2008

Gianni La Greca