

## DOCUMENTO SULLE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

Il tema delle infrastrutture dei trasporti e della logistica è una priorità ampiamente condivisa, finalizzata ad affrontare i problemi dello sviluppo, della qualità della vita e del ruolo centrale della Sicilia nel Mediterraneo.

Ma manca una politica coerente ed efficace, che affronti i problemi e le difficoltà e contemporaneamente colga le occasioni di sviluppo che devono essere sfruttate in vista del 2010, con l'avvio dell'area di libero scambio del Mediterraneo e delle relazioni economiche con il Sud Est asiatico.

La nuova proposta deve indicare un modello integrato e multimodale, individuare le infrastrutture, i servizi e le modalità di gestione secondo chiare finalità e priorità.

Il primo obiettivo dovrebbe essere quello di rivedere la legge obiettivo, la 433/01, presentate come una scelta storica nella politica dei trasporti, ma che non ha modificato la carenza di infrastrutture nel Paese, non ha aumentato le risorse disponibili e non ha invertito la tendenza alla marginalizzazione del Mezzogiorno.

E' stato redatto un faraonico piano di opere strategiche, peraltro già previste nel Piano generale dei trasporti, suscitando aspettative con una serie di approvazioni in sede CIPE, finanziando parzialmente le opere o approvandole in sede tecnica.

Il risultato è stato, come fu documentato nell'allegato infrastrutture al DPEF 2007, che il programma delle opere della legge obiettivo richiedeva 172.402 milioni di euro, i finanziamenti in questi anni ammontavano a 58.471 e per completare il programma occorrono 114.930 milioni.

Tra le opere sottoposte al CIPE  
il 29,3 sono state finanziate  
il 51,1 sono state finanziate parzialmente  
il 19,6 sono state approvate in linea tecnica

Ancora più grave è stato lo squilibrio territoriale nella distribuzione degli investimenti. Mentre il Sud era stato gratificato con la maggioranza degli interventi previsti nella legge obiettivo, di fatto le scelte operate fino al 2006 hanno fatto sì che l'investimento complessivo è stato così ripartito:

- il 77% nelle regioni del Nord
- il 13% nelle regioni del Centro
- il 10% nel Mezzogiorno.

Inoltre è stata stravolta la legislazione sulle procedure e sugli affidamenti delle opere pubbliche.

In particolare:

- l'attribuzione al CIPE del potere di approvazione del progetto preliminare definitivo e di localizzazione dell'opera
- l'affidamento dell'opera al general contractor che realizza la progettazione esecutiva e può affidare la realizzazione dell'intera opera a terzi.
- la valutazione di impatto ambientale espressa sul progetto preliminare e non su quello esecutivo.

Il risultato è stato:

- l'allargamento del numero delle opere previste
- la mancata copertura finanziaria
- la modifica alla qualificazione, alla progettazione, alle autorizzazioni che hanno rallentato e non accelerato l'iter attuativo
- l'esproprio delle Regioni e degli Enti locali dalla programmazione del territorio riportando al centro tutti i poteri decisionali. Aumentando così discrezionalità e contenziosi.

In definitiva sulle grandi opere pubbliche si è consumata una operazione paragonabile alla vicenda alta velocità delle Ferrovie che ha prodotto discrezionalità, assenza di controlli pubblici, ritardi di esecuzione e aumento dei costi a danno delle casse dello Stato. Non dimentichiamo che per effetto di una normativa perversa la TAV in Italia costa, a Km, 3 volte in più di altri paesi europei (Spagna, Francia) e i costi iniziali sono aumentati di oltre il 400%.

Sarebbe utile capire inoltre perché, da quando è in vigore la legge obiettivo, la previsione dei costi è aumentata in modo inverosimile per le opere siciliane.

Per esempio la tratta F.S. per completare la ME - PA costerebbe 3.905 milioni di euro, la CT - PA sempre F.S. 4.000 Milioni di euro, la strada RG - CT 1.268 Milioni di euro, la PA - AG 2.239 Milioni di euro, la CL - AG 1.194 Milioni di euro.

Nelle ultime due leggi finanziarie sono aumentate le risorse per le infrastrutture, condizione necessaria ma non sufficiente per la svolta da noi

auspicata, e inoltre sono stati definiti gli investimenti previsti dai fondi europei 2007 - 2013.

Per evitare il blocco dei cantieri aperti il D.L. 233 del 4 luglio 2006 ha assegnato 2,8 miliardi all'ANAS e alle F.S. Noi siamo stati interessati per l'autostrada CT - SR in corso di realizzazione, appaltata per 804 milioni, di cui solo 286 disponibili e 518 da reperire. Lo stesso è avvenuto nel 2008 per il nodo FS di Palermo.

La legge finanziaria 2007 ha reso disponibili per le infrastrutture 10,22 miliardi.

Ancora meglio è andata per il 2008. Prima con il D.L. 159/2007, il cosiddetto tesoretto per le infrastrutture, che ha finanziato opere per 2,3 miliardi, interessando la Sicilia per cinque interventi minori.

Poi la finanziaria 2008 ha finanziato le opere Anas per 2,499 miliardi, il 17% alla Sicilia 7 opere per 435 miliardi di euro; le opere F.S. per 4,7 miliardi, di cui alla Sicilia 596 (12,6%) ma sono fondi FAS; e infine opere della legge obiettivo per 3,3 miliardi, soprattutto per la Salerno - Reggio Calabria e poi la Sicilia con 222 milioni relativi alla S.S. Palermo - Agrigento.

Complessivamente le risorse disponibili per la Sicilia sono una occasione per affrontare adeguatamente alcune questioni che si protraggono da tempo se si garantisce priorità, tempestività e procedure corrette e controllate.

Le risorse per la Sicilia sono:

- |                          |               |
|--------------------------|---------------|
| - D.L. 159               | 61 milioni    |
| - legge finanziaria 2008 | 1.253 milioni |

di cui 435 Anas  
596 RFI  
222 Legge obiettivo

- |                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| - Fondi FESR, asse 1 reti e mobilità | 1.642 milioni |
| - PON e PNM                          | 1.841 milioni |
| - Risorse Fas                        | 1.731 milioni |
| Come da delibere CIPE 20/04          |               |
| 35/05                                |               |
| 3/06                                 |               |

Totale 6.521

A queste risorse vanno aggiunti 1.050 milioni per le strade provinciali siciliane come da gazzetta ufficiale n° 73 del 27 marzo 2008.

Inoltre la Sicilia nell'ottobre 2007 ha avuto assegnati 1.007 milioni di fondi ex Fintecnica relativi al Ponte sullo Stretto, con riferimento alla metropolitana di Palermo (240 milioni), alla Circumetnea di Catania (240 milioni), alla piattaforma logistica di Tremestieri, Messina (246 milioni), alla S.S. AG - CL (180 milioni) e 100 milioni per la tutela dell'ambiente.

La disponibilità di risorse per la Sicilia arriva così a 8.578. Va precisato che sono sovrapposti fondi delle F.S. con fondi PON, ma va anche detto che tanti fondi sono disponibili perché attengono a finanziamenti precedenti. Esempio la F.S Me -CT tratta Gianapileri - Fiumefreddo finanziata per 1.970 milioni, e così con pure tante altre opere.

Le considerazioni che fin qui abbiamo espresso non servono per dare giudizi politici ma per riportare su basi nuove una politica sulle infrastrutture. La legge obiettivo non ci ha fatto compiere passi avanti né sul piano delle risorse né sul piano delle procedure. I fondi europei 2007 - 2013 e i programmi ANAS e RFI e l'ultima finanziaria potrebbero aiutarci ad andare avanti più efficacemente senza demagogia o pressapochismo.

Resta preoccupazione quanto affermato dal nuovo Presidente della Regione On. Lombardo, nel suo programma elettorale, "Un ponte che guarda a tutta l'Europa", "Un piano straordinario per le strade e le ferrovie", "La Sicilia polo mediterraneo del traffico" e "in Sicilia l'aeroporto del Mediterraneo".

Puntare immediatamente alla costruzione del Ponte sullo stretto è riduttivo e non coglie tutte le necessità della nostra Isola.

Quando affermiamo che non è prioritario lo diciamo perché il Ponte è strettamente legato alle infrastrutture ferroviarie e stradali della Sicilia e del Mezzogiorno.

Occorre pertanto dare priorità ai raddoppi ferroviari PA - ME e CT - ME, oltre alla eventuale nuova proposta F.S CT - PA che non sono neanche progettate e che hanno un costo oltre il doppio del Ponte sullo Stretto. Inoltre occorre mettere mano alle F.S. Reggio Calabria - Napoli, opera neanche ipotizzata e al completamento della autostrada Salerno - Reggio Calabria in fase avanzata ma che richiede ancora cospicui finanziamenti.

Un nuovo Piano per le strade e le ferrovie non serve, occorre partire dall'esistente e integrarlo con nuove opere, a partire dalle ferrovie dove si registra un ritardo notevole sulle opere contenute nei contratti di programmi (vedi ME - CT), e una carenza di progettazione sulla PA - ME, e sulle velocizzazioni CT - SR e PA - TP.

Sulla viabilità, che è sempre privilegiata nonostante le continue affermazioni sul riequilibrio dei settori a favore del mare e delle ferrovie, occorre una maggiore qualità delle opere e meno ricorso alle autostrade preferendo le strade secondo la sezione III° del CNR con il New-Jersey (quattro corsie) meno costose e spesso sufficienti per la quantità di traffico.

L'affermazione che la Sicilia deve essere il polo mediterraneo del traffico è condivisibile ma niente è stato fatto in questa direzione.

Il terzo addendum dell'APQ trasporto marittimo ha finanziato con 9,6 milioni di euro la progettazione del potenziamento dei porti siciliani. Pochi fondi e peraltro non spesi.

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 Fintecenica 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.

Una particolare attenzione va riservata agli aeroporti siciliani. I problemi che si pongono sono di natura organizzativa e di gestione produttiva.

L'esperienza di Trapani dimostra che nonostante l'impiego di rilevanti contributi statali, ogni anno si registrano perdite che hanno azzerato capitali. E la politica del finanziamento delle tratte sociali non può durare all'infinito.

Anche in vista dell'apertura di Comiso occorre una sinergia tra Palermo e Trapani e fra Catania e Comiso per fare sistema in grado di garantire integrazione e specializzazione. Inoltre occorre garantire un collegamento tra gli aeroporti, la grande viabilità e le linee ferroviarie. Si pensi a Comiso e alla Statale Ragusa - Catania e alla viabilità circostante. Oppure all'aeroporto di Catania con la stagione ferroviaria e con la linea F.S. per Siracusa.

Ci sono poi progetti per la costruzione di nuovi aeroporti in Sicilia. Le valutazioni vanno fatte tenendo conto non solo del costo di progettazione, alquanto limitato rispetto ad altre infrastrutture, Comiso è costato 47 milioni, Agrigento si pensa a 70 milioni.

Occorre pensare alla loro gestibilità in termini economici e al loro bacino di utenza. Un aeroporto non è una opera pubblica, è una scelta commerciale, cioè uno scalo che abbia un orario giornaliero con voli operati da diverse compagnie.

Il filtro per la scelta è dato dalla condivisione del progetto da parte di privati che valutano il rischio, la potenzialità e l'equilibrio dei conti. L'aeroporto di Agrigento risponde a queste esigenze? Con i fondi della delibera CIPE n. 3/06 recentemente assegnati per 35 milioni si è fatto un passo avanti ma ancora manca il parere dell'ENAC di valutazione di tutti gli aspetti tecnici di localizzazione, di potenzialità e di equilibrio economico.

Non è chiaro quanto affermato dal programma di Lombardo di localizzare un aeroporto del Mediterraneo in un'area strategica. Non ci sembra rilevante in questa fase.

In conclusione l'idea centrale per una svolta significativa nella politica dei trasporti è l'affermazione, condivisa da tutti, che la Sicilia è la piattaforma logistica in grado di intercettare le nuove rotte dello scambio Euromediterraneo, che deve produrre atteggiamenti e scelte coerenti, funzionali e congrue. Gli investimenti in questa direzione hanno un ritorno economico e possono suscitare investimenti privati.

Il porto Gioia Tauro con i suoi 3.800 TEU può arrivare al massimo, dicono gli esperti, a 5000 e quindi occorre attrezzare un secondo grande porto di acque profonde per il transhipment ad Augusta.

Qualche altro porto, a partire da Termini Imprese e/o Pozzallo, può essere dedicato al traffico "ro- ro" (autotrasporto di merci accompagnato o no). Augusta e Termini Imerese sono collegati ai 2 interporti programmati (Bicocca e Termini Imerese) sui quali bisogna intervenire adeguatamente.

Parlare di infrastrutture senza affrontare questi nodi (nei fondi FAS degli 3 anni la Sicilia non ha riservato niente dei 1.731 milioni) non porta lontano.

Quando si parla di portualità e logistica appare evidente come la politica dei trasporti è parte integrante della politica economica, moltiplica gli scambi, influisce sui costi, crea opportunità di nuove imprese, agisce più direttamente come moltiplicatore di sviluppo.

Operativamente fin da subito occorre mettere in gara di appalto le opere ANAS - RFI in cui piani sono stati approvati il 22 febbraio e deliberati dal CIPE il 27 Marzo. Poi occorre completare le progettazioni di tutte le opere finanziate con i fondi europei nel PON e con i fondi FAS nel PNM. Inoltre con il Governo regionale occorre precisare meglio quali interventi occorre realizzare con i fondi FESR, Assi reti e mobilità, ancorati solo a una lista indicativa grandi progetti.

Ci sembra poi opportuno ridisegnare gli APQ dei vari sistemi di trasporto come avvenne nel 2000 alla vigilia dei fondi europei 2000 - 2006.

Tale ridefinizione è utile per definire un quadro generale degli interventi di derivazione europea, nazionale e degli enti vari (porti, aeroporti, Anas, FS etc.), e gestire adeguatamente i tempi di attuazione, le verifiche periodiche ed eventuali ridefinizioni.

Infine chiediamo che venga ripristinato il canale di informazione del sito internet della Regione, Assessorati trasporti e lavori pubblici, per dare notizie sull'andamento di gestione delle opere. Fino a qualche anno fa si pubblicavano gli atti

della Regione, gli accordi con i Ministri, con Enti su singole opere, sullo stato di avanzamento, su modifiche e interrogazioni di Piani. Oggi non si sa più niente.

Su tutte queste questioni, in linea con le priorità per il potenziamento delle infrastrutture, indicate nel documento *CGIL - CISL - UIL Confindustria* del 2007, auspichiamo un confronto di merito con il *Government* regionale per rilanciare i livelli di concertazione su obiettivi e problemi gestionali relativi alla politica dei trasporti e della mobilità di vitale importanza per la crescita della Sicilia.

Ufficio monitoraggio OO.PP.  
CGIL Regionale Sicilia

Palermo, 14 Aprile 2008