

Il ministro Giovannini al Mattino

«Trasporti, il Sud colmerà il divario Ponte sullo Stretto, discutiamone»

Nando Santonastaso

«Grazie alla implementazione e modernizzazione dei trasporti il Sud colmerà il divario con il Nord. Ponte sullo Stretto? Dico di aprire il dibattito».

A pag. 5



Le scelte per lo sviluppo

Intervista Enrico Giovannini

«Apriamo il dibattito sul Ponte sullo Stretto»

► Il ministro delle Infrastrutture: adesso ► «Entro il 2030 sarà completata la linea possiamo discutere i progetti di fattibilità ferroviaria veloce fino a Reggio Calabria»

Nando Santonastaso

Ministro Giovannini, si può dire che dopo l'investimento al Sud del 56% delle risorse totali previste dal Pnrr per le infrastrutture della mobilità, a partire dall'Alta velocità, il difficile inizia ora? O vero, rispettare i tempi e le procedure fissati dall'Ue?

«Mi lasci dire intanto che siamo in presenza di un investimento di proporzioni senza precedenti, che avrà importanti effetti sull'occupazione, di una grande opportunità per ridurre le disuguaglianze tra Nord e Sud e anche tra aree urbane e interne – risponde Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili -. Impossibile accusare il governo di disattenzione verso il Mezzogiorno. Per gli investimenti sulla mobilità, la parola chiave è interconnessione, per migliorare la qualità della vita delle persone e aumentare la competitività dei territori. E lo dico anche con riferimento alle modalità di realizzazione dei lavori previsti: la Commissione Ue è stata estremamente rigorosa nel sottolineare che saranno valutati gli interventi in base al rispetto della sostenibilità ambientale. Vuol

dire che utilizzeremo le migliori pratiche metodologie per ridurre l'impatto sugli ecosistemi. A parità di infrastruttura, si preferiranno le imprese che privilegeranno l'economia circolare. Sarà una svolta enorme rispetto al passato».

Oltre alla Napoli-Bari, quante e quali delle opere più significative previste per l'Alta velocità al Sud, e non solo, verranno portate a termine entro il 2026?

«Alcuni lotti funzionali dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Sappiamo che con le sole risorse del Pnrr non si potrà completare l'intera tratta, ma lo si farà entro il 2030 con quasi 10 miliardi integrativi stanziati dal governo. Ho già trasmesso al Parlamento lo studio di fattibilità che prevede come prioritari i due lotti funzionali, Battipaglia-Praja e Praja-Tarsia, che includono tra l'altro la bretella per Matera e Taranto, e con essi il collegamento ferroviario tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria nazionale, superando gli attuali limiti nel trasporto dei container dovuti all'ampiezza delle gallerie. Questi tre interventi saranno portati a termine entro il 2026. Ora si tratta di procedere da parte di Fs alla fase di progettazione

e esecutiva e svolgere un dibattito pubblico, sapendo che i tempi sono comunque stretti: è richiesto un impegno molto forte. La Commissione europea ha già esaminato nel dettaglio i cronoprogrammi, adesso tocca a noi e dobbiamo fare presto».

Il Ponte sullo Stretto rimane un tabù, però.
«Facciamo chiarezza. La Commissione istituita dall'ex ministra De Micheli per l'attraversamento stabile dello Stretto ha ultimato i suoi lavori e, come annunciato dal presidente Draghi, la relazione verrà inviata quanto prima al Parlamento. La mancata inclusione dell'opera nel Pnrr dipende dal fatto che i tempi a disposizione per realizzarla, entro cioè il 2026, sono troppo brevi. Questo non vuol dire che, se si decidesse di procedere, non si possano usare altri fondi. La Commissione ha preso in esame diverse tipologie di tunnel e di ponti: sulla base di questo lavoro si aprirà un dibattito politico e pubblico e si esamineranno tutti gli aspetti legati alla fattibilità, non solo economica».

La scelta di ricorrere ai commissari per accelerare i cantieri risolverà davvero tutti i problemi delle opere pubbliche?

«Le norme consentono ai commissari una forte

accelerazione, ma giustamente questo non significa che si possono evitare le procedure di valutazione ambientale, delle sovrintendenze e della sicurezza. I commissari risolvono una parte dei problemi. E qui il tema si intreccia con quello più generale delle semplificazioni delle procedure previsto dal Pnrr: alla presidenza del Consiglio sono già arrivate le proposte di vari ministeri per velocizzare le diverse fasi di loro competenza. La sintesi arriverà nel corso del mese di maggio con il nuovo decreto del governo che riguarderà anche le opere che non fanno parte del Piano di ripresa e resilienza».

Il Codice degli appalti, dice il governo, non deve essere cancellato ma allora come si procede?

«Il Codice degli appalti verrà rivisto complessivamente con una legge delega, com'è stato annunciato. Ma occorrerà del tempo e nel frattempo le opere del Pnrr devono partire. E quando parlo di opere da accelerare mi riferisco non solo a quelle inserite nel Pnrr, ma alle tantissime già finanziate con fondi ordinari, penso alle dighe della Sardegna, ad esempio. Occorreranno perciò norme specifiche di cui potranno giovare anche gli

interventi previsti nel Pnrr, ma non solo: per realizzare velocemente gli interventi serve anche una Pubblica amministrazione rafforzata numericamente e soprattutto tecnicamente, come avverrà presto con le 2.800 assunzioni al Sud già previste. La preparazione dei bandi e il controllo sulle opere saranno decisivi e questo non ha nulla a che vedere con il Codice degli appalti».

Lei ha annunciato che ci saranno altre opere da aggiungere a quelle già commissariate: di cosa si tratta?

«Abbiamo trasmesso alle

Camere e alla Conferenza delle Regioni i criteri con cui selezionare queste opere aggiuntive da commissariare. Il ministero ha già provveduto a una ricognizione e in tempi brevi faremo una nostra proposta in tempi brevi visto che i nuovi decreti commissariali devono arrivare entro giugno. Per tornare alla strategia di rilancio del Sud, vorrei ricordare che le proposte inviate in questi mesi da Regioni e Comuni non inserite nel Pnrr non devono essere dimenticate. Per la prima volta il Paese dispone di uno straordinario portafoglio di progetti, circostanza che non si era mai

verificata in passato. Ebbene, penso che sia utile concentrare il Fondo sviluppo coesione (Fsc) e gli 80 miliardi di fondi ordinari disponibili sulla realizzazione di questi progetti, in sinergia con quanto contenuto nel Pnrr. Ad esempio, perché non utilizzare l'Fsc per realizzare ulteriori opere di "ultimo miglio" per connettere porti e aeroporti con le ferrovie, o per completare il rinnovamento in senso ecologico delle flotte del trasporto pubblico locale? Si determinerebbe un effetto sistemico importante».

Porti, cosa cambierà in concreto visto che le imprese del Sud giudicano decisiva l'economia del mare per far

ripartire il Mezzogiorno e il Paese?

«L'Assoporti ha riconosciuto che c'è un investimento senza precedenti sul sistema porti, Zes e ultimo miglio. Ma al di là delle risorse, siamo impegnati a rilanciare il sistema coinvolgendo attivamente le autorità portuali: ci confrontiamo ogni due settimane su proposte sistemiche relative ai dragaggi, alla conversione ecologica dei porti, alla logistica integrata. Non tutti sanno che l'ultimo Piano nazionale della logistica e dei trasporti è del 2001 e questo dà un'idea di quanto ci sia bisogno di questo un rapporto approccio sistemico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**STIAMO SELEZIONANDO
ALTRE OPERE
DA COMMISSARIARE
BISOGNA ACCELERARE
RISPETTANDO
L'IMPATTO AMBIENTALE**

