



Data: 24/05/2010

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Basta strade con i fondi della Uè: meglio ferrovie e trasporti urbani

Gli investimenti infrastrutturali, in primis quelli sulle reti di trasporto, sono oggi al centro dell'agenda politica dei governi europei. Richiamati in chiave anticiclica per consentire il rilancio delle economie in crisi, sono da sempre ritenuti un pilastro fondamentale delle politiche comunitarie e, in particolare, della politica di coesione. Fino a oggi è mancata una analisi compiuta del contributo dato al superamento delle carenze presenti nei trasporti europei da strumenti quali il Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) e il Fondo di coesione. In tal senso, il lavoro sulla valutazione dell'impiego del Fesr nei trasporti nelle regioni Obiettivo 1&2 nel periodo 2000-2006 presentato dalla Commissione europea, direzione Politiche regionali, offre un importante apporto innovativo. Lo studio, condotto da Steer.Davies Gleave, dimostra come gli investimenti co-finanziati dal Fesr abbiano offerto un contributo efficace allo sviluppo del sistema, soprattutto nelle regioni più svantaggiate (Obiettivo 1). Nel periodo in esame il Fesr ha co-finanziato il 24% degli investimenti sulle tratte autostradali nella Uè e il 13% delle reti ferroviarie ad alta velocità, ha contribuito all'ammodernamento di 31 aeroporti e alla realizzazione di 45 interventi nei porti. In Italia queste risorse hanno sostenuto progetti come la tratta campana dell'alta velocità ferroviaria Roma-Napoli, la ferrovia Circumvesuviana o l'ammodernamento degli aeroporti di Bari e Catania. Una grande variabilità è emersa nell'abilità delle diverse regioni europee di utilizzare efficacemente le risorse assegnate. Questo è stato in parte dovuto ai diversi iter burocratici/procedurali che sottendono alla realizzazione di investimenti infrastrutturali nei diversi Stati membri, particolarmente penalizzanti per alcuni Paesi come l'Italia a causa delle esistenti complessità amministrative. Il divario è stato anche determinato dalle differenti capacità tecniche e organizzative dello staff preposto alla gestione dei programmi comunitari, un aspetto su cui prestare maggiore attenzione nei prossimi anni. Alcuni squilibri sono emersi anche tra le diverse modalità di trasporto relativamente al quantum e alla qualità della spesa. Vi è stata una forte concentrazione delle erogazioni per interventi sulle strade (che hanno assorbito il 58% della spesa co-finanziata), a scapito di ferrovie (22%), multimodalità (3%) e trasporto urbano (6%). Il Fesr ha contribuito a migliorare la qualità della rete stradale europea e a completare la sua articolazione territoriale. Queste esigenze, del resto, occupavano le prime posizioni nell'agenda delle politiche Uè negli anni in cui sono state scritte le strategie di impiego dei Fondi strutturali per il periodo 2000-2006. In Portogallo, il Fesr ha sostenuto un ambizioso programma di riqualificazione e ampliamento della rete stradale, con importanti ricadute sul fronte della sicurezza stradale (il numero di incidenti mortali si è ridotto del 52% tra il 2000 e il 2008). In Lituania ha consentito di estendere la capillarità della rete stradale, aumentando l'accessibilità di aree più periferiche. In altri casi, però, i benefici apportati sono apparsi meno chiari. Le perplessità riguardano soprattutto la viabilità locale o la manutenzione di strade esistenti, destinate di risorse in numerosi Paesi europei, inclusa l'Italia. È possibile che siano stati selezionati più per l'esigenza di individuare progetti facilmente rendicontabili nelle strette tempistiche dettate dalla programmazione comunitaria (evitando così di incorrere nelle previste penalità), che per un'effettiva necessità di miglioramento della rete stradale. Approcci più rigorosi dovrebbero essere utilizzati in futuro nella selezione degli interventi stradali beneficiari del Fesr. È auspicabile che le risorse siano destinate prioritariamente alla costruzione di nuove tratte o alla realizzazione di importanti progetti di ammodernamento della rete esistente, circoscrivendo il sostegno alle reti locali alle situazioni in cui vi siano evidenti ritorni attesi in termini di sviluppo locale. Al tempo stesso negli altri settori (ferroviario, aeroportuale, portuale, urbano, multi-modale), dove gli iter sono più complessi, è opportuno sostenere maggiormente le fasi di istruttoria dei progetti per far sì che possano raggiungere un adeguato stato di avanzamento in tempi compatibili con le regole di spesa. Maggior rigore è necessario anche nella selezione

dei progetti relativi a queste modalità, soprattutto dove vi sia il rischio di distorcere la concorrenza o limitare gli investimenti privati. L'impiego del Fesr nell'alta velocità ferroviaria deve essere circoscritto a quegli interventi per i quali sia possibile dimostrare la presenza di effetti positivi di spill-over anche sulle aree più svantaggiate. Nel settore aereo le risorse vanno veicolate solo a quegli scali che mostrano effettivi problemi di accessibilità o di inadeguatezza delle infrastrutture (piste, terminal, etc.) rispetto ai livelli di domanda attesi. Per i porti devono essere privilegiati interventi migliorativi dell'accessibilità (stradale e metro-ferroviaria) piuttosto che infrastrutture che potrebbero essere finanziate con risorse private. Per quanto riguarda il mix modale, coerentemente con gli orientamenti più recenti delle politiche europee, lo studio rileva come maggiore enfasi debba essere data al sostegno di progetti che promuovano l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili e la multimodalità delle merci e delle persone anche in ambito urbano. Passi in avanti in questa direzione stanno già avvenendo nell'attuale periodo di programmazione (2007-2013), che vede un sostanziale aumento delle risorse assegnate alle ferrovie e alle città. La maggiore complessità legata alla realizzazione di questa tipologia di interventi non dispensa però dal rischio che, per ovvie esigenze di gestione, alcuni siano «sostituiti in corsa» da altri progetti (probabilmente strade) prontamente rendicontabili. Sarà compito della prossima valutazione verificare che questo non sia accaduto.

