

**La nomina****Fondi Ue, 50 gli aspiranti direttori dell'Agenzia****Presentati i curricula al governo, molti i dirigenti pubblici. La decisione entro metà giugno**

Sono una cinquantina le candidature presentate alla Presidenza del Consiglio per la posizione di direttore generale dell'Agenzia per la Coesione. Dentro c'è di tutto, fanno sapere i collaboratori del sottosegretario Delrio a cui è affidata la selezione della persona più adatta a guidare la struttura che dovrebbe far compiere un salto di qualità a Regioni e ministeri nell'utilizzazione dei fondi europei. Nei prossimi sette anni l'Italia ha a disposizione più di 42 miliardi di euro tra Fesr, Fse e Feasr. A questi si aggiungono i 7-8 miliardi non spesi della programmazione 2007-2013 e la quota di cofinanziamento nazionale che quasi raddoppia le risorse complessive destinate alle politiche di coesione. Una partita insomma da oltre 100 miliardi di euro.

Secondo le scarse indiscrezioni filtrate ieri, tra le candidature figurano molti esponenti della Pubblica amministrazione "romana" ma anche alcuni provenienti dalle Regioni. Non mancano, ma era prevedibile visto il bando pubblico,

anche i nomi «improbabili». Delrio aveva promesso di chiudere il dossier entro fine mese ma sarà necessario qualche giorno in più per il Dpcm che istituisce definitivamente l'Agenzia (l'indicazione del direttore dovrebbe arrivare entro la prima metà del mese).

Tra i candidati mancherebbe per la verità la disponibilità di un manager «choc», per usare un'espressione più chiara di molte inutili parole. Ovvero, di una personalità forte in grado di far convogliare subito l'interesse del governo su questa scelta. È forse la conferma che sulla materia dei fondi strutturali c'è ancora una sorta di diffidenza o forse di scarsa conoscenza di meccanismi che in realtà appaiono ancora oggi di non semplice applicazione. Ma proprio questa «assenza» ripropone inevitabilmente l'attenzione sul nome dell'ex ministro della Coesione Fabrizio Barca, da tutti ritenuta l'unica vera figura anche sul piano internazionale in grado di ricoprire questo ruolo.

L'interessato - è bene dirlo a

scando di equivoci - si è sin dall'inizio tirato indietro anche da una semplice per quanto scontata ipotesi. È stato tra i fautori, anzi il primo fautore dell'istituzione dell'Agenzia ma più volte pubblicamente ha ribadito di non essere intenzionato a guidarla. «Serve un manager operativo, in grado di seguire quotidianamente i progetti finanziati e di intervenire laddove si ravvisassero ritardi e inadempienze», ha fatto sapere. Il modello, pare di capire, è quello dell'attuale supervisore dei piani di ricostruzione post sisma dell'Aquila, che non a caso ha operato anche con l'ex ministro della Coesione e con il suo successore, Carlo Trigilia.

Barca insomma non si vede in questa dimensione ma è inevitabile, come detto, che il suo nome compaia in tutte le liste «non ufficiali» per la direzione dell'Agen-



**Barca**  
L'ex ministro non è in corsa ma il suo nome ricorre spesso

zia. Anche a Palazzo Chigi, quasi inutile aggiungerlo, la sua figura è assolutamente considerata ma questo non vuol dire nulla. Di sicuro invece il governo sta mantenendo anche sui fondi strutturali l'attenzione promessa. «Non è stato casuale il tour nel Mezzogiorno del premier Renzi» fanno sapere da Palazzo Chigi. Ovvero, il premier ha voluto metterci anche stavolta la faccia per dimostrare che il governo vuole voltare pagina: basta sprechi, basta ritardi, basta finanziamenti a tutto e a tutti pur di incrementare le modeste percentuali di spesa delle Regioni meridionali. Il 14 agosto, già proprio alla vigilia di Ferragosto, Renzi e Delrio con Poletti e gli altri ministri interessati ai fondi, saranno nuovamente al Sud per fare il punto della situazione, verificare cioè se ci sono stati passi in avanti rispetto

all'impegno assunto con le Regioni di accelerare al massimo quello che ancora manca per chiudere la vecchia programmazione.

L'Ue per ora sta a guardare. Il documento (l'accordo di partenariato) inviato dal governo alla commissione Ue con la ripartizione dei 42 miliardi di spesa attribuiti alle Regioni, ha tenuto conto dei rilievi mossi da Bruxelles introducendo alcune correzioni rispetto al piano inviato lo scorso dicembre dall'ex ministro Carlo Trigilia. Ma il nocciolo della questione sembra un altro: ovvero come l'Ue risponderà alla strategia di attacco del governo italiano che proprio sull'utilizzo dei fondi europei ha intenzione di cambiare le regole del gioco. Ovvero di rivedere anche la destinazione delle risorse 2014-2020 per incrementare i fondi da riservare a nodi irrisolti come l'occupazione, la crescita, le infrastrutture. La partita vera e propria inizierà in estate, quando l'Italia assumerà la presidenza del semestre Ue.

**n. sant.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'intervista**

L'ex assessore regionale: paghiamo 20 anni di governi a trazione settentrionale

**Nando Santonastaso**

C'è qualcosa in più di una semplice speranza per rilanciare le infrastrutture al Sud, dice Ennio Cascetta, ex assessore regionale ai trasporti, docente alla Federico II di Napoli, sicuramente uno dei massimi esperti italiani in materia. «Si tratta di tornare a progetti improntati alla qualità e soprattutto alla massima affidabilità possibile in termini di costi e benefici», dice.

**Detta così sembra difficile darle torto, professore...**

«Infatti il problema è che finora ci si è limitati ad annunci scontati: della serie cioè che le infrastrutture e l'accessibilità del territorio sono le priorità per sostenere lo sviluppo del Mezzogiorno. Peccato che per passare dalle idee o dai buoni propositi alla concretezza c'è ancora moltissimo da fare».

**Lo dica lei, allora, cosa si può fare.**

«Partiamo da una considerazione di base: i progetti per le infrastrutture sono pochi, spesso disarticolati. Manca un quadro d'insieme. Le dò qualche cifra: in questo momento sono aperti in Italia cantieri per 24 miliardi di euro dei quali solo 5

**I cantieri**

Ci sono 24 miliardi di lavori oggi in Italia: ma solo 5 nelle aree del Mezzogiorno

nel Mezzogiorno, compresi la metropolitana di Napoli e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Degli altri, ben 14 sono in Lombardia».

**Effetto Expo?**

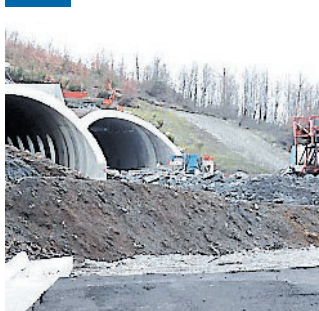
«Certo ma anche l'effetto di 20 anni di governi a trazione dichiaratamente settentrionale».

**Paga sempre il Mezzogiorno?**

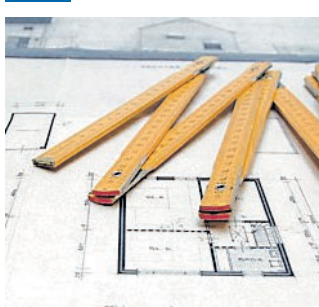
«Tra i progetti disarticolati c'è ad esempio quello per la linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari. È ferma dal 2008: l'hanno bloccata per 3 anni senza alcuna ragione e ancora adesso, se non c'è una serissima accelerata, se ne continuerà a parlare a vuoto per chissà quanti altri anni ancora. Ho parlato di linea ad alta capacità perché non essendoci una così forte domanda di trasporto passeggeri tra le due città si è giustamente preferito puntare anche al trasporto regionale e delle merci che non obbligano a velocità da 350 km

**La Napoli-Bari**

«È stato uno studio di fattibilità serissimo a portare il progetto dall'alta velocità all'alta capacità favorendo il trasporto regionale e quello delle merci: ma perché quest'opera ha subito un fermo inspiegabile di tre anni?»

**La Sa-Rc via treno**

«Nessuno oserebbe pensare che si possa puntare ad un'altra linea ad alta velocità. Ma intanto si deve assolutamente velocizzare il collegamento tra la Calabria e il resto del Paese: i soldi ci sono, manca ancora la progettazione»

**Torniamo a studiare**

«Non abbiamo altra scelta: se recuperiamo la dimensione della progettualità potremo finalmente ragionare in termini di sviluppo integrato delle grandi reti di trasporto. A cominciare dal sistema portuale del Mezzogiorno»

**La proposta****Cascetta: ora progetti forti per le infrastrutture del Sud****«Opere al palo da anni, servono studi di fattibilità seri»**

all'ora».

**Ma non è l'unico progetto al palo...**

«Come dicevo, ci sono molte idee rimaste senza progetti. La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, ad esempio: è chiaro che non ha senso pensare ad una linea ad alta velocità ma si può fare una velocizzazione della linea tirrenica avvicinando la Calabria al resto del Paese e garantendo così l'indispensabile connessione al sistema dell'alta velocità. Su questo punto ci sono tante dichiarazioni, ci sono persino voci di bilancio ad hoc di Rfi ma nessun progetto credibile è condiviso con i territori. Per non parlare della mancata visione integrata del sistema portuale del Sud, o della linea ferroviaria Palermo-Messina-Catania per la

quale ci sono 2 miliardi sul bilancio delle Ferrovie ma contro la quale ci sono forti dubbi e perplessità dei territori».

**Come se ne esce, professore?**

«Bisogna rivedere in una logica di sistema integrato e di valutazione economica seria le cose di cui si parla da decenni ma a vuoto. In poche parole: dobbiamo ricominciare a studiare».

**Studiare?**

«Già, proprio così. È questa la strada che ci ha permesso di rivedere il progetto della Napoli-Bari, nata come linea ferroviaria ad alta velocità e poi finita ad alta capacità in base ad un serissimo studio di fattibilità firmato dalle due Regioni interessate, la Campania e la Puglia. È la dimostrazione di come si



**Le colpe**  
La politica penalizza le forze vive della società meridionale

**Opere pubbliche** A sinistra un'immagine della Salerno-Reggio Calabria. Sotto Ennio Cascetta

possono avere progetti economicamente sostenibili e con il necessario consenso del territorio».

**Non c'è anche un problema di risorse?**

«Il momento economico che stiamo vivendo è tale in Italia e in Europa che non si possono sprecare risorse per infrastrutture inutili e mal progettate. Ne parleremo diffusamente il 6 giugno prossimo a Milano in un convegno sulla "Valutazione economica delle infrastrutture di trasporto" (l'iniziativa è della Società italiana di politica dei trasporti, di cui lo stesso Cascetta è presidente, ndr). In questo Paese per troppi anni si sono progettate infrastrutture di trasporti senza analisi tecnico-economiche, necessarie per motivare le scelte fatte e dimostrare che il apporto costi-benefici è conveniente».

**Quindi non c'entrano le risorse?**

«Dobbiamo superare un paradosso tutto italiano: da una parte abbiamo progetti molto costosi e dall'altra non ci sono i soldi per realizzarli. Mi chiedo: ma viene prima l'uovo o la gallina? Ovvero, hanno ragione quelli che sostengono che se non hai prima le risorse non puoi fare progetti o chi pensa il contrario?».

**Già, lei da che parte sta?**

«Le rispondo con un esempio concreto. Quando siamo partiti con la metropolitana di Napoli c'erano i soldi solo per arrivare al Museo. Ma il progetto è andato avanti e sa perché? Perché le risorse ce le siamo andate a trovare avendo dalla nostra un progetto di assoluta qualità. Ora ci sono i fondi europei ma pur di spenderli si finanzia di tutto. Una capacità progettuale forte doveva impedirlo».

**Di chi la responsabilità?**

«C'è un problema di classe dirigente del Mezzogiorno. Da anni la politica è separata dalle parti più vive della società meridionale, penso alla cultura e all'università che sono anzi penalizzate dall'esercizio autoreferenziale della politica. Ma la sfida è questa: far tornare i partiti, la politica, a parlare e interagire con le forze sane della società meridionale. Che ci sono, mi creda. Sfruttiamo l'anno che ci separa dal voto per le regionali: è un'occasione irripetibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA