

Le idee

Trasporti, il rilancio del Sud tra opere di qualità e nuovi progetti

Ennio Cascetta

Nei prossimi giorni si riuniranno a Cagliari i ministri dei trasporti del G7 per discutere di temi di grandissimo interesse per il nostro Paese, oltre che per l'economia mondiale. Fra questi spicca, su proposta italiana, il tema della sostenibilità sociale delle infrastrutture che si collega immediatamente alle scelte fatte per il Mezzogiorno d'Italia. Si tratta di un tema cardine nella nuova stagione di pianificazione e programmazione nel settore dei trasporti e della logistica, inaugurata dal ministro Del Rio nel 2015 con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che identifica il «sistema portuale e logistico (...) come architrave della politica di coesione e di crescita del Mezzogiorno», e prosegue con gli indirizzi strategici di Connettere l'Italia allegato al Documento di economia e finanza del 2016 e delle scelte di Progetti di infrastrutture allegate al Def del 2017. L'obiettivo primario di tutti i nuovi strumenti di pianificazione e programmazione è quello di garantire livelli adeguati di accessibilità anche alle aree più periferiche del Paese, colmando il divario esistente tra regioni del Nord e regioni del Sud Italia. I nodi del sistema Paese, che devono essere sempre più fortemente interconnessi tra loro, con l'Europa e con il Mediterraneo, sono costituiti dalle principali aree urbane e metropolitane, dai poli manifatturieri, dai centri turistici e culturali che, pur rappresentando l'ossatura del sistema economico nazionale, in alcuni casi vivono ancora situazioni di marginalità, soprattutto per quanto riguarda il nostro mezzogiorno. Sono tante le iniziative di progetti e cantieri già partiti o in via di lancio che danno sostanza e concretezza a questi obiettivi. Le sole opere invariati (ossia quelle che vanno completate sulla base dei progetti esistenti) per il Mezzogiorno valgono oltre 26 miliardi di Euro.

In primis, l'alta velocità non si ferma ad Eboli. Con i primi cantieri della linea Napoli-Barigà partiti, gli interventi di velocizzazione e potenziamento della linea avranno le caratteristiche della Av, o Alta velocità di rete, garantiranno l'adeguamento degli standard tecnici alle specifiche di interoperabilità merci, l'integrazione del sud est italiano nella rete Av in esercizio con importanti benefici, come un forte aumento della frequenza di servizi, una netta riduzione dei tempi di percorrenza (dalle quattro ore di oggi a meno di due ore e trenta fra Napoli e Bari), l'inclusione territoriale e l'avvicinamento delle grandi aree metropolitane di Napoli, Bari e Roma nonché la connessione delle aree interne del Sannio, dell'Irpinia e della Daunia.

Una piccola proposta progettuale. La stazione di Hirpinia sarà l'unica realizzata ex-novo oltre quella di Napoli-Afragola appena inaugurata, e quindi di fatto diventerà il simbolo del collegamento delle aree interne alla rete Av. Sarebbe bello che questa stazione fosse realizzata con alti livelli di qualità architettonica, magari con un concorso internazionale di progettazione come si è fatto per Afragola e le altre stazioni nuove della «metropolitana d'Italia».

In parallelo, sono in avvio anche i cantieri per il completamento del corridoio Catania-Palermo. Inoltre, nel rispetto dei principi di sviluppo di infrastrutture utili, snelle e condivise, si è proposto un progetto di fattibilità del corridoio Avr Napoli-Palermo con una valenza che supera quella trasportista di soddisfacimento di una domanda pienamente espressa, ricollegandosi alla scelta

di fondo del Paese e della Ue di agganciare il corridoio Ten-T e tutto il Mezzogiorno tirrenico nel network dei collegamenti inter-città di livello continentale, superando i vecchi progetti pervasi di logiche individuali e senza una visione di sistema che ne potesse quantificare utilità e benefici complessivi. Per fare questo, il compito del Progetto di Fattibilità della linea Av/Ac Napoli-Palermo sarà quello di definire più ipotesi progettuali credibili, a partire dai singoli progetti proposti in questi anni sulla tratta ferroviaria (velocizzazioni e varianti di tracciato), sia con riferimento all'attraversamento dello stretto di Messina, al fine di confrontarne i benefici e i costi. Anche il progetto del Ponte sullo Stretto sarà un elemento specifico da sottoporre a project review: a partire dal progetto preliminare approvato nel 2003, che stima un costo per questa opera di 4,4 Mld di euro, sarà necessario valutare se esistono alternative progettuali più economiche.

Anche per la modalità stradale sono tante le iniziative in corso. Il completamento della Autostrada A2 - ex Salerno-Reggio Calabria ed ora ribattezzata Mediterranea - è l'esempio più evidente di una diversa visione delle infrastrutture intese come collegamenti utili da completare in tempi brevi e non come cantieri infiniti che, al meglio, forniscono occupazione fine a sé stessa. La stessa A2 sarà la prima infrastruttura in Europa ad essere attrezzata con le tecnologie smart road di ultima generazione, creando di fatto il primo esempio di «autostrada intelligente del futuro» in Europa.

Importanti adeguamenti infrastrutturali riguarderanno tutte le direttrici fondamentali. Un esempio è la Statale 106 Jonica, che verrà opportunamente valorizzata per garantire una migliore accessibilità alla parte orientale della regione Calabria, agevolando nello stesso tempo la connessione trasversale verso la Basilicata e la Puglia. In tal senso, la project review della 106 è finalizzata a superare una visione fatta di maxi-lotti caratterizzati da costi di realizzazione insostenibili e incerti e lunghi tempi di realizzazione. Inoltre, l'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza del 2017 identifica una significativa azione programmatica di manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, promuovendo l'utilizzo di tecnologie e sistemi innovativi (Its - sistemi di Trasporto intelligenti), per ottenere incrementi di capacità, velocizzazione dei collegamenti esistenti, maggiore sicurezza, con focus specifico nel Mezzogiorno.

Il tema della mobilità e della «cura del ferro» per le città metropolitane vede ancora il Sud protagonista: al di là degli investimenti per il completamento della rete ferroviaria metropolitana della città di Napoli, ormai in avanzata fase di realizzazione, sono infatti numerosi i progetti nelle città del sud, Palermo, Catania, Messina, Reggio Calabria, Cagliari e Bari. Insomma investimenti



Peso: 32%

importanti per un valore di circa 10 miliardi di euro per le sole opere invariati.

Il tema dello sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto merci vede poi una centralità senza precedenti per il Mezzogiorno. Oltre alla riforma della portualità, che ha determinato effetti positivi in tutto il Paese - basti pensare all'aumento dei traffici marittimi o al riconoscimento nei ranking internazionali, con l'Italia passata dal 37° al 3° posto a livello mondiale (1° in Europa) per qualità dei servizi doganali - si sta intervenendo per garantire massima accessibilità e competitività del Mezzogiorno ai mercati nazionali di produzione e consumo, con un opportuno mix delle modalità stradale, ferroviaria e marittima bilanciando l'opportunità offerta dalla capillarità del sistema portuale italiano con la necessità di specializzare e gerarchizzare le infrastrutture ad esso asservite. A tal fine si riconduce la specializzazione del corridoio adriatico per il trasporto merci ferroviario a prestazione europea e quindi garantendo accessibilità ferroviaria ottimale ai porti di Gioia Tauro e Taranto; inoltre, gli interventi previsti nel contratto di programma di Rfi sulla dorsale Firenze-Pisa-Livorno-La Spezia servono per garantire accessibilità ferroviaria verso nord ai porti toscani e in prospettiva anche verso

Roma e Napoli, che nel frattempo beneficeranno dell'ambizioso progetto di utilizzo della linea Ac/Av tra Bologna e Firenze per i semirimorchi. In parallelo, la progettualità espressa dalle Aree logistiche integrate (previste dal Piano dei Porti), la recente possibilità offerta dal cosiddetto Decreto Mezzogiorno di istituire Zone economiche speciali nei sedimi dei porti del Mezzogiorno, il ribaltamento nella nuova programmazione comunitaria dei grandi progetti portuali identificati nel Pon 2007-2013 (Napoli in primis), gli incentivi erogati a sostegno della modalità ferroviaria in particolare per le connessioni sud-nord, rappresentano tutte azioni di un'unica strategia di rilancio forte, strutturale e duraturo del Mezzogiorno. Una politica che sceglie di realizzare opere dove ci sono progetti di qualità e di progettare dove questi progetti non ci sono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 32%