

## Metaponto, Europa

**I piani del Mit per portare l'alta velocità al sud. Ma non solo sul ferro corre il Recovery plan. Una mappa**

Roma. A qualcuno apparirà come uno di quegli strambi paradossi della politica, che proprio lei, che dal ministro del Sud è stata sbeffeggiata in pubblico non più tardi di una settimana fa, sarà forse quella che più di tutti, nel governo, destinerà soldi e risorse al Mezzogiorno. E questo in verità è

assai meno paradossale, a ben vedere. Perché, se è vero che è innanzitutto sulle ferrovie e sull'alta velocità che Paola De Micheli, titolare dei Trasporti, investirà i finanziamenti del Recovery plan, allora è chiaro che proprio da Roma in giù ci sarà maggior bisogno di investimenti e di cantieri. Tra il 35 e il 40 per cento: questa sarà la quota di fondi europei che il Mit destinerà specificamente al meridione. Che, calcolati sul totale dei 70 miliardi che il dicastero di Porta Pia dovrebbe vedersi assegnare nella ripartizione di risorse stanziata dalla Commissione europea per l'Italia, significa un'intera finanziaria. Con cui fare sì che il sud esca dal gorgo oscuro dei binari unici e scartamenti ridotti. E a quel punto, una vol-

ta che si sarà riempito lo sprofondo tra Napoli e Reggio Calabria, anche il progetto del ponte sullo Stretto, quello su cui s'è esercitata l'ironia maldestra di Peppe Provenzano contro la collega di partito e di governo De Micheli, diventerà meno utopico, forse, meno sgangherato. Sempreché proprio sulle velleità di unire i lembi di Scilla e Cariddi non s'abbatta una delle condizionalità europee. Perché, come il ministro Enzo Amendola va ripetendo con fare da catechizzatore ai suoi colleghi di governo, tra i criteri di valutazione negativa che Bruxelles adotterà per concedere o negare i fondi, ci sarà "la penalizzazione di quei progetti 'storici' che hanno noti problemi di attuazione di difficile soluzione nel medio termine, pur avendo già avuto disponibilità di fondi".

(Valentini segue a pagina tre)

## I piani del Mit per portare il sud in Europa, ad alta velocità

(segue dalla prima pagina)

Si vedrà. Di certo, per il sud, sembra un po' l'ultima possibilità di entrare in Europa, a livello d'infrastrutture. Perché sia laddove è stata mille volte vagheggiata - tra Salerno e Reggio Calabria - sia dove pare quasi azzardo ipotizzarla - e cioè da Taranto a Battipaglia, passando per Metaponto e Potenza, ma anche lungo la tratta che unisce Catania a Messina e a Palermo - l'alta velocità ferroviaria potrebbe diventare un progetto concreto, stando al dossier che la De Micheli ha stilato in queste settimane. Se non altro perché l'Europa pretende, sempre a proposito di condizionalità, che tutti i soldi stanziati nell'ambito del Recovery fund vengano spesi entro il 2027.

Quasi un oltraggio preventivo, all'italica lentezza dei lavori pubblici: al punto che al Mit c'è già chi pensa che una parte di quei trenta miliardi previsti per il potenziamento della rete ferroviaria potrebbe essere dirottata su progetti già in cantiere, così da scongiurare la beffa di non riuscire a spendere tutta la cassa entro la scadenza indicata. Tanto più che, come da Bruxelles si sono raccomandati, verranno scartate quelle infrastrutture che "non hanno un livello di preparazione progettuale sufficiente, considerando i tempi medi di attuazione data la dimensione del progetto". E dunque perché, ad esempio, non pescare dal calderone del Recovery i quattro miliardi che mancano alla realizzazione definitiva della Napoli-Bari, liberando così, dal bilancio ordinario del Mit, altre risorse che potrebbe-

non solo essere spese per opere indipendenti dal piano europeo?

Un'astuzia forse necessaria, di pragmatico italianissimo buonsenso, a cui però il solito ministro Amendola, sempre lui, che con solerzia olandese vigila sul vaglio dei progetti che i vari ministeri stanno elaborando, si rassegna malvolentieri. "Perché non deve essere forza d'inerzia, ma forza d'innovazione, quella che spinge il Recovery plan", ha ribadito ieri il titolare degli Affari europei nel corso del vertice a Palazzo Chigi in cui si sono ufficializzate le linee guida del "Piano nazionale di ripresa e resilienza". Un modo per dire che questi 209 miliardi, questa occasione irripetibile per fare investimenti e ripensare l'Italia del domani, non deve risolversi nella solita retorica millenaristica fatta di tanti aggettivi ("poderoso", "epocale", "storico") e poi sveltita dal semplice assemblaggio dei tanti piani rimasti incompiuti nel corso degli anni, dei decenni, di governo in governo. E infatti i più attenti tra i ministri hanno notato, non senza una certa insofferenza per la pignoleria dimostrata, quella postilla inserita da Amendola a pagina 18 del dossier. Laddove si specifica che, tra le condizioni necessarie per l'approvazione dei progetti, c'è questa: "Se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli".

E dunque non a caso proprio di "potenziamento del piano" ha voluto parlare ai suoi colleghi di governo la De Micheli, nell'illustrare la sua volontà di mettere in sicurezza ponti, viadotti e gallerie. E

non solo quelle autostradali, gestiti dai grandi o piccoli concessionari, ma anche e soprattutto sulle tratte periferiche, quelle che un tempo erano mantenute dalle tanto vituperate province. E oltre a quello, ci saranno anche piani di rinnovamento e ammodernamento della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale, che riserverà un occhio di riguardo anche alle nuove linee metropolitane di Roma e al collegamento sempre tribolato con la Sardegna. Il tutto, però, nel contesto di un pacchetto di misure che alla viabilità su gomma pensa solo marginalmente, anche per via del vincolo imprescindibile del "green", che inevitabilmente penalizza il trasporto su autobus e pullman.

Sempre con un occhio di riguardo al sud, poi, il Mit ha previsto quasi 7 miliardi per un piano di approvvigionamento e messa in sicurezza delle risorse idriche. Un dossier in verità condiviso con altri ministeri: perché, se è dal quartier generale di Porta Pia che si pianificherà la realizzazione di dighe e acquedotti urbani, sarà di competenza dell'Ambiente la depurazione, mentre all'Agricoltura toccherà la partita dell'irrigazione.

Una collaborazione, quella tra diversi dicasteri, che talvolta rischierà di farsi competizione. Perché, ad esempio, sull'estensione dell'ecobonus al 110 per cento ai progetti di edilizia popolare, il Mit e il Mise si contendono reciprocamente il diritto a tenere le redini del progetto, che poi significa anche - e soprattutto - tenere il controllo sui soldi che a quel progetto sono destinati.

Valerio Valentini