

Trasporti, la svolta del governo sul Sud

Il Def: piano ad hoc o scomparire

Marco Esposito

I trasporti carenti sono una vera e propria «minaccia» per lo sviluppo del Sud. No, non è il consueto rapporto Svimez, stavolta è il governo a puntare il dito contro «la disomogenea distribuzione di infrastrutture e servizi sul territorio nazionale, per cui risultano svantaggiate, in termini di accessibilità, alcune aree del Mezzogiorno». L'analisi, nero su bianco, in un documento che più ufficiale non si può, visto che è allegato al Def 2016 appena approvato dal governo. A subire le conseguenze di trasporti inadeguati sono in particolare le filiere produttive meridionali e il turismo.

Problemi esistono in tutta Italia, ma «il concentrarsi di tali minacce nelle aree meridio-

nali del Paese - si legge nel rapporto firmato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - non fa che accentuare il divario tra Nord e Sud: un ulteriore ostacolo alla tenuta della coesione sociale del Paese e all'efficacia delle politiche strutturali».

Il governo, si dirà, più che fare analisi deve trovare risposte. Nel settore dei trasporti però si sta attraversando una sorta di terra di mezzo: si è detto stop alla legge Obiettivo ideata dal governo Berlusconi nel 2001, ma non sono ancora partiti né l'aggiornamento

del Piano generale dei trasporti della logistica (Pgtl) né il primo Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), che dovrebbe riguardare il 2017-2019.



> Segue a pag. 11

Il governo: i trasporti inadeguati minacciano lo sviluppo del Sud

Nell'allegato al Def si annuncia la revisione di tutti i progetti

Marco Esposito

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il governo ammette che finora si è operato senza strategia e soprattutto senza un criterio per giudicare quali infrastrutture finanziare. Al punto che il ministero guidato da Delrio sta mettendo a punto le «Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche», con l'obiettivo di valutare in modo omogeneo e selezionare in modo trasparente tutte le opere pubbli-

che. A rendere indispensabile l'innovazione è il nuovo Codice degli appalti, che in base alle indicazioni della Ue dovrebbe essere approvato entro il 18 aprile: nel frattempo si è mandata in soffitta la legge Obiettivo e si è avviata la stesura del Documento pluriennale di pianificazione (Dpp), che potrà rivedere vecchi progetti e aggiungere nuove iniziative sulla base delle proposte provenienti da Regioni, Porti, Aeroporti. La parola-guida cui si ispira il progetto è «accessibilità». Ma è importante anche il con-

cepto di «condivisione». Per evitare che le opere affoghino tra ricorsi e opposizioni territoriali, infatti, sarà introdotto l'istituto del «dibattito pubblico» per i grandi progetti infrastrutturali con impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio. Al dibattito, che deve durare quattro mesi, possono partecipare

anche comitati di cittadini per dare suggerimenti e ricevere informazioni dettagliate su tutti gli aspetti del progetto.

In questa fase di cambiamento di strategia, perciò, invece del tradizionale «Allegato infrastrutture» al Documento di economia e finanza (il Def) - che conteneva dati e tabelle puntuali - sono state pubblicate le «Strategie per le infrastrutture di trasporto e di logistica». Di tabella, in coda al testo, ce ne è una sola, relativa allo stato di avanzamento delle 25 opere del Programma delle infrastrutture strategiche (ancora una sigla: Pis). La tabella - che ha una versione online chiamata OpenCantieri - conferma in particolare che per gli investimenti in Ferrovie il Sud è fanalino di coda, con il 12% delle opere previste e un misero 0,28% dei contratti avviati: appena 5 milioni per la Napoli-Bari, un'opera considerata indispensabile ma che non ha ancora visto il finanziamento del tratto appenninico, cioè il più impervio.

Ma la tabella non va presa alla lettera perché ricostruisce la situazione in base alla vecchia programmazione e prevede, per esempio, ancora oltre 4 miliardi di lavori sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, lavori che invece non si faranno più perché il premier Matteo Renzi vuole chiudere i cantieri in corso e consegnare a Natale di quest'anno un'opera funzionante, anche se non ammodernata in tutta la sua lunghezza. Se ci saranno interventi da fare (come, secondo alcuni studi, potrebbe accadere per l'area di Cosenza) si valuteranno delle varianti al tracciato storico in modo da non creare più strozzature lungo il percorso.

In pratica per la Salerno-Reggio Calabria è in corso quella che viene chiamata «project review», una revisione delle scelte pregresse, metodo che sarà utilizzato per molte opere in programma, in modo da evitare di costruire infrastrutture flop come la Bre-Be-Mi, l'auto-

strada tra Milano e Brescia parallela alla A4 già esistente e quindi poco utilizzata. Una revisione potrebbe per esempio toccare il progetto ferroviario del Valico dei Giovi, in Liguria, che oggi impegna oltre 6 miliardi di euro e che potrebbe essere snellito per liberare risorse per opere meno impegnative ma più utili.

Come si farà a capire di quali opere c'è davvero bisogno? Ancora una volta si parte da una sigla: Simpt (Sistema informativo monitoraggio pianificazione trasporti). L'Italia sarà divisa in 274 micro zone per monitorare tutti i traffici possibili. E visto che molti traffici sono con l'estero, i Paesi esteri sono aggregati in 71 zone, di cui 56 in Europa e 15 nel resto del Mondo. Tutti i progetti in corso saranno rivisti dichiarando in pratica il fallimento della legge Obiettivo che pure, nel 2001, rappresentò una forte innovazione normativa. Dopo quindici anni però il programma di opere definite strategiche, cresciuto nel tempo fino a 231,8 miliardi di euro, è stato completato appena per l'8,4% (23,8 miliardi, realizzate in massima parte al Nord) mentre 485 opere, per 165,3 miliardi, erano ancora alla fase della progettazione. Nel settore infrastrutture, «gli investimenti pubblici risultano spesso non sinergici, in assenza di una visione unitaria della politica dei trasporti e del conseguente coordinamento strategico nella programmazione».

Su cosa punterà il nuovo piano? Intanto sulla mobilità nelle aree metropolitane. Oggi a Madrid, si legge nel documento, la rete del metrò è lunga 290 chilometri mentre se si sommano le linee di Roma, Milano, Napoli e Torino ci si ferma a 191 chilometri. Nelle grandi e medie città si scommetterà anche sui tram e sui percorsi ciclo-pedonali. Si confida molto anche nei «sistemi intelligenti di trasporto», cioè nella possibilità che la tecnologia smart metta in contatto il passeggero con il sistema di trasporto. Per esempio nelle zone periferiche e negli orari di basso traffico si potrebbe realizzare un servizio di autobus su chiamata. Attenzione però, dal report allegato al Def risulta prevedibile un aumento del biglietto del trasporto pubblico, visto che i prezzi in Italia sono la metà rispetto alla media europea.

Secondo tema decisivo è il trasporto merci, settore nel quale il ritardo del Mezzogiorno è rilevante soprattutto per la difficoltà di far

viaggiare i nuovi treni porta container lunghi 700 metri. «La quasi totalità del traffico che origina nei porti italiani si suddivide tra La Spezia, Genova, Trieste e Livorno», si legge. Non è solo un problema di infrastrutture ma anche di soluzioni burocratiche. Lo sdoganamento in mare è realtà da due anni e consente di effettuare le dichiarazioni di importazione mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali, a bordo di navi provenienti dall'estero, in modo che la dogana possa svincolare le merci per le quali non è richiesto un controllo. Tale pratica, però, è stata finora realizzata solo nei porti di Genova, Voltri, La Spezia, Livorno e Ravenna, in genere in collegamento con gli interporti della zona. Pesa, per i porti, anche la «competizione distruttiva tra scali concorrenti». Ma qui il tentativo di Delrio di accorpere le autorità portuali nella medesima regione, come Napoli e Salerno, è già stato annacquato dalla possibilità di chiedere il rinvio della riforma per 36 mesi. Come ha intenzione di fare Vincenzo De Luca per Salerno.

Infine è decisivo il turismo, come si è detto anche negli Stati Generali che si sono appena chiusi a Pietrarsa. «Tra i punti di debolezza - si legge nel rapporto allegato al Def - del sistema turistico italiano e, in particolare, del patrimonio turistico del Sud Italia ruolo chiave è ricoperto dall'accessibilità. Accessibilità che vede prevalere per il Sud Italia le modalità aeree e marittime, a fronte di un più bilanciato set di alternative modali offerto nel Nord Italia».

Per il turismo si pensa anche a quattro percorsi cicloturistici: la Venezia-Torino, la Verona-Firenze, il Grab di Roma (Grande raccordo anulare in bicicletta) e la ciclovia Caposele-Santa Maria di Leuca che permetterà di seguire il percorso dell'Acquedotto pugliese. E saranno realizzati dei «cammini» sul modello di Santiago in Spagna in modo da coccolare anche il turista che va a piedi. Come modalità di trasporto non sarà la più innovativa, ma funziona da milioni di anni.

Ferrovie, il Programma infrastrutture strategiche

Cifre in milioni di euro

	Costo	Disponibilità	Contrattualizzato a fine 2015	Stato avanzamento lavori a fine 2015	Data prevista fine lavori
Torino-Lione (parte italiana)	2.633	2.564	173	123	31/12/29
Brennero (parte italiana)	4.400	1.757	484	181	31/12/25
Linea AV Brescia-Verona	3.954	2.268	0	0	In progettazione
Linea AV Treviglio-Brescia	2.050	2.050	1.445	1.080	30/11/16
Linea AV Verona-Padova	5.402	1.869	0	0	In progettazione
Terzo Valico Giovi	6.200	2.187	1.096	313	02/02/21
Linea Napoli-Bari	2.656	1.621	5	0	Non indicata
Linea Messina-Catania-Palermo	739	739	4	0	Non indicata
Quota Centronord	87,89%	84,32%	99,72%	100,00%	
Quota Mezzogiorno	12,11%	15,68%	0,28%	0,00%	
Totale Italia	28.034	15.055	3.207	1.697	



Fonte: Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica - Allegato al Del 2016

centimetri

Delrio

«Il Paese ha bisogno del ferro»

«Il Paese ha bisogno del ferro». Lo ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio che, intervenendo agli Stati generali della logistica del Nord Ovest ha aggiunto: «con il prossimo aggiornamento del contratto di programma il governo aggiungerà altri 9 miliardi agli 8 già stanziati, saranno, quindi, 17 i miliardi

disponibili in poco meno di dieci mesi per rafforzare il trasporto su ferro, anche e soprattutto dai porti e sui corridoi». Secondo Delrio il 2016 andrà nella direzione di una netta tendenza a rafforzare il trasporto locale.

Turismo

Vanno utilizzate tutte le modalità di accesso non solo aerei e navi

Obiettivo

Con la legge del 2001 realizzato solo l'8,4% del programma

