



Marco Filippi, senatore Pd

«Per porti e aeroporti, settori strategici per il territorio italiano, continua ad esistere un deserto infrastrutturale».



3,666 metri inesistenti

Del Ponte di Messina non c'è ancora niente, ma è già costato molto. Matteoli fece stanziare più di miliardo.



Foto Ansa

I primati del Sud dove un cantiere resta aperto 16 anni

Per ogni governo la mobilità del Mezzogiorno è priorità. Così si prevedono opere su opere, ma per ammodernare la Salerno-Reggio Calabria servono tre lustri di tempo

Il dossier

C.R.I.C.
ROMA

L'inefficienza dell'offerta trasportistica del Sud del Paese è spesso indicata come la causa della mancata crescita e del mancato sviluppo. Ogni governo che si succede indica lo sviluppo infrastrutturale del Mezzogiorno come priorità. Così fu anche nel quadro delle grandi opere strategiche del 2001, ma l'analisi dello stato di attuazione dimostra che, talvolta, le grandi opere dovrebbero essere subordinate ad opere più piccole per cercare di superare il deserto infrastrutturale. All'interno dei 17 macrosistemi individuati, 8 coinvolgono regioni meridionali. Il Corridoio Tirrenico-Nord Europa, il Ponte sullo Stretto di Messina; il Corridoio trasversale dorsale appenninica; il corridoio plurimodale Adriatico o corridoio n. 8; i Sistemi urbani; Hub interportuali; gli Schemi idrici (una macro opera divisa in 65 interventi che riguarda molte regioni, compreso tutte quelle del meridione).

Nel complesso la percentuale di opere stradali previste per il sud è pari al 31%, mentre quella per i sistemi ferroviari scende drasticamente al 5%: l'inverso di quanto avviene altrove. Entrando nel dettaglio economico: per i corridoi ferroviari il costo previsto al sud è di 17.207 milioni di euro di cui 3.693 finanziati, per i sistemi stradali è di 48.527 milioni, ma solo un terzo finanziati. Va meglio per le metropolitane che a fronte di un costo di 4.876 milioni ha un finanziamento pari a 3.450.

Se poi si esaminano le singole opere a spaventare sono i ritardi. I lavori per la realizzazione della prima autostrada Salerno-Reggio Calabria sono iniziati nel 1964 e terminati nel '72. Nel '97 sono stati riaperti cantieri con previsione di fine lavori al 2003, ma ad oggi la data è stata posticipata al 2013, ad oggi. Dal 2001 l'investimento speso ha raggiunto oltre 4,4 miliardi di euro, ma per il completamento sono ancora necessari circa 2,8 miliardi di euro.

Anche la statale Telesina ha una storia complessa. Nel 2001 fu fortemente voluta dal senatore Pasquale Viespoli, ma da allora poco è stato fatto: ad oggi è stata solo deliberata ma non finanziata, anche se nel 2011 è stata classificata tra le opere prioritarie per il Mezzogiorno ed è stata inserita nel Piano Nazionale per il Sud con uno stanziamento programmatico di 110 milioni di euro. La quota complessiva di contributo dello Stato è ora di 200 milioni di euro.

Il Ponte sullo Stretto ha una storia a sé. Nel 2002 è stato inserito tra i 18 progetti prioritari a livello europeo da rendere operativi entro il 2020. L'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe è avvenuta nel 2003. Nel 2006 si è stabilito di non considerare il Ponte sullo Stretto di Messina una priorità nel programma di Governo. Nel 2008 nuovo cambio di governo e nuovo cambio di strategia: Altero Matteoli ha indicato la ripresa delle attività. Così nel 2009 il Cipe ha deliberato uno stanziamento di 1,3 miliardi di euro. Ad oggi l'opera per 3.666 metri non ha visto né inizio né fine, ma è già costata molto in termini temporali ed economici. ♦

Un cantiere nel tratto Sicignano-Atena Lucana dell'autostrada A3

miliardi e 130 milioni di euro. Finanziamenti che ricadono prevalentemente nelle opere stradali (84,8%), che crollano nel comparto energetico e nelle opere ferroviarie e che diventano trascurabili per tutte le altre: attraverso il project financing i costruttori diventeranno anche gestori e le concessioni autostradali si possono considerare un investimento ad alta redditività.

I limiti dell'approccio sugli investimenti sono sottolineati dal senatore Marco Filippi, capogruppo Pd in VIII Commissione: «Per settori strategici per un territorio come quello italiano, come porti e aeroporti, continua ad esistere un deserto infrastrutturale. C'è ancora miopia nell'effettuare una

selezione di quelle opere che possano avere un uso e una ricaduta economica immediati. Opere che posso aumentare la crescita ma che o si realizzano con risorse pubbliche o non si realizzano». Per il rilancio e lo sviluppo del Paese servirebbero, forse, capitali in grado di produrre un profitto collettivo, e non solo quello individuale, e per questo potrebbe non bastare neppure la legge delega di riforma della legge obiettivo a cui sta lavorando il ministero dello sviluppo economico e delle infrastrutture. Per il viceministro Ciaccia «occorre un disegno di legge che dia coerenza al sistema e introduca ulteriori norme per favorire il partenariato pubblico-privato». Ora non resta che aspettare. Ancora. ♦