

Recovery, il piano Sud: alta velocità, porti strade e zone speciali

Nando Santonastaso

Le Zes finalmente credibili, l'Alta velocità fino a Reggio Calabria, Taranto e lungo la Sicilia, il rafforzamento delle aree industriali, la connessione con i porti. Visto attraverso gli interventi e i progetti infrastrutturali previsti dal capitolo Sud del Piano di ripresa e resilienza, il Mezzogiorno dovrebbe diventare nei prossimi anni un grande, immenso cantiere di opere strategiche per la mobilità, anche interna, e il decollo dell'economia del mare. È qui che si spenderà la maggior parte degli 82 miliardi destinati dal governo al Meridione, un pacchetto di investimenti mai tanto massicci e soprattutto mai tanto concentrati nel tempo e sugli obiettivi. Il Next generation Eu fino al 2026, i fondi strutturali europei e quelli del Fondo sviluppo coesione (altri 100 miliardi) anche dopo. Sarà pure vero, come dice qualcuno, che puntare solo sulle infrastrutture non basterà al recupero di tutto il divario ma è innegabile che senza di esse anche il sacrosanto riequilibrio dei diritti di cittadinanza sarebbe altrettanto impossibile.

Linee ferroviarie, strade, porti ma anche interventi per migliorare la mobilità sostenibile nelle città capoluogo, da Napoli a Caserta, da Bari a Lecce e così via. C'è di tutto nell'elenco diffuso ieri dalla ministra per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna, regione per regione. Ma non ancora quello che in queste ore stanno studiando i suoi consulenti e i tecnici delle Ferrovie dello Stato, la previsione cioè di una nuova stazione intermedia sulla linea ad Alta velocità Salerno-Reggio Calabria da realizzare al confine tra Campania e Basilicata, in un'area compresa tra Sala Consilina, Buonabitacolo e Lagonegro. Compenserebbe l'assenza di scali campani rispetto a quelli di cui la Calabria può già disporre ma soprattutto garantirebbe collegamenti ferroviari interni a un'area che finora ne è quasi del tutto sprovvista. L'idea c'è, il progetto si farà e la copertura rientrerà nell'ambito dei circa 10 miliardi già previsti con il Fondo complementare del Pnrr per portare a termine entro il 2030 l'intera tratta.

Dettagliata la ripartizione dei 630 milioni destinati alle Zes. La quota maggiore, 136 milioni, alla Campania, la prima Zona economica speciale autorizzata ormai 4 anni fa. «Proveranno a migliorare l'efficienza di porti e aree industriali intervenendo sulla digitalizzazione e l'efficienza energetica, oltre a garantire una migliore accessibilità tramite i collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Questi interventi vanno letti in raccordo con il programma sui porti». Saranno coinvolte le aree industriali di Marcianise, della Valle Ufita, di Battipaglia, di Fisciano-Mercato San Severino, e l'Interporto di Nola. Per i porti di Napoli e di Salerno, previsti 8 interventi (4 a testa) «di grande valenza perché integrano il piano di interventi infrastrutturali sulle Zes. In particolare, consentiranno di garantire una migliore accessibilità marittima (attività di dragaggio) e di affrontare al meglio le sfide imposte dal cambiamento climatico».

Porti in evidenza anche in tutte le altre regioni meridionali. Da Catania ad Augusta, da Taranto a Manfredonia, Il Pnrr prevede una serie nutrita di interventi per migliorarne la funzionalità e gettare le basi per renderli davvero attrattivi alle grandi company del trasporto merci mondiale. Per quello di Gioia Tauro, poi, arriva il necessario collegamento con gli assi ferroviari, a partire da quello dell'Alta velocità, la Salerno-Reggio Calabria che permetterà alla regione di essere «protagonista dell'intervento infrastrutturale più significativo che rappresenta un enorme passo in avanti per il completamento dell'alta velocità in tutta Italia». Ma lo stesso accadrà per la Basilicata, «grande punto di snodo tra le grandi regioni che si affacciano sul Tirreno e sull'Adriatico, rappresentando anche il fondamentale punto di accesso per la Calabria. Beneficerà di conseguenza degli interventi sulle grandi direttrici Nord-Sud, le cosiddette Connessioni diagonali oltre a specifici interventi sulle linee regionali e le stazioni».

I TEMPI Se tutto ciò vedrà la luce, si viaggerà tra Palermo e Catania con 60 minuti di meno rispetto ad oggi, si risparmieranno 80 minuti tra Roma e Pescara e tra Salerno e Reggio, e ci vorranno solo due ore tra Napoli e Bari. Il Sud più veloce e con i porti collegati a strade e ferrovie e alle aree retroportuali di riferimento è la grande scommessa del piano infrastrutturale previsto dal Pnrr. Il rischio che possa trasformarsi nell'ennesimo libro dei sogni c'è, inutile negarlo. Ma in tal caso sarebbe da ammainare anche l'ultima bandiera della speranza che il Sud, invece, ha il dovere di meritare. E di difendere anche contro gli scettici.