

Opere in Campania Puglia e Basilicata: l'effetto traino su tutto il Sud

Ercole Incalza

Pochi giorni fa ho indicato le aree al cui interno era presente una serie di interventi che, entro un arco temporale di medio e lungo periodo, sono in grado di far passare la partecipazione delle otto Regioni del Mezzogiorno, nella formazione del Prodotto Interno Lordo del Paese, da un valore pari a circa il 21% ad oltre il 32%. In realtà, prendendo anche in considerazione i risultati di una apposita ricerca sulla incidenza dell'assenza di un'offerta infrastrutturale adeguata nel Sud, emerge che se riuscissimo, davvero, a realizzare determinate opere consentiremmo una vera reinvenzione dell'impianto socio economico dell'intero Mezzogiorno.

Continua a pag. 5

Campania, Puglia e Basilicata così riparte tutto il Meridione

E gli assi ferroviari interconnessi abbassano i costi della logistica

segue dalla prima pagina

Ercole Incalza

Riporto il quadro delle aree:

1) Riqualificazione funzionale della offerta dei trasporti nelle grandi aree metropolitane del Mezzogiorno (le esigenze finanziarie sono pari a circa 7.000 milioni di euro di cui disponibili 2.800 milioni di euro)

2) Realizzazione organica del sistema ferroviario ad alta velocità/alta capacità nell'intero sistema Mezzogiorno attraverso l'adeguamento funzionale di alcuni assi come quello "adriatico" ed il completamento dell'asse Napoli Bari e la realizzazione degli assi Salerno Reggio Calabria, Palermo Messina Catania e Taranto Battipaglia (le esigenze finanziarie sono pari a circa 29.650 milioni di euro di cui disponibili 12.260 milioni di euro)

3) Realizzazione di assi viari essenziali e strategici come quello relativo al collegamento tra Taranto e Reggio Calabria lungo il tratto jonico o l'adeguamento funzionale del collegamento tra Cagliari e Nuoro (le esigenze finanziarie sono pari a circa 10.100 milioni di euro di cui disponibili 3.110 milioni di euro)

4) Realizzazione di interventi mirati alla ottimizzazione della offerta logistica di alcuni HUB del Mezzogiorno attraverso sia la creazione di retroportualità funzionale del porto di Gioia Tauro, del porto di Napoli, sia la ristrutturazione dei porti transhipment di Cagliari; Augusta e Taranto (le esigenze finanziarie sono pari a circa 2.400 milioni di euro di cui disponibili 100 milioni di euro)

5) Realizzazione del sistema integrato relativo al collegamento stabile sullo Stretto di Messina (le esigenze finanziarie sono pari a circa 14.000 milioni di euro di cui disponibili 12.800 milioni di euro)

TRE AREE

Ebbene ho preso come primo esempio una serie di interventi presenti in tre distinte aree. In particolare:

Il collegamento ferroviario tra il porto di Napoli ed il centro interportuale di Nola-Marcianise,

L'asse ferroviario ad alta velocità Napoli - Bari,

L'asse ferroviario Taranto - Metaponto - Battipaglia.

In realtà questi interventi danno vita ad un "ring" nel Mezzogiorno del Paese che coinvolge tre Regioni, coinvolge infatti la Campania, la Puglia e la Basilicata, ma, soprattutto, offre un immediato riscontro al servizio passeggeri; diventa infatti inconcepibile il ricorso all'auto privata e in questo modo riduce in modo rilevante la produzione di CO2 e offre una frequenza nei collegamenti tra due grandi aree urbane del Sud attraverso una dimensione temporale di tipo metropolitano (in meno di due ore saranno collegati i due centri di Napoli e di Bari).

Per le merci, inoltre, una simile nuova articolazione della offerta ferroviaria mette in crisi la logica della convenienza del ricorso ad una simile modalità solo quando si superano i 500 Km. Infatti in queste tre Regioni si produce oltre il 28% della filiera agro alimentare del Paese e potendo disporre di quegli assi ferroviari veloci interconnessi con HUB logistici come quelli di Taranto, Battipaglia, Napoli, Nola-Marcianise, si è in grado di reinventare integralmente l'attuale offerta garantendo rilevanti contenimenti dei costi. In queste tre Regioni, infatti, si movimentano oltre 60 milioni di tonnellate di merce; ricordo che il costo della logistica incide in tale area per 15-19 euro a tonnellata; ebbene, con una rivisitazione sostanziale della offerta questo costo si riduce addirittura del 60%. Cioè si ottiene un contenimento annuale dei costi della logistica superiore a 2 miliardi di euro.

TIRRENO-ADRIATICO

Ma diventa ancora più interessante il collegamento ferroviario veloce Napoli-Salerno-Battipaglia-Metaponto-TarantoBrindisi; in realtà con tale asse prende corpo un vero "canale secco" al centro del Mezzogiorno continentale; un canale che rafforza, in modo sostanziale, la offerta portuale campana e pugliese. Riporto di seguito anche un quadro delle esigenze finanziarie e delle disponibilità delle opere prospettate nel grafico in pagina.

Potrei continuare ad elencare i vantaggi prodotti da tali interventi, mi soffermo invece su un dato che ritengo più difficile: queste scelte strategiche il Governo, nel rispetto delle attuali procedure, le dovrebbe trattare singolarmente con il Presidente Emiliano per le opere in Puglia, con il Presidente Bardi per le opere in Basilicata e con il Presidente De Luca per le opere in Campania. Purtroppo finora ha vinto questa logica. Ha vinto la illusione del fare e soprattutto ha vinto una logica che, certamente, non ha consentito una attivazione concreta della spesa ed una sua difendibile organicità.

Questo primo elenco di opere coinvolge direttamente tre Regioni ed indirettamente tutte le altre cinque perché offre, in modo diffuso, una crescita della redditività dell'intero Mezzogiorno; una crescita che produce misurabili vantaggi sull'intero assetto territoriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA