

Zes, ferrovie e gasdotto Il Mezzogiorno decolla

Tra gli obiettivi della sesta rata i progetti per le opere destinate a ridurre i divari Assegnazioni sprint per i 630 milioni ai collegamenti tra porti, strade e vie ferrate

IL PROGRAMMA

Le opere infrastrutturali previste per le ex Zes del Sud, oggi unificate nell'unica Zona economica speciale del Mezzogiorno, sono in corso. Finanziate per 630 milioni dal Pnrr e assegnate in tempi record alle aree corrispondenti, con procedure di appalto altrettanto rapide, sono state progettate soprattutto per migliorare (e in alcuni casi realizzare ex novo) i collegamenti tra i sistemi portali del Sud e la viabilità stradale e ferroviaria ordinaria. Un obiettivo che anche la nascita della Zes unica ha accettato e rilanciato, al punto che si possono definire come uno dei primi tasselli per accrescere l'attrattività degli investimenti nel Mezzogiorno introdotti originariamente dal Pnrr e confermati dalla sua successiva revisione. Non è un caso che figurino nell'elenco degli interventi avviati o inseriti nel Piano su cui si è fatto il punto ieri nella Cabina di regia di Palazzo Chigi in relazione alla sesta rata dei finanziamenti europei. Interventi nei quali il peso dei progetti destinati al Mezzogiorno è significativo, come del resto doveva essere se si considera che l'obiettivo principale del Next generation Ue era (e rimane) la riduzione dei divari nei Paesi più deboli, Italia ovviamente in testa.

I DIVARI

Divari soprattutto infrastrutturali (ma non solo) nel caso del Sud, come emerso dalle note diffuse al termine della Cabina di regia. Nel documento si legge infatti che «la Cabina di regia, al termine di una circostanziata verifica, ha preso atto dello stato di attuazione degli obiettivi previsti nella sesta rata, alcuni raggiunti anche nell'ambito dell'ultimo decreto PNRR convertito in legge, tra i quali figurano investimenti strategici legati alla realizzazione di infrastrutture per il potenziamento del trasporto del gas (Linea Adriatica), alla formazione delle competenze tecniche, digitali e manageriali dei professionisti del sistema sanitario nazionale, ai crediti d'imposta per la transizione ecologica 4.0 e 5.0, all'avvio delle opere infrastrutturali nell'ambito della ZES del Mezzogiorno, al rinnovo della flotta per il comando nazionale dei Vigili del Fuoco, alla digitalizzazione dei parchi nazionali, al piano di potenziamento delle infrastrutture sportive scolastiche, alla tutela e alla valorizzazione delle foreste urbane e periurbane». E ancora, «alla transizione ecologica con l'implementazione degli impianti per la produzione di energia elettrica nei settori agricolo/agroindustriale (agrisolare), alla bonifica delle discariche abusive ed alla conseguente cancellazione delle procedure di infrazione, al potenziamento dei collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno, all'ultimazione delle procedure di assunzione per i tribunali civili, penali e amministrativi, all'istituzione del polo del turismo digitale (Digital Tourism Hub) e alla digitalizzazione della Guardia di Finanza, che rafforzerà il presidio di trasparenza e legalità sul Piano». Quest'ultima misura, insieme a quelle approvate nel Decreto Pnrr, prosegue la nota di Palazzo Chigi, «contribuirà a rafforzare il presidio di legalità sul Piano. Già oggi la GDF ha eseguito 3.683 interventi orientati a verificare la spettanza ai cittadini e alle imprese di crediti d'imposta, di contributi e finanziamenti, oltreché la corretta esecuzione delle opere e dei servizi oggetto di appalti pubblici, per circa 9,3 miliardi di euro».

IL GASDOTTO E LE FERROVIE

La Linea Adriatica è la rete di nuovi gasdotti Snam che da Sulmona arriverà fino a Minerbio, nel Bolognese, attraversando cinque regioni (Abruzzo, Marche, Umbria, Toscana ed Emilia-Romagna), 425 chilometri e un investimento di 2,5 miliardi per un'opera che Snam definisce come «il più grande progetto italiano di trasporto del gas degli ultimi dieci anni». È un ulteriore tassello della centralità del Mezzogiorno sul piano energetico con la possibilità di distribuire gas proveniente dal Sud e dall'Africa anche al Nord e all'Europa, una redistribuzione strategica dopo lo stop al gas russo.

Al capitolo dei potenziamenti ferroviari nel Sud si iscrivono i lavori della linea ad Alta capacità ed Alta velocità Napoli-Bari il cui completamento è previsto proprio in coincidenza con la scadenza del Pnrr (ma in ogni caso non ci sono pericoli di definanziamento in quanto il progetto è già del tutto coperto dalle risorse nazionali ed europee). Ma anche i due lotti (fino a Battipaglia) della Salerno-Reggio Calabria ad Alta capacità e della Palermo-Messina-Catania che dovrebbe finalmente permettere anche alla Sicilia

l'ammodernamento della propria rete ferroviaria attraverso l'Alta velocità. In questo caso come in quello precedente, il completamento dell'opera andrà oltre il 2026 ma o si sapeva: saranno le risorse nazionali, presumibilmente quelle del Fondo sviluppo e coesione a garantire che si arriverà comunque alla fine (in tempi, si spera, altrettanto certi). Altro discorso per il Ponte sullo Stretto che non rientra nelle pere finanziabili con il Pnrr ma che dovrebbe rappresentare il naturale anello di congiunzione (sempre che il progetto sia definitivamente validato) tra l'Alta velocità che approderà in Calabria e quella che dovrebbe nascere in Sicilia.

Agli investimenti inseriti nella sesta rata si aggiungono anche diverse riforme «tra le quali le misure per la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di fonti rinnovabili, per la riduzione dei ritardi di pagamento da parte della pubblica amministrazione (un tema che impatta molto sulle regioni meridionali), per il quadro legislativo in materia di appalti pubblici, per la legge quadro dedicata alle persone con disabilità e per l'entrata in vigore dei decreti legislativi in supporto degli anziani non autosufficienti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA