

Sergio Governale

Tutti sono concordi nel ritenere le infrastrutture l'asset su cui puntare per poter rendere più competitivo il Mezzogiorno. Ma nessuno, né le istituzioni, né il mondo imprenditoriale, è disponibile a investire i propri soldi. Con il risultato che le risorse disponibili per le opere pubbliche nel Sud Italia si riducono sempre di più a vantaggio di quelle del Centro-Nord. Il «tesoretto» non arriva a un terzo dei fondi complessivi. Non solo: diminuiscono anno dopo anno. E ancora, se si considerano le opere oggetto di deliberazioni da parte del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), la distribuzione relativa al valore accentua la differenza, in quanto le regioni del Centro-Nord prevedono opere per un valore pari al 75,5 per cento del totale rispetto appena al 24% del Mezzogiorno.

È l'amara conclusione che si ricava dal Nono Rapporto per l'ottava Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, intitolato «L'attuazione della Legge Obiettivo: lo stato di attuazione del Programma», redatto in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Istituto di ricerca Cresme e datato marzo 2015.

Ebbene, si legge testualmente nello studio, «le risorse disponibili attivate attraverso la Legge Obiettivo confermano una destinazione prevalente alle infrastrutture del Centro-Nord rispetto a quelle del Mezzogiorno. Nel caso dei Fondi Legge Obiettivo - sottolinea il documento - il 72,9 per cento è relativo a infrastrutture da realizzare nelle regioni del Centro-Nord, il 25,6 per cento in quelle del Mezzogiorno», mentre il restante 1,5 riguarda opere non riconducibili a uno dei due ambiti territoriali.

Anche per le risorse disponibili attivate invece attraverso il Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali, relativo a opere di interesse strategico e istituito dal decreto legge 98/2011, si conferma la prevalente destinazione al Centro-Nord. A quest'ultimo infatti compete una quota pari all'83,5 per cento dei soldi attualmente assegnati a questo fondo, contro il 16,5 del Mezzogiorno. Analoga prevalente, e amara, destinazione al Centro-Nord si riscontra anche nel caso delle risorse dei fondi «Sblocca cantieri» e «Revoche».

Nel primo caso, alle infrastrutture strategiche del Centro-Nord compete il 70,1 per cento delle risorse contro il 29,9 del Sud. Nell'altro caso la quota di competenza del Centro-Nord ammonta al 93,5 per cento, mentre appena il 6,5 è destinato al Meridione.

Più in generale, il valore complessivo delle opere al 31 dicembre 2014 inserite nella «tabella 0» del dodicesimo allegato infrastrutture alla «Nota di aggiornamento del Def» dell'anno scorso è pari a 285,2 miliardi, di cui il 67,4 per cento per opere che interessano le regioni del Centro-Nord e il



La Domiziana Uno dei tanti incidenti mortali lungo la strada che collega diversi centri del Casertano con Napoli e Formia: al palo il progetto di adeguamento



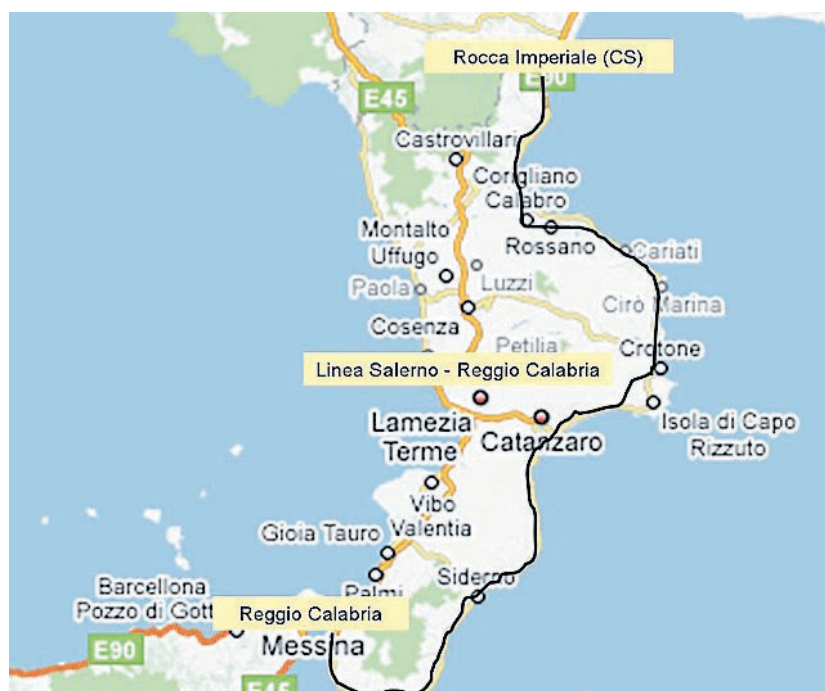
Ingegneri: nuove regole per gli appalti

«Abolire l'art. 137 del codice degli appalti: l'esecutore dell'opera non può individuare il direttore dei lavori». Lo chiede il presidente degli Ingegneri, Armando Zambrano.

Il dossier

Grandi opere tutte al Nord al Sud solo il 24% dei fondi

L'attuazione della «Legge obiettivo» accresce le diseguaglianze



L'ammodernamento Fermi i lavori sulla linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria

31,7 per opere del Sud. Un anno fa le percentuali erano rispettivamente del 67,3 e del 32,1 per cento. Il che dimostra che la parte settentrionale del Paese ha registrato un rialzo dei fondi, seppur lieve, mentre quella meridionale una contrazione più consistente. E tutto ciò a fronte di una superficie pari, rispettivamente, al 59,2 e al 40,8 per cento e a una distribuzione della popolazione residente pari al 65,6 e al 34,4 per cento in base ai dati Istat, precisa in modo critico il rapporto.

Le differenze tra le due aree territoriali sono rilevanti anche rispetto alla composizione dei finanziamenti disponibili. Per quanto riguarda le risorse private al 31 dicembre 2014, oltre il 90 per cento (era l'87 a ottobre 2013) riguarda opere da realizzare e gestire al Centro-Nord contro un risicato 9 per cento del Mezzogiorno. Con la conseguenza che la conclusione è ancora più amara.

scenari di riferimento, il Nono Rapporto parte dall'evoluzione del Programma delle infrastrutture strategiche, che tra il 2002 e il 2014 prende in considerazione 1.420 lotti relativi a 419 infrastrutture, il cui costo complessivo presunto è pari a quasi 384 miliardi. Di questi, 285,2 miliardi - come abbiamo visto sopra - sono quelli presenti nella tabella 0 del dodicesimo Allegato infrastrutture alla Nota di aggiornamento del Def 2014 che, spiega il Rapporto, è da considerare il quadro di riferimento per la programmazione europea 2014-2020, come richiesto dalla Conferenza unificata e dal Cipe e per le intese generali quadro siglate con le Regioni. Se questa è la base di partenza per stabilire la destinazione dei prossimi fondi europei da destinare al Sud, le cose per il Mezzogiorno si mettono davvero male. Con la conclusione che qui di risorse, sia pubbliche che private, ne arrivano e ne arriveranno sempre meno.

Giusto per inquadrare meglio lo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'asse ferroviario



Treni più veloci nel Sud raddoppio binari in Sicilia

Il progetto che interessa l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania (che tocca le regioni Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia) si compone di una serie di interventi di implementazione della linea Salerno-Reggio Calabria e, soprattutto, di un raddoppio dell'attuale linea (ad un solo binario) tra le due città siciliane, con conseguente incremento della frequenza dei treni, aumento della velocità e dimezzamento dei tempi di percorrenza.

L'eterna incompiuta



Salerno-Reggio Calabria ancora lavori in corso

L'autostrada Salerno-Reggio Calabria fu finanziata per la prima volta dal governo nel 1964. Nel 1972 l'autostrada viene completata. Con due strette corsie e priva di corsia d'emergenza, famosa per le continue interruzioni e ingorghi, l'autostrada viene considerata da ammodernare già negli anni Ottanta. Per dieci anni, però, non si fa niente e anche l'Ue chiede all'Italia di uniformare l'arteria alle normative europee. Nel 1997 si prevede che la fine dei lavori di ammodernamento sarà nel 2003, data poi spostata nel 2008, e ancora nel 2013, quando il governo però finanzia lavori fino all'anno 2016.

La mobilità cittadina



Metropolitana di Napoli verso la chiusura del cerchio

Non si può certo dire che la costruzione della metropolitana di Napoli sia un esempio di velocità: i primi scavi per la linea 1 cominciano nel 1976 (il terremoto del 1980, prima, e poi la complessa struttura morfologica della città e i finanziamenti a singhiozzo ne frenano la realizzazione). Ciò nonostante, oggi la linea 1 è nota in tutto il mondo per le bellissime stazioni d'arte e va verso il completamento, integrandosi sempre più con le linee 6 e 2 e con la metropolitana regionale.

La logistica



Hub portuale di Taranto con l'occhio rivolto ad Est

Tra i progetti in fase di attuazione al Sud, c'è la realizzazione della Piastra Portuale di Taranto che consentirà il potenziamento infrastrutturale dell'intero scalo, con riflessi - si prevede - nel processo di sviluppo che vanno oltre il territorio jonico-salentino. In particolare, la realizzazione nel porto di un terminal ferroviario, direttamente collegato con la rete ferroviaria nazionale, permetterebbe di sviluppare il medio cabotaggio sulle rotte marittime nazionali e su quelle internazionali rivolte all'Europa dell'est e al Mar Nero, determinando un incremento del traffico di merci e manufatti trasportati su navi cargo, Ro-Ro, Multipurpose e porta contenitori.

Il potenziamento



Sassari-Olbia, 80 chilometri che diventeranno a 4 corsie

Tra le opere viarie di maggior impatto, nell'ambito dei progetti finanziati in Sardegna, c'è il nuovo collegamento tra Sassari e Olbia che si sviluppa per complessivi 80 km circa e comporta l'adeguamento a 4 corsie della rete esistente, costituita dalle strade statali 199 e 597. L'importanza del progetto è dovuta al fatto che quest'itinerario rappresenta la principale arteria di collegamento est-ovest del Nord della Sardegna, zona ad alta intensità turistica.