

Verde e veloce. Il Sud che serve all'Europa

L'Italia è la massima beneficiaria dei fondi del Next Generation EU (209 miliardi) a causa della particolare gravità degli indicatori meridionali di crisi. Ciò significa che gli investimenti al Sud dovranno essere maggiori e ben selezionati per dispiegare al massimo i loro effetti. Nelle regioni meridionali gli investimenti nelle infrastrutture della comunicazione e della mobilità (come e ancor più di quelli nelle infrastrutture sociali, entrambi finora fortemente trascurati) sono della massima urgenza. Essi potranno avere, inoltre, ricadute enormi sullo sviluppo e sulla coesione territoriale, nazionale e continentale.

Negli anni Sessanta del secolo scorso, l'Italia fu divisa in due tipi di collegamenti autostradali, molto diversi per qualità tecniche, gestionali e di sistema: una rete multidirezionale in concessione con percorsi lineari e veloci dal Nord fino all'asse Napoli-Bari; e una unica cosiddetta autostrada longitudinale da Salerno a Reggio Calabria, per lo più di montagna per collegare tre Regioni.

Da allora ha avuto il suo inizio la prima vera divisione dell'Italia in due, con due diverse qualità di servizi essenziali allo sviluppo economico e sociale, con due diverse qualità della cittadinanza e con due diverse configurazioni di diritti e regole della cittadinanza. Un meridionalismo distorto, che all'epoca ritenne sufficiente un semplice miglioramento rispetto al passato e che considerò la gratuità speciale come un beneficio a costo di un servizio peggiore, producendo effetti anti-meridionali.

A una “non autostrada”, per il cui adeguamento su prescrizione dell'UE sono stati spesi 10 miliardi, hanno corrisposto una “non ferrovia” (l'Alta velocità si è fermata a Napoli), la costrizione al trasporto aereo anche per ciò più costoso, la perifericità della potenzialmente strategica dotazione portuale al centro del Mediterraneo, a vantaggio dei migliori sistemi logistici e dei porti del Nord. Il porto di Gioia Tauro, ad esempio, realizzato al servizio di un centro siderurgico mai realizzato, è diventato occasionalmente negli anni Novanta di primato europeo grazie al traffico transoceanico attraverso il Mediterraneo di grandi navi containers.

Ma ha poi progressivamente perduto tale primato a favore di porti nordafricani e di Malta.

La prima bozza del Pnrr italiano – ma anche la versione approvata dal Parlamento il 12 gennaio scorso – ripropongono sorprendentemente la stessa distorsione: per la mobilità ci sono ancora risorse insufficienti e

interventi frammentati. Per le ferrovie meridionali si prevede l'Alta velocità di rete, una finta alta velocità massima di 200 km/h (nel resto d'Italia l'Av tocca i 350 Km/h). Come porti strategici per i traffici transoceanici figurano quelli di Genova e Trieste, essendo riservati ai porti meridionali funzioni turistiche e di traffico infra-mediterraneo.

Gli interventi, dunque, presentano un carattere poco innovativo. Ma, quel che è peggio, è che tali scelte disattendono proprio alla più rilevante finalità strategica di Next Generation Eu, ovvero la tutela ambientale con la massima riduzione delle emissioni inquinanti, notoriamente quelle da idrocarburi. Tali emissioni sono elevate al massimo negli spazi terrestri dominati dall'autotrasporto e con un peso irrilevante laddove primeggia la modalità ferroviaria, che però può essere vera alternativa ad altre modalità solo se davvero competitiva ed efficiente.

Fortunatamente, al di fuori di ogni logica di appartenenza politica, le vistose carenze segnalate hanno suscitato una forte reazione tra i migliori esperti del settore, che dopo decenni di sostanziale indifferenza alla qualità degli investimenti nella mobilità dei territori meridionali e di sostanziale subalternità a politiche di spesa concentrate nel Centro-Nord, si rivolgono ora al governo con fiducia e chiare proposte condivise.

Proprio in questi giorni, ad esempio, gli ordinari di Trasporti e costruzioni di strade, ferrovie e aeroporti di tutte le università calabresi e siciliane hanno indirizzato al governo un documento che contiene la richiesta dei “tre interventi che non possono mancare” in un Pnrr coerente con il sistema trans-europeo dei collegamenti: 1) le Smart road autostradali; 2) il potenziamento dei porti a partire da Gioia Tauro (il più importante in Italia per il traffico trans-oceanico di navi containers) e Augusta (il più importante per il traffico energetico), all'interno di un unico Port Community System integrato con le Zone economiche speciali; 3) l'AV da Salerno a Palermo per i passeggeri (con riduzione dei tempi di percorrenza da Roma a Palermo a 5 ore con l'attraversamento stabile). Inoltre, allo stato attuale, il Ponte sullo Stretto è l'unica opera con progetto definitivo immediatamente cantierabile con un costo di circa 4 miliardi. Da sottolineare come per la sua non realizzazione lo Stato deve al general contractor Eurolink 790 milioni di penalità.

Nell'Europa e nel mondo di oggi non può più esserci spazio per due Italie e non si comprende perchè l'intero sistema-Paese non si impegni, oggi più che mai, a colmare questo insopportabile (e costoso) divario.

La qualità degli investimenti è fondamentale tanto quanto l'ammontare speso. Se l'Alta Velocità non è poi così tanto veloce, se il Ponte sullo Stretto vive solo di progetti avveniristici su carta, se i porti proiettati sul Mediterraneo non godono di visione strategica, se il trasporto su gomma rimane ancora privilegiato rispetto a quello su binario e se nessuno parla più di Zone economiche speciali e dei loro collegamenti portuali e aeroportuali, si può dire addio sia alle richieste “verdi” dell'Ue sia ad un rilancio della competitività nel Meridione.

La sfida del Mezzogiorno e del Recovery Plan in arrivo è tutta qui. Il nostro Paese ha avuto la massima assegnazione di finanziamenti proprio per colmare il gap territoriale che pesa come un macigno sulla ripresa dell'intera Penisola. La mobilità deve accompagnarsi alla qualità ambientale e ad un rilancio della visione strategica dei porti del Meridione (non solo di quelli di Genova e Trieste). Di conseguenza, gli investimenti dovranno essere cospicui e ben selezionati. Il rilancio passa da qui, non ci sono scorciatoie, come quelle a cui si è assistito nei decenni passati, quando davvero esistevano un piano infrastrutturale di serie A e uno di serie B.

Il punto è che già nella prima bozza del Pnrr le risorse da destinare ai piani di mobilità infrastrutturale sostenibile al Sud erano del tutto insufficienti e, soprattutto, gli interventi non rientravano in un piano organico di sviluppo, dotato di visione complessiva, ma apparivano piuttosto frammentati.

Carenze vistose che hanno visto scendere in campo moltissimi esperti del settore per segnalare la strada errata, intrapresa ancora una volta dai governi nazionali (a prescindere dal colore politico, o tecnico).

Gli errori strategici contenuti nel Pnrr vanno corretti. Il Sud “verde e veloce” che l'Europa ci chiede, e che il nostro Paese dovrebbe esigere, non è quello che si delinea dai piani per ottenere il Recovery Fund.

L'intervento europeo non è filantropia e ci si aspetta che le risorse siano utilizzate coerentemente con i criteri individuati dall'Ue per porre fine al crescente divario infrastrutturale fra Nord e Sud del Paese.