

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

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. Ed è qui che si spenderà la maggior parte degli 82 miliardi destinati dal governo al Sud, un pacchetto di investimenti mai tanto massicci e soprattutto mai tanto concentrati nel tempo e sugli obiettivi. Con 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. Con il Next Generation Eu fino al 2026, i fondi strutturali europei e quelli del Fondo sviluppo e coesione (altri 100 miliardi) anche dopo. Sarà pur vero, come dice qualcuno, che puntare solo sulle infrastrutture non basterà al recupero di tutto il divario però è innegabile che senza di esse anche il dovuto riequilibrio dei diritti di cittadinanza sarebbe altrettanto impossibile.

Dunque 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, ovvero la previsione di una nuova stazione intermedia sulla linea ad Alta velocità Salerno-Reggio Calabria da realizzare al confine tra Campania e Basilicata, garantendo tra l'altro collegamenti ferroviari interni a un'area che ne è quasi del tutto sprovvista. Già dettagliata la ripartizione dei 630 milioni destinati alle Zes. La quota maggiore, 136 milioni, va alla Campania, la prima Zona economica speciale autorizzata ormai già 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”, si legge nel documento.

Per i porti di Napoli e di Salerno, previsti 8 interventi (4 a testa) “di grande valenza perchè 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 grande evidenza anche in tutte le altre regioni meridionali. Da Catania ad Augusta, da Taranto a Manfredonia, il Pnrr prevede una serie corposa di interventi per migliorarne la funzionalità e gettare le basi per renderli davvero attrattivi alle grandi compagnie del trasporto merci mondiale. Per il porto di Gioia Tauro, poi, arriva finalmente 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 è previsto 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”.

Se tutto ciò verrà realizzato come programmato, si potrà viaggiare da Palermo a 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.

Ecco la grande scommessa del piano infrastrutturale previsto dal Pnrr. Un Sud più veloce e con i porti collegati a strade e ferrovie e alle aree retroportuali di riferimento. Naturalmente c'è sempre il rischio che possa trasformarsi nell'ennesimo libro dei sogni, inutile negarlo. Ma in tal caso sarebbe da ammainare anche l'ultima bandiera della speranza che il Sud, invece, ha tutto il dovere di meritare. E difendere a spada tratta, anche contro scetticismi e diffidenza diffusi.

Linee ad alta velocità, strade, porti, Zone speciali: un piano organico di cantieri e progetti di interventi infrastrutturali da realizzarsi in parte entro il 2026 e in parte entro il 2030, grazie agli 82 miliardi di euro in arrivo con i fondi del Next Generation Ue e quelli del Fondo sviluppo e coesione. Mai nella storia del Mezzogiorno era stato previsto l'arrivo di così tante risorse, in un lasso di tempo relativamente breve, con un fitto cronoprogramma da rispettare. L'idea che muove il Governo Draghi è che se le risorse del Recovery Plan non saranno massicciamente impiegate anche per il Mezzogiorno e per tutte le aree in ritardo di sviluppo, non potranno davvero essere utili a tutto il Paese. Perché, ancora una volta, lo

slogan è che l'Italia o riparte tutta insieme o non riparte. Che poi non è uno slogan vuoto, bensì una vera e propria dottrina economica che in sintesi spiega come le diseguglianze economiche e sociali blocchino lo sviluppo di tutta la Penisola. Un concetto lapalissiano ma incredibilmente ignorato per decenni, quando si parlava di “questione meridionale”, relegando i problemi di crescita e produttività del Meridione al solo Meridione. Oggi l'ottica è completamente cambiata e l'indirizzo dei fondi del Recovery lo dimostra appieno.

In ballo c'è lo stesso concetto di uguaglianza di tutti i cittadini: poter offrire medesimi livelli essenziali delle prestazioni su tutto il territorio nazionale è alla base della nostra Costituzione. Questo significa offrire non solo scuola, sanità e trasporto pubblico locale agli stessi livelli del resto d'Italia, ma anche digitalizzazione, transizione ecologica, connessioni tra regioni, porti collegati alle reti austradali e ferroviarie. Ma anche una maggiore proiezione internazionale delle regioni del Sud. Il che significa pure promozione delle Zes, capaci di attrarre nuovi investimenti privati, generando output fino alla scala locale e migliorando l'occupazione. La posizione geografica strategica del Meridione è stata troppo spesso trascurata, colpevolmente. Per la sua posizione, il Sud è al centro delle dinamiche geopolitiche, dalle politiche migratorie al commercio internazionale fino alle risorse energetiche. Da qui il sacrosanto focus sullo sviluppo dell'economia del mare.

L'occasione è storica. La possibilità di un riequilibrio territoriale è reale. Dunque, sarà fondamentale saperla sfruttare al meglio, poiché non ve ne sarà un'altra. Gli investimenti strutturali previsti e le riforme sistemiche dovranno essere realizzate in modo rigoroso entro il 2026. La stessa Commissione europea non erogherà i fondi se questo non avverrà. Le amministrazioni locali meridionali sono chiamate a raccogliere, dunque, una sfida epocale e a fare quel salto di qualità senza il quale nulla potrà realizzarsi secondo cronoprogramma.