

Ponte sullo Stretto? Parte di un progetto

Graziano Delrio



In questi giorni ho parlato molto di Mezzogiorno e di infrastrutture. Prima a Teano poi a Bagnoli poi ai giovani democratici a Roma ed infine con intervista di domenica al *Corriere*. Ovviamente l'attenzione di tutti i media si concentra sul tema del ponte sullo Stretto. Mia moglie Anna e anche molti amici ambientalisti, da Ermete a Rossella, mi hanno manifestato qualche perplessità e critiche (benvenute!) perché sembriamo non mettere in fila le priorità e confondiamo la gente. Avevo letto nei giorni scorsi una bella *Amaca* di Michele Serra, che spesso condivido, che invitava la politica a essere seria, a stimolare dibattiti sul modello di sviluppo che uno ha in testa e che promuove. Così provo a chiarire con queste righe cosa abbiamo in testa. Forse può iniziare una discussione che aiuta anche noi a decidere. Almeno spero. Ma comunque mi sento in dovere di dire la parziale verità che colgo dal mio osservatorio. Sono piuttosto anziano e quindi non riesco a sintetizzare il punto di vista in poche battute quindi pazientate. Partiamo.

Il dibattito sul ponte non mi interessa. Non lo considero una priorità e non lo sento come un problema. Il ponte non è il progetto ma è parte di un progetto. Considero una cavolata enorme pensare che le grandi opere siano lo sviluppo del paese: sono strumenti e non fini. Non vi sono grandi o piccole opere ma opere inutili ed opere utili.

Basta un centinaio di metri di binario in un porto, di congiunzione con la linea ferroviaria, per togliere centinaia di camion da un centro abitato. Un'opera utilissima. Ed è chiaro che le opere sono utili od inutili a seconda del modello di sviluppo che uno ha in testa: noi vogliamo spostare il 30% delle merci dalla gomma al ferro nei prossimi tre anni. Per questo abbiamo tolto incentivi alla gomma e messi sul trasporto ferro e via mare. Per questo abbiamo finanziato completamente (1,2 miliardi) l'ammodernamento dei corridoi merci italiani. A questo indirizzo si rifà anche il nuovo piano industriale di Fs che investirà 1,5 miliardi nella parte merci e logistica dopo anni di stallo che hanno portato il trasporto merci su ferro in Italia sotto il 6%. Per questo dobbiamo utilizzare la linea Av entro il 2018 anche per trasporto merci, rendendo pienamente utile l'investimento sull'alta capacità. E per questo abbiamo approvato un nuovo piano di logistica integrata. La cura del ferro: parte prima.

Poi vogliamo cambiare passo sul trasporto pendolari e passeggeri regionali.

Non è una intenzione. Abbiamo stanziato 1,5 miliardi per il potenziamento dei corridoi regionali nell'ultimo contratto 2016 a favore di Rfi. Ma anche per i prossimi 10 anni vi saranno 32 miliardi per lo

sviluppo della rete storica non Alta Velocità. Quindi più risorse che per l'Av. Significa concretamente il ripristino della linea Palermo-Trapani interrotta da tempo e la velocizzazione della Palermo-Agrigento. O l'intervento sulla linea storica della Sardegna dopo anni. Mettere al centro il trasporto pubblico urbano e regionale. Rinnoviamo anche tutto il parco mezzi dei treni regionali. Già dal 2014 abbiamo messo il 20% di nuovi treni e investiamo 4,5 mld nei prossimi 5 anni per completare l'acquisto di 450 nuovi mezzi. Gara già aggiudicata, non auspici. Nuovi treni con spazi anche per le bici... e le stazioni riqualficate con depositi bici! Non più viaggi della speranza per studenti e lavoratori. E lasciatemi ricordare che, per la prima volta dopo anni, con le decisioni di agosto, finanziamo con 1,4 miliardi un nuovo piano di potenziamento delle metropolitane e del trasporto ferro nelle città. La cura del ferro: parte seconda.

Dentro a queste scelte io credo vada data una ulteriore priorità: ridare al Mezzogiorno d'Italia una rete di connessioni di livello europeo.

Oggi in treno sono necessarie 10 ore e mezza per raggiungere Palermo da Roma. E sono invece solo 3 per raggiungere Milano da Roma. Non può resistere un Paese spezzato in due. La nostra scelta va nella direzione di potenziare i corridoi ferroviari europei che attraversano l'Italia. Sono opere utili a tenerci dentro allo sviluppo. Le città attraversate dalla rete Alta Velocità migliorano economicamente e hanno più opportunità di sviluppo. Pensiamo anche a città medie come Siviglia e Lione. Il ministero spagnolo valuta in 11 miliardi l'impatto della rete Av sul Pil delle città. L'Av Napoli Palermo è un progetto di valenza non solo trasportistica ma sociale ed economica. Nei nostri programmi il Sud ha 4 principali direttrici ferroviarie. La dorsale adriatica, la Napoli Bari, la dorsale tirrenica e l'Alta Velocità in Sicilia.

La dorsale adriatica: stiamo investendo (210 milioni) nella velocizzazione del tracciato con le nuove tecnologie e nel superamento del collo di bottiglia di Termoli-Lesina su cui quest'anno abbiamo riversato i 550 milioni necessari ai lavori. I lavori sulla dorsale includono anche l'investimento di 400 milioni per il nodo di Bari e i finanziamenti alle tratte di accesso alla dorsale quali la Bari Taranto (470 milioni, lavori in corso) e la Potenza Foggia (200 milioni, lavori in corso). Si potrà così viaggiare entro il 2018 sulla Adriatica alla velocità media europea e guadagnare circa un'ora fra Bologna e Lecce. Quest'anno abbiamo già sperimentato il collegamento con Frecciarossa sia su Bari che su Lecce.

La Napoli Bari: la Av qui è già realtà. I lavori che abbiamo sbloccato alla bellissima stazione di Afragola circa un anno fa, termineranno fra sei mesi. Le tratte sono tutte in progettazione in appalto o in lavorazione con 600 operai attivi e i finanziamenti disponibili sono oltre i 4 miliardi: prevediamo di concludere i lavori entro il 2021 per l'80% del tracciato. La riduzione dei tempi sarà importante: da

3,40 ore necessarie fra Napoli e Bari si passerà a 2 ore. Collegheremo finalmente in maniera stabile due grandi capitali di cultura e industria.

L'Alta Velocità in Sicilia: anche qui abbiamo cominciato i cantieri nel nodo di Catania e di Palermo.

Complessivamente abbiamo 3,6 miliardi disponibili e a regime si potrà percorrere il tratto fra Messina e Catania in 45 minuti e il tratto da Catania a Palermo in meno di un'ora e 45.

La dorsale Tirrenica: qui abbiamo cantieri per la velocizzazione in corso per 230 milioni. Obiettivo, come per la dorsale Adriatica, è di raggiungere entro il 2018 velocità e sicurezza molto migliori. Ma il corridoio tirrenico deve avere un investimento infrastrutturale come gli altri corridoi Av. Per questo stiamo sviluppando un progetto di fattibilità che renda possibile almeno portare la velocità max ai 200 km/ora.

Questi 4 direttrici diranno se la sfida di portare il Sud in Italia si vince o meno. Se vogliamo sviluppare l'economia di tutto il Paese ed offrire opportunità alle imprese ed ai giovani dobbiamo procedere spediti con maggiori connessioni ferroviarie nel Mezzogiorno. Con progetti non faraonici ma rispettosi dei territori rivisitando schemi di trent'anni fa quando la tecnologia nei trasporti era ai primi passi.

Lo abbiamo già fatto su altri corridoi in questi primi anni. Invece di 7 miliardi abbiamo messo 300 milioni in tecnologia fra Venezia e Trieste e avremo risultati ottimi. Spendere miliardi per guadagnare 15 minuti mi pare sbagliato. Rendere la linea veloce come in Germania o in Austria è, invece, giusto. Così abbiamo ridotto i 54 km di nuova linea Av in Val di Susa a soli 14 km di galleria e utilizzeremo la linea esistente che con nuova tecnologia sarà adatta allo scopo. Risparmieremo 2,6 miliardi. E lasceremo la valle senza nuovi viadotti. Non abbiamo paura di progetti sobri ma efficaci. Ed eccoci finalmente al ponte.

La dorsale Tirrenica e l'Alta Velocità in Sicilia sono i pezzi decisivi, ma rimane difficile pensare al corridoio Napoli Palermo senza il ponte. Che non è il progetto ma è parte del progetto. Un progetto che può portare la percorrenza fra Napoli e Palermo dalle 10 ore e mezza attuali alle 6 e 20 a regime. Un progetto di un Paese più unito. Dove anche i territori più fragili e lontani hanno il diritto alla mobilità e ad essere connessi con il Paese e con l'Europa. Ne possiamo discutere con serenità?

Il progetto Casa Italia con il piano per il dissesto idrogeologico e l'edilizia scolastica, con il piano per la prevenzione sismica e gli stanziamenti straordinari per la sicurezza, cura e la manutenzione delle infrastrutture, con il piano per gli edifici culturali rendono la cura del ferro parte di un'idea di Italia che abbiamo. Il piano della rete ciclabile nazionale, dei cammini e il piano della mobilità turistica sostenibile indicano la diversa direzione di sviluppo che vogliamo intraprendere.

Un ponte non basta.