

Trasporti, l'Italia resta sconnessa

Cisl, confronto sui corridoi Ue. L'Anas rilancia sul Ponte: «Necessario»

DAL NOSTRO INVIATO
A CHIA (CAGLIARI)
ANDREA D'AGOSTINO

L'Europa ha sempre più bisogno di infrastrutture efficienti. Ferrovie, autostrade, trasporto aereo e marittimo, sono tutti fondamentali per lo sviluppo del Vecchio continente, che negli anni Ottanta aveva delineato le cosiddette «Ten-T» (TransEuropean Networks - Transport), ovvero le dieci principali reti infrastrutturali da realizzare. Il tema è stato affrontato ieri in apertura del decimo congresso nazionale della Fit, la Federazione italiana trasporti della Cisl. A spiegare le ultime novità è stato Carlo Carminucci dell'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti. Nel 2009, ha ricordato, l'Unione europea ha rivisto questo maxi piano di trasporti, stabilendo oltre 37 miliardi di euro di finanziamento per il periodo 2014-2020. L'80% di questi fondi andrà a dieci corridoi o piani di collegamento «prioritari», quattro dei quali riguardano il nostro Paese: la linea Baltico/Ravenna per il trasporto merci, la linea Helsinki-La Valletta (autostrade del mare e logistica portuale), il corridoio merci ferroviario Genova-Rotterdam e quello Mediterraneo dove passerà la contestata linea dell'alta velocità Torino-Lione. Solo quest'ultima, passando per Trieste e arrivando a Budapest, coprirebbe oltre 55 chilometri di percorso per un costo di circa 6 miliar-

di. Niente in confronto alle cifre dell'intero piano europeo: solo per la prima fase di finanziamento si parla di qualcosa come 250 miliardi, coinvolgendo 83 porti e 37 aeroporti tramite collegamenti ferroviari e stradali verso le grandi città più 15mila km di linee ferroviarie convertite all'alta velocità e 35 progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

Numeri giganteschi che fanno risaltare ancora di più i problemi del nostro Paese. Che in Italia le infrastrutture siano carenti non è certo una novità. Carminucci ha ricordato la legge Obiettivo 443/2001, che doveva rilanciare gli investimenti infrastrutturali con procedure più snelle: «A più di 10 anni dal varo della legge è mancata, oltre all'impegno finanziario, soprattutto la volontà di definire un pacchetto di interventi strategici di assoluta priorità». E se nel 2004 la Camera dei Deputati ha censito 228 progetti approvati, «nel 2011 il numero di progetti era lievitato a 390, con un importo di più di 390 miliardi» Il bilancio finale? Davvero magro: «Solo 30 progetti su 390 sono stati realizzati».

«Negli ultimi anni c'è stato un calo del 33% di investimenti nella costruzione di infrastrutture, con 15mila posti di lavoro persi», ha denunciato il segretario confederale Cisl, Luigi Sbarra. «Senza adeguate infrastrutture, lo sviluppo economico resta una chimera», ha ribadito il vice ministro ai Trasporti Mario Ciac-

cia. «Sul fronte dell'occupazione, un nuovo km di autostrada potrebbe creare, in 20 anni, 1.100 nuovi posti di lavoro e generare un incremento del Pil di 260 milioni. E per un nuovo km di ferrovia con le stesse caratteristiche, l'impatto sul Pil sale da 70 a 130 milioni, con 600 nuovi posti». Ma le cose come stanno davvero in Italia? Tanti i «cantieri» su cui lavorare. A cominciare dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria: l'Ad dell'Anas, Pietro Ciucci, ha annunciato che sarà completata entro fine anno «eccetto 58 km (tra Cosenza e Pizzo) che non sono stati ancora finanziati. Mancano 3 miliardi». Per il prossimo esodo estivo, sul totale dei 440 km di autostrada, solo una decina sarà a una sola carreggiata. Ai futuri vacanzieri l'ardua sentenza. Ciucci ha annunciato poi che con un decreto firmato dal presidente Monti è stata avviata la liquidazione della Società Ponte sullo Stretto, anche se «rimane un'opera necessaria per le grandi reti europee»: «Appare poco plausibile il corridoio Helsinki-La Valletta senza un collegamento stradale da Napoli in poi». Sul fronte dei (tanti) aeroporti, il commissario straordinario dell'Enac, Vito Riggio è stato chiaro: «Quelli commerciali in tutto sono 39, scendere a 32 sarà difficile perché le forze politiche locali si opporranno. La nostra proposta è semplice: vi diamo due anni di tempo per andare in pareggio. Se non ce la fate, si chiude».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA POLEMICA

«ERAVAMO I PRIMI IN EUROPA, ORA SIAMO IL FANALINO DI CODA»

Una quarantina d'anni fa, l'Italia aveva il doppio delle autostrade di Francia e Germania; poi il tempo è passato e gli investimenti si sono fermati. «E così, negli ultimi anni, siamo diventati il fanalino di coda dell'Europa». È severa l'analisi di Luca Antonini, ordinario di Diritto costituzionale all'università di Padova. Intervenendo al congresso Fit Cisl, ha ricordato che il dato più sorprendente nelle infrastrutture italiane riguarda i

costi di realizzazione: «Il costo medio di costruzione di una tratta ferroviaria è ormai di 50 milioni di euro a km, contro i 13 della Francia e i 15 della Spagna». Fenomeno che non si giustifica tirando in ballo la complessità del nostro territorio. «Le cause sono altre: procedure obsolete e costose per gare di appalto, un sistema che favorisce i veti incrociati e una partecipazione oppositiva dei vari soggetti territoriali coinvolti, oltre a certi costumi annidati nella burocrazia pubblica». (A.D.A.)



