Ferrovie e banda larga le vere sfide per il futuro

Il nodo dei fondi: servono 28 miliardi, ne manca la metà

il caso

BENIAMINO PAGLIARO

La prossima opera è la Salerno-Reggio Calabria, ha detto ieri Matteo Renzi, e si potrebbe notare che l'incompiuta per definizione d'Italia è «prossima» dal 1964, quando il presidente del Consiglio era Amintore Fanfani. L'eterna «prossima» dovrebbe essere davvero finita e quindi inaugurata entro il 2016, qualche generazione dopo il progetto originale.

Il nastro della Salerno-Reggio Calabria sarà in effetti simbolico, perché concluderà una fase storica in cui l'Italia ha costruito, sia pure a fatica, nuove autostrade. Dire che altre strade ex novo non servono più sembrerà esagerato, ma le opere in cantiere sono per lo più, saggiamente, ampliamenti e migliorie di assi esistenti. L'attenzione del governo e l'agenda dei prossimi anni è infatti dominata dal fronte ferroviario. Le scadenze previste dicono: nel 2016 sarà pronta la linea veloce Treviglio-Brescia, nel 2020 la Genova-Milano, nel 2023 la Napoli-Bari, nel 2025 il collegamento sul Brennero e nel 2029 la fine della Torino-Lione.

Il ministro Graziano Delrio ha definito nei primi mesi del suo lavoro le priorità e ha anche stupito, decimando il numero delle famose «opere prioritarie», un elenco cresciuto di anno in anno per interessi locali e d'impresa, legittimi o meno. Il problema è che i fondi non ci sono ancora: dei 28 miliardi di euro necessari per gli otto grandi interventi ferroviari, quelli già individuati sono un po' più della metà. C'è però un'altra operazione, meno annunciata, più sotterranea, che Delrio sta provando a fare nel guidare uno dei ministeri più complessi d'Italia: modificare le opere ancora sulla carta, renderle più semplici e meno costose, per esempio usando tecnologia più avanzata. Il problema è anche, ovviamente, la responsabilità politica. Raccontare a un presidente di regione che l'annunciata e attesa nuova linea potrebbe invece tradursi in una «velocizzazione» della linea esistente può essere un compito doloroso per il Governo che prova a trovare il consenso anche nei territori. Ma Delrio vuole provarci.

Le opere che hanno superato i comitati di protesta, il rebus dei finanziamenti e la realizzazione vera e propria sembrano quasi storia antica, e per questo ogni volta che le parole ponte e Messina vengono pronunciate in fila - al di là di valutazioni di merito sul progetto - ci ritroviamo in uno strano flash back. «Oggi una buona manutenzione sarebbe la soluzione a tanti problemi», dice l'economista dei trasporti Marco Ponti, che suggerisce interventi mirati sui colli di bottiglia della logistica, dalle ferrovie ai porti.

Così, a studiare l'elenco delle priorità, a scoprire una nuova epoca, emerge con prepotenza la grande incompiuta, che è più nelle regole per garantire la concorrenza nello spazio pubblico che in un nuovo passante o nell'agognato casello.

Il 2016 dovrà essere, con sommo ritardo, l'anno in cui l'Italia decide cosa fare per una rete moderna (meglio, contemporanea) di connessione a banda larga. Sarà l'anno in cui il governo dovrà spiegare davvero la strategia sulla privatizzazione delle Ferrovie dello Stato, affrontare la questione della rete ferroviaria e scrivere una pagina di chiarezza sulle nuove forme di mobilità dal car sharing a Uber. Nel Paese in cui tutto arriva dal mare, bisogna tradurre in realtà la nuova governance dei porti, che vuole anche dire tagliare il numero di autorità portuali. Le grandi compagnie marittime ordinano navi enormi da oltre 20 mila Teu, i porti le rincorrono preparando nuovi terminal. Quanti ne avrà l'Italia? La decisione deve essere del governo, anche se ogni scelta è una rinuncia.

@bpagliaro

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La prossima opera finita
Nel 2016 dovrebbero finalmente concludersi i lavori sulla Salerno-Reggio Calabria: l'intervento è cominciato nel 1964

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Che cosa manca

1 FERROVIA

- Torino-Lione
- Terzo Valico dei Giovi
- Alta velocità Brescia-Padova
- Alta velocità Napoli-Bari
- Connessione e miglioramento collegamenti porti-ferrovie

2 STRADE

- Salerno-Reggio Calabria
- Terza corsia A4 Venezia-Trieste
- Pedemontana Lombarda e Veneta

3 ALTRO

- Un vero piano per la banda larga
- Liberalizzazione ferrovie
- Riforma dei porti
- Legge sulle nuove forme di mobilità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.