

COMUNICATO STAMPA

Le scelte che saranno effettuate nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) saranno determinanti al fine di superare gli effetti devastanti determinati dalla pandemia del COVID 19 sul tessuto economico e sociale del nostro Paese, ma rappresentano anche un'occasione irripetibile per il rilancio economico e sociale del Paese.

Il Meridione aggiunge agli effetti della pandemia ad una situazione pregressa particolarmente negativa, caratterizzata non soltanto dagli effetti della crisi del 2008, ma anche da questioni di disomogeneità economico – sociale con le regioni del Nord mai risolte, nonché da una storica incapacità di utilizzo pieno ed efficace delle risorse messe a disposizione dall'Europa per le Regioni disagiate.

Purtroppo, le prime stesure del Piano di riparto delle risorse straordinarie del Next Generation fund, al di là di qualche dichiarazione, dimostra, nei fatti, una generale disattenzione a tali problemi, relegando molte Regioni del Sud Italia ad elementi marginali di una strategia non sempre chiaramente coerente con gli obiettivi e vincoli europei di utilizzo delle risorse.

Il sistema complessivo dei trasporti e della mobilità per le regioni della Sicilia e Calabria appare irrisolto e non chiaramente compreso relegando il problema all'ormai solito dilemma sulla costruzione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, che diventa, come sempre, il focus di ogni discussione, finendo per distrarre da analisi più complessive.

I professori Ordinari di Trasporti e di Costruzioni di Strade, Ferrovie e Aeroporti di tutte le Università delle due regioni siciliana e calabrese hanno ritenuto di dovere essere presenti in questo dibattito, anche in ragione del ruolo di terza missione dell'Università, al fine di dare un contributo alle scelte che si andranno a fare, basandosi sulle competenze formatesi in tanti e diversi studi e ricerche sui temi della mobilità nelle due regioni.

Volutamente hanno evitato di stilare un semplice elenco di opere e di necessità infrastrutturali, peraltro, ben definito da anni nei rispettivi Piani Regionali sui Trasporti, ma si sono volutamente concentrati sui "tre interventi" che, a loro avviso, dopo un meditato approfondimento non dovrebbero mancare nel PNRR.

Tre interventi, in qualche caso di costi contenuti, che possono determinare importanti ricadute sulla mobilità e sulla economia delle aree del Meridione, come è illustrato nel documento allegato.

Al fine di esporre i contenuti della proposta ed aprire al dibattito le scelte operate si è organizzato un webinar dal titolo "Sicilia e Calabria: i 3 interventi sui trasporti che non possono mancare nel PNRR" per il giorno 26 febbraio alle ore 10,30.

In attesa di tale confronto si riporta di seguito una sintesi del documento che sarà presentato e che viene allegato.

I Professori Ordinari di Trasporti e di Costruzioni di Strade, Ferrovie ed aeroporti
delle Università di Sicilia e Calabria

SINTESI DEL DOCUMENTO

La condizione di difficoltà estrema in cui è stato posto il Mezzogiorno dalla crisi del Covid 19 si è venuta a sommare agli effetti della crisi del 2008 non ancora recuperati. Effetti Covid ed effetti crisi 2008 a loro volta si innescano in un tessuto economico e sociale debole e lontano dai parametri medi europei.

Per le sue debolezze il Mezzogiorno, già prima della crisi Covid e quindi delle risorse Next Generation, era stato inserito dalla Commissione Europea nelle aree a ritardo di sviluppo su cui concentrare i fondi strutturali di coesione 2021-2027. Il ritardo di sviluppo sommato agli effetti della crisi 2008 e della crisi Covid ha esasperato la situazione nel Sud.

Nel sistema dei trasporti delle due regioni le situazioni paradossali già presenti, si sono acuite.

Si richiamano alcuni degli elementi significativi di tali situazioni:

1. Una situazione di non-completamento storico degli assi principali con particolare gravità per le mancanze nei contesti urbani significativi. A mancanze di archi cruciali e limiti nelle gestioni, si somma la totale assenza di un programma di breve tempo di trasformazione in autostrade intelligenti (Smart Road tipo I).
2. Il Sistema ferroviario delle due regioni è un chiaro esempio di mancata pianificazione. Vengono avviati lavori imponenti di costruzione su nuovi tracciati utilizzando le caratteristiche tecniche delle linee tradizionali o vengono adattate le linee storiche. Quindi regioni che hanno bisogno di fare un salto nei tempi di connessione, vengono invece inchiodate a tempi novecenteschi già da decenni disponibili per le altre regioni italiane.
3. Il sistema portuale e in particolare i due grandi porti di Calabria e Sicilia, sfidano la stessa definizione di paradosso che potrebbe non bastare, perché pur trattandosi del primo porto container del Paese (Gioia Tauro) e del secondo porto industriale (Augusta Santa Panagia) non ricevono alcun intervento significativo con le risorse del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR).

Poi c'è la questione dell'Attraversamento stabile dello Stretto su cui la quantità di inchiostro versato è già da sé paradossale. Tutto è diventato un oggetto del fantastico accanto ad una progettazione del ponte che è andata avanti nel concreto e di cui non si conosce la sorte. Ancora paradossale è la situazione del servizio ferroviario sullo Stretto per il quale non viene previsto nemmeno l'acquisto di traghetti ferroviari ro-ro di lunghezza adeguata a trasportare, senza sezionamento, i treni Frecciarossa ed Italo.

In questa situazione che vede un drammatico ritardo storico nei sistemi di trasporto del Sud e in particolare delle due Regioni dell'estremo Sud, ritardo acuito dalle tremende crisi, nasce la possibilità di ripresa con il Next Generation EU finanziato dalla Unione Europea per rilanciare i paesi messi in ginocchio dalla pandemia.

Le risorse europee sono state distribuite tra gli Stati in base a tre indicatori principali: la popolazione residente, il livello di PIL procapite, la crescita della disoccupazione. In base a questi tre parametri il Sud e le sue regioni più estreme, Sicilia e Calabria devono essere destinatarie di quote rilevanti del fondo in quanto, purtroppo, come prima sinteticamente visto, primeggiano in Italia e in Europa per basso PIL e per disoccupazione e cosa ancor più grave in rischio povertà all'interno di un'Europa del benessere.

Senza il Mezzogiorno l'Italia, in forza dei parametri stabiliti dall'Europa, avrebbe avuto soltanto 98 miliardi di euro. E', quindi, per la presenza del Mezzogiorno con le sue debolezze che l'impegno Europeo è di 209 miliardi di risorse del Recovery Fund. I 112 miliardi in più dovrebbero essere destinati al sud, ma purtroppo non è così.

In questo quadro il Governo ha approvato il 12 gennaio 2021 la bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Facendo una sintesi cruda è possibile verificare che a Sud del parallelo che congiunge Napoli a Bari non ci sia niente. Il 41° parallelo disegna la linea di taglio.

A Sud del 41° parallelo non c'è una strategia, non c'è un'analisi di contesto che provi solo a capire perché queste aree del Paese siano quelle a più alto rischio di povertà di tutta Europa: si badi bene non della sola Italia. La lettura della bozza del 12 gennaio induce a pensare che le regioni a Sud del 41° siano un vuoto a perdere per le quali manca un piano e qualunque progetto.

Nel settore dei sistemi di trasporto i docenti delle Università di Calabria e Sicilia, hanno continuato a lavorare a fondo nel ruolo definito di Terza Missione. In questo spirito i docenti ordinari dei settori di Strade, Ferrovie ed Aeroporti (ICAR 04) e Trasporti (ICAR05) ritengono che debbano essere inseriti nel PNRR, prodotto dall'Italia per il Next Generation EU, almeno tre grandi interventi che permettano alle aree a Sud del 41° di porre le condizioni affinché si cancellino i paradossi, si superino i ritardi secolari e si rilancino i territori.

È stato predisposto un documento in cui vengono descritti tre grandi interventi che hanno la caratteristica di realizzabilità entro il 2030 e riguardano la rete TEN-T così come definita dai regolamenti del 2013 e possono ben trovare collocazione all'interno del PNRR per ampie parti.

I tre interventi che non dovrebbero mancare

Nello specifico:

- il sistema autostradale che deve essere: completato nei segmenti che, di fatto, ne limitano l'interconnessione, oggetto di completamento delle opere già previste nei piani regionali e di una profonda opera di manutenzione straordinaria dell'esistente, trasformato in un sistema intelligente (Smart Road tipo I) in grado di abilitare trasporti cooperativi (C-ITS), mobilità automatizzata e connessa (CCAM), mobilità come servizio (MaaS) e organizzazione della logistica (SoL), come sollecitato anche dal recente studio del Parlamento europeo sull'impatto delle tecnologie emergenti (Gennaio 2021);
- il sistema ferroviario principale che deve essere realizzato con caratteristiche da alta velocità 300 km/h, almeno subito in tratte significative, al fine di connettere Reggio/Villa a Roma in 3 ore e le tre città metropolitane siciliane in 1,5 ore, puntando all'obiettivo strategico di un collegamento Palermo-Roma in meno di 5 ore in presenza di attraversamento stabile, come il Torino-Roma; utilizzando subito navi ro-ro ferroviarie per ridurre i tempi dell'attraversamento e permettere il passaggio dei treni Freccia ed Italo;
- il sistema portuale, che a partire dai due grandi porti commerciali di Gioia Tauro e Augusta deve essere potenziato nelle infrastrutture fisiche lato mare e lato terra, reso pienamente agibile dal punto di vista ambientale, interconnesso con un unico Port Community System, utilizzando i più avanzati sistemi intelligenti, integrato con le Zone Economiche Speciali.

Le proposte riportate nel report permettono di garantire la conformità del PNRR italiano da una parte al dettato del Next Generation EU e dei connessi PON e dall'altra alle grandi reti TEN-T nelle regioni del profondo Sud, così come alle indicazioni di Agenda 2030.

In Sintesi

Sistema ferroviario principale

Gli interventi proposti consistono nella realizzazione nelle regioni dell'estremo Sud, Calabria e Sicilia, di una rete ferroviaria ad alta velocità, sulle direttrici Salerno – Villa/Reggio e Messina – Catania - Palermo, con velocità di progetto maggiore o uguale di 300 km/ora; anche i servizi di traghettamento dello Stretto dovranno essere sostanzialmente migliorati.

Obiettivo degli interventi è superare la marginalità geografica di Calabria e Sicilia rispetto alle aree forti del Paese, e riconnettere tali regioni al loro interno, mediante la estensione verso Sud dell'Alta Velocità ferroviaria a 300 km/h, sulle relazioni Salerno – Area dello Stretto e Messina – Catania - Palermo. Le linee ad alta velocità, di cui si propone la realizzazione, dovranno essere destinate al solo trasporto passeggeri (sull'esempio di tutti i Paesi del mondo) e con caratteristiche innovative (Alta Velocità LARG, eventualmente con tratte ad un solo binario); ciò consentirà prestazioni più elevate a costi molto ridotti (dalla metà ad un terzo) rispetto alle linee alta velocità/alta capacità fin qui realizzate in Italia, che hanno mancato clamorosamente l'obiettivo di consentire il transito di treni passeggeri e merci pesanti, per il quale erano state concepite. Nella logica della connessione della rete siciliana con la rete della Penisola la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto appare necessaria in una prospettiva di lungo periodo; tuttavia essa non condiziona la realizzabilità degli interventi proposti, in quanto tempi di attraversamento pienamente accettabili possono essere conseguiti, nel breve periodo, con la sola riorganizzazione dei servizi di traghettamento.

Gli interventi proposti sono pienamente coerenti con il PNRR. Sono in particolare coerenti con la priorità trasversale 3 Sud e riequilibrio territoriale, in quanto mirano a ridurre il divario territoriale ed al rilancio del Mezzogiorno, e sono centrali nella Missione 3 – Infrastrutture per una mobilità sostenibile. Sono pienamente coerenti con la Missione 1 – Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura, componenti 2 e 3 (innovazione e digitalizzazione, turismo) per l'alto contenuto tecnologico dell'opera, e le ricadute sul settore turistico; con la Missione 2 – Rivoluzione verde e transizione ecologica, per la componente “Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile”, in quanto il trasporto ferroviario è particolarmente favorevole sotto il profilo dei consumi energetici, dell'inquinamento e della sicurezza; con Missione 4 – Istruzione e ricerca, seconda componente, “Dalla ricerca all'impresa” in quanto la realizzazione di linee ad alta velocità di caratteristiche innovative stimola la ricerca, la crescita delle competenze e la competitività delle imprese; con la Missione 5 – Inclusione e coesione”, terza componente, “Interventi speciali di coesione territoriale”, in quanto le nuove linee contribuiscono allo sviluppo delle aree attraversate, che sono attualmente per larga parte emarginate. Gli interventi proposti sono altresì pienamente coerenti con alcuni obiettivi dell'Agenda 2030.

Gli interventi richiedono per la loro realizzazione complessiva un impegno finanziario ingente; peraltro sono disponibili risorse anche all'esterno del PNRR, e la realizzazione delle linee può avvenire per fasi. Nell'ambito delle risorse finanziarie e nell'arco temporale di realizzabilità del PNRR, è possibile procedere alla redazione di un progetto complessivo degli interventi, improntato ad una visione di ampio respiro, e realizzare almeno una tratta AV per regione, partendo dalle tratte certamente invariante, da Gioia Tauro a Lamezia per la Calabria, e da Catania a Enna/Caltanissetta per la Sicilia. È inoltre possibile, con limitati investimenti, migliorare in modo sostanziale l'efficienza dei servizi di traghettamento dei convogli.

Sistema stradale principale

La coerenza con il PNRR è estremamente forte, infatti l'intervento è sicuramente posizionato all'interno della missione 3 (infrastrutture per mobilità sostenibile e telecomunicazioni) e per collocazione territoriale anche nella missione 5 (piano per il Sud), ma le potenziali ricadute sono trasversali anche alle altre missioni del PNRR. Le applicazioni C-ITS, che verranno rese possibili dalla realizzazione della Smart Road, saranno un incentivo alla digitalizzazione e innovazione (missione 1), faciliteranno la transizione ecologica della mobilità (missione 2), saranno di stimolo alla ricerca applicata (Missione 4) e sono riconosciuti i benefici sul sistema sanitario nazionale derivanti dalla significativa riduzione degli incidenti stradali (missione 6).

Pertanto, l'intervento rappresenterebbe un volano per l'intera economia del Mezzogiorno con benefici ben più ampi rispetto a quelli direttamente riconducibili alla mobilità (C-ITS, logistica, veicoli a guida autonoma e connessa, MaaS).

L'intervento proposto per la Smart Road del meridione prevede la realizzazione dell'infrastruttura fisica e digitale per una Smart Road I (D.M. MIT Smart Road, 2018) continua lungo il collegamento autostradale TEN-T da Palermo a Salerno (A19, R15, A18, A2). La disponibilità delle tecnologie, la programmazione nazionale, le risorse necessarie e i tempi di realizzazione sono sicuramente compatibili con l'orizzonte temporale ed economico del Next Generation fund.

Coerente con l'attuale PNRR è anche la manutenzione stradale 4.0 che, nell'integrazione della smart road con il monitoraggio geotecnico e strutturale, già previsto dal D.M. MIT 2018, trova immediata applicazione mediante l'uso di sensoristica, raccolta dati "real time" per implementare i modelli predittivi, basati sull'uso di nuovi protocolli BIM necessari per indirizzare e ottimizzare, in termini economici e spazio-temporali gli interventi di manutenzione. Lo stato in cui versano le autostrade siciliane (A18, A19 e A20) e, in parte, la A2, che recentemente è stata quasi interamente ammodernata, impongono la messa in atto di una gestione integrata e predittiva della loro manutenzione. Contestualmente alla realizzazione della Smart Road, l'implementazione della manutenzione 4.0 consentirà economie rispetto alle risorse attualmente previste nel Recovery Plan per tale azione.

La realizzazione delle Smart Road non può essere disgiunta da alcuni interventi infrastrutturali di completamento delle reti autostradali. In particolare per la A2 è necessario completare l'ammodernamento delle tre tratte calabresi (in prossimità di Cosenza, Vibo e Reggio Calabria), per le quali è attualmente previsto solo un programma di manutenzione straordinaria.

Analogamente per la rete autostradale siciliana deve prevedersi il completamento delle opere già previste nel Piano Regionale dei Trasporti che devono ritenersi la struttura portante dell'intero sistema della mobilità su gomma.

Sistema portuale principale

I due grandi porti core dell'estremo sud permettono al Paese di perseguire pienamente gli obiettivi principali del Next Generation EU, digitale, verde e accessibilità, ed al contempo quelli dello sviluppo sostenibile: economico, ambientale, sociale. Questi ultimi ripresi e specificati nei tre assi strategici del PNRR: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale. La vision del PNRR viene completata dalle tre priorità trasversali: Donne, Giovani, Sud. Risulta subito evidente come intervenire nei grandi porti del Sud stia proprio nell'ambito comune dei tre assi strategici con la priorità Sud oltre che Giovani e Donne che troverebbero notevoli occasioni nell'economia connessa ai porti.

La vision del PNRR viene specificata in 6 missioni. Il collocamento diretto è nella 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile, ma la tipologia di interventi implica direttamente sia le missioni 1 e 3 “digitalizzazione” e “rivoluzione verde” che in modo chiaro la 4 “istruzione e ricerca” e le 5 e 6 “coesione” e “salute”.

Per perseguire gli obiettivi della vision e quelli specificati nelle missioni sono necessari degli interventi. Per i porti di Augusta e Gioia tauro gli interventi sono ripartibili in tre tipologie: alcuni a costo zero, dipendendo solo dal Governo e dai Ministeri, altri fattibili nei tempi del PNRR, ed altri ancora fattibili nei tempi PON 14-20 e 21-27, con gli altri fondi connessi come il FSC.

Gli interventi a costo zero sono: per Gioia Tauro l’eliminazione del vincolo paesaggistico sulle aree portuali e la statalizzazione della tratta ferroviaria Rosarno San Ferdinando; per Augusta l’inserimento di Santa Panagia nella Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale di cui fa parte Augusta e l’approvazione del progetto di bonifica.

Gli interventi fattibili in ambito PNRR sono: per Augusta la bonifica e la stazione ferroviaria con il raccordo alla linea, con costo stimabile in 250 milioni; per Gioia Tauro gli interventi lato mare e lato terra assommano a 250 milioni. Infine dovrebbe essere finanziata subito con il PNRR la realizzazione di un unico Port Community System che proietti Augusta e Gioia Tauro tra i più avanzati porti del mondo, con un costo dell’ordine di grandezza dei 10 milioni e quindi pienamente compatibile. Tale investimento sarebbe direttamente complementare a quelli sulle Smart Roads.

Risulta infine necessario procedere al rifinanziamento delle ZES. In questo caso l’impegno finanziario deve essere connesso a tutte le ZES attive nel Sud e non può essere inferiore ai 200 milioni che erano già stati previsti per le ZES nel 2018 con il secondo finanziamento cui bisognava dare seguito con i provvedimenti tecnici del Governo.