

**Il focus****Asili, strade, binari  
tutti i progetti  
rimasti al palo****Marco Esposito****L**a Tav si ferma a Salerno, mancano strade e asili: ecco i progetti rimasti al palo nel Sud. *A pag. 3*

# Asili, binari, strade i buchi della rete Sud

► Mancano 54 mila posti nei nidi    ► Il caso della statale 106 Jonica per realizzarli servono 900 milioni    ► Il caso della statale 106 Jonica ridimensionata per 4,8 miliardi

**L'INCHIESTA****Marco Esposito**

Il Sud chiede velocità - altro che NoTav - e cosa riceve? Lavori in corso sulla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria che accorceranno i tempi di 5 minuti. Cinque. Nel 2022. Ciò che fa di un territorio un posto civile, nel Mezzogiorno manca o, quando c'è, è di qualità inferiore. Nei treni come per gli asili nido, sui quali ha appena dedicato un rapporto l'Ufficio valutazione impatto del Senato. Titolo: «Chiedo asilo». Carlo Borgomeo, presidente della **Fondazione con il Sud**, non ha dubbi: «La prima infrastruttura che manca al Sud è quella degli asili nido. Certo, servono anche strade, treni di qualità, ospedali e tutto il resto. Ma un sistema civile comincia da lì». Privi di un posto al nido (pubblico o privato che sia) sono soprattutto i bambini campani: la copertura è appena 8 su 100 secondo i conti dell'Anci, contro i 25 su 100 della media nazionale. Per portare tutto il Sud al livello medio servirebbero 54 mila posti per un costo di 900 milioni. Non è tanto, ma si va in questa direzione? Non sembra: il vice-premier Luigi Di Maio ha annunciato nella manovra un intervento per rendere gratuita l'iscrizione agli asili nido che ci sono. Un proposito nobile dove la rete di asili è adeguata e una presa in giro dove gli asili nido mancano.

Ma se la prima infrastruttura è quella di base, nessuno nega che in un territorio con standard europei occorrono reti di collegamento adeguate. Per il turismo, per le imprese, per la vivibilità. Le strade al Sud non sono poche eppure ci sono buchi vistosi. Il più clamoroso riguarda la 106 Jonica (E90 per l'Europa): quasi 500 chilometri da Taranto a Reggio Calabria. Per farne una superstrada, nel 2014 erano previsti 6,3 miliardi. Ma nel 2015 il governo Renzi ha deciso di snellire il progetto cancellando lavori per 4,8 miliardi. E ora si procede con ritocchi locali.

Pochi chilometri, ma significativi, creano una strozzatura lungo l'Autostrada del Sole. Chi viaggia verso Sud, come in questi giorni di esodo, scopre che le tre corsie si fermano a Mercato San Severino, per poi ricominciare a Salerno sulla nuova A2 Autostrada del Mediterraneo. In mezzo ci sono dodici chilometri, stretti, pericolosi: un imbuto. In attesa di cosa?

Sui binari, però, si misura il maggiore divario Nord-Sud. L'alta velocità ferroviaria, è noto, si ferma a Salerno. Più a Sud o più a Est non c'è nessuna iniziativa in corso. Si stanno velocizzando alcuni tratti, ma senza fretta. Per la Napoli-Bari-Taranto manca ancora il finanziamento dell'opera più complessa, cioè il tunnel appenninico, per il quale era stimata una cifra di 1,7 miliardi. Matera ha ottenuto il titolo di capitale europea della cultura nel 2014:

c'erano cinque anni per prepararsi all'evento. Mancano cinque mesi al 2019 e non c'è traccia del collegamento ferroviario più volte promesso. Anche la Sicilia è in attesa di un adeguamento ferroviario, sulla linea principale Palermo-Catania-Messina. Ma il programma è in revisione con l'obiettivo di risparmiare. Meglio tacere sul Ponte sullo Stretto, che col mutare dei governi è stato inserito nella programmazione nazionale (anzi europea) e poi cancellato e di nuovo ripescato, nella forma pudica di «collegamento stabile».

Dove il Sud, anzi l'Italia tutta, sta perdendo la sua partita è nel trasporto merci, cioè nella vocazione di «piattaforma logistica del Mediterraneo». L'Unione europea non ha dubbi sulle potenzialità del Sud Italia e indica nel corridoio ScanMed (Scandinavo-Mediterraneo: 9.374 chilometri) l'asse principale del Continente, un asse che passa per il cuore della Germania. Il Mediterraneo, si sa, perse centralità con la scoperta delle Americhe, che segnò il declino della Via della Seta e di Venezia. Era il 1492. Ma da allora è cambiato tutto. Dal Canale di Suez possono passare tutti i tipi di navi. L'approdo naturale in Europa, secondo lo ScanMed, è Gioia Tauro che si trova al centro del Mediterraneo. La Cina ha rilanciato la Via della Seta e acquistato il Pireo, il quale non ha un collegamento ferroviario di qualità con il cuore dell'Europa. L'Italia quindi avrebbe tutte le carte per portare a Gioia Tauro il

terminale della nuova Via della Seta. E invece cosa fa? Punta su Trieste, molto più a Nord di Atene, con una perdita di quattro giorni di viaggio tra andata e ritorno nell'Adriatico.

### L'ULTIMO MIGLIO

Una scelta politica, alla quale Rete ferroviaria italiana si è adeguata. E così tutto il piano commerciale Rfi mostra la doppia velocità nel potenziamento della rete merci. Alcuni esempi: a Trieste è in realizzazione un fascio di dieci

binari lunghi 750 metri. A Genova otto binari. A Gioia Tauro zero. Il peso per asse dei treni merci è definito con la sigla D4: Spagna, Francia, Germania sono in linea per tutti i corridoi europei mentre in Italia a Sud di Roma la categoria di peso scende a C3. La sagoma standard europea dei nuovi treni merci è definita PC/80. In pratica equivale a un Tir fatto salire su un vagone merci. Se non si adeguano le gallerie, quei treni merci passeranno altrove. Ebbe-

ne, al Sud lungo l'Adriatico la rete italiana PC/80 si ferma nelle Marche e lungo il Tirreno a Livorno. Gli interporti di Nola e Marcianise, che pure sono citati nello ScanMed, sono privi di collegamento. E così resteranno fino al 2026 mentre al Nord si è già operativi. Infine nel progetto «Ultimo miglio» - che mette insieme Ferrovie e terminalisti - la scelta territoriale è chiara: Bologna, Padova, Verona, Trento, Ravenna e Livorno. Il Sud può attendere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le infrastrutture



**FERROVIE: I LAVORI IN CORSO SULLA SALERNO-REGGIO PERMETTERANNO DI RECUPERARE APPENA 5 MINUTI**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.