

INFRASTRUTTURE ED EMERGENZE IN BASILICATA NEL DOSSIER SVIMEZ

di **VINCENZO VITI**
CONSIGLIERE SVIMEZ

Credo non possa e non debba mancare il contributo della Svimez su alcune delle questioni che è giusto trovino nella formulazione definitiva del Rapporto 2016 un riferimento sia analitico che prospettico. In primo luogo l'emergenza delle emergenze è segnalata dalle difficoltà di inquadrare ruolo e missione di una regione quale la Basilicata, area di collegamento (e non solo di transito) fra regioni caratterizzate da adensamenti urbani e problematiche di sviluppo sulle quali è apparso del tutto naturale concentrare i fari dell'osservazione e delle terapie mirate al risana-

mento e allo sviluppo. Proprio la funzione di cerniera cui la Basilicata assolve, pretende una più accurata definizione delle scelte da compiere perché nel Mezzogiorno continentale non si continuino a concentrare risorse solo sulle fasce costiere tirreniche ed adriatiche in luogo di investire sulle dorsali interne, soprattutto sui corridoi, ricchi di implicazioni transnazionali, che da Salerno e dal Vallo di Diano portano a Potenza fino al meta pontino e a Taranto attraverso le fondovalli lucane.

In questo scenario un particolare rilievo assume l'asse basentano per la sua vocazione a saldare i «punti di forza» dei territori interni alla portualità ionica. Per queste ragioni un particolare significato acquista l'iniziativa rivolta ad aggredire lo stato delle relazioni infrastrutturali fra la Basilicata interna e il sistema ferroviario nazionale insieme con la valutazione delle potenzialità connesse al valore d'uso del sistema portuale di Taranto, la cui rilevanza è strategica ai fini dello sviluppo e della circolazione delle merci. E perciò indispensabile che entrambe le questioni vengano considerate centrali per il ruolo che la Basilicata è chiamata a esercitare come regione di connessione fra sistemi metropolitani ed aree ad elevata vocazione industriale.

CONTINUA A PAGINA XI >>

VINCENZO VITI *

Sviluppo in Basilicata e infrastrutture il contributo Svimez

SEGUE DA PAGINA I >>

La Basilicata soffre di una storica estraneità al più moderno sistema delle comunicazioni ferroviarie. Uno dei punti di maggiore debolezza è l'arretratezza dell'armamento, dei mezzi e dei servizi che caratterizza l'asse che collega Salerno a Taranto e che attraversa l'intera regione. Il "mondo a parte" di cui scrive Galli della Loggia trova in questa "riserva territoriale" la più esplicita e amara esemplificazione. La "modernità" si ferma a Salerno e non procede nella regione che è stata celebrata finora più in letteratura che negli effetti cui sono stati sollecitati i Poteri nazionali. Oggi si tenta una cauta ma interessante sperimentazione nell'"alta capacità" tentando di spingere le motrici di Freccia rossa (con la supplenza più realistica di Freccia bianca) su binari e attraverso stazioni in qualche caso depresse quando non abbandonate. Si potrebbe condividere l'eroismo o se si vuole lo stoicismo di un'impresa così avventurosa se essa costituisse una tappa, contestuale nei tempi e nelle risorse, al finanziamento di un braccio ferroviario provvisto delle caratteristiche standard che consentano all'alta capacità di acquisire in tempi storici le dinamiche e le strutture dell'alta velocità. La vera dorsale di cui parliamo, una volta inserita nei piani finanziari del Governo, dovrebbe contestualmente essere collegata a Matera mediante il recupero della tratta Ferrandina-Matera in parte realizzata e ormai da riparametrare e rifinanziare. Tema quest'ultimo che consentirebbe di rispondere a una storica istanza che Matera Capitale della Cultura oggi pretende venga finalmente accolta,

trattandosi dell'unico capoluogo meridionale escluso dai collegamenti ferroviari statali. La piena integrazione di Matera e del suo largo hinterland nel sistema delle relazioni ferroviarie troverebbe poi la sua piena validazione nell'ammodernamento della tratta interregionale appulo-lucana che collega la Città dei Sassi a Bari. La rilevanza strategica di una previsione



SVIMEZ Vincenzo Viti

siffatta non ha bisogno di commenti non solo per l'effetto propiziatorio e liberatorio che il circuito ferroviario produrrebbe su un territorio segregato e mortificato ma anche per la missione alternativa cui esso assolverebbe rispetto ai traffici che si sviluppano sulla dorsale adriatica.

Altro tema l'assunzione prioritaria di un progetto che punti sulla portualità e sulle valenze di cui dispone la cosiddetta retroportualità rispetto all'area tarantina. Taranto vive una stagione di acuta

crisi collegata alle vicende della sua economia industriale. Ma avverte anche la condizione di area ricca di potenzialità che appare eccentrica verso la polarità esercitata dal capoluogo pugliese. Tutto ciò sta accrescendo una sofferenza sociale e civica che si orienta verso iniziative dimostrative e pretese localistiche quando non verso proclami e tentativi di secessione territoriale. Si tratta di prodromi di una ecci-

tazione che va governata con gli strumenti della razionalità politica. Taranto è organicamente collegata a Matera Capitale non solo per le affinità di storia, cultura e insediamenti che le uniscono nel lungo tragitto della civiltà magno-greca.

In più l'investimento, ormai definito e sostenuto per larga parte da finanziamenti europei, di una piattaforma logistica a servizio dell'agroindustria stabilisce un organico collegamento e apre uno straordinario corridoio transnazionale fra territori, economie ed interessi che coinvolgono ampia parte dell'area ionica e metapontina, il largo entroterra lucano basentano e bradanico ed aree significative del sud barese. Si tratta di una condizione per la quale, al di là delle effervescenze del volontarismo civico, solo l'economia può riscrivere la storia dei territori ed aggregare le comunità valicando i confini regionali e manifestandosi più forte e decisiva delle opzioni populiste e secessioniste prive di costruito e di prospettiva. Caro Presidente, la **Svimez** guardi perciò all'intero bacino, quale l'abbiamo raffigurato (anche attraverso la vitalizzazione di una vera rete ferroviaria) che da Taranto va a Matera attraverso la Valle del Basento e formuli la previsione che essa venga riconosciuta come ZIES (zona europea di sviluppo): quindi provvista delle risorse straordinarie e aggiuntive collegate al riconoscimento. Così come avverrebbe per Gioia Tauro e per Napoli-Bagnoli-Salerno. Tutto ciò non potrebbe che realizzarsi se non con il concorso delle due Regioni (Puglia e Basilicata) e del Governo Nazionale. Di qui l'urgenza che la **Svimez** sostenga una istanza che si iscrive coerentemente nelle analisi e nelle proposte che il Rapporto in via di definizione vorrà contenere.

Come vede, sono istanze di assoluto valore in grado di ridare significato ad una parte essenziale del Mezzogiorno, consentendogli di partecipare alla grande sfida che vorrebbe il Sud al centro di una rinnovata visione europea e mediterranea. Un Mezzogiorno aperto a itinerari fin qui scarsamente esplorati e tuttavia in grado di porsi al servizio di un più avanzato ed equo modello di sviluppo.

[Consigliere Svimez]*



LA SVIMEZ DENUNCIA CHE IL SUD «NON HA PIÙ STRADE, PIÙ PORTI E PIÙ FERROVIE ADEGUATE»

Smettiamola di fare i piagnoni sul nostro meridione

Il Sud, invece, ha di certo carenze ma anche molte iniziative produttive

DI FEDERICO PIRRO

Illustrando nei giorni scorsi le anticipazioni del Rapporto Svimez sul Mezzogiorno – che verrà presentato nella sua interezza nel prossimo mese di ottobre – il prof. **Adriano Giannola**, presidente dell'Associazione, ha dichiarato fra l'altro – cito da quanto riportato dall'Unità di venerdì 29 a pag. 2 – che il Sud «non ha più strade, non ha più porti, non ha più ferrovie adeguate» e che vi è un problema di accessibilità ai suoi territori. Un'affermazione, la sua, che sorprende tutti gli osservatori più qualificati i quali, invece, non ignorano la reale situazione delle infrastrutture nell'Italia meridionale e gli interventi per migliorarle.

In primo luogo è appena il caso di ricordare che l'alta velocità da Milano arriva sino a Salerno e che dal 2018 potrà consentire anche il transito notturno dei treni merci in partenza da e per il Sud. Circa poi la ferrovia diretta Bari-Napoli – di cui si lamenta la mancanza, dovendosi oggi operare il cambio a Caserta per chi viene da Bari e vuole andare nel capoluogo partenopeo – bisogna ricordare

che i primi lotti dei suoi lavori per un importo di 700 milioni sono stati messi a gara – grazie al forte impulso della gestione commissariale del progetto voluta dal Governo – mentre è anche opportuno rilevare che la domanda di trasporto passeggeri fra i due capoluoghi regionali, oltre che dal traffico automobilistico (su autostrada), è soddisfatta ormai da anni da efficienti linee di comodissime corriere che a prezzi low cost offrono un servizio che sino ad oggi non ha spinto le grandi masse di utenti a reclamare la costruzione della ferrovia diretta Bari-Napoli che comunque, se tutto andrà bene, sarà ultimata non prima del 2022. Bisognerebbe inoltre ricordare il sistema delle Ferrovie regionali che in Campania e in Puglia sono ramificate, ancorché bisognose in alcuni casi di riqualificazioni tecnologiche.

La Salerno-Reggio Calabria è in via di ultimazione nei lavori di raddoppio mentre in Puglia si stanno completando, fra gli altri, imponenti lavori sulla statale 96 delle Murge che miglioreranno i collegamenti fra la Puglia centrale e l'area materana della Basilicata. In talune zone c'è persino un eccesso di infrastruttura-

zione stradale, come ad esempio le tre grandi vie di comunicazione parallele a doppia corsia che partono da Bari verso Nord – di cui una è un tratto autostradale – o le strade che si dirigono dal capoluogo verso Taranto, costituite dalle parallele Autostrada A14 e dalla SS 100, a sua volta quasi tutta a doppia corsia e in via di ampliamento. Chi poi voglia scendere da Milano a Gallipoli, sino a Bari percorre l'autostrada, mentre poi dal capoluogo regionale pugliese corre su una superstrada a doppia corsia sino a Lecce che, attraversata la sua circonvallazione, giunge sempre a doppia corsia sino alla rinomata località turistica salentina sullo Ionio. **Due grandi autostrade collegano** da decenni le regioni del Sud con il Centro e il Nord del Paese, mentre Roma è collegata in autostrada con L'Aquila e Pescara.

In Sicilia è in esercizio l'autostrada Palermo-Messina-Catania. Allora, a nostro avviso, bisogna focalizzare bene quali sono le aree in cui si dovrebbe intervenire anche urgentemente per migliorare la viabilità: certamente in alcune zone del Molise interno, sul Gargano con qualche

completamento, in talune zone della Basilicata soprattutto nel Potentino, in alcune aree della Calabria e in particolare lungo la SS 106 ionica, in aree interne della Sicilia, e in Sardegna. Ma, lo si ripete, non si può in alcun modo ignorare l'infrastrutturazione esistente.

Circa poi l'affermazione riguardante la mancanza di porti, è del tutto evidente che si finisce con l'ignorare l'esistenza dei grandi porti di Cagliari, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Palermo, Augusta, Taranto, Brindisi e Bari e i loro traffici, in alcuni casi – come Cagliari, Gioia Tauro e Taranto – intercontinentali. **Non mancano poi nel Mezzogiorno** grandi strutture interportuali – a Francavilla in Abruzzo, Nola e Marcianise in Campania e Bari-Lamianata. È opportuno infine ricordare la presenza nel Sud di grandi fabbriche di mezzi di trasporto ferroviario come la Hitachi Rail Italy di Napoli e Reggio Calabria. Insomma, il Mezzogiorno non è all'anno zero e ignorarlo significa non conoscere o, peggio, non voler conoscere la realtà.

*Università di Bari-
Formiche.net

