

Non solo Ponte, ma strade e ferrovie per colmare l'enorme gap Nord-Sud

Cgia: divario cresce ancora. Il piano di Regione, Rfi e Webuild: "Rivoluzioneremo i trasporti in Sicilia"

PALERMO - Sono 125 i miliardi di euro che l'Italia ha ricevuto nell'ambito dei tre cicli di programmazione della politica di coesione europea tra il 2000 e il 2020 destinate a ridurre il divario territoriale tra le regioni degli Stati membri. Tra gli Stati membri, lo sottolinea l'Istat, l'Italia è l'unica che in questo arco temporale ha visto aumentare, anche se di poco, la disparità territoriale tra Nord e Sud del paese. Uno dei principali motivi riede nel fatto che, rispetto alla gran parte dei principali Paesi Ue, l'Italia presenta delle criticità storiche che non si riescono a rimuovere. Tra queste la lentezza burocratica e l'inefficienza cronica, in particolare delle Ammini-

strazioni regionali del Mezzogiorno, che, seppur destinatarie di una buona parte di questi fondi di coesione, spesso non hanno le risorse umane e le competenze necessarie per realizzare i programmi operativi.

Servizio a pag. 7



Non solo Ponte, ma strade e reti ferroviarie per colmare l'enorme gap nelle infrastrutture

Cgia: il divario è in crescita. Il piano di Regione, Rfi e Webuild per invertire il trend e "rivoluzionare i trasporti"

(continua dalla prima pagina)

IL GAP DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Ma il vero handicap va ricercato nella bassa qualità dei progetti che presentiamo perché, una volta realizzati, producono un effetto moltiplicatore molto contenuto e non sono quindi in grado di generare quelle ricadute significativamente importanti per l'economia e la qualità della vita dei territori in cui insistono. È quanto emerge da un recente studio della Cgia

di Mestre che ha analizzato il fenomeno. **Progetti di bassa qualità**, ma anche tempi di realizzazione "biblici" sono due specificità che caratterizzano negativamente i nostri investimenti pubblici. Secondo la Banca d'Italia a fronte di una spesa media di circa 300 mila euro, nel nostro Paese il tempo medio per la realizzazione di un'opera è di 4 anni e 10 mesi. La fase di progettazione dura poco più di 2 anni, circa il 40 per cento della durata complessiva, l'affidamento dei lavori dura mediamente 6 mesi e sono necessari

oltre 2 anni per l'esecuzione e il collaudo. Per un investimento di cinque milioni di euro, invece, il tempo di realizzazione arriva addirittura a 11 anni. Appare evidente che non solo i fondi di coesione Ue, ma anche la messa a terra del Pnrr, rischiano, nel prossimo



Peso: 1-21%, 7-75%

futuro, di riservarci amare sorprese.

Pur essendo la Sicilia la regione più grande d'Italia, il suo territorio è quello che annovera le maggiori difficoltà nelle infrastrutture. Gap e performance insufficienti riguardano strade, ferrovie, aeroporti e porti siciliani. L'attività commerciale all'interno dell'Isola come l'export sono condizionati da reti stradali, ferroviarie e portuali spesso vecchie e poco funzionali. Dei 14.700 km di rete stradale siciliana, si legge sul "Libro Bianco" pubblicato dalla Cciaa di Messina, solo il 5% rientra nella categoria "autostrada" e il 27% rientra nella cosiddetta rete di "rilevanza nazionale" con gestione Anas. La rete ferroviaria è elettrificata al 58 per cento e solo il 16 per cento dei poco meno 1400 km tracciati nel territorio procede su doppio binario.

LE OPERE PRIORITARIE

Sono quindici le opere indicate come prioritarie messe in evidenza nell'indagine condotta da Unioncamere Sicilia in collaborazione con Uniontrasporti. Tra queste otto opere sono considerate indifferibili e sette indicate prioritarie. Nel primo gruppo ci sono quattro interventi ferroviari, ossia l'Alta velocità Palermo-Catania, la ferrovia Messina-Catania, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Messina e la velocizzazione della ferrovia Catania-Siracusa e tre stradali/autostradali, nello specifico l'ammodernamento a quattro corsie della Palermo-Agrigento, il collegamento Ragusa-Catania e la pedemontana di Palermo col collegamento al porto.

Nel gruppo delle sette opere definite prioritarie ci sono tre opere stradali, ossia l'intervalliva Tirrenico-Jonica, il completamento della autostrada Siracusa-Gela e la tangenziale di Agrigento, i due collegamenti ferroviari con il porto di Augusta e quello con l'aeroporto di Trapani Birgi, una di tipo logistico, l'interporto di Termini Imerese e una funzionale al traffico merci aereo, ossia il terminal cargo a Comiso.

I LAVORI DI ANAS

A tal proposito, il direttore di Anas Sicilia Raffaele Celia, ha comunicato il piano di investimenti da 17 miliardi in nell'Isola, con manutenzioni programmate in corso per oltre 2 miliardi, nuove opere per 3,5 miliardi e progettazioni per 10 miliardi. I cantieri avviati, includono parte di queste opere come la Ragusa-Catania o il primo lotto della Palermo-Agrigento "che sarà definito - ha dichiarato Celia - entro la primavera e il secondo che si sta progettando" e che "la Nord-Sud e la Agrigento-Caltanissetta si stanno completando e si sono conclusi i dibattiti pubblici sulla tangenziale di Agrigento e sulla Castelvetro-Sciacca" e ha annunciato che Anas "è

pronta ad avviare il dibattito pubblico sul progetto della pedemontana di Palermo e che sta concordando con la Regione il calendario degli incontri".

LA REGIONE E I CANTIERI DI WEBUILD E DI RFI

Nel corso di una conferenza stampa che si è tenuta ieri 8 aprile nella sala Alessi di Palazzo D'Orleans, cui hanno partecipato il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, l'amministratore delegato di Webuild, Pietro Salini, e il presidente di Rfi, Dario Lo Bosco, è stato fatto il punto sullo stato di avanzamento dei cantieri aperti nell'Isola e sulle attività di formazione avviate dal gruppo Webuild in collaborazione con la Regione. Una nuova rivoluzione siciliana, l'ha definita il presidente Schifani, in realtà l'incontro con i giornalisti è stato una sorta di risposta a quanti, negli ultimi mesi, hanno lamentato che si sta pen-

sando alla realizzazione del ponte senza tenere conto della mancanza o della fatiscenza delle infrastrutture regionali idonee al miglioramento della mobilità interna dell'isola.

"Il piano d'investimenti che la Regione ha messo in campo per l'adeguamento infrastrutturale non ha eguali - ha detto l'ad di Webuild Pietro Salini - e sfiora gli 11,5 miliardi, e di questi circa 8 saranno realizzati da Webuild". All'interno di questa "rivoluzione" vale la pena segnalare le 18.000 ore di formazione previste per il personale perché, ha sottolineato Salini, "queste nuove macchine che scavano e sono dislocate su tutto il territorio oggetto dei lavori, hanno bisogno di personale qualificato e per noi, leader mondiale nell'uso di queste macchine da perforazione, vuol dire dare valore aggiunto all'investimento pubblico creando un nuovo tessuto professionale e un'occupazione specializzata". Centosettantacinque chilometri di gallerie per duecento chilometri di rete ferroviaria in lavorazione in Sicilia, 10mila persone ancora da assumere in Italia e 8mila per il sud Italia, un quantitativo di opere "impressionante", come lo ha definito l'ad di Webuild.

Saranno invece 17,6 i miliardi investiti nelle opere ferroviarie e, secondo quanto dichiarato dal presidente di Rfi Dario Lo Bosco, "i tempi del cronoprogramma dei lavori sono assolutamente rispettati mettendo quindi i fondi del Pnrr al sicuro anche grazie alla scelta di affidarci a imprese di caratura mondiale". Alta capacità e alta velocità saranno supportate da "un sistema digitale che monitorerà in tempo reale tutto il rotabile - ha proseguito Lo Bosco - Si tratta di un lavoro straordinario che permetterà finalmente il collegamento del paese al resto del mondo". D'altronde "i tempi sono legati al Pnrr, quindi non sono facilmente derogabili" ha sottolineato Schifani e Lo Bosco ha aggiunto che

"sarà una nostra priorità garantire i tempi e soprattutto i controlli di questi ultimi". In chiusura, il presidente della Regione ha legato le grandi infrastrutture in divenire, come il ponte sullo Stretto, alle strade provinciali che "stiamo facendo in modo di finanziare - ha detto Schifani - perché le più grandi opere si colleghino e integrino con reti stradali minori quali affluenti di una rete efficiente".

A tutt'oggi sono in corso di realizzazione 8 progetti, con la sola We-

build, per un valore di 6,9 miliardi di euro, progetti che impiegano circa tremila persone. A proposito del ponte sullo Stretto Pietro Salini ha dichiarato "Leggo di timori e preoccupazioni sul ponte. Resisterà al vento? Starà in piedi? Mentre se ne parla nel mondo sono stati già costruiti 5 ponti col sistema studiato per il ponte di Messina. Le persone che non si occupano d'ingegneria possono stare tranquille, c'è gente competente che si sta occupando di questi e degli altri possibili problemi". "Spesso sento dire: prima di fare il ponte sullo Stretto perché non si fa altro? Questo altro in Sicilia si sta facendo, non c'è altra regione in Italia con un volume d'investimenti così gigantesco per le infrastrutture, solo noi stiamo gestendo opere per 8 miliardi di euro", ha ribadito ancora Salini.

Rispetto, invece, al rischio d'infiltrazioni da parte della criminalità organizzata negli appalti e nei relativi subappalti relativi alla costruzione del ponte sullo Stretto "si stanno realizzando appositi protocolli di legalità per garantire la trasparenza - ha proseguito Salini - Non si può dire semplicemente che nella realizzazione del pontecino possano essere dei problemi legati alla legalità: può accadere qui come ovunque. I problemi vanno gestiti dal sistema delle imprese e dai corpi dello Stato insieme. Da questo punto di vista non abbiamo timori".

Lo Bosco ha sottolineato come "l'infrastrutturazione della Sicilia interessa l'intera Ue" e che "fino a ieri la Sicilia era tagliata fuori dal corridoio Palermo-Berlino-Helsinki-La Valletta, mentre oggi ha le carte in regola per poter essere considerata protagonista. Abbiamo dato uno straordinario cambio di passo. Fino a ieri nessuno pensava di realizzare la Messina-Palermo dal punto di vista ferroviario, ora abbiamo avviato lo studio per la realizzazione del progetto". "La realizzazione della Palermo-Catania-Messina e la realizzazione del Ponte fanno parte di un piano senza precedenti per la Sicilia. Non ricordo inter-



venti così massicci da parte del governo nazionale - ha concluso Schifani – segno che stiamo vivendo una primavera che ci consentirà di accedere a un'estate di migliore fruibilità dei trasporti”.

Testi e foto di
Roberto Greco
A cura di
Antonio Leo

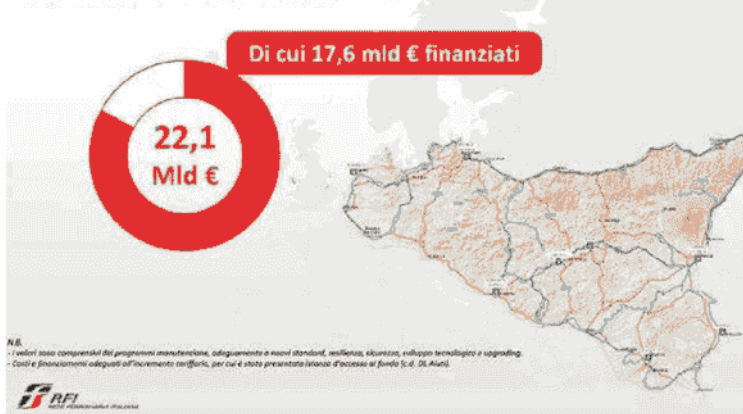
Pietro Salini, Renato Schifani e Dario Lo Bosco (rg)

Il piano regionale per le infrastrutture sfiora 11,5 mld, 8 mld fanno capo a Webuild

Rfi investirà 17,6 mld per “ottimizzare il sistema ferroviario in Sicilia”



Gli investimenti ferroviari in Sicilia



Peso:1-21%,7-75%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

498-001-001