



ACCEDI

ABBONATI

REGIONE

Autonomia, il nodo infrastrutture: al Sud il 70% della rete ferroviaria a binario unico. Tutti i dati nel Def

di *Alessandra Lupo*

ARTICOLO RISERVATO AGLI ABBONATI

Lunedì 21 Novembre 2022, 05:00

⌚ 4 Minuti di Lettura

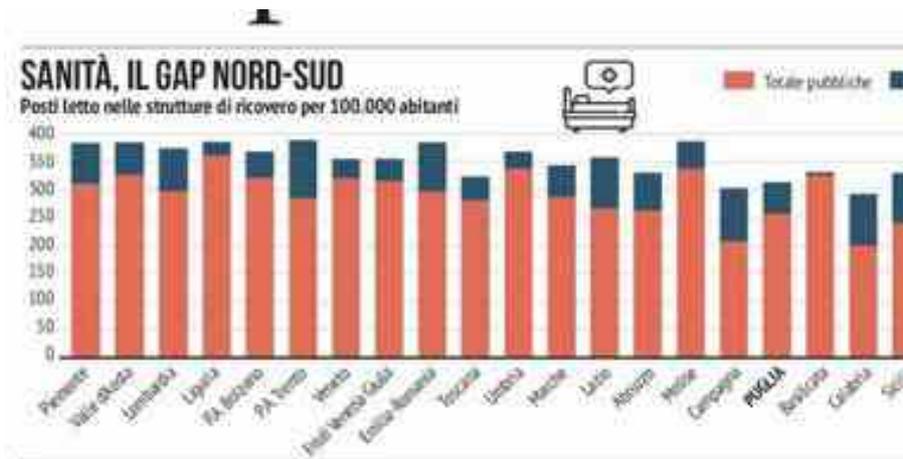
Condividi

È il divario tra Nord e **Sud** ciò che la prospettiva di **autonomia** differenziata sta mettendo in luce con sempre maggiore precisione. Al centro della discussione c'è la legge quadro che deve definire la cornice per le intese fra il governo e le singole **Regioni** con quell'elenco delle 23 materie che la riforma costituzionale del 2001 ha assegnato alla competenza concorrente fra **Stato** e **Regioni**: si va dall'istruzione ai beni culturali, dalle professioni fino al nodo centrale delle infrastrutture, in cui il divario Nord-Sud si tocca con mano da sempre.

In Italia infatti esistono due mondi concretamente asincroni nel settore delle **infrastrutture**. Per mettere a fuoco quanto ci sia da fare per tentare almeno di iniziare a pareggiare questo divario, il **governo Draghi** aveva prodotto un allegato al **Def**, il documento di economia e finanza pubblicato lo scorso aprile, contenente il monitoraggio atteso da 13 anni che fotografa la reale situazione, numeri alla mano.

adv

APPROFONDIMENTI



REGIONE

Sanità, beffa per i poveri: nel riparto dei fondi Sud penalizzato due volte



L'INTERVISTA

Palese: «Sud pronto alla secessione se non cambia la legge sull'Autonomia»




LE RIFORME

Autonomia, i Lep punto di forza contro la bozza Calderoli


L'INTERVISTA

L'intervista/Emiliano: «Autonomia? Timori spazzati via dai Lep. Sarà pronta anche la Puglia»


REGIONE

Autonomia, scontro tra Emiliano e il governo. Calderoli: «Cerchiamo soluzione condivisa». Il governatore: «Volevano la secessione, non fidatevi»



REGIONE

Autonomia differenziata, il confronto sul Mezzogiorno passa in Conferenza Stato-Regioni

I dati raccolti nel Def

Nel documento vengono dettagliate le opere considerate prioritarie per il settore delle infrastrutture per la mobilità e la logistica, per un valore complessivo pari a 279,4 miliardi di euro (+8,1% rispetto all'Allegato 2021). In particolare, gli investimenti riguardano: strade e autostrade (83,5 miliardi); ferrovie e nodi urbani (147,4 miliardi); porti (10,1 miliardi); aeroporti (3,2 miliardi); trasporto rapido di massa nelle città metropolitane (32,6 miliardi); ciclovie (2,6 miliardi). Il tutto spalmato sull'intero Paese. Con il monitoraggio però si intendeva capire come usare i primi 4,6 miliardi destinati a progetti bandiera immediatamente cantierabili i cui criteri di priorità andavano indicati entro il 31 marzo ma sono invece rimaste lettera morta. Insieme con i fondi.

L'allegato al Def nelle mani del governo affronta quindi le criticità una per una. Ed è evidente che una vera perequazione - come è stato più volte segnalato dall'inizio del dibattito - debba passare tanto dalle opere quanto dai trasferimenti. Il caso degli asili nido, cui solo gli interventi resi possibili dal Pnrr ha permesso di dare una risposta, non è isolato.

Il gap infrastrutturale

In Italia, ad esempio, anche l'acqua segue due binari e il patrimonio idrico è tra quelli con un maggiore gap tra Nord e Sud. Il Mims ha infatti censito 530 grandi dighe di competenza statale. La Lombardia, con 77 dighe, copre quasi un terzo della capacità di invaso complessiva.

Per le reti di distribuzione, poi, ben cinque regioni del Sud presentano perdite superiori al 50%, solo del 29,8% in Lombardia dove secondo l'Istat sono maggiormente concentrati anche gli impianti di depurazione di cui una percentuale cospicua di comuni meridionali è invece ancora sprovvista. Lo stesso discorso vale per un settore immediatamente tangibile come i trasporti, a partire dalla rete ferroviaria dove lo stesso numero dei binari è concentrato nel Nord-Est del paese. A Sud invece c'è la maggiore percentuale della rete ferroviaria ancora non elettrificata (circa il 43% rispetto al 24% delle regioni del Nord). Stesso discorso per il binario semplice, che al Sud arriva al 70% rispetto al 52% delle regioni del Nord e il 45% del Centro. Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, il 65% dei porti marittimi commerciali si colloca nelle nel Meridione, ma le regioni del Nord hanno il numero maggiore di accosti dotati di collegamento alla rete ferroviaria, mentre nelle regioni del Sud la quasi totalità degli accosti ne è sprovvista.

Una condizione di arretratezza che ostacola lo sviluppo di forme

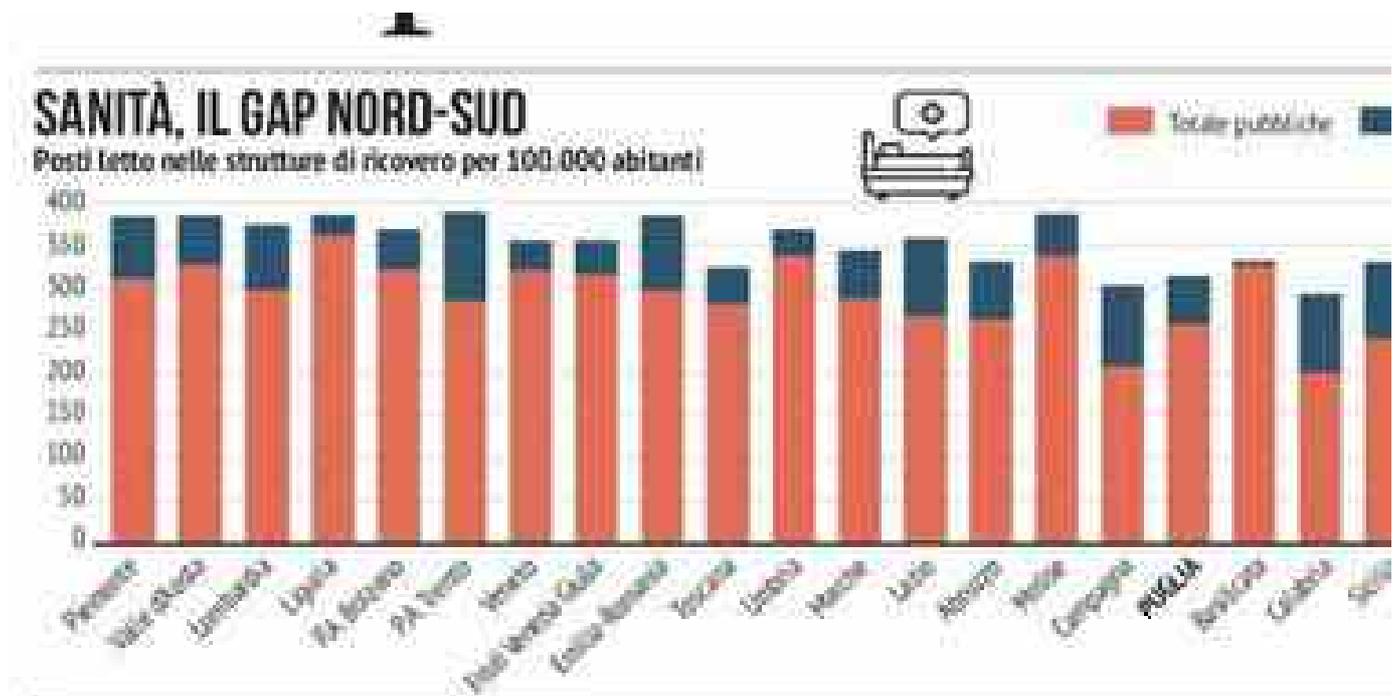
alternative di trasporto merci come quello intermodale con tutti gli aggravii in termini di traffico viario, inquinamento e costi di trasporto. Situazione che si ripete anche per le infrastrutture aeroportuali: la domanda di trasporto aereo è concentrata, gioco-forza, per oltre il 70% negli aeroporti del Centro-Nord, in particolare negli scali di Milano e Roma. Agli aeroporti del Mezzogiorno rimane, invece, una quota importante dei voli nazionali (circa il 46%).

Una fotografia implacabile che allontana di parecchio la chimera di un gap recuperabile, ancor di più alla luce della norma sblocca grandi opere inserita nel dl Aiuti-quater che permetterà di avviare i cantieri in 11 direttrici della rete autostradale: nuove corsie e ammodernamenti per 12 miliardi. Tutti al Nord, mentre il Sud continua a restare fermo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Condividi

LEGGI ANCHE



REGIONE

Sanità, beffa per i poveri: nel riparto dei fondi il Sud è penalizzato due volte

