

Il Mezzogiorno

Avanza la Salerno-Reggio apre anche il ponte di Laino

Ipotesi pedaggio per finanziare i lavori sulla statale Jonica

Le opere

Anas contraria ai caselli ma la mancanza di risorse imporrebbe la scelta

Francesco Pacifico

Avanza l'ipotesi di fare pagare il pedaggio sulla Salerno Reggio Calabria-lato tirrenico, quella che Giacomo Mancini chiamava «la terza isola italiana», per finanziare la costruzione della Jonica, il secondo braccio stradale della regione, quello che corre sul versante est verso la Basilicata e la Puglia e che per alcuni tratti è una mulattiera. Dove un giorno sì e l'altro pure si verificano gravissimi incidenti, con un indice di mortalità quasi quattro volte la media nazionale.

Domani Matteo Renzi sarà a Laino Castello, al chilometro 159mila dell'A3, per inaugurare il nuovo viadotto Italia, secondo ponte sospeso per altezza in Europa con i suoi 175 metri d'altezza e chiuso nel marzo dell'anno scorso dopo la morte dell'operaio Adrian Miholca. Intanto a Roma il ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio, e il suo sottosegretario (con delega alle concessioni autostradali) Umberto Del Basso De Caro stanno lavorando su quest'idea, convinti che sia l'unico modo per finanziare un'opera (la statale Jonica 106 per l'appunto) il cui costo supera i 10 miliardi di euro. Senza dimenticare che parliamo di un'arteria che dal punto di vista infrastrutturale è messa molto peggio della stessa Salerno Reggio Calabria nei suoi anni peggiori.

Il progetto di «pedaggiare» l'A3 non è nuovo. Per esempio lo inserì nella Finanziaria

del 2010 Giulio Tremonti, quando provò anche a fare pagare i romani sul Grande raccordo anulare. Non se ne fece niente, tra le proteste dei calabresi, dei romani e degli automobilisti delle altre 25 tratte interessate dal piano dell'allora ministro dell'Economia. Quell'anno l'attuale governatore Mario Oliverio, all'epoca

presidente della provincia di Cosenza, bocciò la cosa come «l'ennesimo, insopportabile schiaffo alla Calabria e all'intero Mezzogiorno», figlio di «un'impostazione vessatoria, leghista e antimeridionalistica».

Ma adesso, anche se l'argomento resta molto scivoloso, il clima politico è molto cambiato. Enza Bruno Bossio, parlamentare cosentina del partito democratico, dice senza mezzi termini: «Io non sono ideologicamente contraria al pedaggio sull'A3, se questo può essere accompagnato da investimenti per completare altri pezzi di strade e di autostrade. La mobilità della Regione va oltre il versante tirrenico e oggi la vera emergenza è la statale 106 Jonica, a maggior ragione dopo che il consiglio superiore dei lavori pubblici ha imposto di riscrivere una parte del progetto del lotto calabrese, rallentandone i lavori. Quella strada è un inferno, la chiamano il cimitero. Con gli altri parlamentari calabre-

si abbiamo proposto anche una commissione d'inchiesta sui troppi morti».

Il piano del governo (l'idea sarebbe venuta proprio al sottosegretario Del Basso De Caro) sarebbe semplice quanto ambizioso: dare al gestore dei 443 chilometri della Salerno Reggio Calabria, l'Anas, la

possibilità di far pagare un pedaggio, vincolando però l'ente a utilizzare parte dei profitti alla costruzione del lotto calabrese della Jonica. Di ufficiale non c'è nulla ed è probabile che non si entrerà nel merito della proposta prima del 22 dicembre, data prevista per il completamento e la consegna dell'A3. Ma il progetto sarebbe stato sottoposto informalmente ai vertici Anas, che presto potrebbero essere coinvolti nella stesura di un piano economico finanziario.

Alla fine di maggio, in un'intervista a Repubblica, il numero uno dell'azienda, Gianni Vittorio Armani, aveva spiegato che l'A3 «non sarà a pagamento perché i livelli di traffico stimato non consentirebbero di coprire il costo dell'opera». Di diversa idea, anche se con alcuni caveat, il suo predecessore. Pietro Ciucci sosteneva che il progetto era fattibile «nei primi 100-110 chilometri tra Salerno e Buonabitacolo, che per l'esodo estivo apriamo in almeno due corsie per senso di marcia; è un tratto che ha una grande importanza, con traffico notevolissimo. Battipaglia è poi un'area industriale».

Il futuro politico di Matteo Renzi e quello infrastrutturale della Calabria s'intrecciano.

Lo scorso dicembre il premier, tra le risatine della stampa estera, dichiarò: «Fatemi fare una pubblicità progressiva. So che non ci crederete, ma il 22 dicembre inaugureremo».

mo la Salerno Reggio Calabria». «Minacciando» anche gli scettici corrispondenti esteri di accompagnarli in loco con la sua macchina.

Per strappare all'Anas l'anticipo sulla fine dei lavori Palazzo Chigi avrebbe autorizzato extracosti per 20 milioni, da aggiungersi ai 7,4 miliardi spesi dal 1995. Nella nuova Salerno Reggio Calabria gli automobilisti lamentano limiti di velocità spesso surreali (60 kmh anche nei rettilinei), illuminazione non sempre funzionante in galleria e carreggiate strette al limite del dovuto. Ma Renzi potrebbe vincere la scommessa. Anche se non mancano alcune incognite sulla data del 22 dicembre. Per, esempio, è quasi impossibile confermare la scadenza sulla tratta tra Firmo e Sibari, in provincia di Cosenza e snodo importante verso la Joni-

ca, dopo che l'Anas è stata costretta alla fine del febbraio scorso a revocare l'appalto alla Vidoni di Udine, rea di aver completato soltanto il 49 per cento dei lavori.

Corsa contro il tempo anche per completare il cantiere aperto più esteso: quello tra Laino Borgo e Campotenesse, nel cosentino. Qui, oggi, si viaggia (e solo di giorno) a una media di 40 chilometri all'ora. Ma

presto si potrebbe intervenire anche tra gli svincoli di Mileto e Rosarno, dove lo scorso maggio la procura di Vibo Valentia ha sequestrato 8 chilometri perché quattro viadotti sarebbero stati costruiti in zona a rischio idrologico con asfalto non adeguato.

Il premier si era anche impegnato anche sulla Jonica: i lavori sarebbero dovuti partire il 15 luglio. Invece, a pochi giorni dal via, il consiglio superiore dei lavori pubblici ha bloccato il via, chiedendo al proponente Anas di rifare almeno la metà del tracciato del terzo lotto verso Roseto Capo Spulico. «In questa parte di Calabria», denuncia Enzo Bruno Bossio, «non c'è nulla. Tra l'altro parliamo di un'opera assegnata (ad Astaldi, ndr) nel 2007 e con 1,2 miliardi già sbloccati dal Cipe, che ora rischiano di spendersi per contenziosi giudiziari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ticket

Immaginato da Tremonti quando era ministro si decide di non fare più nulla

Domani

Alla presenza del premier l'inaugurazione del viadotto

Il patto

Palazzo Chigi impegnato a terminare i lavori entro il 22 dicembre



Il viadotto Italia

L'opera incompiuta ha costretto gli automobilisti per due anni a compiere una lunga deviazione



LO STUDIO DI BANKITALIA SULL'EFFICIENZA DEI COMUNI

Tanti dipendenti ma servizi scadenti: al Sud sprechi del 33%

Roma L'inefficienza della pubblica amministrazione abita laddove vi è un tasso di disoccupazione maggiore, nel Centro-sud e nei Comuni montani.

Quello che potrebbe sembrare un luogo comune è stato oggetto di un riscontro econometrico da parte di due economisti della Banca d'Italia, Francesco D'Amuri e Cristina Giorgiantonio, il cui studio *La distribuzione dei dipendenti pubblici in Italia* è stato di recente pubblicato nelle «Questioni di economia e finanza» di via Nazionale. L'analisi si fonda sulla misurazione di pochi parametri: personale, ore lavorate e produttività nei servizi anagrafici dei Comuni misurata come numero di carte d'identità rilasciate, numero di even-

ti registrati nel registro di stato civile e numero di variazioni anagrafiche. Questi dati sono stati desunti dal Conto annuale delle della Ragioneria generale dello Stato relativo agli anni 2011 e 2012.

Ebbene, nei Comuni nelle aree con maggiore disoccupazione, del Centro e del Sud e di montagna c'è una sproporzione tra il personale impiegato e le pratiche concluse. Se per un comune cittadino questo significa che la pubblica amministrazione viene utilizzata come un ammortizzatore sociale, per i due economisti di Bankitalia significa che le procedure di mobilità non funzionano nonostante i numerosi interventi legislativi degli ultimi anni. Infatti, se il 25% dei Comuni me-

no efficienti raggiungesse gli standard del restante 75%, sarebbe necessario il 33% di ore lavorate in meno nelle aree «problematiche». Ora, poiché gli statali sono illiquidabili, si potrebbe approfittarne per ricollocarli laddove vi sono carenze di personale. Ma, come osservano gli autori, vi sarebbe innanzitutto il problema della ridotta mobilità, legata alla volontà dei singoli piuttosto che alle esigenze delle amministrazioni. Il secondo è l'inquadramento in quanto i diversi comparti della funzione pubblica non sono sottoposti ai medesimi regimi contrattuali e le «tabelle equiparative» sono spesso oggetto di ricorsi. Senza contare che i fondi per incentivare gli spostamenti sono esigui.

GDeF



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

MANIFATTURIERO TECNOLOGIE DIGITALI AL SERVIZIO DEI PRODOTTI

Innovazione nelle imprese La Puglia primeggia al Sud

Sì dell'Ue al progetto Regione-Confindustria

● **BARI.** Viene dalla Puglia l'unico progetto del Sud Italia vincitore del bando della Commissione Europea che finanzia la creazione di Hub per favorire la diffusione delle tecnologie digitali nelle PMI manifatturiere. Su un totale di 29 proposte progettuali approvate su tutto il territorio europeo, infatti, 4 sono italiane e fra queste vi è la proposta pugliese «Apulia Manufacturing RDMI Hub». Patrocinata dalla Regione e coordinata dalla presidente della sezione Terziarioinnovativo e Comunicazione di Confindustria Bari-Bat, **Mariarosaria Scherillo**, la proposta pugliese ha per protagoniste note imprese del territorio nel campo dell'Information and Communication Technology (Exprivia, MacNil-Zucchetti, LaseriNN, SimNT) nonché il Distretto regionale della Meccatronica pugliese «Medis». Capofila è la sezione Terziario innovativo e Comunicazione. Il bando vinto dalle imprese pugliesi (e indetto da I4MS- ICT Innovation for manufacturing SMEs, iniziativa promossa dalla Commissione Europea) finanzia lo studio di fattibilità per la costituzione di «Regional Digital Manufacturing Innovation Hubs», ovvero strutture che raccolgono le competenze di tutti gli attori chiave (Governo regionale, imprese, centri di ricerca e università) per favorire l'introduzione di innovazioni digitali nei processi gestionali e produttivi dell'industria manifatturiera con particolare riferimento alle piccole e medie imprese.

«Siamo orgogliosi di aver superato questa difficile selezione. Lavoreremo per costruire - dichiara la coordinatrice del progetto, Scherillo - una comunità regionale collaborativa per la diffusione delle più avanzate tecnologie digitali e lo faremo in ottica internazionale ed europea». La proposta pugliese focalizza l'attenzione sul territorio, dove l'iniziativa I4MS non è stata ancora affrontata in modo sistematico, attraverso i Cyber Physical Systems (CPS), ovvero sistemi informatici in grado di interagire in tempo reale con i sistemi fisici in cui operano (come gli impianti di una azienda), e quelle dell'Internet of Things (IoT) che estendono Internet al mondo degli oggetti e dei luoghi concreti. Si tratta di prodotti di uso comune che, se connessi al web, possono offrire prestazioni prima impensabili: automobili capaci di avvisarci per tempo della presenza di un ingorgo o di chiamare automaticamente i soccorsi in caso di incidente; semafori intelligenti, che diventano verdi quando una macchina si avvicina. Si calcola che nel 2020, prodotti come questi saranno 25 miliardi in tutto il mondo e che nei prossimi cinque anni la digitalizzazione dei beni e dei servizi incrementerà le entrate annuali delle imprese di oltre 110 miliardi di euro. Le pmi devono attrezzarsi in fretta: in tutta Europa circa il 60% delle grandi industrie e oltre il 90% delle pmi sono in ritardo nell'innovazione digitale.

