

IL RECOVERY

LE STRATEGIE PER I FONDI UE

IL PARLAMENTARE DEM

«Gli investimenti per il Mezzogiorno hanno valenza strategica, in grado di determinare un avanzamento dell'intero sistema Paese»

Trasporti, Zes, idrogeno per far ripartire la Puglia

Losacco (Pd): «Importante la clausola di salvaguardia alle risorse del Sud»

ROBERTO CALPISTA

● **BARI.** «Gli investimenti per il Mezzogiorno hanno valenza strategica, perché è quella porzione di Paese con le più alte potenzialità di crescita e quindi in grado di determinare un avanzamento dell'intero sistema. Per questo è importante l'inserimento del Piano della clausola di salvaguardia affinché al Sud vada almeno il 40% delle risorse, come sollecitato dal Pd. È un primo importante passo per un impegno a favore del Mezzogiorno che deve essere una costante di tutte le politiche economiche e sociali dei prossimi anni», così in una nota il deputato dem barese Alberto Losacco sottolinea la strategia che deve essere alla base dell'utilizzo della pioggia di miliardi in arrivo dall'Europa.

Un «treno» in cui la Puglia deve necessariamente giocare un ruolo di primo piano. La Regione, nell'ottobre scorso aveva individuato, come candidati ai finanziamenti del Recovery, 167 progetti per un valore di 17,9 miliardi. Si tratta di un lungo elenco di opere strategiche per infrastrutture, agricoltura, commercio, green economy, sviluppo delle imprese, aree industriali, ambiente, turismo e cultura, da realizzare tra il 2021 e il 2026.

Per la sezione Sviluppo economico sono inseriti progetti la cui portata economica complessiva è pari a 6,42 miliardi di euro, suddivisa per sezioni di competenza. La fetta più grossa è da ripartire nell'ambito della sezione competitività e ricerca dei sistemi produttivi, alla quale sarebbero destinati quasi 4 miliardi. Di questi 345 milioni sono da investire nella strategia regionale per lo sviluppo delle aree industriali, artigianali e produttive, un miliardo per il sostegno alla liquidità, progetti strategici, riposizionamento delle medie e piccole imprese per dargli il rilancio dell'economia, altri 100 milioni come intervento per favorire la crescita delle start up e delle piccole imprese innovative e 200 milioni per la rete del fare insieme. Le risorse destinate ai trasporti sono 2 miliardi.

Per il settore ambiente ci sono 2 miliardi e mezzo. Per il settore cultura e turismo la somma è di circa un miliardo 200 milioni di euro. In 8 schede sono stati raggruppati 1288 interventi che riguardano il settore agricoltura per una somma complessiva di investimenti pari a un miliardo 217 milioni di euro.

Il «grosso» degli interventi resta comunque destinato alle infrastrutture che sarà anche il più ricco, come sottolineato dal premier Draghi, dal momento che al Sud andranno la metà dei fondi dedicati al comparto.

Riecco così l'Alta velocità Napoli-Bari: al completamento del progetto la tratta sarà percorribile in 2 ore, rispetto alle attuali 3 ore e mezza; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle sezioni a doppio binario, e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m.

Un'attenzione particolare sarà riservata alle ferrovie regionali per «omogeneizzare ed elevare gli standard esistenti sia per il traffico viaggiatori che per quello merci». Previsto l'adeguamento di alcune linee (tra cui la Bari-Bitritto, la rete gestita da Fse e Fal) agli standard tecnici della rete nazionale, anche dal punto di vista della sicurezza. Il raddoppio della Andria-Barletta è invece finanziato da risorse nazionali.

Le criticità relative al sistema ferroviario non riguardano soltanto la rete, ma anche le stazioni. Via quindi alla riqualificazione e sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma. Nell'ambito delle centrali ferroviarie urbane e delle linee metropolitane gli investimenti riguardano 9 progetti che fungono da hub di mobilità, e di

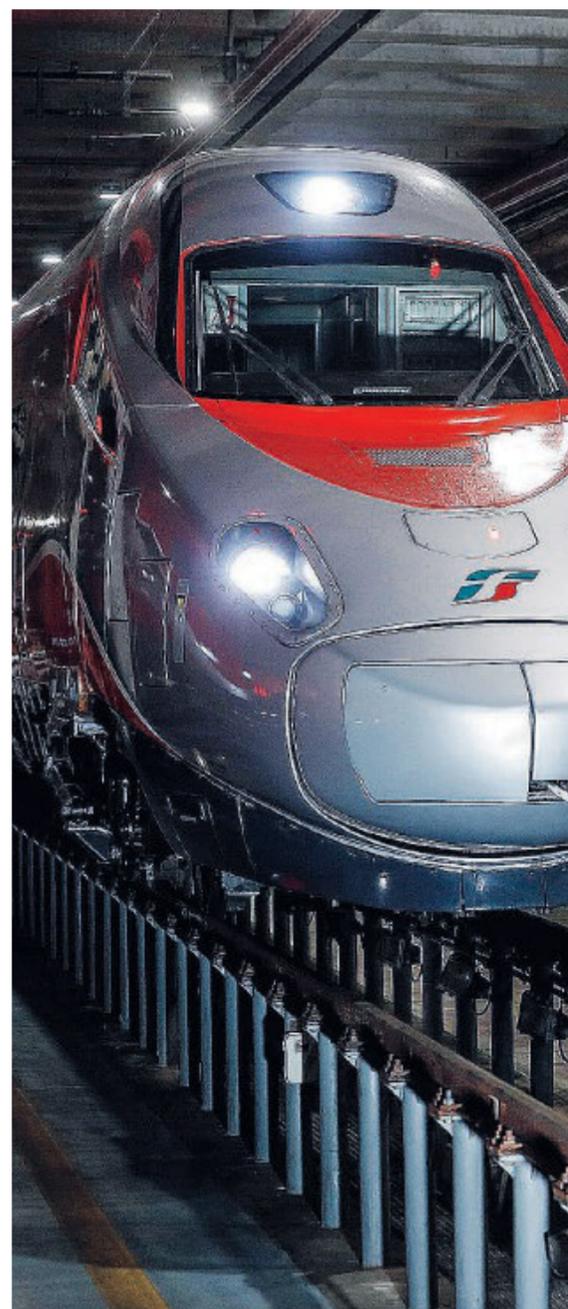
fermate di linee metropolitane (tra cui Bari, Taranto, Lecce e Barletta).

Si mira poi ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree Zes con la rete nazionale dei trasporti, ed in particolare con le reti Trans Europee, al fine di rendere efficace l'attuazione delle zone speciali. Otto le Zes coinvolte e tra queste la Ionica Interregionale Puglia-Basilicata e l'Adriatica Puglia-Molise, con collegamenti moderni tra le aree industriali e la rete Snit e Ten-T, principalmente ferroviari, con tempi e costi ridotti nella logistica e anche urbanizzazioni primarie.

Infine: sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario. In Italia circa un decimo delle reti è servito da treni diesel, e in alcune regioni si tratta di mezzi vecchi che dovrebbero essere sostituiti nei prossimi anni, rendendo questo il momento giusto per passare all'idrogeno. Tra i progetti di fattibilità più avanzati c'è quello del Salento che prevede la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni ad idrogeno. La Puglia, oltretutto, si è candidata a diventare «Centro nazionale di alta tecnologia per l'Idrogeno».



LA SFIDA DELLA POLITICA Il parlamentare barese del Pd, Alberto Losacco. In alto, le ferrovie sono al centro degli investimenti del Pnrr



IL DIBATTITO GEMMATO (FDI): «LA PUGLIA SAPRÀ SPENDERE LE RISORSE?». DELL'OLIO (M5S): SI POTEVA FARE MEGLIO. D'AMATO (VERDI UE): UNO SCIPPO

«È il riscatto del Mezzogiorno»

Plaudono Pagano (Pd) e Damiani (Fi). Marti (Lega): «Manca l'alta velocità per Lecce»

MICHELE DE FEUDIS

● Il via libera al Recovery divide i partiti politici nella valutazione degli effetti sulla Puglia: sono soddisfatti gli esponenti della maggioranza larga che sostiene il premier Mario Draghi, mentre critiche arrivano dall'opposizione di Fratelli d'Italia e dai Verdi europei.

Spiega **Ubaldo Pagano**, deputato dem, enumerando dove andranno le risorse in arrivo nella regione: «Tutti sappiamo quanto il Mezzogiorno e la Puglia soffrono dell'insufficienza di adeguate infrastrutture. Il Piano ci permetterà di investire tante risorse in questo ambito. I primi grandi interventi saranno quelli su ferro: la Bari-Napoli sarà percorsa in 2 ore con più di 10 treni ad alta velocità; tutta la tratta adriatica che va da Lecce a Bologna sarà messa nelle condizioni di essere percorsa in tempi molto più rapidi; così come si interverrà sulla Taranto-Battipaglia. E ancora, molti interventi di potenziamento riguarderanno i porti pugliesi, a cominciare da Taranto e Brindisi. E non bisogna nemmeno dimenticare il sostegno che il Pnrr garantisce al Superbonus 110%. Sul versante del welfare ci sono 4,6 miliardi di euro dedicati alla realizzazione di nuovi asili nido». Infine sulla Sanità «il piano prevede due linee di intervento: la realizzazione di reti di prossimità, strutture intermedie e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale e investimenti per l'innovazione, la ricerca e la digitalizzazione del servizio sanitario nazionale», conclude Pagano.

Il commento di **Roberto Marti** (segretario della Lega Puglia e senatore) è misurato: «Arriveranno risorse importanti per lo sviluppo della Puglia, ma il nodo dell'arrivo dell'alta velocità fino a Lecce purtroppo non registrerà gli esiti attesi, per motivi tecnici. Questa è una occasione perduta, ma il Carroccio si batterà con ogni mezzo per migliorare la mobilità ferroviaria fino al Salento».

Dario Damiani (coordinatore vicario di



Forza Italia, intervenuto a Palazzo Madama con dichiarazione di voto favorevole per il gruppo azzurro): «L'entità economica complessiva in arrivo dall'Ue supera addirittura quella del Piano Marshall: con il Piano Marshall l'Italia ricevette una somma pari circa all'8,3% del Pil del 1948; il sostegno finanziario del solo Recovery Fund (escludendo Sure e eventuale Mes) è pari invece all'11,2% del Pil italiano del 2019».

Il senatore **Gian Mauro Dell'Olio**, M5S, non esulta: «Si può migliorare, non sono strafelice ma è un innegabile passo in avanti. Nel documento è presente una quantità significativamente più alta rispetto ai livelli di spesa nel tempo passato come attestato dallo Svimez. Ma ora l'importante è spendere queste risorse, fino al 2026. Andando avanti ci sarà la possibilità di orientare non tanto il Recovery, ma gli altri impegni na-

zionali a sostegno del Sud».

Si è astenuto alla Camera il deputato **Marcello Gemmato**, coordinatore pugliese di Fdi: «Il nostro voto è legato alla metodologia: abbiamo avuto il testo del governo a poche ore dal voto. Volevamo partecipare in maniera attiva, ma non ci è stato consentito. Gli impatti in Puglia? Bisogna misurare la capacità di spesa: la Regione girata da Emiliano è ultima nell'utilizzo di fondi Ue a partire da quello per l'agricoltura. Un gestione fallace del momento di spesa può ipotecare in negativo il futuro dei giovani pugliesi». Critica **Rosa D'Amato**, eurodeputato dei Verdi europei: «Alla fine scippo è stato. Ed fa ancora più rabbia la retorica di chi esalta come un successo il 40% di risorse destinate al Sud con il Recovery plan di Draghi. La verità è che alle regioni meridionali doveva andare di più, molto di più».

I PARLAMENTARI PUGLIESI Da sinistra **Ubaldo Pagano (Pd)**, **Roberto Marti (Lega)** e **Marcello Gemmato (Fdi)**; i primi due hanno votato a favore del piano presentato dal presidente Mario Draghi, mentre il terzo si è astenuto insieme a tutto il gruppo meloniano