

Treni, opere commissariate Salerno-Reggio senza fondi

Nando Santonastaso

È il dato che balza subito agli occhi approfondendo costi e progetti delle opere ferroviarie, stradali, idriche e di pubblica sicurezza del Mezzogiorno (per un totale di 37 miliardi di investimento su 82 miliardi) inserite nell'elenco delle 57 commissariate dal ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile per accelerarne l'inizio, la prosecuzione o, appunto, il completamento.

A livello finanziario, l'altro grande impegno infrastrutturale previsto dal Piano, il potenziamento della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria «con caratteristiche di Alta velocità» (non si raggiungeranno cioè su tutta la tratta i km orari ormai standard dei Frecciarossa, per intenderci), che figurava già tra le priorità del Piano Italia Veloce, è praticamente appena all'inizio. Nel senso che al momento risultano appostati, rispetto ad un costo complessivo stimato in oltre 11 miliardi di euro, i soli 35 milioni destinati al Progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte l'acronimo). Al commissario spetterà non a caso il compito di programmare tutte le attività propedeutiche all'avvio vero e proprio dei cantieri, sulla base della suddivisione dell'opera in megallotti funzionali. Due quelli previsti: il primo, che dovrebbe essere realizzato entro il 2026, data massima per l'utilizzo dei fondi europei del Next generation Eu, riguarderà il collegamento tra Salerno, Battipaglia e Praja Ajeta Tortora (la stazione di Praja a Mare); il secondo quello tra Praja e Tarsia, tutto in Calabria, con un impegnativo intervento nella galleria Santomaro, tra Paola e Cosenza, un tunnel a binario unico per il quale esistono peraltro già progetti per collegamenti con le ferrovie interne calabresi e con la Tirrenica. Situazione identica per la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Anche in questo caso si tratta del potenziamento della linea esistente che avrà caratteristiche di Alta velocità con la realizzazione di un'importante interconnessione con la Salerno-Reggio Calabria e la Battipaglia-Potenza. Circa due miliardi il costo stimato, ma almeno per ora in cassa ci sono 107 milioni del Contratto di programma delle Ferrovie e altri 5 milioni per il Progetto di fattibilità. Sta meglio la dotazione finanziaria della Ferrandina-Matera La Mortella, la nuova linea che metterà fine all'isolamento ferroviario dell'ex capitale europea della cultura. Dai dati del mistero emerge infatti che dei 365 milioni previsti, circa 315 milioni sono già previsti dal Contratto di programma delle Fs. A occhio e croce dovrebbe essere più facile arrivare al traguardo in tempi ravvicinati. Dallo stesso Contratto di programma potrebbero arrivare buone notizie per la prima volta dell'Alta velocità-Alta capacità in Sicilia, la realizzazione cioè del nuovo asse tra Palermo e Catania, costo stimato in 9 miliardi e 177 milioni di cui oltre 7 miliardi previsti appunto dall'accordo Stato-Fs. È l'opera forse più complicata per certi versi, suddivisa in ben sei lotti funzionali, con binari doppi e unici e gallerie, il cui proseguimento sul continente attraverso il Ponte sullo Stretto (ignorato per ora dal Pnrr) sembra però a dir poco indispensabile. In totale ci sono 27 miliardi di investimenti per portare l'Alta velocità al Sud e di essi fanno parte anche i 700 milioni previsti per il raddoppio della Pescara-Bari che interesserà, appunto, anche il Mezzogiorno nell'area di Peschici.

LA JONICA Discrete le notizie concernenti gli assi viari previsti tra le opere commissariate. Per la statale Jonica, dei 3 miliardi previsti per il completamento ci sono circa mille milioni già disponibili tra Fondo unico Anas, Cassa Depositi e Prestiti e Fondo Sviluppo Coesione: considerata l'assoluta priorità dell'opera, è assai probabile che i finanziamenti mancanti saranno coperti senza intoppi. Nessun problema del genere invece per la Ragusana e per la «strada degli scrittori» tra Agrigento e Caltanissetta, così chiamata in omaggio agli itinerari cari a molti scrittori siciliani, da Pirandello a Sciascia. I soldi per entrambe ci sono già tutti. Manca ancora qualcosa in Campania per il completamento della statale della val Fortore tra San Marco dei Cavoti e San Bartolomeo in Galdo, più indietro invece il collegamento in Puglia tra San Giovanni Rotondo e Manfredonia lungo la statale Garganica. Qui c'è solo un finanziamento di 56 milioni dell'Fsc su un costo stimato in oltre 900 milioni.