Oltre 34 miliardi da Pnrr e Zes così la rete punta sull'efficienza

GLI OBIETTIVI

Nando Santonastaso

Corre sui binari la sfida più importante e rappresentativa del Sud alla riduzione dei divari infrastrutturali. Corre al punto che con le risorse Pnrr (e quelle della Coesione) l'impatto di opere strategiche come l'Alta velocità/capacità ferroviaria Napoli-Bari risulta già da tempo decisivo per la crescita del Pil (in particolare per la filiera dell'edilizia) e dell'occupazione del Mezzogiorno, la più alta in termini percentuali di tutto il Paese dal 2022. Corre, soprattutto, verso un obiettivo che non è solo quello, a dir poco decisivo, di garantire l'AV finalmente anche nelle regioni meridionali: la previsione Svimez secondo cui, a tratta in esercizio (si inizia a fine anno sia pure in parte), il ricasso in termini di Pil aggiuntivo per i territori attraversati può arrivare fino a +1,9% la dice lunga sulla straordinarietà dell'accelerazione. Si ha la percezione, anche con l'avvenuto avvio dei cantieri dei primi due lotti dell'altra linea Sud ad Alta Velocità/Capacità ferroviaria, la Salerno-Reggio Calabria, che uno dei gap più antipatici e anacronistici del Paese stia finalmente per essere demolito, al netto ovviamente di criticità progettuali non ancora del tutto risolte. E lo stesso dovrebbe avvenire in Sicilia, il punto forse più critico in assoluto per il sistema dei trasporti ferroviari made in Italy: anche qui, sulla Palermo-Messina-Catania le talpe della concessionaria Webuild sono al lavoro da mesi per disegnare il percorso dell'AV, da sempre considerato una chimera dalla popolazione dell'isola e ora finalmente possibile. Al netto del Ponte sullo Stretto, è proprio sull'infrastruttura ferroviaria che il Sud si gioca la sua definitiva appartenenza ai grandi corridoi della mobilità europea dai quali, per ora, è ancora lontano.

GLI INVESTIMENTI

Non è un caso, del resto, che la missione del Pnrr che ha assegnato più risorse al Sud, superando di molto la quota del 40% prevista per legge, sia stata sin dall'inizio quella dei Trasporti e delle Infrastrutture. Ammontano infatti a 33,8 miliardi di euro gli investimenti destinati alle regioni meridionali sui 61,4 miliardi delle risorse del Pnrr (e del Piano Nazionale Complementare) assegnati al ministero. Si tratta del 56% delle risorse allocabili territorialmente ma se poi si considerano le sole risorse aggiuntive rispetto a quelle previste a legislazione vigente, la quota per il Sud degli investimenti di competenza del Mims sale al 63%. È da qui che provengono anche i fondi destinati alle opere del cosiddetto "ultimo miglio" delle ex aree Zes, lavori stradali e ferroviari di raccordo ai porti delle 8 Zone economiche speciali che dallo scorso anno sono confluite nella Zes unica Sud. Si tratta di lavori finalizzati a rendere gli scali marittimi del Sud più accessibili e fruibili da parte delle grandi reti della viabilità su gomma e su rotaia. All'attuale Struttura di missione di Palazzo Chigi, coordinata da Giosy Romano, fanno capo cantieri per oltre 580 milioni (un centinaio solo quelli destinati all'area di Gioia Tauro, in Calabria) ereditati dalle precedenti gestioni commissariali delle singole Zes e tutti appaltati in tempo. La conclusione dei 26 progetti previsti sul totale di 41 (i rimanenti sono di competenza di altri soggetti attuatori, da Autorità marittime a Rfi) dovrebbe avvenire nel pieno rispetto della scadenza del Pnrr, entro cioè il prossimo anno anche per poter procedere alla loro rendicontazione finale.

L'AMMODERNAMENTO

I fondi del Pnrr sono stati inoltre spesi per l'ammodernamento e la messa in sicurezza di 10 stazioni del Mezzogiorno da parte di Rfi. La spesa è stata di 50 milioni, e anche in questo caso sono stati rispettati i tempi: non è un particolare trascurabile perché il completamento di certe opere era e rimane decisivo per la richiesta di pagamento delle rate Pnrr a Bruxelles. Rfi, non a caso, sottolinea che finora gli appuntamenti di loro competenza previsti dalle scadenze del Piano non sono mai saltate. L'ultima conferma, che ha impattato anche sulla rete ferroviaria meridionale, è di queste ore: si tratta del completamento dell'installazione da parte sempre di Rfi del sistema Ertms (European Rail Transport Management System) su 1.400 chilometri di rete, raggiungendo così, come da cronoprogramma, il traguardo di medio termine previsto dalla misura 1.4 della missione M3C1 del Pnrr per lo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario. L'intervento è finanziato con 2,5 miliardi di euro e interesserà complessivamente circa 2.800 chilometri di rete da ultimare entro giugno 2026, in coerenza con l'obiettivo strategico di estendere la tecnologia Ertms, già

adottata sulle linee alta velocità, all'intera rete gestita da Rfi. All'opera partecipano anche Gruppi industriali del Sud, come i pugliesi Mermec, o insediati anche al Sud, come il gruppo Hitachi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA