

«Da Salerno a Reggio 30 miliardi in dieci anni per un Sud più moderno»

L'ad di Fs Donnarumma illustra tempi e budget per la linea Alta velocità in parte finanziata con fondi Pnrr. Manfredi: «Dalla Campania alla Calabria una macro-regione per lo sviluppo»

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

La previsione di spesa ad oggi è di circa 30 miliardi complessivamente. La durata dei lavori, i cui primi lotti sono in corso con i fondi del Pnrr, almeno dieci anni. L'obiettivo è di risparmiare un'ora-un'ora e venti sull'attuale tempo di percorrenza da Roma a Reggio Calabria, 40 minuti dei quali dovranno essere ridotti con i primi lotti in fase di esecuzione. I conti sulla linea ad Alta velocità/capacità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria li fa l'amministratore delegato di Fs Stefano Donnarumma che chiude il convegno organizzato da Fondazione Merita-Meridione Italia al Maschio Angioino di Napoli. Ma la vera posta in palio - osserva Donnarumma - è sul dopo-Pnrr, ovvero sulla capacità di programmare e realizzare i futuri investimenti dell'Alta velocità senza dover ricorrere a step successivi per reperire le risorse necessarie, come accade oggi. «Stiamo lavorando con il Governo, e segnatamente con i ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e delle Finanze, per definire una via alternativa per pianificare gli investimenti dei prossimi 10-20 anni nelle infrastrutture ferroviarie che permetta alle imprese di avere le risorse necessarie a programmare i loro interventi nel rispetto dei tempi previsti», dice il manager, convinto che i risultati raggiunti dal Gruppo nel 2025, 18 miliardi di investimenti realizzati, in gran parte al Sud, siano non solo «un record di cui andare fieri ma la base su cui costruire il futuro».

I COLLEGAMENTI

Bene ha fatto allora la Fondazione Merita, guidata dall'economista ed ex ministro Claudio De Vincenti, a riaccendere un faro sulla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria ad Alta velocità. Perché con il coinvolgimento di Fs e la partecipazione di tutti i soggetti pubblici coinvolti ha permesso di fatto un'operazione verità sullo stato dell'arte e soprattutto sui tempi di completamento dell'infrastruttura di cui si avvertiva il bisogno alla luce delle tante voci spesso non controllate che da tempo l'accompagnano. Dall'incontro emergono infatti certezze e anche incognite: alle prime appartengono i lotti in corso di realizzazione tra Battipaglia e Romagnano e il raddoppio della Galleria Santomaro in Calabria, che abiliterà la linea anche al traffico merci, finanziati in quota parte anche dal Pnrr, nonché l'autorizzazione, attesa per i primi mesi 2026, per il via libera all'appalto del tratto fino a Praia, essendo stato deciso il ritorno al percorso della linea costiera per ragioni di costi e di fluidità delle opere, decisamente meno complesse rispetto all'ipotesi della via interna. La disponibilità di risorse ammonta attualmente a circa 12 dei 17 miliardi previsti per i cosiddetti lotti prioritari. Alle incognite si iscrive invece, almeno in teoria considerate le parole di Donnarumma, la copertura finanziaria che ancora non c'è, ovvero quella del collegamento da Praia a Reggio Calabria, che dovrebbe ammontare a 12 miliardi, oltre a quelli previsti per le opere di interconnessione con il Ponte sullo Stretto, struttura di congiunzione con la linea ad Alta velocità Palermo-Messina-Catania, come ricorda anche il position paper di Merita illustrato dal professor Mario Rosario Mazzola.

LE RISORSE

Dove recuperare queste risorse? In attesa del piano allo studio tra Fs e Governo, il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, collegato da remoto, ricorda che fa bene Fs a interrogare anche il mercato oltre ai capitoli di spesa pubblica. «Ma è altresì importante che ci sia la maggiore condivisione possibile sulle scelte ancora da definire - dice Rixi - perché ancora oggi che i primi cantieri sono partiti bisogna completare alcune conferenze dei servizi. Tutti vogliono l'alta velocità ma bisogna mettere al centro anche altre priorità, come la necessità di garantire costi sostenibili alle opere e le risorse da destinare alle

imprese. Noi puntiamo a rigenerare il modello infrastrutturale del Paese e collegare il Sud ai grandi corridoi europei rappresenta un obiettivo fondamentale, nel rispetto dei tempi previsti», ha detto Rixi. Sull'impatto economico dell'opera nessun dubbio, come ricordano Ennio Cascetta, uno dei cervelli dell'Alta velocità in Italia, Ercole Incalza, tra i massimi esperti di infrastrutture, e l'ex sindaco di Reggio Calabria Falcomatà che reclama maggiori certezze nella programmazione per l'area metropolitana calabrese. Per il presidente Anci e sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, l'alta velocità è un fattore decisivo per la riduzione dei divari e le due linee Napoli-Bari e Salerno-Reggio vincoleranno nei prossimi 10 anni lo sviluppo del Mezzogiorno. «Possiamo immaginare una macroregione del Sud da Napoli a Reggio Calabria con 13 milioni di abitanti che diventerebbe una leva straordinaria di crescita dei territori», dice Manfredi. Che si dice però preoccupato per le ridotte risorse destinate al fondo per il trasporto locale, un punto sul quale concorda anche il neo assessore regionale Mario Casillo: «Un'ora dopo la firma di accettazione dell'incarico - rivela - siamo stati informati che nel riparto del fondo di perequazione per i trasporti la Campania aveva avuto 26 milioni in meno mentre la Lombardia si è vista accrescere la sua dotazione. Lavoreremo per non privare i cittadini campani dei loro diritti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA