

«Sud connesso all'Europa» il piano per ferrovie e porti

COPERTURA FINANZIARIA CONFERMATA ANCHE DALLA «BOLLINATURA» DELLA CORTE DEI CONTI TRA LE PRIORITÀ DEL MIT IL PONTE DI MESSINA

IL PIANO

Nando Santonastaso

Il numero zero relativo al fabbisogno di risorse per la linea ad Alta Velocità/Capacità ferroviaria Napoli-Bari (6,362 miliardi, interamente coperti) balza subito agli occhi tra i tanti dati che accompagnano l'Allegato alla legge di Bilancio 2026 relativo a infrastrutture, mobilità e logistica del ministero dei Trasporti. Il documento, che monitora anche lo stato dell'arte di investimenti, interventi e, appunto, delle risorse destinate ai settori di competenza del dicastero (che comprendono anche l'edilizia pubblica, le dighe e la rete idrica) è stato appena pubblicato dopo avere ricevuto la bollinatura della Ragioneria generale dello Stato. Ed è dunque a tutti gli effetti, e non solo per gli addetti ai lavori, il testo di riferimento per capire a che punto sono i progetti, in molti casi strategici, per la mobilità soprattutto del Mezzogiorno. Dal nutrito elenco di opere ferroviarie, portuali, stradali e logistiche si ha la conferma di quanto abbia pesato la disponibilità e l'utilizzo dei fondi del Pnrr per l'apertura e il completamento (non generalizzato, peraltro, soprattutto per le grandi realizzazioni) dei cantieri ad essi collegati. Al Sud, non a caso, l'impatto relativo alle sole infrastrutture del trasporto ha superato di gran lunga la riserva minima del 40% prevista per la macroarea (si parla di un 52% complessivo di spesa). Grazie a questo piano il Mezzogiorno sarà, a regime, maggiormente connesso con le grandi direttrici europee.

LA RETE FERROVIARIA

Il grosso, come ormai è noto, riguarda la rete ferroviaria e in particolare le linee ad Alta Velocità/Capacità. Se per la Napoli-Bari il finanziamento è già completo, per la Salerno-Reggio Calabria e la Palermo-Messina-Catania il fabbisogno indicato dall'Allegato non è trascurabile. Per la prima, infatti, si tratta di oltre 18 miliardi (il costo stimato dell'opera è di 30,352 miliardi di cui al 2025 erano disponibili 12,128 miliardi). Per la linea siciliana, c'è bisogno invece di altri 2,439 miliardi a fronte dei 13 miliardi di costo complessivo di cui più di 10 miliardi già disponibili. Fabbisogno più piccolo, ma non per questo trascurabile, quello che serve per l'intera copertura della Battipaglia-Potenza-Taranto, pari a circa un miliardo e mezzo. Non sono cifre di poco conto ma sicuramente non mettono in discussione l'ultimazione delle stesse opere, come più volte chiarito dal Mit, pur essendo necessario definire il futuro perimetro

della spesa tra Piano pluriennale delle Ferrovie ed altri capitoli pubblici. L'obiettivo del Mit, su cui è più volte intervenuto lo stesso ministro Matteo Salvini, è di «realizzare un nuovo disegno della rete per servizi passeggeri di medio-lunga percorrenza ad alte prestazioni, sviluppando l'Alta Velocità da nord a sud, velocizzando gli itinerari trasversali e diagonali e ampliando la connettività del sistema. Particolare attenzione sarà posta all'integrazione con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale e alimentano il sistema dei collegamenti ad Alta Velocità a livello nazionale». In questo contesto il Mit riconferma la centralità del progetto del Ponte sullo Stretto e rilancia l'obiettivo «di garantire a tutte le principali aree dell'Italia tempi di percorrenza concorrenziali contribuendo alla decarbonizzazione del settore trasporti». Traguardi ambiziosi, che devono fare i conti anche con i disagi provocati dai 1.300 cantieri aperti in tutto il Paese, ma sui quali il Governo non intende fare passi indietro. Ritenuti prioritari anche gli investimenti - rientranti nel piano operativo Anas - per il miglioramento e la sicurezza delle strade in particolare nelle aree interne.

AEROPORTI

Sul versante aeroporti, l'aggiornamento di progetti e interventi in corso è più semplice. A Napoli Capodichino, secondo quanto si legge, si spenderanno quest'anno 4 milioni per lavori di ampliamento degli arrivi airside e delle aree velivoli nonché per la riqualificazione delle piste (il costo totale dell'intervento ammonta a 44 milioni). A Salerno Costa d'Amalfi invece la spesa programmata per il 2026 è di 29 milioni e il valore complessivo del progetto ammonta a 72 milioni.

PORTI

Molto nutrito il capitolo relativo ai sistemi portuali di Napoli e di Salerno, dove l'incidenza delle risorse del Pnrr è stata piuttosto consistente e il rispetto dei tempi di realizzazione dei lavori pressoché rispettato. Mancano ad esempio solo 2 dei 22 milioni destinati al miglioramento dei collegamenti ferroviari "dell'ultimo miglio" dello scalo marittimo di Napoli; e 5 milioni su 31 per il potenziamento delle strutture per il traffico passeggeri e i parcheggi interrati previsti nell'area del Molo Beverello; mentre a Salerno per il dragaggio del porto commerciale si spendono 65 milioni tra risorse del Pnrr e del Piano nazionale complementare.

TRASPORTO LOCALE

Nessun problema di fabbisogno pure per la gran parte degli interventi programmati per la rete metropolitana di Napoli. Ci sono anche i 145 milioni destinati al nuovo deposito ferroviario di Piscinola e i 75 milioni per l'acquisto del materiale rotabile previsto per il collegamento tra la stazione di Napoli Afragola e la rete metropolitana del capoluogo.

INTERPORTI

Sul versante Interporti, infine, da segnalare gli investimenti pari a oltre 1,2 miliardi previsti per il polo di Nola nell'ambito della misura Pnrr per la "Digitalizzazione della catena logistica di Porti e Interporti", anche questa una sfida di modernità che avrà

ricaschi importanti sulle imprese che investono al Sud.

© RIPRODUZIONE RISERVATA