

Ferrovie, tutti i progetti dimenticati al Sud

Marco Esposito

Le infrastrutture

Ferrovie, al Sud 38 miliardi da finanziare

La metà per la linea tirrenica
La Napoli-Bari aspetta 3 miliardi

C'è solo l'imbarazzo della scelta: le linee ferroviarie del Sud dimenticate in attesa di finanziamento sono sedici. Per completarle tutte servirebbero 43 miliardi, mentre le opere hanno finora ricevuto poco più di un decimo delle risorse necessarie, ovvero 4,6 miliardi. Mancano quindi 38,4 miliardi di euro. Di fronte a tale sete di risorse, la rete ferroviaria del Mezzogiorno ha ricevuto tra Sblocca Italia e legge di Stabilità appena 60 milioni. Un contentino. Briciole sia rispetto ai 38,4 miliardi ancora necessari nel Mezzogiorno, sia rispetto ai 4,8 miliardi assegnati con i due ultimi interventi normativi alla rete ferroviaria del Nord.

> Segue alle pagg. 6 e 7

Marco Esposito

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

I 4,8 miliardi da investire in ferrovie al Nord sono stati trovati nonostante il quadro generale delle casse pubbliche non sia esaltante. E tale finanziamento accentua il divario tra Nord e Sud dell'Italia visto che il programma italiano delle opere strategiche conta 173 miliardi sui 375 complessivi (non solo ferrovie ma anche strade, porti, interporti, metropolitane, opere idriche e così via) con una media quindi di copertura finanziaria del 46%. Ma per la rete ferroviaria del Sud la copertura è ferma all'11%.

Il contentino al Sud da 60 milioni, peraltro, non permette di realizzare neppure un metro di binari perché l'importo è destinato alla soppressione e automazione di passaggi a livello lungo la linea adriatica in Molise e in Puglia, ovvero interventi che altrove sono stati realizzati mezzo secolo fa.

Così si è deciso invece di finanziare tra Sblocca Italia e legge di Stabilità? Come ha riportato ieri Il Mattino, la mappa delle opere ha come limiti geografici il Brennero a Nord e Pistoia a Sud. Nel dettaglio, sono finanziati: il passante ferroviario di Torino (25 milioni); la linea Cuneo-Ventimiglia (29 milioni); il Terzo valico dei Giovi sulla nuova linea ad alta velocità Genova-Milano (200 milioni con lo

Sblocca Italia e 400 con la legge di Stabilità per un totale di 600 milioni); l'alta velocità Brescia-Verona (1.500 milioni) e il tratto successivo Verona-Padova (1.590 milioni); il nuovo tunnel ferroviario del Brennero (270 milioni con lo Sblocca Italia e 570 con la legge di Stabilità per un totale di 840 milioni); il quadruplicamento della ferrovia Lucca-Pistoia (215 milioni). A Sud di Pistoia appunto il nulla, se non i lavori per i passaggi al livello. Eppure, come si è detto, i progetti non mancano. Eccoli, nel dettaglio.

Napoli-Bari. La linea ad alta velocità/alta capacità Napoli-Bari è tornata agli onori delle cronache perché il governo Renzi l'ha inserita all'articolo uno del decreto legge Sblocca Italia, come a sottolineare che il Paese riparte se riparte il Mezzogiorno, mettendo finalmente in collegamento le due principali città dell'area continentale. Tuttavia né nello Sblocca Italia né nella successiva legge di Stabilità si apposta un euro aggiuntivo per realizzare le opere. La situazione - secondo il monitoraggio realizzato per la Camera dei deputati dal Silos-Sistema informativo legge opere strategiche - vede un costo complessivo di 6 miliardi e 55 milioni dei quali 2.621 milioni finanziati e 3.433 milioni mancanti. È integralmente finanziato (con lavori in corso) il tratto in provincia di Foggia Cervaro-Bovino-Orsara (550 milioni); sono integralmente finanziati ma con

cantieri da aprire il nodo di Napoli (85 milioni) e i due lotti Napoli-Cancello (813 milioni) e Cancello-Frasso Telesino (730 milioni). Per il tratto successivo, tra Frasso e Vitulano, è prevista una spesa di 986 milioni, dei quali ne sono disponibili appena 171 e ne mancano quindi 815. Ma il buco più consistente è il raddoppio in variante Apice-Orsara, il quale prevede anche una lunga galleria: il costo è di 2.676 milioni mentre ne sono stati assegnati appena 57 per cui ne mancano 2.619. Il tratto centrale della Napoli-Bari è, ovviamente, fondamentale perché il collegamento possa dirsi completo e quindi il suo mancato finanziamento getta un'ombra sulla volontà di realizzare davvero l'opera.

Salerno-Reggio Calabria. L'asse ferroviario cosiddetto tirrenico è uno dei nodi da sciogliere nel piano infrastrutture nazionali. Secondo il monitoraggio di Silos, infatti, l'intervento è presente

nel cosiddetto «11° allegato infrastrutture», ovvero in un elenco di opere che per il governo vanno realizzate. L'importo complessivo - comprensivo della Sicilia - è addirittura di 38 miliardi e 307 milioni di euro, dei quali appena un decimo (3.822 milioni) disponibili, con un fabbisogno quindi di 34 miliardi e 485 milioni. Su tale linea e in particolare tra Battipaglia e Reggio Calabria sono in corso una serie di interventi di ammo-



sponibili appena 2 milioni su 491. **Asse adriatico e ionico.** La differenza tra quanto necessario e quanto disponibile è notevole, con un picco in Abruzzo. Qui sono fermi al palo, cioè a quota zero, sia il finanziamento della linea Pescara-Roma che costerebbe 1.751 milioni sia la nuova linea L'Aquila-Tagliacozzo, per un importo di 730 milioni. In Molise la velocizzazione della Venafro-Campobasso ha una disponibilità di risorse pari al 20% del necessario e cioè 30 milioni su 150. Va meglio per il raddoppio della Pescara-Bari, con 501 milioni disponibili a fronte degli 839 del costo autorizzato. A Bari la variante dello svincolo per Taranto non ha un euro sui 62 milioni necessari mentre i lavori di interrimento dei binari in città tra Santo Spirito e Palese possono contare appena su 7 milioni contro 633. Sulla linea ionica, non si prevede nulla tra Reggio Calabria e Sibari. Il piano prevede invece la realizzazione di una trasversale Taranto-Sibari-Paola: qui ci sono 199 milioni e ne mancano 599.

Sicilia. Dal punto di vista strategico, la rete ferroviaria siciliana fa parte del Corridoio plurimodale tirrenico-Nord Europa, tuttavia nel concreto i lavori programmati riguardano sette interventi anche di carattere locale. Il più importante è la linea ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania la quale, per il solo tratto Castelbuono-Catania, ha un costo programmato di 5.757 milioni, dei quali 823 finanziati. Per la Messina-Catania ci si è concentrati sul lotto di Giampileri-Fiumefreddo, dove però mancano 2 miliardi di euro su 2.270 milioni. Il programma prevede poi l'interrimento della stazione di Catania (ci sono 124 milioni su 456); il raddoppio della Catania-Siracusa (che costa 2 miliardi ma è ancora fermo a zero); la velocizzazione della medesima Catania-Siracusa (qui ci sono 81 milioni su 125); la velocizzazione della Siracusa-Ragusa dove c'è un solo milione da spendere sui 200 necessari; infine la velocizzazione della Palermo-Trapani, la quale difficilmente sarà realizzata in tempi veloci visto che sono di-

complessivi, peraltro tutti finanziati. Contemporaneamente però c'è un progetto di linea ad alta velocità/alta capacità tra Battipaglia e Reggio Calabria per un costo di 18 miliardi e 730 milioni e un finanziamento effettivo di appena 7 milioni. Dal punto di vista formale, i lavori sulla linea ferroviaria esistente Salerno-Reggio sono distinti da quelli per l'alta velocità Battipaglia-Reggio tuttavia appare scorretto sommare i 38 miliardi (comprensivi come si è detto della rete siciliana) della linea tradizionale ai 18 della Tav e quindi nella tabella in pagina si è considerata soltanto quest'ultima. L'ambiguità non riguarda però la tabella ma il sistema Paese, che infatti deve ancora decidere se prolungare davvero l'alta velocità/alta capacità ferroviaria fino a Reggio Calabria, sul modello di quanto fatto in Spagna che ha portato l'alta velocità ferroviaria fino all'estremo Sud e anzi ha realizzato con i fondi europei la Madrid-Siviglia prima della Madrid-Barcellona. Visto che l'alta velocità oggi già arriva a Salerno e nei progetti (seppur fumosi) si prevede di realizzare la Battipaglia-Reggio, resta da capire cosa si intende fare tra Salerno e Battipaglia. Qui, in effetti, c'è in programma il quadruplicamento della linea ma ancora una volta la cifra stanziata è lontanissima da quella necessaria: 10 milioni a fronte dei 1.855 preventivati.

Salerno
Appena
10 milioni
su 1.855
per arrivare
a Battipaglia

Innumeri

4.859
milioni

Edi quasi 5 miliardi di euro lo stanziamento per investimenti nelle ferrovie previsto complessivamente dallo Sblocca Italia e dalla legge di Stabilità

PESCARA
4.799
al Nord

La gran parte (il 96,8%) degli stanziamenti sono destinati a opere nel Nord, con 3,1 miliardi per la Tav Brescia-Padova e 870 milioni per il Brennero

60
al Sud

Appena 60 milioni (1,2%) è territorialmente destinato al Mezzogiorno; per interventi su passaggi al livello in Molise e in Puglia



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pescara

Potenziare la linea per Roma costa 1.751 milioni e c'è zero

Catania

Il raddoppio per Siracusa non ha ancora un euro

Parlamento
Commissioni
con pochi
meridionali

Nessun
parlamentare
meridionale ha
posti chiave nelle
commissioni
Trasporti di
Camera e
Senato. I
presidenti sono
Michele Pompeo
Meta (Lazio) e
Altero Matteoli
(Toscana).



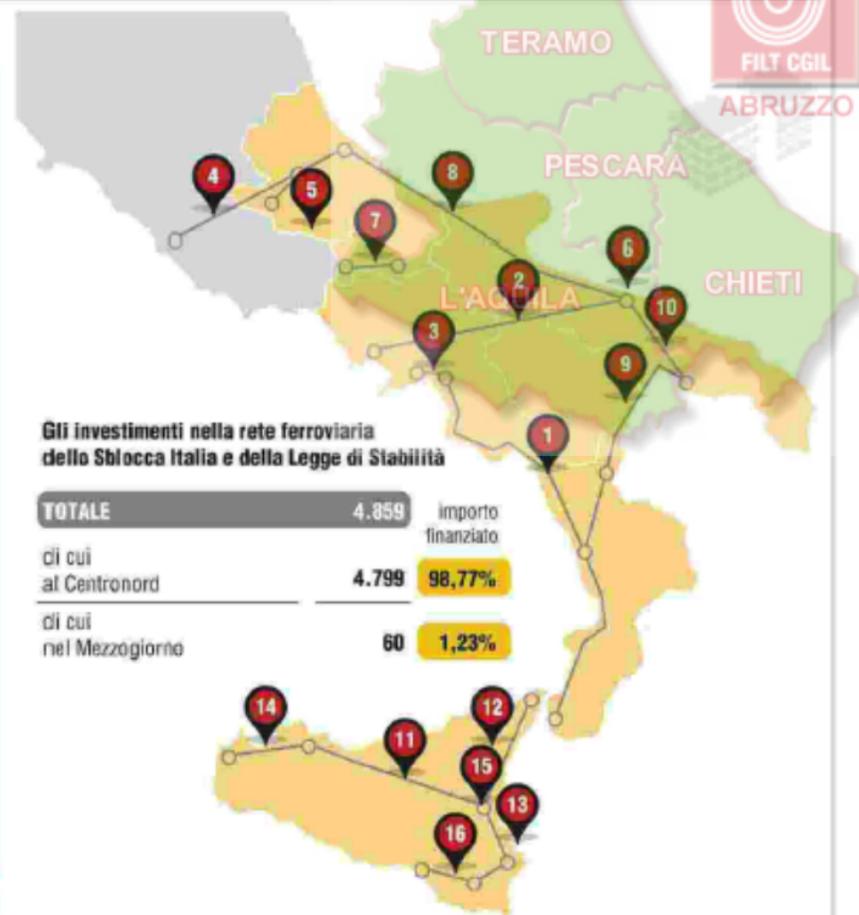
Ferrovie, gli investimenti al Sud in attesa di finanziamenti

(C) Il Mattino S.p.A. | ID: 00000000 | IP: 188.228.163.107



(dati in milioni di euro)

	costo	importo finanziato	importo da finanziare
1 AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria	18.730	7	18.723
11 AV/AC Palermo-Catania (Castelbuono-Catania)	5.757	823	4.934
2 AV/AC Napoli-Bari	6.055	2.621	3.434
13 Raddoppio Catania-Siracusa	2.050	0	2.050
12 Completamento raddoppio Messina-Catania: potenziamento linea Giampilieri-Fiumefreddo	2.270	258	2.012
3 Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	1.855	10	1.845
4 Pescara-Roma potenziamento e velocizzazione	1.751	0	1.751
5 Linea L'Aquila-Tagliacozzo	730	0	730
6 Nodo Bari interramento Santo Spirito-Palèse	633	7	626
9 Velocizzazione trasversale Taranto-Sibari-Paola-Reggio Calabria	798	199	599
14 Velocizzazione Palermo-Trapani	491	2	489
15 Catania interrimento stazione centrale e raddoppio bivio Zurria-Catania-Acquicella	580	124	456
8 Raddoppio Pescara-Bari	839	501	338
16 Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	200	1	199
7 Velocizzazione Venafro-Campobasso	150	30	120
10 Nodo Bari variante per Taranto	62	0	62
13 Velocizzazione Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia	125	81	44
TOTALE	43.076	4.664	38.412



Fonte: Sistema Informativo Legge Urban Strategica