



Treni al Sud arriveranno nuove risorse

Graziano Delrio*

Merita una risposta puntuale l'articolo di ieri sull'aggiornamento 2015 del Contratto di programma Rfi, relativamente alle risorse per il Sud. Sicuramente dobbiamo recuperare un ritardo di decenni per le infrastrutture del Sud, ma credo che stiamo cercando di farlo. > Segue a pag. 42

Segue dalla prima

Treni al Sud, arriveranno nuove risorse

Graziano Delrio *

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la lettura delle sole risorse economiche aggiuntive con l'aggiornamento 2015 non rappresenta il quadro completo dei finanziamenti destinati al Sud, che vanno considerati nell'insieme delle risorse già stanziati dal Contratto di Programma. Nell'aggiornamento 2015, infatti, 4,469 miliardi sono vincolati con la Legge di Stabilità 2015 a progetti e scelte che riferiscono a strategie europee, come lo sviluppo dei Corridoi TEN-T. Risorse destinate ad opere monumentali sotto le Alpi che, indipendentemente dalla loro localizzazione geografica a Nord, porteranno beneficio a tutto il Paese. In particolare il sistema portuale del Mezzogiorno potrà trovare nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo, o nelle sue intersezioni con gli altri corridoi, la porta di ingresso delle merci, italiane e non, al Sud dell'Europa. I porti di Napoli, Taranto, Gioia Tauro, solo per citarne alcuni, potranno fruire con successo di queste importanti vie.

Come Alta Velocità/Alta Capacità sono già disponibili sulla Napoli-Bari oltre 2,6 miliardi, a cui aggiungere cifre per oltre 1,2 miliardi del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti, mentre sull'Alta velocità siciliana, Messina-Catania-Palermo, sono disponibili 2,5 miliardi di lavori da eseguire. Senza

dimenticare i 500 milioni della fermata di Afragola. Come è noto, proprio sotto il governo Renzi sono partiti i cantieri di queste linee.

Questo ammontare potrà garantire i cantieri dei prossimi anni e, così come accade al Nord, verranno coperti i nuovi fabbisogni quando sarà necessario.

L'aggiornamento 2015 del Contratto Rfi destina poi 3,5 miliardi ad una logica di sviluppo per settori.

Si destinano 1,2 miliardi per la sicurezza idrogeologica e antisismica e 485 milioni per l'innovazione tecnologica delle linee obsolete: risorse che saranno sostanzialmente investite a Sud, dove giustamente vi è da recuperare un ritardo.

Un altro capitolo importante riguarda l'upgrading delle aree metropolitane. Dei 750 milioni aggiuntivi previsti dal contratto 2015, oltre la metà, 411 milioni, sono destinati allo sviluppo del Piano Stazioni di tutte le aree metropolitane del Paese, Sud incluso.

Se è vero che non sono presenti città del Sud nei 300 milioni del 2015 nell'upgrading delle città metropolitane, non va dimenticato che vi sono già risorse presenti: per il nodo di Napoli si tratta di 200 milioni, per il nodo di Bari 700 milioni, per il nodo di Palermo 1.100 milioni, per il nodo di Catania 142 milioni.

Venendo ai corridoi merci. Sui corridoi principali delle merci, l'aggiornamento del Contratto di Program-

ma mira ad integrare le risorse necessarie su tutti i corridoi principali, determinando così la possibilità per tutta la rete dei corridoi Ten-T di accogliere i moduli di treni lunghi e di sagome da semi-rimorchi. Va ricordato che gli investimenti ferroviari per Taranto e Gioia Tauro, per esempio, sono già stati finanziati e permetteranno la piena funzionalità di questi porti: Taranto è già ben collegato con 5 fasci di binari all'Adriatica e a Gioia Tauro è in corso un cantiere da 200 milioni per la realizzazione del gateway ferroviario.

Per velocizzare e potenziare le linee storiche tradizionali il Contratto di Programma, aggiornamento 2015 incluso, destinano circa 450 milioni sulle linee del Mezzogiorno su 940 milioni complessivi. Si tratta quindi di un impegno equilibrato.

Per il potenziamento delle linee regionali, infine, l'aggiornamento del Contratto di Programma distribuisce importanti risorse, tra cui 100 milioni aggiuntivi alla Sardegna, 100 milioni aggiuntivi alla Calabria, oltre 100 milioni per le linee Canicattì-Comiso e Messina-Bicocca in Sicilia. Ma vanno considerati gli investimenti già in corso, come 200 milioni sulla Potenza-Foggia e 470 milioni sulla Bari-Taranto o la nuova linea Monte del Vesuvio per 360 milioni.

Mi pare, per onore di verità, che non sia realistico dire che solo 474

milioni siano destinati al Mezzogiorno, ma più rispondente alla realtà che il Paese investe sui suoi grandi corridoi merci e passeggeri, in particolare sullo Scandinavo-Mediterraneo che riguarda il Sud, e anche sul rafforzamento della rete regionale e sulla sua sicurezza, sui collegamenti ferroviari di tutti i porti e sui collegamenti adeguati di tutte le aree metropolitane alla sua rete.

Nel complesso il Contratto di Programma stipulato dal governo con Rete Ferroviaria Italiana, con i suoi

aggiornamenti, dà ragione di un progetto del Paese intero, Mezzogiorno incluso.

** Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

Risponde Marco Esposito

Il ministro Graziano Delrio non smentisce le cifre dell'aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 con le Ferrovie ma invita a guardare l'intero quadro di investimenti. Elenca quindi opere per 13,8

miliardi di euro, destinate in massima parte al Sud. Tale cifra però va confrontata con i 73,6 miliardi del Contratto di programma tra il governo e le Ferrovie. E il rapporto è appena il 19%. Il Mezzogiorno - è il caso di ricordare - rappresenta il 24% delle tasse pagate, il 34% della popolazione e il 40% della superficie. Come si possa «recuperare il ritardo di decenni per le infrastrutture del Sud» investendo il 19% è la vera domanda alla quale il Paese intero attende risposta.