Giornale di Calabria
IL PRIMO QUOTIDIANO CALABRESE - Direttore: Giuseppe Soluri

Alta velocità/ Dubbi dalla Calabria, impegni dal governo

Date : 28 Aprile 2022

L'allarme era stato lanciato nel gennaio scorso dal Presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto: dell'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria non si conoscono progetti e fonti di finanziamento. In una lettera al presidente del Consiglio, Mario Draghi, il governatore aveva messo nero su bianco i suoi timori. L'opera completa costerà 22,8 miliardi di euro, l'obiettivo è di portare i treni a viaggiare a 300 km orari. "La Calabria non può aspettare che nel suo territorio siano genericamente assegnati e bloccati fondi per opere per le quali la prima fattura lavori da pagare sarà probabilmente nel 2031" scriveva il governatore, con particolare riferimento alle infrastrutture da finanziare con le risorse del Pnrr.
"Apprendo che ultimamente - osserva Occhiuto - presso il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici è iniziata la presentazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria e della bretella di connessione che da Battipaglia arriva fino a Potenza. Questo non tranquillizza la Regione per l'assenza, nella proposta presentata, del progetto integrale che da Battipaglia arriva a Reggio Calabria. Apprendo che nella presentazione dei lotti che interessano la mia regione non è emersa alcuna caratteristica tecnica dell'opera, ma sono solo emersi i riferimenti legati al tipo di finanziamento. In particolare è stato precisato che il finanziamento di 9,4 miliardi graverà su generiche fonti finanziarie". Occhiuto sottolineava che, per quanto riguarda i tempi di attuazione, l'orizzonte temporale si attesta al 2030, dunque oltre il termine stabilito per l'impiego dei fondi del Pnrr fissati per il 2026. "Al momento - rilevava il presidente della Regione Calabria nella lettera a Draghi - non è stato presentato il progetto di fattibilità tecnica economica fino a Praia e nulla è stato presentato sulle tratte tutte in territorio calabrese. L'unico riferimento è stato al finanziamento a valere per complessivi 9,4 miliardi su non meglio specificate fonti di finanziamento. I lotti tra Tarsia e Cosenza, Cosenza e Lamezia Terme, Lamezia Terme e Gioia Tauro sono ad oggi solo un'idea di tracciato per i quali manca anche un'idea di finanziamento". Secondo quanto apprende l'AGI, degli interventi da realizzare in Calabria si comincerà a discutere in maggio. Il dibattito pubblico, che il ministero delle Infrastrutture ha voluto per coinvolgere gli enti locali nella discussione sui singoli lotti, riguarda per ora due tratte: la Battipagnia-Romagnano,fra Campania e Basilicata, e la Cosenza- Paola in Calabria. Nel primo caso la discussione è aperta, nel secondo si è reso necessario uno slittamento.

Nelle scorse settimane, la presidente della commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp), Caterina Cittadino, ha comunicato ai soggetti interessati la sospensione del dibattito pubblico alla luce di ulteriori modifiche da apportare al progetto richieste dal Consiglio Superiore dei lavori Pubblici in base al parere del Comitato Speciale.

"La sospensione del predetto termine - scrive Caterina Cittadino - cesserà nel momento in cui il progetto di fattibilità tecnica ed economica sarà integrato o modificato secondo le indicazioni rese dal Cosiglio superiore dei Lavori Pubblici".
L'opera in questione prevede il raddoppio della Cosenza-Paola-San Lucido, con un costo previsto di 1,2 miliardi di euro, finanziato con il Fondo nazionale complementare che va ad affiancarsi alle risorse del Pnrr specificatamente per le opere non realizzabili entro il 2026 per la loro complessità e si svilupperà per circa 22,2 km, di cui circa 17 km in sotterraneo. L'ipotesi iniziale di tracciato, che sostanzialmente correva parllelamente all'attuale dorsale tirrenica, è stata modificata, secondo quanto apprende l'AGI da fonti delle Fs, per due motivi: evitare un ulteriore congestionamente del corridorio tirrenico e avvicinare la linea alta velocità alla fascia ionica attraverso un percorso che ricalcherebbe in linea di massima quello attuale dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Il che consentirebbe di realizzare, a Tarsia, nel Cosentino, un collegamento con Sibari e quindi con la ferrovia ionica. Il dibtatito pubblico dvrebbe essere avviato a Catanzaro nelle prossime settimane nella sede della Regione.
L'alta velocità ferroviaria, insieme con il rifacimento della strada statale 106, è fra le priorità di cui Occhiuto a discusso recentemente a Roma con i sindacati ed è parte integrante delle richieste che, con il sostegno delle conferazioni sindacali, la Regione intende portare all'attenzione del governo. In attesa di risposte ufficiali, la politica calabrese ha fatto proprie le perplessità del governatore. Il deputato di Alternativa Francesco Sapia ha presentato un’interrogazione per sapere «quante e quali risorse finanziarie sono disponibili per l’alta velocità ferroviaria dalla e verso la regione Calabria», nonché al fine di conoscere «i tracciati previsti, le specificità della progettazione, il relativo livello di avanzamento» e se è confermato che, «in relazione ai nuovi percorsi da realizzare, i tempi di percorrenza siano addirittura aumentati, rispetto agli attuali, per raggiungere Roma dalle stazioni ferroviarie calabresi».

Per il parlamentare di Alternativa, "il tema dell’alta velocità ferroviaria è collegato con quello dello sviluppo economico e sociale. Rispetto al Piano nazionale di ripresa e resilienza, che in larga misura assegna risorse a debito, non c’è un dibattito aperto sulle risorse impiegate o utilizzabili per portare il Tav fino a Reggio Calabria". Secondo il commissario regionale della Lega, Giacomo Francesco Saccomanno, "per l’Alta velocità in Calabria non ci sono risorse. Gli unici importi esistenti sul Pnrr per circa un miliardo ed 800 milioni sono il costo della tratta Battipaglia/Romagnano, con l’evidente conseguenza che per la Calabria non vi sono altre somme. In sostanza tanti proclami del tutto inutili dato che non esistono importi per poterlidestinare alla nostra regione". Ai dubbi della politica si aggiungono quelle del mondo economico. In una intervista all'AGI, nei giorni scorsi, il presidente di Unindustria Calabria, Aldo Ferrara, ha detto che "l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria non è nel Pnrr. C'è solo un piccolo lotto che arriva fino a Battipaglia, con una deadline al 2030".
Alle perplessità sollevate ha tentato di dare una risposta Dalila Nesci, sottosegreterio per il Sud: "Come Governo - ha detto - stiamo lavorando per portare l’alta velocità al Sud: l’obiettivo, confermato dal ministro Giovannini, è quello di realizzare la linea TAV tra Salerno e Reggio Calabria entro il 2026". Un orizzonte preciso, dunque, "che ha già visto come primo passo - osserva la sottosegretaria grillina - l’avvio del dibattito pubblico dal quale auspichiamo emerga un progetto sostenibile e immediatamente cantierabile“. Alle infrastrutture del Mezzogiorno, ha aggiunto Nesci, "abbiamo destinato il 55% dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, pari a 61 miliardi di euro". All’Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, oltre alle risorse previste dal Pnrr, sono destinati 10 miliardi di euro dal bilancio dello Stato. "Risorse che - sostiene Nesci - potranno essere impiegate per avviare lavori in tempi rapidi e arrivare al completamento entro il 2026". Il dibattito pubblico, nelle prossime settimane, dovrebbe portare ulteriori elementi nel dibattito.