

Risorse del Pnrr per l'alta velocità "pura" tra Salerno e Reggio, interrogazione della sen. Granato



E' stata valutata l'opzione di realizzare da Salerno a Reggio Calabria una linea ad alta velocità "pura", destinata cioè al solo traffico passeggeri, con costi e tempi di esecuzione nettamente ridotti? E' una delle domande che la senatrice di L'Alternativa c'è-Misto, **Bianca Laura Granato**, ha posto nell'interrogazione a risposta in commissione al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, partendo da una articolata riflessione sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)

"Nel Pnrr è stata prevista l'estensione dell'Alta Velocità al Sud, 'con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza-Battipaglia'; le risorse stanziare all'interno della Missione 3 Componente 1 (investimenti sulla rete ferroviaria) ammontano a 4,64 miliardi di euro per l'AV al Sud, su un totale di 24,77 miliardi di euro - si legge nella premessa dell'interrogazione depositata nei giorni scorsi dalla senatrice Granato -.

Nello specifico, per la tratta Salerno-Reggio Calabria,

secondo il piano del Governo, “al completamento dell’intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti; inoltre, ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro ulteriori significative risorse sono previste da subito a valere su risorse nazionali”.

“L’articolo 4, comma 2, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti prevede il finanziamento degli interventi relativi alla linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio Calabria, autorizzando una spesa complessiva di 9,4 miliardi di euro – prosegue Granato -. Nella relazione illustrativa del decreto-legge, nell’ambito dello studio della nuova linea AV/AC, emerge che “sono stati individuati gli interventi prioritari che consentono una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza verso tutte le destinazioni nonché l’eliminazione delle limitazioni al transito dei treni merci della linea esistente.

Tali interventi interessano le tratte Battipaglia-Praia, Praia-Tarsia e la galleria ‘Santomarco’, per un’estesa complessiva di circa 200 Km: dalla relazione tecnica allegata al decreto-legge emerge come il lotto Battipaglia-Romagnano (il primo lotto funzionale delle tratta Battipaglia-Praia) abbia un costo di 1,8 miliardi di euro e sia l’unica opera inserita nel Pnrr, risultando quindi le risorse di cui al decreto-legge surriferito (9,4 miliardi di euro) volte a finanziare: quanto a 4,3 miliardi di euro il tratto Romagnano-Praia (94 km, ossia il secondo lotto funzionale delle tratta Battipaglia-Praia); quanto a 3,9 miliardi di euro il tratto Praia-Tarsia (59 km); quanto a 1,2 miliardi di euro la nuova galleria “Santomarco” (15 km)”.

“Da quanto risulta dalle predette relazioni gli interventi di miglioramento della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria finanziati dal Pnrr e dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59,

si fermerebbero in una località del nord della Calabria, non essendo state ulteriori informazioni sui lotti a sud di Tarsia (località distante quasi 50 km da Cosenza, in direttrice nord), fino a Reggio-Calabria – prosegue ancora l'interrogazione – per la nuova linea è prevista la circolazione di treni passeggeri e merci (Alta velocità – Alta Capacità), come avviene nel nostro Paese, mentre nel resto del mondo si costruiscono linee ad alta velocità “pura”, destinate cioè al solo traffico passeggeri, con consistenti risparmi di costi e di tempi di esecuzione. In Calabria è già stato realizzato l'itinerario merci Gioia Tauro – Montalto – Sibari – Taranto”.

La senatrice Granato chiede di sapere: “Se esista un progetto complessivo della linea, condiviso con le Regioni attraversate ed eventualmente a quale livello di progettazione sia stato redatto; se per la tratta Battipaglia – Tarsia non esistano altre opzioni di tracciato; se siano in programma ulteriori stanziamenti di risorse per il finanziamento di successivi lotti, nella tratta che va da Tarsia a Reggio-Calabria; quali siano i tempi necessari a completare l'intera opera, da Salerno a Reggio-Calabria; quale sia il costo stimato di ogni kilometro, in sede di progettazione, sui lotti che si intendono finanziare; se sia stata valutata la opzione di realizzare da Salerno a Reggio Calabria una linea ad alta velocità “pura”, destinata cioè al solo traffico passeggeri, con costi e tempi di esecuzione nettamente ridotti”.