

L'intervista. **Giovannini: niente tagli ai treni**

«La Tav è essenziale per il Centro Sud il dossier alle Camere sarà rivisto»

Marco Esposito

«L'Alta velocità non è regionalizzabile ed è essenziale al Centro-Sud». Il ministro delle Infrastruttu-



re, Enrico Giovannini, chiarisce che la Relazione al Parlamento sul Pnrr sarà rivista. «Nessun taglio di treni, la formulazione va precisata».

A pag. 3

Intervista Enrico Giovannini

«Tav cruciale al Centro-Sud la Relazione verrà rivista»

► Il ministro: «Nessun taglio di treni, la formulazione va precisata meglio»

► «Pronti a dare l'incarico per lo studio di fattibilità sul Ponte di Messina»

Ministro Enrico **Giovannini**, com'è possibile affermare che gli investimenti per l'Alta velocità, addirittura «per loro natura», non possono essere ripartiti su base territoriale?

«La frase in effetti può portare a un fraintendimento. Sul sito del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile è spiegato con chiarezza che per noi gli investimenti "territorializzabili" sono quelli assegnabili in modo univoco a progetti che ricadono su specifici territori regionali, come il caso dei porti e delle reti ferroviarie regionali. In questo senso, l'Alta velocità non è regionalizzabile».

Lei dice fraintendimento, ma il testo della Relazione al Parlamento sul Pnrr è chiaro e si riferisce al Mezzogiorno, per il rispetto della quota 40% riservata per legge al Sud.

«Le assicuro che l'Alta velocità, come altri investimenti che ricadono in una particolare macroarea (Nord, Centro e Sud), sono correttamente considerati nei totali, in particolare di quello relativo al Mezzogiorno in relazione ai progetti di alta velocità Napoli-Bari e Salerno-Reggio Calabria».

Quindi sarà corretto l'errore nella Relazione?

«Non parlerei di errore. Certo, ci si poteva spiegare meglio, cosa che chi ha preparato il report certamente farà nelle sedi appropriate».

Contando tutti gli investimenti assegnati al suo ministero, qual è la quota del Sud?

«Il 55% su 61,4 miliardi. E se si considerano solo i nuovi investimenti, perché una parte dei progetti inseriti nel Pnrr era già esistente, si arriva al 64%. E questo non è frutto di un algoritmo, ma di una chiara scelta in favore del Mezzogiorno. Lo scetticismo che avverto al Sud è storicamente giustificato, ma una cosa è chiedere di vederci chiaro, come nella vostra inchiesta, altro è restare scettici anche una volta che le cose sono chiarite».

C'è anche scetticismo al Nord sulla capacità del Sud di spendere, se si pensa alla proposta del sindaco di Milano Sala di rastrellare per la sua città i soldi non spesi...

«Il Pnrr sta cambiando le regole del gioco, per tutti. Con il Piano ci sono scadenze temporali molto rigide e noi abbiamo inserito soltanto progetti realizzabili in quei termini e già identificati. A monte delle scelte c'è

già una valutazione di fattibilità, cosa che nei fondi europei "ordinari" normalmente non figura».

Questo vale anche per l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che è finanziata con il Fondo complementare?

«Fare la Salerno-Reggio è stata una scelta di questo governo. Se l'avessimo inserita tutta nel Pnrr saremmo stati dei folli perché è impossibile ultimarla nei tempi previsti: per questo, sono inseriti solo i lotti realizzabili e resi fruibili entro il 2026, ma ci sono quasi 10 miliardi sul bilancio dello Stato per proseguire l'opera oltre tale data».

Il progetto, per un costo complessivo di 22 miliardi, è stato da più parti criticato come troppo caro.

«Anche quando si è realizzata l'Alta velocità al Centro-Nord c'era chi parlava di opera faraonica e di spreco di risorse pubbliche. E invece ha cambiato la vita a milioni di persone. D'altra parte, perché i cittadini del Sud non dovrebbero avere le stesse opportunità degli altri? Mi faccia aggiungere che ci sono molti altri fondi per le ferrovie regionali del Sud, proprio per connetterle ai nodi dell'Alta Velocità».

L'investimento sull'Alta ve-

locità ha senso anche senza il Ponte di Messina?

«Sì, perché intanto porta questo servizio a sei milioni di persone nel Sud. Quanto al Ponte sullo Stretto è una questione storica da affrontare in modo pragmatico. Stiamo per affidare l'incarico per lo studio di fattibilità tecnico-economica».

A chi?

«Lo saprà tra qualche giorno».

Su quale progetto: campata unica o tre campate?

«Lo studio servirà proprio per valutare le diverse soluzioni, compresa l'opzione-zero come ci ha chiesto il Parlamento. Il progetto esistente per la campata unica va in ogni caso aggiornato, sia per le nuove normative tecniche sia perché l'ipotesi di project financing non regge in relazione alle previsioni di traffico».

Al suo ministero è affidata anche la Ricognizione per la perequazione infrastrutturale. A che punto siete?

«Abbiamo rispettato i tempi e consegnato il nostro lavoro entro il 30 novembre. Adesso si deve valutare come utilizzare i dati raccolti. Per esempio, si può utilizzare un parametro per così dire "fisico", e cioè quanti chi-

lometri di binari o di strade esistono in ogni territorio, oppure uno che tenga conto dell'accessibilità, magari misurata in tempi necessari per arrivare a una stazione ad Alta velocità, come ci suggerisce un lavoro della Banca d'Italia. In ogni caso sarà importante coordinare i diversi interventi in campo: Pnrr, Perequazione, Fondi europei e lo stesso Fondo di sviluppo e coesione (Fsc), temi sui quali nei mesi scorsi ho incontrato tutti i presidenti delle Regioni e delle Province autonome».

Con quali idee?

«Intanto, fare un censimento delle loro esigenze specifiche. Poi ci sono opere, come le strade, che non sono consentite dal Pnrr, ma che in taluni casi sono necessarie. L'intenzione è quella di anticipare l'utilizzo di una parte dei fondi Fsc, cui si sommeranno quelli per investimenti nel nostro settore di competenza definiti dalla legge di Bilancio: si tratta di circa 40 miliardi, una cifra molto importante anche se passata quasi inosservata sulla stampa».

A quali opere si pensa con l'Fsc, per esempio nel Lazio e in Campania?

«Il Lazio ha indicato, tra le altre, il nodo ferroviario del Pigneto, la Campania il collegamento della Circumvesuviana tra Napoli e la stazione di alta velocità di Afragola. Poi ci sono nuovi investimenti coerenti con il Pnrr: ad esempio, bisogna identificare le tratte dove sperimentare i treni a idrogeno, tenendo conto che ci sono linee, soprattutto nel Mezzogiorno, che non sono elettrificate e che potrebbero essere convertite a idrogeno, sostituendo le locomotive a trazione diesel. Sarebbe un bel risultato nel segno dell'efficienza energetica e dell'innovazione».

Marco Esposito

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini



SULLE LINEE NON ELETTRIFICABILI SOSTITUIREMO LE LOCOMOTIVE DIESEL CON QUELLE A IDROGENO



IL PIANO PRESENTA SCADENZE MOLTO RIGIDE E NOI ABBIAMO INSERITO SOLTANTO PROGETTI REALIZZABILI NEI TERMINI

