

Fs, spesi 7,5 miliardi del Pnrr Avanti su alta velocità e merci

I cantieri. La fetta principale degli investimenti (5,6 miliardi) riguarda l'infrastruttura ferroviaria Dalla rimodulazione negoziata con Bruxelles più risorse per i corridoi verso il Nord Europa

Celestina Dominelli Flavia Landolfi

ROMA

L'ultimo numero sul contatore del Pnrr per le Ferrovie segna 7,5 miliardi di euro investiti a oggi, di cui 5,6 miliardi destinati all'alta velocità ferroviaria e i restanti 1,9 miliardi al potenziamento dell'infrastruttura e altri capitoli. Più corposo il dato sulle gare aggiudicate finora: circa 10 miliardi, mentre altri 2,1 miliardi sono stati banditi nel corso del 2023.

Tornando alla spesa, l'asticella è pari a poco più del 30% rispetto ai 22,8 miliardi di risorse assegnate dal Recovery Plan al gruppo guidato da Luigi Ferraris, nell'ambito della missione 3 (Mobilità sostenibile) e frutto della rimodulazione voluta l'estate scorsa dal ministro per gli Affari Europei, Raffaele Fitto. Revisione che ha tagliato di circa 2 miliardi la dotazione iniziale per gli investimenti sulla rete, poi confermata nell'ultimo decreto Pnrr pubblicato sabato scorso in Gazzetta Ufficiale, nel quale è stata disegnata una nuova architettura che andrà recepita nell'aggiornamento per il 2024 del contratto di programma con il ministero delle Infrastrutture.

I progetti principali

La maggior parte degli investimenti messi a terra riguardano la progettazione, l'avvio dei cantieri e la realizzazione dei collegamenti previsti dal piano. Tra questi sono quattro le opere particolarmente importanti: la linea alta velocità/alta capacità Napoli-Bari (130 chilometri per 6 miliardi di investimento complessivo), con il raddoppio in variante di 19 chilometri della tratta Apice-Hirpinia, di cui il 69% in galleria. Una volta ultimato, il collegamento porterà a 2 ore i tempi di percorrenza tra Bari e Napoli e a 3 tra Roma e Bari e, sul fronte delle merci, consentirà il transito dei carri fino a 750 metri senza limitazioni di peso assiale. Il secondo tassello è rappresentato dalla Salerno-Reggio Calabria che ridurrà a 4 ore il tempo di viaggio tra Roma e la città calabrese e che potenzierà il traffico merci per il porto di Gioia Tauro. Spostandosi a Nord, ci sono poi la Brescia-Verona-Vicenza che assicurerà, in un colpo solo, l'estensione dell'alta velocità verso il Settentrione e lo sviluppo di un corridoio transeuropeo, nonché il collegamento ferroviario tra la linea Mestre-Trieste e

l'aeroporto di Venezia: 8 chilometri nel complesso (di cui 3,4 km in galleria) per allinearsi all'Europa.

La roadmap 2024

Da quest'anno, il piano entrerà nel vivo con la chiusura della fase di affidamento dei lavori, grazie all'emissione di ulteriori bandi di gara per 1,3 miliardi. Il gruppo sarà quindi impegnato su nuove sfide, a cominciare dall'affidamento dei lavori delle linee Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Orte-Falconara nell'ambito del potenziamento dell'AV e delle linee regionali, ma ci sarà da concludere anche l'acquisto di almeno 800 autobus a zero emissioni su un totale di almeno 3mila mezzi ecologici.

Le opere del Pnrr rientrano nel più ampio piano industriale di Fs che prevede 200 miliardi di euro di investimenti di cui 180 per le infrastrutture ferroviarie e stradali.

La rimodulazione

Questo è lo stato dell'arte, ma la rimodulazione, ribadita anche nell'ultimo decreto Pnrr, firmato dal ministro Fitto, ha ridisegnato in parte la mappa degli interventi trasferendo risorse dal Sud al Nord. In particolare, vengono tagliati 787 milioni dai collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud, per i quali la nuova dotazione scende a 3,8 miliardi. Mentre per l'AV del Nord le risorse sono state aumentate di 160 milioni arrivando a quota 8,7 miliardi, con l'eliminazione però dall'elenco delle opere della circonvallazione di Trento e dei suoi 930 milioni. Nel capitolo "connessioni diagonali", sparisce poi, come noto, dal piano la Roma-Pescara che però ha trovato copertura in altri fondi per 951 milioni, complice forse l'elezione in Abruzzo. Altri 504 milioni vengono depennati dagli interventi sull'Ertms, il sistema di segnalamento per la gestione del traffico ferroviario: saranno ridotti i chilometri coperti che passano da 3.400 a 2.785. E ulteriori tagli investiranno le stazioni ferroviarie del Mezzogiorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA