

Pnrr, la revisione conferma i cantieri e aumenta i fondi

Oggi alla Camera relazione del ministro Foti. In Campania ok alle opere ferroviarie per la Napoli-Bari: risorse da 1,2 a 2,1 miliardi



IL PIANO

Nando Santonastaso

I fondi Pnrr destinati all'Alta velocità in Campania per le linee Napoli-Bari e Salerno-Reggio Calabria non saranno tagliati. Nella proposta di revisione, la quinta, del Piano nazionale di ripresa e resilienza, approvata l'altro giorno dalla Cabina di regia a Palazzo Chigi (e di cui riferirà oggi pomeriggio alla Camera e domani al Senato il ministro Tommaso Foti) è stata confermata la dotazione finanziaria delle due opere le cui scadenze hanno un arco temporale diverso (e di conseguenza anche una diversa provenienza delle risorse necessarie). È però prevista la modifica di alcune parti dei due tracciati per imprevisti di carattere tecnico e idrogeologico. Interventi che, come aveva già sostenuto lo stesso ministro Foti rispondendo a un Question time alla Camera di qualche settimana fa, non intaccheranno comunque la

spesa. L'intera manovra di rivisitazione vale 72 miliardi, nella nuova distribuzione delle risorse entrano tra le altre misure più soldi per l'alta velocità nel Sud d'Italia: da poco più di 3,8 miliardi si passa a 4,1 miliardi.

ALTA VELOCITÀ

«La rimodulazione del Pnrr ottimizza gli investimenti salvaguardando le ambizioni del Piano, in particolare per l'alta velocità al Sud dice il sottosegretario ai trasporti Tullio Ferrante - Per quanto riguarda l'Alta velocità Napoli-Bari, alla luce degli imprevisti di natura geologica emersi sul lotto Apice-Hirpinia (che sarà completato, come già emerso nei giorni scorsi non più entro il 2026 ma nel 2028, ndr), la proposta di rimodulazione riconferma l'inserimento nel Pnrr dei lotti funzionali Napoli-Cancello e Cancello-Frasso. In questo modo le risorse Pnrr per la Napoli-Bari aumentano di 900 milioni di euro, passando da 1,2 miliardi di euro a 2,1 miliardi». Rfi aveva presentato già da alcuni mesi una prima proposta di rimodulazione consistente, appunto, nel re-inserimento nel Pnrr dei lotti funzionali Napoli-Cancello e Cancello-Frasso (che hanno una quota di finanziamento a valere sulle risorse europee del Fesr) e nella conclusione di parti d'opera autoconsistenti sul lotto Apice-Hirpinia. Proprio per via del doppio finanziamento dell'opera, tra risorse straordinarie Pnrr e ordinarie dei Fondi strutturali europei, è stato necessario concordare con Bruxelles le modalità più opportune per poter garantire la prosecuzione dei cantieri e tutelare il finanziamento. Il primo tratto della linea dovrebbe entrare in funzione tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 fino a Cancello rendendo così possibile l'interconnessione ad Afragola con i treni regionali. Per l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, per la quale sono iniziati i primi due lotti finanziati dal Pnrr (ma per il completamento dell'intera linea, previsto dopo il 2026, si ricorrerà ad altre fonti di finanziamento com'è stato chiarito sin dall'inizio), il problema si riferisce al tempo impiegato per le fasi di sviluppo del progetto esecutivo e l'acquisizione delle autorizzazioni. «La rimodulazione - spiega ancora Ferrante - riguarda la modifica del target dell'opera che resta comunque centrale nel Piano. Sia per la Napoli-Bari che per la Salerno-Reggio Calabria, la rimodulazione consente comunque di garantire le coperture finanziarie necessarie per la relativa realizzazione: l'alta velocità nel Mezzogiorno si dimostra prioritaria per questo Governo, un obiettivo strategico del Pnrr». Nel dettaglio, si fa sapere da ambienti vicini a Rfi, l'opera è rimasta confermata nel perimetro di quelle finanziate in ambito Pnrr. Il finanziamento complessivo è stato rimodulato tra le diverse misure del Piano così da mantenerne garantita l'integrale copertura su fonti di finanziamento diverse dal Pnrr. Il nuovo target è stato associato all'esecuzione di parti d'opera. Sempre in tema di Alta velocità, la proposta di revisione approvata da Palazzo Chigi interessa anche la Palermo-Messina-Catania, relativamente a un tratto che ricade in provincia di Enna: anche per quest'opera siamo praticamente appena all'inizio, con i primi lotti affidati a Webuild (che è impegnata, per altro, anche sulle altre due linee ferroviarie in Campania) iniziati da poco tempo.

LINEA SOTTOMARINA

Nel documento che oggi illustrerà Foti a Montecitorio si fa anche riferimento all'elettrodotto sottomarino Tyrrhenian Link di Terna di cui solo qualche giorno fa è stata completata la posa del tratto est tra la Sicilia e la Campania. In questo caso, però, la revisione è finalizzata a modificare «un errore materiale presente» nella descrizione delle varie fasi del progetto. Nel testo originario, infatti, era prevista la costruzione di 514 chilometri di cavi sottomarini tra Eboli e Caracoli ma il chilometraggio originario si basava sulla progettazione preliminare del Ramo Est: in parole povere su una stima. Nel 2024, a seguito del completamento della progettazione esecutiva, è emerso che la lunghezza dell'elettrodotto tra le due località sarà più breve di circa 3 km, per la precisione 511,5 km (di cui circa 488 chilometri di cavi sottomarini e circa 23,5 di cavi terrestri).

TERZO SETTORE

Tra le 107 modifiche previste per il Pnrr nella proposta di revisione, a partire dalla settima rata ma con impatto anche sulle successive tre, c'è anche quella relativa all'investimento per Interventi socioeducativi strutturati per combattere la povertà educativa nel Mezzogiorno a sostegno del Terzo Settore. La revisione del target è finalizzata ad anticipare il conseguimento del target stesso da giugno 2026 a dicembre 2025, una riduzione dei tempi resa possibile grazie al positivo avanzamento della misura. La revisione non comporterà, anche stavolta, alcuna rimodulazione finanziaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA