



Anche il Pnrr frena le ferrovie del Sud rinviate Roma-Pescara e tratte siciliane

di Giuseppe Colombo

ROMA – Lenti e “tagliati”, i binari che attraversano il Sud. Eppure il Pnrr prometteva un'imponente accelerazione, per ridurre il gap con il Nord. Ma la grande promessa è stata mantenuta solo in parte.

Ora che l'Europa ha dato il primo via libera alla revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la nuova mappa delle ferrovie ha preso una forma definitiva. E svela chi ha pagato il conto della rimodulazione voluta dal governo Meloni. E chi, al contrario, ne ha tratto vantaggio. A raccontarlo sono i documenti allegati alla proposta che la Commissione europea ha inviato al Consiglio, per il via libera definitivo al nuovo Piano. Non è colpa dell'inflazione invece che delle interruzioni delle catene di fornitura, ragioni a cui sono invece agganciate 53 delle 96 modifiche chieste dall'Italia in virtù delle cosiddette circostanze oggettive che permettono di riprogrammare gli investimenti. La motivazione scelta per riscrivere la missione 3 del Piano è questa: «Le modifiche sono funzionali ad individuare alternative migliori e a centrare l'ambizione originaria delle misure». Tradotto: un rimescolamento che deve prendere atto dei ritardi, in gran

parte causati da procedure autorizzative troppo lente. Le risorse gestite da Rfi, circa 24 miliardi, restano le stesse (da qui il passaggio sull'ambizione dell'intero pacchetto), ma la redistribuzione non è uniforme. La Roma-Pescara. Eccola la tratta ferroviaria che pagherà di più. Doveva raddoppiare, abbattendo i tempi di percorrenza fino a un'ora e venti minuti. E invece dovrà rinunciare ai 620 milioni promessi. Finiranno a finanziare qualche chilometro della Orte-Falconara (13 km) e della Taranto-Battipaglia (14 km), ma non tutti i soldi resteranno al Centro-Sud. Una parte delle risorse, infatti, rafforzerà i nodi ferroviari metropolitani, intorno alle grandi città, quasi tutte al Nord. In tutto 1.280 chilometri. Perdono pezzi anche la Napoli-Bari e la Palermo-Catania, che rientrano nello stanziamento da 4,6 miliardi per l'Alta velocità al Sud. Nelle tabelle della Commissione Ue, uno dei lotti della prima tratta (Orsara-Bovino) figura solo tra i target che prevedevano l'aggiudicazione degli appalti. Non invece tra i 119 chilometri che bisognerà realizzare entro l'estate del 2026 e che includono altri lotti della Napoli-Bari (in tutto 49 chilometri), oltre ai 33 della Sa-Rc e ai 37 della Palermo-Catania. Linea, quest'ultima, che

dal Pnrr riceverà i finanziamenti per i lotti Catenanuova-Dittaino (22 km) e Dittaino-Enna (15 km). Il governo ha chiesto di cancellare invece altri due segmenti: Caltanissetta Xirbi-Lercara ed Enna Caltanissetta-Xirbi; da qui si ricaveranno quasi 800 milioni che andranno a potenziare i lotti Pnrr della Napoli-Bari e della stessa Palermo-Catania che stanno avanzando. Il risultato? Una realizzazione delle due linee a “pezzi”: alcuni saranno spinti dal Piano, altri avranno invece tempi più lunghi. In controtendenza l'investimento per la Salerno-Reggio Calabria: il target relativo all'aggiudicazione dei contratti è stato anticipato, dal 2024 a fine 2023. E il Nord? Non perde un euro. Mantiene lo stanziamento (8,5 miliardi), pari a 1/3 del totale, che il governo Draghi gli aveva assegnato per potenziare i collegamenti con l'Europa del Nord. Soldi alla Brescia-Vercelli, ma anche al Terzo Valico di Genova e alla Verona-Vicenza. Spuntano anche la Rho-Parabiago e la Pavia-Rogoredo. Arriva anche il taglio al sistema di sicurezza dei treni Ertms: 504 milioni in meno, 2.785 chilometri coperti invece degli iniziali 3.400. Nessuna distinzione tra Nord e Sud. Il conto, in questo caso, lo paga tutto il Paese.

Nella rimodulazione degli investimenti concessa dall'Europa il taglio al sistema di sicurezza Ertms

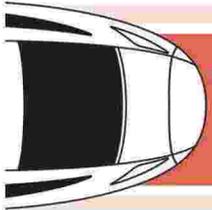


Come cambiano i progetti ferroviari del Pnrr

Agli investimenti ferroviari è destinata una quota di

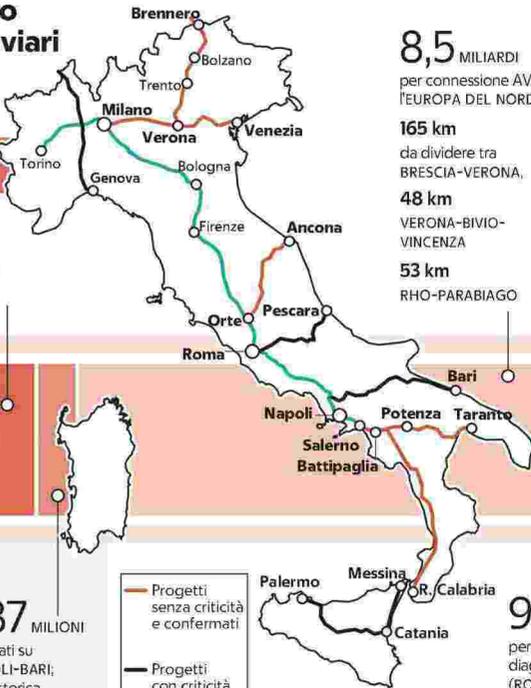
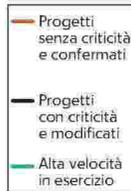
24 MILIARDI di cui

3,7 MILIARDI per AV al Sud (NAPOLI-BARI; PALERMO-CATANIA-MESSINA; SALERNO-REGGIO CALABRIA)



COME CAMBIA PALERMO-CATANIA perde i due lotti (CALTANISSETTA-XIRBI-LECERA ed ENNA ed ENNA-CALTANISSETTA-XIRBI)

787 MILIONI spostati su NAPOLI-BARI; linea storica PALERMO-CATANIA



8,5 MILIARDI per connessione AV con l'EUROPA DEL NORD

165 km da dividere tra BRESCIA-VERONA,

48 km VERONA-BIVIO-VINCENZA

53 km RHO-PARABIAGO

9 km PAVIA-MILANO-ROGOREDO

44 km terzo valico di GENOVA (GIOVI)

COME CAMBIA LA ROMA-PESCARA La Roma-Pescara perde

620 MILIONI spostati su ORTE-FALCONARA, TARANTO-BATTIPAGLIA-nodi ferroviari

RAFFORZATO LO STANZIAMENTO INIZIALE

936 MILIONI per il rafforzamento delle linee regionali che salgono a

646 Km finanziati

2,4 MILIARDI

per l'elettificazione delle reti ferroviaria al Sud (OLBIA, AUGUSTA, POTENZA-FOGGIA, BRINDISI) per **650 km** finanziati

900 MILIONI per le connessioni diagonali (ROMA-PESCARA; ORTE-FALCONARA; TARANTO-BATTIPAGLIA)

2,9 MILIARDI SISTEMA DI SICUREZZA ERTMS **RIDOTTO** di **504 MILIONI**

2,9 MILIARDI per rafforzamento nodi ferroviari nelle grandi città salgono a **1280 KM** finanziati

700 MILIONI per la **riqualificazione** delle stazioni - 38 stazioni del Sud

INFOGRAFICA DI ROBERTO TRINCHIERI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



045688