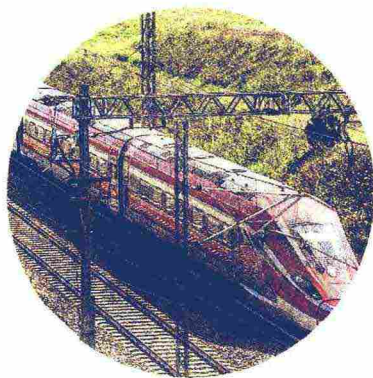


Trasporti

Cura del ferro
 essenziale per la
 transizione
 ecologica e il
 trasferimento
 modale — p. 5



Alta velocità, porti e logistica: una ricetta da 30 miliardi

Pnrr. La missione 3 è divisa in due componenti: ferrovie e manutenzione delle strade (27 miliardi), intermodalità e logistica integrata (3,5 miliardi)

Marco Morino

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, è diretto: «Ce la dobbiamo fare e ce la faremo, perché all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) abbiamo inserito opere che riteniamo realizzabili entro il 2026». Le opere in questione sono quelle della missione 3, dedicata a infrastrutture e intermodalità. Per realizzare le infrastrutture, oltre ai 31,46 miliardi per ferrovie, strade e porti, il governo ha inserito nel Pnrr anche una serie di riforme (inclusa la revisione del contratto con Rfi) per accelerare la conclusione delle opere. Una differenza rilevante rispetto al piano Conte è l'inserimento della maggior parte degli interventi stradali nel Fondo complementare, il bacino voluto da Draghi per spesare quei progetti rimasti fuori dal Pnrr ufficiale. Partiamo dai 26,52 miliardi (24,77 miliardi nel Pnrr e 1,75 del Fondo complementare) assegnati alle ferrovie.

La cura del ferro

I 24,77 miliardi di euro saranno usati per finanziare 8 grandi capitoli.

1 Alta velocità al Sud, per passeggeri e merci, intervenendo su tre tratte: Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina e Salerno-Reggio Calabria.

2 Alta velocità al Nord. I soldi saranno necessari per completare i corridoi ferroviari Ten-T, intervenendo anche in questo caso su tre tratte principali: Brescia-Verona-Vicenza, Liguria-Alpi e Verona-Brennero.

3 Le connessioni diagonali nel Centro-Sud, per ridurre i tempi di percorrenza (passeggeri e merci) dall'Adriatico al Tirreno, attraverso il miglioramento della Roma-Pescara, della Orte-Falconara e della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

4 Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (Ertms), garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dalla Ue, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee.

5 Il potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali. Gli interventi riguarderanno diverse zone del Paese, soprattutto le aree di confine (ad esempio, il rafforzamento dei collegamenti con i valichi svizzeri sulla Liguria-Alpi), le dorsali centrali e l'accesso ai porti, in particolare nelle regioni del Sud.

6 La riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud, attraverso il potenziamento delle linee regionali e l'acquisto di nuovi treni.

7 Potenziamento, elettrificazione e

Il governo punta alla riduzione del divario infrastrutturale nord-sud e a migliorare l'accessibilità ai porti

aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud, tra cui gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi).

8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud.

Ai 24,77 miliardi del Pnrr si aggiungono poi 1,75 miliardi del Fondo complementare, che serviranno per il rafforzamento delle linee regionali gestite da Regioni e Municipalità (1,55 miliardi) e per il rinnovo del materiale rotabile (200 milioni di euro).

Le strade

Oltre agli interventi relativi all'alta velocità e al settore ferroviario, la missione 3 del Pnrr prevede la messa in sicurezza

e il monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti. Per garantire la sicurezza delle strade, il governo fa scendere in campo Anas, trasferendo alla società la titolarità di ponti, viadotti e cavalcavia relativi alle strade di secondo livello. Le risorse per le strade sono finite nel Fondo complementare. In tutto parliamo di 1,45 miliardi di euro.

Intermodalità e logistica

Il Recovery plan italiano prevede anche interventi a supporto dell'ammo-

deramento e della digitalizzazione del sistema della logistica (inclusi i porti), stanziando 3,49 miliardi di euro, la maggior parte dei quali (2,86 miliardi) stanziati nel Fondo complementare. Si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti del-

l'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste), nonché interventi infrastrutturali e di logistica per una valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia. Il Pnrr attribuisce particolare rilevanza strategica al porto di Genova (realizzazione della nuova diga foranea) e allo sviluppo del porto di Trieste e del suo sistema logistico. In tutto questo il fattore tempo avrà un'importanza cruciale, in particolare per Rfi, la società del Gruppo Fs Italiane

chiamata a trasformare in cantieri i miliardi stanziati nel Recovery plan. Per gestire correttamente il tempo è necessario rendere immediata e concreta la semplificazione dei processi di investimento. Dice Giovannini: «Il tema vero è chi fa che cosa e soprattutto quando. Serve un grande cambiamento nella gestione dei processi che devono diventare rapidi».

« RIPRODUZIONE RISERVATA »

24,77

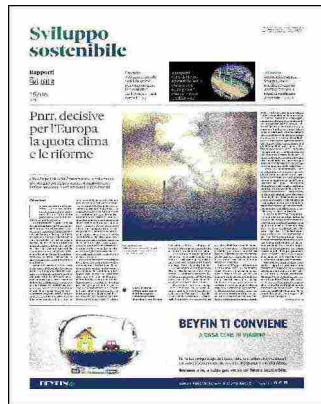
LA CURA DEL FERRO

I 24,77 miliardi di euro del Next Generation Eu destinati alle ferrovie saranno usati per finanziare 8 maxi investimenti, tra cui l'Alta velocità al Sud



DECARBONIZZAZIONE

Il governo (nella foto il ministro Enrico Giovannini) mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile





Pnrr e infrastrutture. Nella foto in alto: veduta area del porto di Trieste. Lo scalo giuliano punta molto sui collegamenti ferroviari. Sopra: il Frecciarossa di Trenitalia