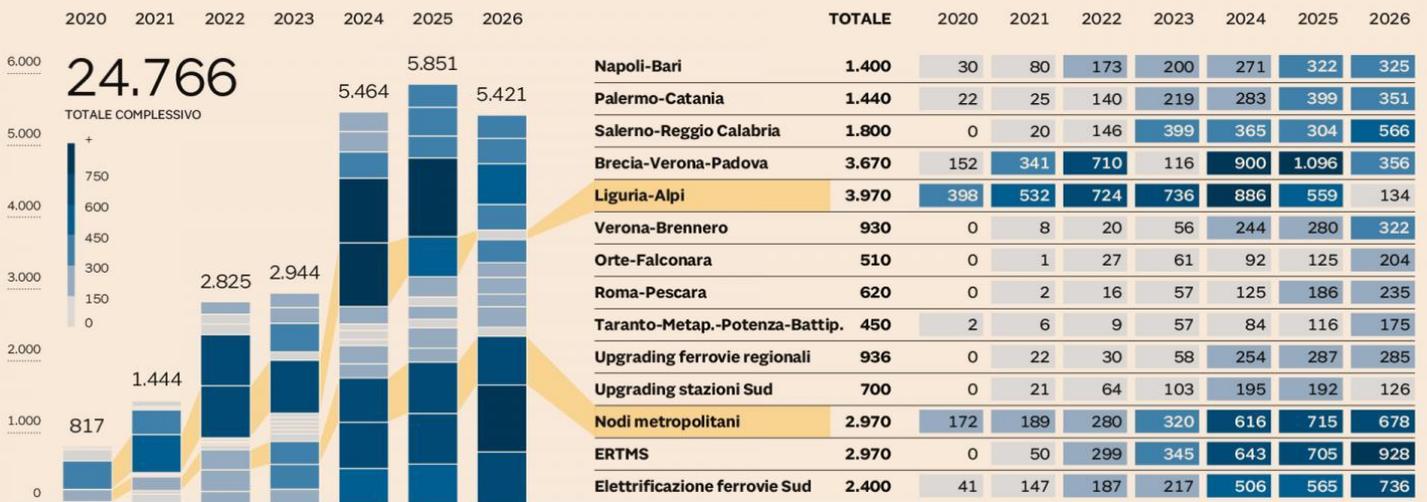


La spesa per l'alta velocità anno per anno

Dati in milioni di euro



Fonte: Pnrr

Alta velocità, nuovi cantieri dal 2024

Recovery. Nei primi tre anni spinta a opere già avviate: lotti su Napoli-Bari e Palermo-Catania. Poi Salerno-Reggio, Roma-Pescara e Orte-Falconara. Su 25 miliardi di investimenti 17 saranno spesi nel triennio 2024-2026. Il calendario dei completamenti

Giorgio Santilli

Partenza lenta per l'Alta velocità nel Pnrr, a conferma che le difficoltà e le incognite del piano infrastrutturale restano alte, soprattutto su progettazioni e autorizzazioni. Uno dei pilastri del Recovery Plan - i 24.766 milioni di spesa della missione 3.1 che dovrebbe ammodernare la rete ferroviaria - accelererà solo nel secondo triennio del Piano, 2024-2026, quando si registrerà il 70% della spesa prevista (16.736 milioni), nonostante cinque delle nove opere principali (Napoli-Bari, Palermo-Catania, Brescia-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero) siano già in corso da anni. E proprio su due di queste linee vedremo gli unici tre lotti che saranno aggiudicati prima del 2024: Orsara-Bovino sulla Napoli-Bari e Catenanuova-Dittaino e Dittaino-Enna sulla Palermo-Catania.

Al netto di questi tre lotti in corso di progettazione da anni presso Rfi, la vera partenza delle nuove linee sarà nel 1° trimestre 2024 quando dovrebbero essere assegnate - secondo il cronoprogramma di milestones e target puntualmente registrato nel Pnrr - la circoscrizione di Trento sulla Verona-Brennero, del lotto Battipaglia-

Romano che inaugura la Salerno-Reggio Calabria e poi altre due nuove linee del piano, la Roma-Pescara e la Orte-Falconara.

Era stato il premier, Mario Draghi, ad annunciare la volontà di pubblicare le date di inizio e di fine dei lavori come elemento di informazione trasparente e nel Pnrr il governo ha mantenuto fede a questo impegno che è espressamente richiesto anche dalla commissione Ue.

Dal 2° trimestre 2024 cominceranno i completamenti dei lavori, con la restituzione delle opere e gli effetti concreti sul traffico ferroviario in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e aumento della capacità. Si partirà da due lotti già avviati della Napoli-Bari per poi arrivare, nel secondo semestre 2026, alla consegna di tutti i 93 chilometri di nuova linea che a regime consentiranno di viaggiare fra i due capoluoghi in due ore anziché tre ore e mezza e di aumentare la capacità da 4 a 10 treni l'ora.

La conclusione del Terzo valico e del nodo di Genova sono previsti nel 4° trimestre 2025, mentre per il secondo semestre del 2026 è previsto il completamento di tutti i 53 chilometri di nuova linea.

Per il giugno 2026 sono fissati

Il cronoprogramma dei cantieri

Appalti e cantieri, le tappe fino al 2026



Fonte: Pnrr

anche tutti gli altri target per Rfi, con il completamento delle linee inserite nel programma: i 148 chilometri della Palermo-Catania, con una riduzione dei tempi di percorrenza di 60 minuti e l'aumento della capacità della linea da 6 a 10 treni l'ora; i 33 chilometri della Battipaglia-Romagnano sulla Salerno-Reggio Calabria; i 48 chilometri della Brescia-Verona, i 44 chilometri della Verona-Bivio-Vicenza, i 9 chilometri della Rho-Parabiago, gli 11 chilometri della Pavia-Milano-Rogoredo, i 15 chilometri della circoscrizione di Trento, i 32 chilometri della Roma-Pescara, i 20 chilometri della Orte-Falconara, i 35 chilometri della Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

L'investimento più consistente sarà sulle due linee Av del nord, la Liguria-Alpi (3.970 milioni) e la Brescia-Padova (3.670 milioni). Alle nove linee si aggiungeranno cinque programmi di rete: l'upgrading delle ferrovie regionali (936 milioni), l'upgrading delle stazioni del Sud (700 milioni), i nodi metropolitani (2.970 milioni), il piano di radiocontrollo dei treni con la tecnologia europea Ertms (2.400 milioni), l'elettificazione delle ferrovie del Sud (2.400 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA