

# Alta velocità in tutta Italia: tempi e lotti della grande sfida del Pnrr

**Infrastrutture.** I 25,4 miliardi di risorse europee diventano 41,8 miliardi aggiungendo i due fondi nazionali integrativi. Ance: solo 9 miliardi ancora da affidare dei finanziamenti Ue

**Giorgio Santilli**

La missione 3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) alimenta gli investimenti nelle infrastrutture «per una mobilità sostenibile» con una spesa di 25,4 miliardi finanziata dai fondi europei (24,77 alla rete ferroviaria e 0,63 alla intermodalità e alla logistica integrata) cui vanno aggiunti 6,06 miliardi finanziati previsti dal fondo complementare nazionale (istituito dal decreto legge 59/2021), per un totale di 31,46 miliardi: 27,97 alla rete ferroviaria e 3,49 a intermodalità e logistica integrata.

Ma questi numeri - contenuti nel Recovery Plan inviato a Bruxelles - non bastano ancora per completare il quadro finanziario dell'intervento infrastrutturale che il governo promette all'Unione Europea e agli utenti della ferrovia in Italia (soprattutto al Sud) il sostanziale allargamento della rete

**L'obiettivo di Rfi è che nessuna città collegata alla rete sia a una distanza maggiore di 4 ore e mezza da Roma**

ferroviaria ad Alta velocità. È la sfida più impegnativa del Recovery Plan quella di superare un trasporto ferroviario diviso in Italia fra aree di Serie A e aree di Serie B. Proprio a questo scopo ancora il decreto legge 59/2021 destina altri 10,35 miliardi di risorse nazionali per completare il finanziamento della Verona-Padova (950 milioni) e della Salerno-Reggio Calabria. La ragione di questa corsia parallela è che finanziamenti e lavori per completare queste due opere arriveranno rispettivamente fino al 2029 e al 2030, quindi fuori della scadenza europea del 2026.

Se si vuole dare, quindi, il totale delle risorse europee e nazionali collegate al Pnrr per le infrastrutture per la mobilità sostenibile si deve parlare di 41,81 miliardi.

Ma torniamo alla prima dimensione, quella dei fondi europei, per cui il Pnrr fornisce una timetable vincolante a tutti gli effetti, anno per anno, opera per opera (è riprodotta nei grafici a fianco per le

ria Italiana: 2.261 milioni da contabilizzare nel biennio 2020-2021, 2.825 nel 2022, 2.944 milioni nel 2023, 5.464 milioni nel 2024, il picco di spesa di 5.851 milioni nel 2025 e la chiusura a 5.421 milioni nel 2026.

L'Ance calcola che dei 22 miliardi di investimenti in opere civili finanziati con fondi europei soltanto 9 miliardi devono ancora essere aggiudicati. Gli altri, quindi, la grande maggioranza, hanno già un appaltatore e vanno accelerati in fase di progettazione esecutiva/esecuzione. Viceversa, le opere finanziate con fondi nazionali sono in gran parte ancora da affidare, a partire ovviamente dai sei lotti in cui sarà suddivisa la Salerno-Reggio Calabria, di cui tre finanziati (si veda l'articolo nella pagina successiva).

Ma che Italia ad Alta velocità ci lasceranno questi investimenti?

«L'obiettivo concretamente raggiungibile - afferma lo studio di prefattibilità della Salerno-Reggio Calabria inviato da Rfi in Parlamento - può essere sintetizzato in un tempo di accesso a Roma da tutte le principali città dell'Italia peninsulare dell'ordine delle 4 ore e mezza, valore paragonabile a quello dei servizi AV provenienti da Torino». Obiettivo che, almeno per Reggio Calabria, non potrà essere centrato prima del 2030. Stesso discorso vale per il completamento della Verona-Padova. Sarebbero concluse entro il 2026, invece, il terzo valico dei Giovi e il collegamento Liguria-Alpi, la Napoli-Bari, l'ammodernamento delle linee trasversali, la Verona-Fortezza.

La mappa dei nuovi tempi di percorrenza è presente nell'analisi costi-benefici inserita da Rfi nel Pnrr. Restano fermi, ovviamente, i tempi sulla Torino-Roma-Napoli, complessivamente cinque ore.

Queste le altre linee. Da Genova sarà possibile arrivare sia a Torino che a Milano in un'ora anziché l'attuale ora e quaranta minuti. Da Bologna al Brennero riduzione da 4 a 3 ore. Per la Roma-Ancona la "promessa" di Rfi è di scendere da 3 ore e 24 minuti a 2 ore e 30. Da Roma a Pescara si scenderebbe da 4 ore e 30 minuti a 2 ore e 30 minuti, con un vantaggio anche nella frequenza di convogli garantiti,



## La road map dell'Alta velocità nel Recovery Plan

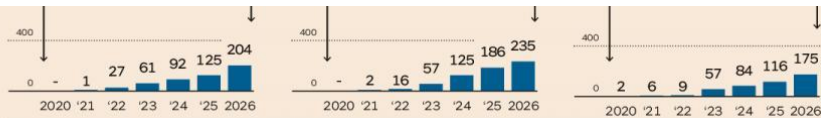
La programmazione annuale della spesa per i lotti dell'Alta velocità. Dati in milioni di euro



principali voci di investimento),  
pena la perdita delle risorse.

Sono fondi prevalentemente  
destinati al settore delle costru-  
zione e degli appalti di lavori pub-  
blici, che saranno gestiti quasi  
esclusivamente da Rete Ferrovia-

soprattutto su singole tratte della  
linea. Da Napoli a Bari la riduzione  
è da 3 ore e 53 minuti a 2 ore e 30  
minuti. Della Salerno-Reggio Ca-  
labria si è detto, l'obiettivo è scen-  
dere da poco meno di 5 ore a 4.



Fonte: Pnrr

© RIPRODUZIONE RISERVATA