



Maxi cantiere delle ferrovie: lavori in corso per 33 miliardi

Infrastrutture. Dall'alta velocità verso Venezia alla Napoli-Bari passando per il Terzo valico, l'Italia è attesa da un grande aumento di binari

Pagina a cura di

Flavia Landolfi
Marco Morino

Un maxi cantiere ferroviario da 33,2 miliardi di euro, tra lavori in corso e quelli previsti entro l'anno. È l'Italia che corre sui binari, trainata dalla locomotiva del Pnrr che con i suoi 25 miliardi destinati alle ferrovie (più altri 3 del fondo complementare) giocherà la carta dell'ammodernamento della rete, urgente e non più rinviabile soprattutto nel Mezzogiorno. Numeri alla mano, nel 2023 il valore complessivo dei lavori in corso da parte di Rfi - la società del gruppo Fs che gestisce la rete ferroviaria nazionale e capofila del Polo infrastrutture del gruppo - è di 22 miliardi di euro, di cui 9,8 miliardi finanziati dal Pnrr. Ma entro l'anno saranno riversati sulle ferrovie altri 11,2 miliardi di euro, di cui 4,73 miliardi finanziati con fondi Pnrr.

Dalla Salerno-Reggio Calabria alla Napoli-Bari, dalla Palermo-Catania al Terzo valico dei Giovi, dalla prosecuzione a est (direzione Venezia) dell'alta velocità ferroviaria al potenziamento degli accessi alla futura galleria di base del Brennero, quella che attende l'Italia nei prossimi anni è una massiccia cura del ferro. Il ferro, stavolta, è quello dei binari dell'alta velocità/alta capacità ferroviaria, che raggiungeranno zone del territorio finora rimaste escluse dai treni veloci e aree strategiche per lo sviluppo economico del Paese.

L'alta velocità punta a Est

Basteranno 76,5 chilometri di alta velocità ferroviaria per cambiare il sistema dei trasporti del Nord Italia e buona parte dei suoi collegamenti con il resto dell'Europa. La Verona-Padova, la linea divisa in tre lotti che vedrà il passaggio dei treni veloci an-

che dentro il centro abitato di Vicenza, ha questo compito: unire in un'unica direttrice moderna e sostenibile Milano a Venezia arrivando a servire il 75% della popolazione italiana con i treni veloci.

Una rivoluzione per le persone e per le merci, visto che il progetto alta velocità/alta capacità prevede anche il trasporto delle merci lungo i binari in costruzione, un progetto unico perché, oltre a tagliare da Est a Ovest il Nord Italia si congiunge con le altre linee tuttora in costruzione come il Terzo Valico dei Giovi, ovvero la Genova-Milano, e ancora l'attraversamento del Brennero che unirà con l'alta velocità ferroviaria l'italiana Fortezza e l'austriaca Innsbruck. In contemporanea alla Verona-Padova, è in avanzamento anche il cantiere tra Brescia Est e Verona: la realizzazione della linea è, attualmente, al 45% circa di avanzamento lavori, che termineranno, garantisce Rfi, nei termini previsti dal Pnrr (2026).

La circonvallazione di Trento

Sempre al Nord, un'altra opera strategica è rappresentata dalla circonvallazione ferroviaria di Trento, indispensabile per potenziare gli accessi da Sud alla futura galleria di base del Brennero. Un progetto da circa 1 miliardo di euro, finanziato anche con fondi del Pnrr. L'opera punta a incentivare il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia del trasporto merci lungo il corridoio del Brennero. L'intervento prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario di circa 13 chilometri, di cui circa 11 in galleria.

Il Mezzogiorno

È il tallone d'Achille, insieme alle altre infrastrutture, del Paese: la rete dei trasporti al Sud sconta da sempre ritardi che, coniugati con gli scarsi

investimenti, hanno prodotto un sistema dei trasporti a colabrodo. Le speranze ora sono riposte nel Pnrr con le sue dosi massicce di risorse che piovono sulla rete ferroviaria meridionale nei prossimi anni. Dei 24,77 miliardi del Piano destinati alle infrastrutture ferroviarie il 47% pari a 11,64 miliardi è allocato sul Mezzogiorno. Questo in generale, ma accendendo un faro sul 2023 il volume degli investimenti Rfi è di 14,4 miliardi circa, 7,1 miliardi per i cantieri aperti e altri 7,3 per quelli in apertura entro l'anno con un contributo dal Piano di ripresa e resilienza di 5 miliardi, 2 sui lavori in corso e 3 per i cantieri in apertura entro il 2023.

Le tratte al centro delle politiche infrastrutturali sono i collegamenti ferroviari alta velocità-alta capacità sulla Napoli-Bari, Palermo-Catania e Salerno-Reggio Calabria. È notizia di mercoledì scorso l'apertura di un'altra tranche dell'alta velocità sulla Bari-Napoli, che in totale vale un investimento di 5,8 miliardi. Si tratta di 3 chilometri, in variante rispetto alla linea esistente, tra Caserta e Cancellone, in particolare un troncone del tratto Cancellone - Frasso Telesino, la cui attivazione è prevista entro il 2024, e garantirà il collegamento diretto tra Napoli e Bari in 2 ore e 40 minuti (oggi bisogna cambiare a Potenza). Il cronoprogramma su questa tratta prevede che entro il 2027, sarà possibile raggiungere Roma in circa 3 ore e Napoli in 2. Tutti i lotti di questa infrastruttura, per la gran parte finanziati dal Pnrr, sono già attivi.

Cantieri aperti anche sulla Palermo-Catania-Messina, 178 km per un valore che supera gli 11 miliardi di euro. Recentemente sono state lanciate gare da 3 miliardi per i lotti Caltanissetta Xirbi-Lercara (1,7 miliardi) e verso Nuova Enna (1,2 miliardi), quest'ultima aggiudicata a fine aprile. Il nodo di Catania, insieme a Fiumetorto e Lercara Caltanissetta, fa sapere la società, saranno aggiudicate nell'arco di qualche settimana in modo da avviare tutti i cantieri entro l'anno. L'opera può contare su 1,4 miliardi del Pnrr e altri 3,4 miliardi tra fondi diretti e garanzie attivati grazie a un accordo con la Banca europea per gli investimenti e Cdp. Una volta a regime i tempi di percorrenza saranno abbattuti di un terzo, portando le attuali tre ore di viaggio da Palermo a Catania (e viceversa) a due. Infine per la Salerno-Reggio Calabria - infrastruttura strategica anche per il porto di Gioia Tauro - a dicembre 2022 è stata lanciata la



gara da 2,16 miliardi per il primo lotto dell'opera, il tratto di 35 km tra Battipaglia e Romagnano. Anche se sull'opera, tassello cruciale anche per il futuro Ponte sullo Stretto, ha pesato nei mesi scorsi qualche problema sul fronte della **progettazione** e dei rapporti con il territorio.

(RIPRODUZIONE RISERVATA)



Tra le opere strategiche anche il by pass di Trento, collegato al tunnel del Brennero e la Salerno-Reggio Calabria

14,5 miliardi

LA LOCOMOTIVA PNRR

È il totale delle risorse garantite dal Piano nazionale di ripresa e resilienza per le ferrovie nel 2023: 9,8 miliardi sui cantieri aperti e altri 4,7 entro l'anno



SALVINI: SINDACATI AL MIT

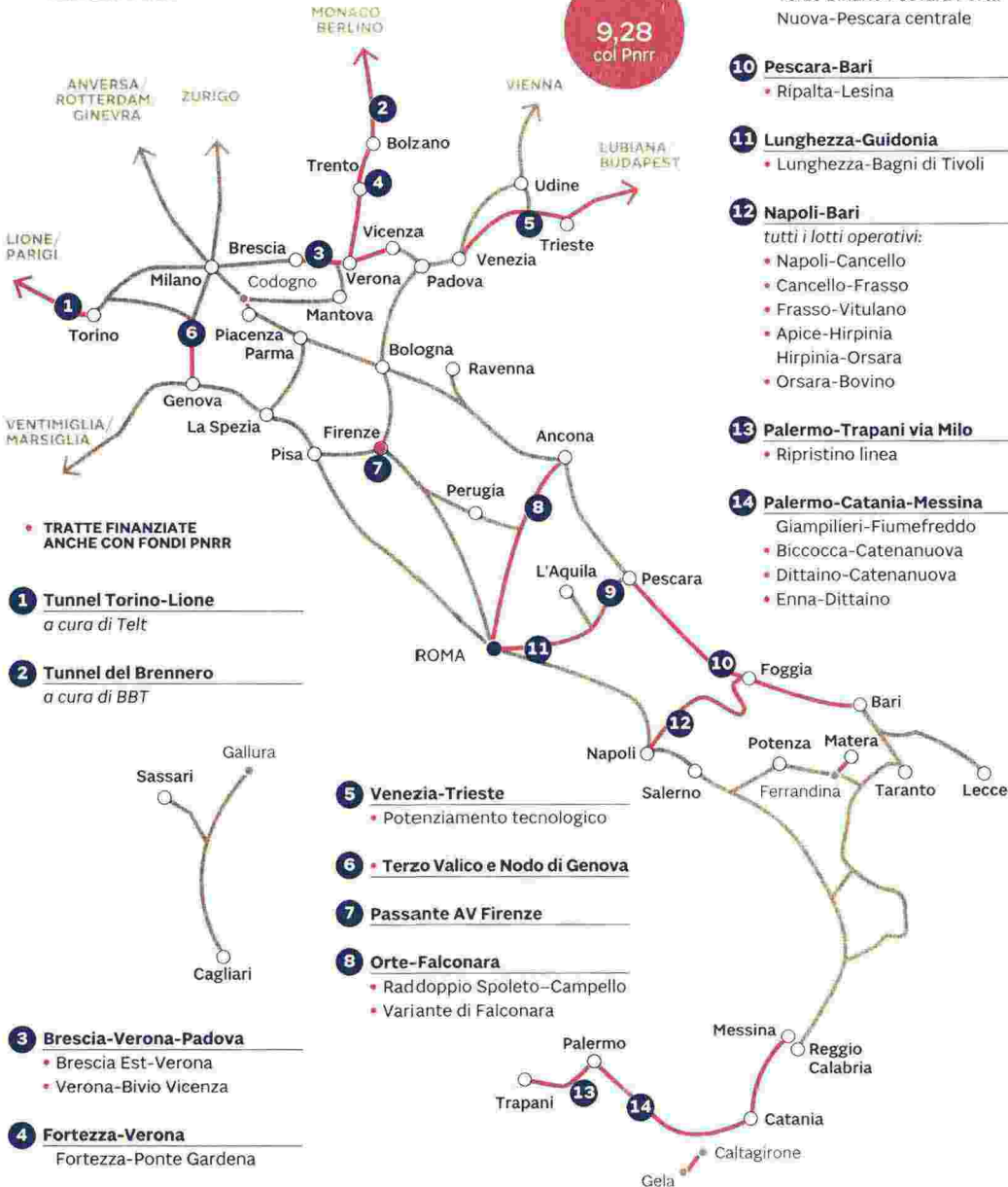
Il ministro Matteo Salvini ha invitato i leader di Cgil, Cisl, Uil e Ugl il 10 maggio per un incontro sulle opere infrastrutturali al Mit.

Il maxi cantiere delle ferrovie in Italia

La mappa dei lavori finanziati anche con il Pnrr

I CANTIERI FERROVIARI APERTI IN ITALIA...

CANTIERI APERTI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

185509

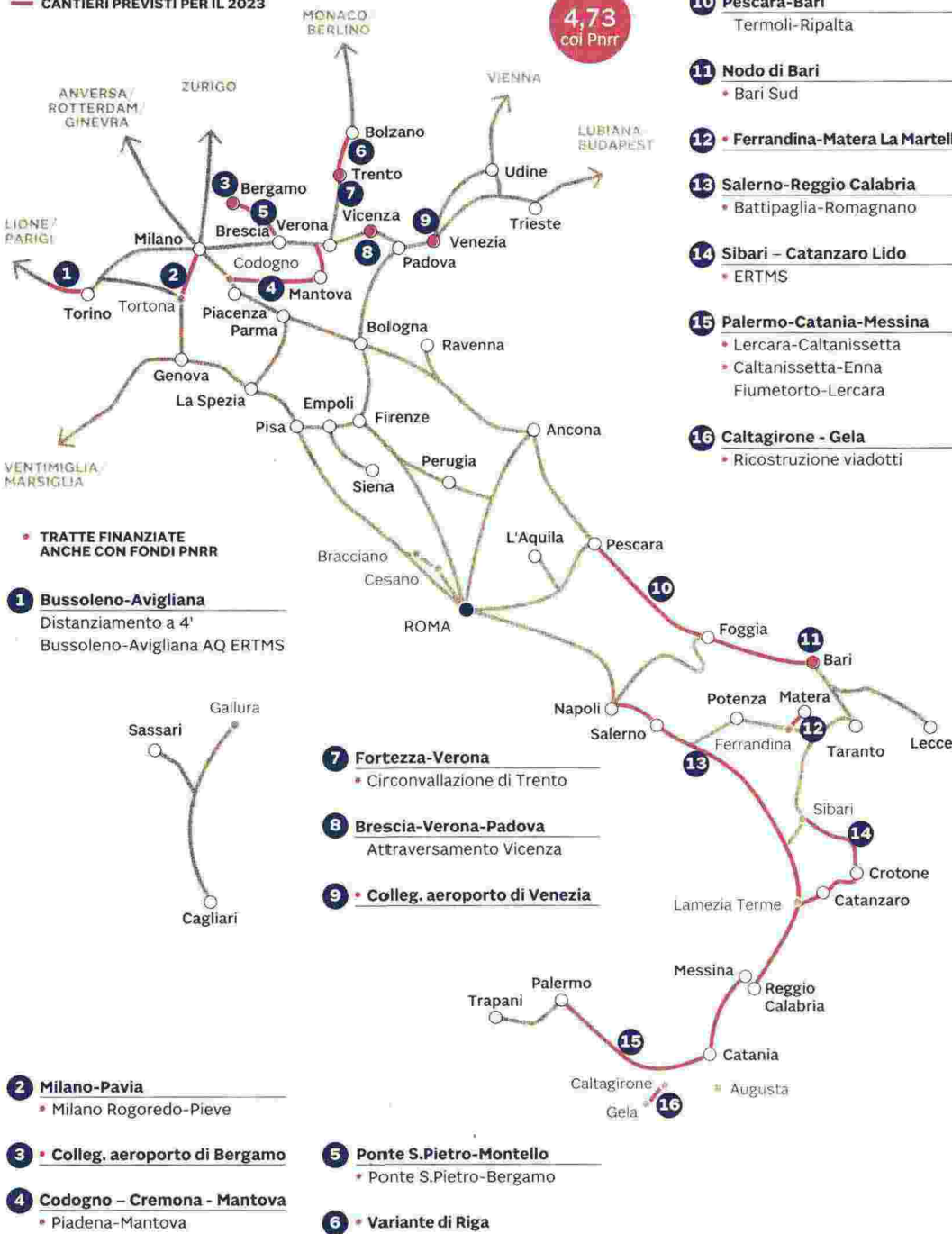


...E QUELLI CHE APRIRANNO ENTRO L'ANNO

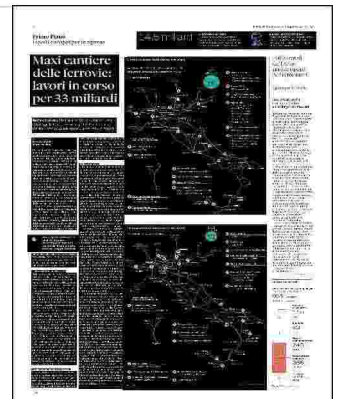
11,2
miliardi di €

4,73
col Pnrr

CANTIERI PREVISTI PER IL 2023



Fonte: Rfi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

185509