

Il commento

01948

01948

## Pnrr, il treno da non perdere

di **Walter Galbiati**

**I**l traffico ferroviario bloccato per ore tra Milano e Roma per lo "sviamento" di un treno merci ci racconta la storia di un Paese, il nostro, dove spesso alcune

variabili diventano costanti e scattano la fotografia di un Paese fermo, immobile, incapace di rinnovarsi, anche quando i finanziamenti ci sono.

● a pagina 30

### Ferrovie e Pnrr

# Se perdiamo il treno europeo

di **Walter Galbiati**

**I**l traffico ferroviario bloccato per ore tra Milano e Roma per lo "sviamento" di un treno merci ci racconta la storia di un Paese, il nostro, dove spesso alcune variabili diventano costanti e scattano la fotografia di un Paese fermo, immobile, incapace di rinnovarsi, anche quando i finanziamenti ci sono. Il nodo ferroviario di Firenze è stato chiuso e ha impedito all'alta velocità di funzionare perché l'opera, il Passante Av Firenze, che permette ai treni veloci di transitare sotto terra, evitando i binari dei treni locali, non è stata ancora realizzata. Si tratta di 7,47 chilometri di linea che dalla stazione di Campo di Marte si immettono in galleria e riemergono fra le stazioni di Rifredi e Castello. L'opera è stata progettata e i permessi sono stati ottenuti nel 2005. La gara da 2,7 miliardi è stata assegnata l'anno dopo e i lavori avviati nel 2007. Ma la consegna ad oggi è prevista solo nel 2026. Più di venti anni per un'opera del genere sono un tempo biblico che si spiega solo con quelle variabili che in Italia sono ricorrenti. Chi doveva realizzare l'opera, la società Nodavia è finita in fallimento nel 2018 col gruppo Condotte di cui faceva parte. I lavori sono potuti proseguire, ma lentamente, perché è subentrata Rfi, la società del gruppo Fs che gestisce la rete, fin quando ha poi riappaltato i lavori all'accoppiata Pizzarotti-Saipem. La vicenda getta un cono d'ombra sui 25,4 miliardi previsti dalla missione 3 del Pnrr, quella dedicata al miglioramento infrastrutturale per una mobilità più sostenibile. Di questi, 24,77 miliardi sono destinati al miglioramento della rete ferroviaria. E la paura che qualcosa possa andare storto, visti i tempi serrati per la realizzazione e il contesto italiano, è più che legittima. Tutte le opere finanziate dal Pnrr devono essere completate entro tre anni, nel 2026, quando verrà consegnato dopo vent'anni il Passante di Firenze. Si tratta di finanziamenti fondamentali perché servono a colmare un ritardo nell'alta velocità che il nostro Paese ha accumulato negli ultimi 20 anni. Nel 2000 l'Italia e la Spagna risultavano entrambe indietro rispetto a Francia e Germania, ma da allora le linee ferroviarie ad alta velocità spagnole sono aumentate di 2.826 chilometri contro i soli 683 dell'Italia. Secondo gli ultimi dati disponibili (2019), la Spagna possiede 3.297 chilometri di linee ad alta velocità, la Francia 2.734, la Germania 1.571 e l'Italia è buona ultima con 921 chilometri. Ben 15 miliardi su 24 del Pnrr sono destinati alle nuove linee per i treni veloci fra le quali spiccano il Terzo valico, che permetterà di collegare in un'ora Genova con Torino e Milano, l'alta velocità tra Napoli e Bari e la nuova linea tra Palermo, Catania e Messina sulla quale i



treni potranno viaggiare a 200 chilometri l'ora. Ma anche le altre risorse messe a disposizione dall'Europa non devono andare perdute perché serviranno per innovare tecnologicamente le reti, elettrificarle o potenziarle. Al 28 febbraio nel perimetro Pnrr, Rfi ha contabilizzato 5,4 miliardi di euro e ha aperto 82 cantieri per un importo complessivo di lavori pari a 16 miliardi. Un ruolino di marcia che lascia ben sperare, perché a sovrintendere i lavori c'è un soggetto come le Ferrovie dello Stato dotato di tutte le competenze necessarie. Ma il contorno in cui si muovono anche gli operatori qualificati non è sempre favorevole. Fino a poco tempo fa bastava un ricorso su una gara di appalto per bloccare l'esecuzione dell'opera ed è puntualmente successo con lo snodo ferroviario di Bari: ora questo scoglio è stato rimosso, concedendo un eventuale risarcimento nel caso in cui l'impresa che non si è aggiudicata l'opera risulti poi vincente. Il caso peggiore per la gestione delle risorse del Pnrr è quando a un contesto sfavorevole si aggiunge anche un operatore poco qualificato. Il contesto sfavorevole è per esempio il tempo impiegato per approntare la macchina amministrativa per la quale ci è voluto un anno e mezzo. Ora se un operatore come Rfi riesce a recuperare grazie alla sua capacità di gestione, non è detto che altri soggetti destinatari di importanti risorse riescano a fare altrettanto. La polverizzazione del Piano in mille progetti locali in capo a soggetti che spesso non hanno le risorse per gestire le gare o le competenze per attuarli sarà probabilmente la causa per cui perderemo qualche miliardo del Piano e con esso parte della spinta economica al Paese. A meno che non si riesca a portare un aiuto dal centro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA