



LEGAMBIENTE



**RELAZIONE DI WWF E LEGAMBIENTE
SU ART. 4 DEL DDL N. 2207
RICHIESTA DALLA V COMMISSIONE BILANCIO
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

L'articolo 4 del Disegno di Legge N. 2207 – Conversione in legge del decreto legge n. 59/2021 recante misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza fa riferimento ad opere ferroviarie che si trovano ad uno stadio progettuale molto differenziato.

Infatti, il comma 1 è inerente ad un insieme di interventi sulla linea AV/AC Verona-Padova, per i quali esistono progetti definitivi, già sottoposti dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a project review, coerenti con l'Allegato Infrastrutture al DEF 2020, e caratterizzati da stime dettagliate dei costi di realizzazione.

Per contro, il comma 2 autorizza una spesa assai ingente (9,4 miliardi di euro) per la realizzazione dei primi lotti di un'opera, la linea ad AV/AC Salerno-Reggio Calabria non ancora oggetto di alcun approfondimento progettuale, ma solo di un documento preliminare relativo alle possibili alternative, corredato da stime parametriche di costo estremamente generiche e non validate in sede ministeriale. Tale documento, inoltre, scarta a priori alternative di uguale efficacia, più rapida realizzazione ed assai minor costo, già inserite nell'Allegato infrastrutture al DEF 2020.

Alla luce di tali elementi, non esiste oggi alcuna giustificazione tecnica né degli oneri finanziari oggetto del finanziamento, né della necessità di assumere come soluzioni progettuale l'alternativa di maggior costo.

A questo proposito è opportuno ricordare che RFI ha presentato informazioni relative al progetto che descrivono per la tratta Salerno Battipaglia un tracciato di 40 chilometri per un costo di 2.500 milioni di Euro e per la tratta Battipaglia-Praja un tracciato di 127 chilometri per un costo di 6.100 milioni di euro. Si tratta di una stima per un progetto che non è neanche alla fase preliminare: la letteratura scientifica sul tema ha dimostrato che in fase di cantiere i costi dei progetti dell'alta velocità in questi anni ha visto rilevanti aumenti di spesa.

Se ne deduce che le due tratte hanno una spesa prevista a chilometro rispettivamente di 62,5 milioni a chilometro per la prima tratta e di 48 milioni. Secondo la Corte dei conti europea (Eca), ogni chilometro di linea AV/AC realizzato finora in Italia è costato in media 28 milioni di euro, contro i 13 dei cantieri tedeschi, i 15 dei francesi e i 14 degli spagnoli. E' evidente che una spesa di questa entità non può essere assunta, a fronte di stime di costi abnormi e non in linea con gli standard europei.

Di fatto, tale scelta oltre ad essere particolarmente onerosa, non è nemmeno utile a garantire il raggiungimento degli obiettivi di servizio entro tempi ragionevoli, ed inefficace nell'innescare processi di sviluppo duraturi in tale territorio e appare, quindi, dettata da interessi estranei ad una valutazione accurata delle esigenze infrastrutturali e di mobilità dell'area su cui si intende intervenire.

Va in questa occasione ricordato che la linea ferroviaria attuale SA-RC, già ammodernata per lunghi tratti con velocità di tracciato sino a 200 km/h, è attualmente oggetto di ulteriori interventi di potenziamento, tra cui:

- la variante di Agropoli
- l'upgrading ed adeguamento tecnologico delle tratte Maratea-Scala, Campora-Lamezia-Rosarno ed altre

Tali interventi non sono al momento coordinati con la scelta del nuovo tracciato interno che si vorrebbe realizzare e possono dar luogo a falsi costi.

Nel contempo, occorre ricordare come, in anni recenti, anche altre linee calabresi siano state oggetto di importanti finanziamenti ministeriali, volti al loro potenziamento: è il caso in particolare delle linee Metaponto-Sibari-bivio S. Antonello (415 mln euro), Paola-Cosenza (718 mln euro), Lamezia Terme-Catanzaro Lido (275 mln euro) e dell'intera dorsale jonica (397 milioni di euro)

Di fatto, come si vede, non corrisponde al vero la "narrazione" secondo la quale la regione Calabria sia l'ultima tra le regioni per investimenti ferroviari: al di là dei buoni standard della linea Salerno-Reggio Calabria, di fatto in anni recenti sono già state stanziare le risorse necessarie all'ammodernamento di *tutta* la rete ferroviaria regionale.

Altre dovrebbero piuttosto essere le priorità per l'ammodernamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno. Oltre alla velocizzazione di direttrici attualmente molto più obsolete (come la Salerno-Potenza-Metaponto) l'attenzione dovrebbe concentrarsi su un insieme di linee regionali, che presentano oggi caratteristiche inadeguate alla potenzialità di traffico esistente. In particolare sarebbe necessario rivolgere l'attenzione:

- all'ammodernamento del nodo di Napoli, anche con riferimento alla rete ex concessa (Cumana, Circumvesuviana);
- alla riqualificazione della rete delle Ferrovie Apulo-Lucane e delle Ferrovie del Sud-Est, in specie per quanto riguarda le tratte afferenti al nodo di Bari;
- all'ammodernamento del nodo di Catania (senza indurre sovrapposizioni tra rete RFI e Circumetnea)
- al Passante Ferroviario di Palermo;

Infatti, è a livello delle grandi aree metropolitane che si sconta attualmente il maggior deficit di funzionalità della rete nelle regioni del Sud Italia.). Si aggiunga che nello stesso PNRR, nell'ambito della Missione 3, al "Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del Sud" sono destinati 2,4 miliardi di euro

D'altro canto, i livelli di spesa preventivati per la realizzazione della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria sono talmente elevati (quasi 30 miliardi di euro) da risultare sufficienti a conseguire l'obiettivo delle 4 ore di viaggio da Roma in tutti i centri principali dell'Italia peninsulare, tra cui importanti città, ora del tutto dimenticate, come Genova o Trieste.

Vale comunque la pena, in questa sede, ricordare che le moderne tecniche di pianificazione degli investimenti ferroviario non prescindono dalla preventiva identificazione degli schemi di servizio da attuarsi sulla rete.

In questo senso, vi sarebbe l'urgente necessità di procedere ad una chiara definizione delle strategie di sviluppo dei Servizi Ferroviari Regionali e Suburbani da parte delle singole regioni, in assenza della quale vi è il fondato rischio di una cattiva allocazione delle risorse, con concentrazione della

spesa su tratte poco utili da ogni punto di vista, a fronte del permanere di numerosi “colli di bottiglia” infrastrutturali, che finiranno per impedire il corretto utilizzo della rete. Ma di tali strategie, che rispecchiano il livello di responsabilità assunto dalle Amministrazioni Regionali nel sostenere un armonico sviluppo del sistema ferroviario nazionale, in molte regioni, ed in particolare in Calabria, non si trova traccia.

Pertanto, al comma 2 dell’articolo 4 del decreto legge 6 maggio 2021 n. 59 si chiede di cancellare le parole da “Agli oneri derivanti...” sino alle parole “...AV/AC Salerno Reggio Calabria,...”, sostituendole con le seguenti parole:

“Per la realizzazione di interventi prioritari per lo sviluppo del Sud Italia relativi al nodo ferroviario di Napoli, ai collegamenti ferroviari tra Puglia e Basilicata, ai nodi ferroviarie di Catania e di Palermo e ad altri interventi di adeguamento e potenziamento delle linee ferroviarie di collegamento tra il Meridione e il Centro Italia, individuati con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato entro sei mesi dall’entrata in vigore del presente decreto legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze,...”.

