

# DL 59/2021 AS 2207

## Direzione Sud, monitoraggio e investimenti

*Scheda a cura di Marco Esposito*

Come in “I tre moschettieri” il protagonista è il quarto moschettiere, così nel decreto legge 59/2021 su «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Pnrr» l'intervento di maggior rilievo è un investimento esterno al Fondo complementare: la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria.

Poche cifre chiariscono il concetto: il Fondo complementare vale 30,6 miliardi per progetti ripartiti fra una trentina di interventi mentre le azioni esterne a tale perimetro arrivano a 34,3 miliardi per sole tre linee: rifinanziamento del Fondo sviluppo e coesione (15,6 miliardi); oneri di Industria 4.0 (8,4 miliardi) e infine investimenti per l'Alta velocità ferroviaria (10,3 miliardi), di cui larga parte riguarda appunto la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, per un importo stanziato di 9,4 miliardi immediatamente disponibili per impegni di spesa.

La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è quindi la protagonista del decreto legge 59/2021, anche se entra in scena in ritardo, come del resto D'Artagnan nel romanzo di Dumas.

In tale lavoro si toccheranno esclusivamente due punti: l'impegno a investire nel Mezzogiorno il 40% delle risorse territorializzabili del Pnrr (di cui il Fondo complementare fa parte) e il corridoio europeo ScanMed di cui la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è componente essenziale, in entrambi i casi con proposte di miglioramento.

### IL 40% AL MEZZOGIORNO

Nel Pnrr inviato all'Unione europea – nella premessa a firma del presidente del Consiglio Mario Draghi – si afferma: «Il 40 per cento circa delle risorse territorializzabili del Piano sono destinate al Mezzogiorno, a testimonianza dell'attenzione al tema del riequilibrio territoriale». A pagina 37 del piano si precisa che tale importo corrisponde a circa 82 miliardi di euro. Ora, la somma di Pnrr (191,5 miliardi) e Fondo complementare (30,6 miliardi) fa 222,1 miliardi. Perché 82 sia il 40% e non il 37% di tale importo bisogna sottrarre oltre 16 miliardi da 222,1. Perché i conti tornino, insomma, ci devono essere almeno 16 miliardi «non territorializzabili». In base a un articolo dell'OsservatorioCpi di Carlo Cottarelli è possibile elaborare il seguente schema.

Pnrr quota al Sud

Missione	miliardi Sud	%	miliardi territ.	Pnrr effettivo	non territor.
1. digitalizzazione	14,6	36,10%	40,4	49,1	8,7
2. transizione eco	23,0	34,30%	67,1	68,6	1,5
3. infrastrutture	14,5	53,20%	27,3	31,4	4,1
4. istruzione	14,6	45,70%	31,9	31,9	0,0
5. inclusione	8,8	39,40%	22,3	22,5	0,2
6. salute	6,0	36,00%	16,7	18,5	1,8
Totale	81,5	39,62%	205,7	222,0	16,3

L'articolo da cui è tratta la base dati per la tabella è stato pubblicato il 7 maggio 2021 è a firma di Giampaolo Galli e Salvatore Liaci (<https://osservatoriocpi.unicatt.it/cpi-archivio-studi-e-analisi-pnrr-e-mezzogiorno-quante-risorse-e-quali-misure-per-il-rilancio-del-sud>)

La tabella va letta così: per la Missione 1.digitalizzazione i miliardi destinati al Mezzogiorno sono 14,6 pari al 36,1% dei 40,4 miliardi territorializzabili, ma visto che nel Pnrr (comprensivo del Fondo complementare) su tale voce lo stanziamento è di 49,1 miliardi, ne risulta che ci sono 8,7 miliardi «non territorializzabili».

Il capitolo infrastrutture si distingue per la percentuale più elevata per interventi localizzati nel Mezzogiorno, tuttavia ci sono 4,1 miliardi «non territorializzabili». A quali interventi ci si riferisce? In massima parte al sistema di controllo digitalizzato del traffico Ermts inserito nella missione M3C1.4 del valore di 2,97 miliardi di euro. Negli allegati al Pnrr però sono riportati, per ben due volte, i tratti ferroviari sul quali si effettuerà l'intervento. Un elenco di 14 pagine con la puntuale individuazione della localizzazione, in nove casi su dieci al Centronord. Quindi non siamo affatto di fronte a un intervento «non territorializzabile» ma a un'azione con un forte orientamento verso le aree già dotate di strutture ferroviarie migliori; una scelta inevitabile, la cui mancata esplicitazione però appare un modo per alzare artificialmente la percentuale di interventi nel Mezzogiorno. E' indispensabile, per il monitoraggio degli interventi e per il rispetto degli impegni presi, che sia fatta chiarezza sugli interventi «non territorializzabili» del Pnrr per tutte le missioni. E' necessario inoltre verificare la quota prevedibile ed effettiva allocata nel Mezzogiorno per ciascun intervento, parametro rilevante quando i meccanismi allocativi determinati dalla partecipazione ai bandi rischiano di replicare le attuali disparità territoriali, tradendo quindi l'obiettivo dichiarato del riequilibrio territoriale.

### **La proposta**

All'articolo 1 comma 7 alla fine della prima frase e dopo le parole «per gli interventi complementari» e prima di «Per quanto riguarda gli interventi» è inserita la seguente frase:

Per ciascun intervento o programma sono altresì indicati: quota dell'investimento territorializzabile; importo stimato allocabile nel Mezzogiorno; importo effettivamente allocato nel Mezzogiorno nei diversi stadi intermedi di avanzamento e per l'esito finale. Il Ministero dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministero del Sud e della Coesione territoriale attivano uno specifico sito digitale ai fini della trasparenza sul monitoraggio degli interventi e inviano un report al Parlamento con cadenza semestrale.

Tale integrazione del comma 7 avrà effetto, per la natura del dl 59/2021, esclusivamente per le opere previste in tale decreto, tuttavia è auspicabile su indicazione del Parlamento che il monitoraggio della ricaduta territoriale sia esteso all'intero quadro del Pnrr, anche ai fini della verifica della legge sulla quota di investimenti ordinari da allocare nel Mezzogiorno in proporzione alla popolazione residente.

### **FERROVIA AV SALERNO-REGGIO CALABRIA**

La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria fa parte del principale corridoio europeo per estensione, lo ScanMed, ed è tassello fondamentale insieme al tunnel del Brennero sulla linea

Palermo-Berlino. Nonostante ciò, l'adeguamento della linea fino al Pnrr e al dl 59/2021 poteva dirsi limitata alla fase di studio, con due stanziamenti a impatto locale: 230 milioni per adeguamenti lungo il tracciato e 450 milioni per la cosiddetta «variante di Agropoli», diventata meno rilevante visto che la linea principale non passerà più lungo la costa cilentana. Non è qui il caso di rievocare le ragioni di tale ritardo, ci si limita a ricordare che la Spagna ha realizzato la sua prima linea ferroviaria tra Madrid e Siviglia utilizzando i fondi europei, con inaugurazione della linea ad Alta velocità nel 1992. E l'Andalusia ha esattamente gli stessi abitanti delle aree interessate da Salerno a Palermo. Inoltre il corridoio ScanMed ha tra i suoi punti di forza il collegamento con il Porto di Gioia Tauro, ovvero lo scalo più vicino al centro geografico del Mediterraneo e a lungo il primo in Italia per traffico container finché, con lo svilupparsi della modalità nave+treno (gateway), l'assenza di un adeguato collegamento ferroviario ha reso Gioia Tauro meno competitivo non solo rispetto ad altri scali nazionali, ma nei confronti di Algeciras, in Andalusia, che è distante da Berlino 800km più di Gioia Tauro, ma ha una linea ferroviaria adeguata agli standard merci europei. Ai fini della transizione energetica e dell'efficientamento logistico è indispensabile che i principali scali italiani, e quindi quello di Gioia Tauro, siano collegati a una rete ferroviaria con caratteristiche P/C 80 (autostrada viaggiante) ovvero con la possibilità di caricare direttamente i Tir con container sul treno merci, in modo da combinare nave per i collegamenti transoceanici, treno per quelli continentali e Tir per l'ultimo miglio, con un drastico abbattimento delle emissioni inquinanti rispetto al trasporto su gomma lungo le arterie stradali.

La linea Salerno-Reggio Calabria, lunga 445 chilometri, è quindi tassello fondamentale della rete di trasporti internazionale. E' suddivisa al momento da Rfi in nove lotti, con le seguenti denominazioni:

Lotto 0: Salerno-Battipaglia	40 km	costo 2,5 miliardi (non finanziato)	
Lotto 1.1: Battipaglia-Romagnano	33 km	costo 1,8 miliardi finanziato Pnrr	– entro 2026
Lotto 1.2: Romagnano-Praia	94 km	costo 4,3 miliardi finanziato dl 59	– entro 2030
Lotto 2: Praia-Tarsia	59 km	costo 3,9 miliardi finanziato dl 59	– entro 2030
Lotto 3: Tarsia-Cosenza			
Nuova Galleria Santomarco Paola-Cosenza	15 km	costo 1,2 miliardi finanziato dl 59	– entro 2030
Lotto 4: Cosenza-Lamezia			
Lotto 5: Lamezia-Gioia Tauro			
Lotto 6: Gioia Tauro-Reggio Calabria			

Rispetto a tempi (anche recenti) durante i quali la linea era ritenuta adeguata nelle condizioni storiche, il passo avanti è notevole. Tuttavia, com'è evidente, ci sono ancora diversi lotti con importi non determinati né finanziati. Le somme appostate, inoltre, appaiono sottodimensionate in particolare in rapporto alle condizioni orografiche della Calabria e alla velocità di 250/300 kmh indicata nelle schede di Rfi. Negli allegati al Pnrr (che per tale linea si limitano a una sola pagina) appare ancora non definita la scelta tra una vera e propria alta velocità ferroviaria a 25 kV a corrente alternata oppure un adeguamento della linea tradizionale, quella a 3 kV a corrente continua. Nella scheda ci si limita a scrivere che «sarebbe preferibile» quella a 25 kV ca.

Va rilevato inoltre che per il “lotto 0” Salerno-Battipaglia pur in presenza di un importo indicato in 2,5 miliardi sono ancora allo studio tracciati alternativi. E' il caso di ricordare infine che oltre Reggio Calabria la linea prosegue verso la Sicilia con un eventuale collegamento stabile (sul quale ancora nessuna decisione è stata presa) con la linea ferroviaria veloce sul percorso Messina-Catania-Palermo dove sono in corso investimenti per 8,8 miliardi quasi integralmente finanziati, in

parte caricandoli sul Pnrr.

Appare quindi indispensabile avviare da subito lo studio di fattibilità tecnica ed economica per l'intero percorso della Salerno-Reggio Calabria e vincolare il governo a presentare il Pfte tramite Rfi.

### **La proposta**

All'articolo 4 comma 2 è aggiunto il seguente testo:

Il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili è tenuto a predisporre, tramite Rfi, il progetto di fattibilità tecnica ed economica di tutti i lotti della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria entro il 30 novembre 2021, specificando in particolare gli interventi necessari e i tempi previsti per adeguare con codifica per traffico combinato P/C 80 la linea da Gioia Tauro a Verona; ai fini di tale intervento si autorizza la spesa di 20 milioni, rimodulando le risorse già stanziare per l'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della medesima linea e le economie sulla «variante di Agropoli».

=====  
marco esposito  
marco.1963@gmail.com  
347 3425456