

ELETTRIFICAZIONE O TRENI AD IDROGENO? DUE PROGETTI SU SULMONA-L'AQUILA E NULLA DI FATTO

INTERROGAZIONE PIETRUCCI E RISPOSTA DI D'ANNUNTIIS IN CONSIGLIO REGIONALE RIACCENDONO RIFLETTORI SU INTERVENTI AL PALO DA ANNI E ALTERNATIVI, CON FONDI PERO' IN PARTE GIA STANZIATI

di **Filippo Tronca**

29 Giugno 2023 08:57

L'AQUILA - POLITICA



L'AQUILA – Nonostante i fondi siano da tempo in parte a disposizione, per circa 121 milioni di euro, l'elettificazione della tratta ferroviaria Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona rimane al palo, e rischia di restare un buon argomento per le prossime promesse da campagna elettorale.

L'aspetto dirimente è che sulla stessa rotaia corrono due progetti incompatibili: quello appunto dell'elettificazione, e quello, più recente, di un collegamento futuristico e altrettanto costoso, con treni ad idrogeno e stazioni di rifornimento e produzione, a valere sui fondi del Pnrr complementare per le aree dei crateri sismici, per oltre 50 milioni di euro.

Un dilemma, un ingorgo progettuale, insomma, con il freno a mano tirato non solo sul progetto dell'elettificazione, ma anche quello dell'idrogeno, che dopo gli annunci trionfali del 2021, suscita non poche perplessità da parte del soggetto attuatore, Rfi, per costi di esercizio e manutenzione.

Insomma, il rischio è che la ferrovia resti quella realizzata, magistralmente, a fine '800, dopo l'Unità d'Italia. Ad uso turistico, e al di fuori di ogni asse strategico nella rete delle infrastrutture a servizio delle aree interne, perché con treni che vanno a costoso gasolio e con alte pendenze, poco altro si può pretendere.

La questione è tornata alla ribalta con una interrogazione del consigliere regionale del Partito democratico **Pierpaolo Pietrucci**, rivolta in particolare, al sottosegretario con delega ai trasporti, **Umberto D'Annunziis**, di Fratelli d'Italia.

Pietrucci ha chiesto se “è stato monitorato nel tempo la disponibilità finanziaria”, “l’attuale allocazione delle risorse stanziato” e di comunicare “l’andamento dei lavori, cronoprogramma e tempi previsti”.

Pietrucci ha ricordato poi che “il sistema infrastrutturale e le comunicazioni rappresentano un fattore strategico per lo sviluppo di ogni territorio in modo particolare nelle aree interne e montane”. Inoltre che “la mobilità sul ferro è strategica nei programmi dell’Unione Europea finalizzati alla transizione Green.

E ha con forza sottolineato che “nella precedente legislatura si era realizzata un’intensa interlocuzione e proficua collaborazione tra presidente della Regione **Luciano d’Alfonso** l’amministratore delegato e direttore generale di Rfi **Maurizio Gentile**”, che ha portato a febbraio 2018 a un parere favorevole del Cipe sul fabbisogno finanziario per importanti interventi sulla rete ferroviaria abruzzese”

Nella sua risposta D’Annunziis ha detto che l’iter “è stato costantemente monitorato dalla Regione in un confronto con Rfi”.

Ha ricordato che “l’intervento era stato contemplato fin dai Contratti di Programma CdP 2017-2021 per un importo complessivo di 441,5 mln di euro, ma purtroppo realmente finanziato solo nella quota parte di 16,5 mln di euro a cui si è aggiunta una somma di 45 mln di euro in sede di aggiornamento nel biennio 2018-2019”.

Questa cifra è stata ritenuta da Rfi “non sufficiente per la effettuazione della elettrificazione a causa degli elevati costi insiti nell’adeguamento infrastrutturale, ad esempio delle gallerie, spingendo Rfi ad ipotizzare inizialmente solo lavori di velocizzazione e adeguamento del peso assiale della linea”.

Con il nuovo contratto di programma 2022-2026, ha poi informato D’Annunziis, “sono stati aggiunti ulteriori 60 mln di euro, pervenendo alla cifra complessiva di 121,5 milioni di euro su un importo totale dell’intervento stimato in euro 182 milioni di euro”.

Proprio dal continuo confronto tenuto con Rfi, a proseguito il sottosegretario, “è stato comunicato dalla stessa Società che detto importo attualmente disponibile (121,5 mln) verrà utilizzato per la progettazione e realizzazione delle opere di velocizzazione della tratta Rieti-Terni e attualmente è in fase di chiusura il progetto di fattibilità tecnico-economico. E inoltre è prevista la sola progettazione del sistema di alimentazione ad idrogeno ovvero tramite elettrificazione della tratta Sulmona-L’Aquila”.

E’ intenzione, inoltre, da parte di Rfi di procedere “alla progettazione e realizzazione delle opere di adeguamento del peso assiale della tratta Rieti-L’Aquila tramite la copertura finanziaria fino alla occorrenza complessiva sopra citata di 182 mln di euro”.

Per quanto concerne il sistema di alimentazione sulla tratta Sulmona-L’Aquila, “sono ancora in corso i necessari approfondimenti e studi da parte di RFI per valutare la reale fattibilità tecnica della elettrificazione ovvero il ricorso all’uso di treni alimentati ad idrogeno”

D’Annunziis ha dunque confermato tutte le criticità, e il dilemma di fondo: idrogeno oppure elettrificazione?

Sullo sfondo, insomma, il tanto declamato progetto del treno a idrogeno, annunciato a fine 2021, a seguito di una ordinanza firmata dall’allora commissario straordinario alla ricostruzione post sisma 2016, **Giovanni Legnini**, dopo l’intesa raggiunta con il capo della struttura di missione Aquila 2009, **Carlo Presenti**. Un progetto finanziato con 50 milioni di euro, e con l’aggiunta, era stato detto, di altri 59 milioni di euro dal bilancio del Ministero delle Infrastrutture, per l’acquisto di nuovi treni a idrogeno, grazie all’intesa con il ministro **Enrico Giovannini**, che aveva sostenuto il progetto, insieme a Rete Ferroviaria Italiana.

Il progetto prevedeva anche la realizzazione di tre impianti in Lazio, Umbria e Abruzzo per la produzione di idrogeno “green” destinato al treno, ma anche all’alimentazione del trasporto locale ed extraurbano su gomma, fondi per la progettazione e per l’acquisto del materiale rotabile.

“La realizzazione del collegamento a idrogeno permetterà – era stato detto -, oltre all’abbattimento totale delle emissioni inquinanti, un consistente rafforzamento dell’offerta di trasporto sulla tratta Terni-Sulmona, e completa gli interventi per la mobilità ferroviaria nei territori del cratere sisma già previsti dal Pnrr nazionale con il rafforzamento dei collegamenti Orte-Falconara e Roma-Pescara”.

Poi però Rfi ha avuto un ripensamento, e nell’ottobre 2022 lo stesso commissario Legnini ha giudicato carente la documentazione prodotta da Rfi, anche a valle dello studio di fattibilità commissionato a Italferr.

A stretto giro è intervenuto in modo perentorio il presidente della Regione, **Marco Marsilio**

“Da RFI pretendiamo risposte chiare. Per lungo tempo abbiamo atteso, anche troppo pazientemente, che RFI elettrificasse la tratta ferroviaria da Sulmona a L’Aquila, un progetto che non ha mai visto la luce nonostante i finanziamenti annunciati. Apprendere ora che Rfi starebbe tirando il freno a mano, ponendo dubbi e incertezze sulla realizzazione del progetto e sulla sua stessa fattibilità, fa scattare la soglia dell’allarme e ci costringe a dire in maniera perentoria che non possiamo più tollerare ritardi e incertezze. Adesso è giunto il momento di dare risposte concrete”.

Risposte che a quanto pare non sono arrivate.