

Domande senza risposta sull'alta velocità Salerno-Reggio Calabria

lavoce.info/archives/88326/domande-senza-risposta-sullalta-velocita-salerno-reggio-calabria/

July 5, 2021



Il Pnrr prevede la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Salerno e Reggio Calabria, ad alta velocità ma adatta anche al traffico merci. Gli stessi risultati si potrebbero ottenere intervenendo sulla linea costiera, con costi molto inferiori.

Perché una nuova linea?

Negli ultimi due mesi, a più riprese, abbiamo chiesto pubblicamente al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini per quale motivo il Piano nazionale di ripresa e resilienza e l'allegato Fondo complementare prevedano di avviare tra Salerno e Reggio Calabria la realizzazione di una linea ferroviaria del tutto nuova, con caratteristiche di alta velocità ma adatta anche al traffico merci, e perciò estremamente costosa (quasi 30 miliardi di euro). Il tutto senza considerare fra le possibili alternative la strategia di ammodernamento e potenziamento della rete nazionale, già definita nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza 2020 e dunque votata dal Parlamento, che consentirebbe di ottenere risultati simili (4 ore tra Roma e Reggio Calabria) a un costo enormemente inferiore (4-5 miliardi di euro) e in tempi molto più brevi (anni e non lustri).

Nonostante la rilevanza del tema, non abbiamo sinora ricevuto alcuna risposta. Il ministro si è infatti limitato a rilasciare alcune dichiarazioni di natura puramente politica, affermando ad esempio che la nuova linea va fatta "perché il Sud la merita". Inoltre, intervenendo al Festival dell'Economia di Trento, ha negato che la linea sia programmata per un traffico misto passeggeri-merci, ma solo passeggeri.

Treni passeggeri e treni merci

Si dà però il caso che, in una recente audizione presso la Commissione Lavori pubblici del Senato, l'amministratrice delegata di Rfi abbia confermato che la nuova linea sarà adatta anche al transito dei treni merci. E tutto ciò, nonostante i treni merci possano raggiungere già oggi il porto di Gioia Tauro utilizzando il corridoio adriatico-jonico recentemente potenziato a costi incomparabilmente inferiori.

La figura 1 mostra infatti la sagoma ammessa, cioè l'ingombro massimo possibile per il treno: la P/C 45 è la sagoma necessaria al trasporto intermodale con container e il percorso dal Nord a Gioia Tauro è completo passando per Bologna, Ancona, Bari e Taranto. La sagoma P/C 80 è quella necessaria al trasporto dei camion (autostrada viaggiante), che è una modalità usata solo nei passaggi alpini (dove è obbligatoria), ma ormai declinante sul mercato per i costi che impone ai trasportatori (il camion giace inutilizzato per ore durante i lunghi trasferimenti).

Leggi anche: Così l'ambiente entra nella regolazione dei trasporti

Figura 1 – Sagoma ferroviaria. Scenario obiettivo 2020 Def



Fonte: grafo ferroviario nazionale del modello i-TraM (Meta-Transpol Polimi)

La questione delle merci non è per nulla secondaria, perché i treni merci richiedono linee con pendenze molto contenute (1,8 per cento nel progetto) e dunque, nel caso di attraversamento di aree accidentate e geologie complesse come quelle della Calabria, ricche di ponti e di viadotti, che ne incrementano molto i costi. Infatti, sembra che il

tracciato proposto da Rfi includa oltre 160 chilometri di gallerie. Invece, linee dedicate ai soli treni veloci ammettono pendenze assai superiori, il che potrebbe consentire di ridurre anche di molto la lunghezza delle gallerie e delle altre opere d'arte, con risparmi che potrebbero raggiungere i 10 miliardi di euro.

Pochi benefici per costi alti

Le argomentazioni per la realizzazione dell'opera non entrano nel merito dei costi e dei benefici che potrebbe portare. I risparmi di tempo per i passeggeri ottenibili con la linea nuova sono nell'ordine dell'ora, ma riduzioni molto simili si possono ottenere con il potenziamento della linea costiera, che già in molti tratti è veloce (sino a 200 km/h) e per nulla satura. Senza contare che la parte più abitata della regione, la costa, sarebbe tagliata fuori dalla linea interna, come già fatto notare da altri. Dunque, i benefici sono comparabili a quelli di alternative più economiche per i viaggiatori di estremità mentre ci sono potenziali aumenti di tempi e costi di viaggio per la costa. Non granché.

Quanto agli effetti macroeconomici dell'opera, occorre distinguere tra quelli dovuti al suo funzionamento e quelli della sua costruzione. Nel primo caso, se i benefici diretti sono minimi, lo saranno anche quelli macroeconomici sulle economie del Sud. Similmente, se il traffico è esiguo, sarà esiguo anche l'effetto economico. Ma ancora una volta occorre ragionare per alternative: non si nega l'opportunità di portare Reggio alla stessa distanza da Roma di Torino, ma il fatto che l'obiettivo si può ottenere in altro modo. E dal punto di vista macroeconomico il risparmio di un'ora determinerà sempre lo stesso effetto, indipendentemente dal costo sostenuto per generarlo.

Leggi anche: [Un buon trasporto pubblico locale ci porta fuori dalla crisi*](#)

Resta l'effetto della pura costruzione, cioè della spesa di 20-30 miliardi di euro in gallerie, ponti e viadotti, qualunque sia il traffico che li percorrerà. Oltre che limitati alla sola costruzione, e quindi effimeri, saranno molto lontani nel tempo, dato che la prospettiva del progetto è ben oltre il 2026. Dei miliardi spesi, molto andrà al Nord e all'estero, dove la tecnologia utilizzata viene prodotta. E ancora una volta i medesimi effetti si potrebbero ottenere spendendo gli stessi soldi per portare l'alta velocità di rete (non "quella vera", ma quella utile) a tutto il Sud, nonché alle direttrici ancora scoperte dell'Italia centro-settentrionale (ad esempio, Genova-Roma).

Riassumendo, comunque si misurino effetti e benefici, la stessa spesa impiegata in maniera più efficace sarà anche più efficiente. Non si scappa.

La rilevanza della questione pare dunque massima e non possiamo che meravigliarci della superficialità con la quale è stata finora affrontata, sull'onda della fretta per la presentazione del Pnrr. Rinnoviamo dunque le domande al ministro: perché non si interviene sulla linea costiera, che garantirebbe comunque tempi di percorrenza migliori rispetto a Torino-Roma? Perché si è progettata ancora una volta una linea per merci e passeggeri, nonostante la Calabria e Gioia Tauro siano già raggiungibili oggi con treni merci a standard europeo?

Lavoce è di tutti: sostienila!

Lavoce.info non ospita pubblicità e, a differenza di molti altri siti di informazione, l'accesso ai nostri articoli è completamente gratuito. L'impegno dei redattori è volontario, ma le donazioni sono fondamentali per sostenere i costi del nostro sito. Il tuo contributo rafforzerebbe la nostra indipendenza e ci aiuterebbe a migliorare la nostra offerta di informazione libera, professionale e gratuita. Grazie del tuo aiuto!

SOSTIENI lavoce

-
-
-
-
-
-