

GRANDI OPERE Investimenti Viene smentito il Def votato dalle Camere

Alta velocità: progetti inutili e disastrosi per l'ambiente

» **Paolo Beria**
e Andrea Debernardi

Dopo pochi anni in cui i riflettori erano stati (finalmente) puntati sul trasporto pendolare, con il Pnrr la politica dei trasporti torna a concentrarsi sull'Alta Velocità (AV), meglio se anche adatta alle merci e diretta verso le regioni del Sud. Si tratta di un cambio di direzione preoccupante, sotto diversi punti di vista: non solo finanziario e di ragionevolezza socio-economica, ma anche ambientale. A quanto sembra, infatti, il rapporto tra la realizzazione di nuove linee AV e gli obiettivi di decarbonizzazione alla base del Next Generation EU non è stato oggetto di particolare approfondimento: non risulta alcuna simulazione o misura né del cambio modale né del suo impatto ambientale, ma solo un'aprioristica assunzione della loro utilità.

LA (GENERICA) documentazione rilasciata dal governo, pur contenendo anche tra gli investimenti qualche spunto interessante, desta invece diverse perplessità relative in particolare all'enorme spesa stimata per attrezzare anche al traffico merci direttrici quali la Orte-Falconara, la Roma-Pescara, la Salerno-Potenza-Metaponto-Taranto e la Salerno-Reggio Calabria. Del tutto privi di utilità, anche potenziale, per il traffico merci, non solo per la generale limitatezza dei flussi, ma perché esistono già alternative perfettamente idonee. Ad esempio, è assai improbabile che la nuova linea Roma-Pescara riesca ad intercettare una domanda merci di qualche rilievo: né Roma né Pescara dispongono di porti commerciali importanti e i flussi merci, nulli in ferrovia, sono ridotti anche sulla parallela autostrada. Né è necessario il cambio di costa

a nessun treno che dai porti del sud raggiunga il nord (lo può fare agilmente utilizzando altre linee, già adatte allo scopo). Ci pare anche superfluo sottolineare che nessun container lascerà mai una nave a Civitavecchia, per prendere un treno fino a Pescara e poi riprendere una nuova nave attraverso l'Adriatico (e magari poi un altro treno nei Balcani).

Parimenti, per la linea Salerno-Reggio Calabria, il Pnrr (e più ancora il Fondo Complementare, nato per finanziare a debito tutto ciò che non è finanziabile dall'Ue) sembra optare per un costosissimo corridoio interno, caratterizzato da oltre 160 km di gallerie e da 30 miliardi di costo previsto, apparentemente motivati anche dalla necessità di raccordare alla rete merci il porto di Gioia Tauro. Questo nonostante il porto sia già oggi accessibile ai treni merci europei attraverso il corridoio adriatico-jonico (Bologna-Bari-Taranto-Sibarì), approntato negli ultimi anni, a costi assolutamente inferiori, adeguando la rete esistente.

Come se non bastasse, in questi casi il rischio non è solo di sprecare enormi risorse, ma anche di peggiorare l'impatto sull'ambiente: costruire nuove linee comporta infatti notevoli emissioni di CO₂, che possono essere compensate nel tempo soltanto assumendo di trasferire alla ferrovia flussi merci molto elevati. Nel caso del traforo ferroviario di base del Brennero (lungo 55 km), le emissioni in fase di costruzione vengono stimate in circa 3,1 milioni di tonnellate di CO₂, compensabili in circa 20 anni di esercizio a fronte di un traffico compreso fra i 20 ed i 30 milioni di t/anno. Quali possano essere i tempi di recupero dei 160 km di nuove gallerie previste

tra Salerno e Reggio Calabria è facile immaginarlo, tenendo conto che l'intero interscambio merci terrestre da e per la Calabria è di 5 milioni di t/anno, non tutte intercettabili dal trasporto ferroviario. Il rischio è semplicemente quello di emettere, nel prossimo decennio, una enorme quantità di CO₂ recuperabile forse soltanto dal XXII secolo. Con buona pace della transizione ecologica, che questi tempi non li può aspettare.

C'è da chiedersi se abbia senso proseguire nell'indirizzo delineato dal Pnrr, con i relativi costi, in assenza di qualunque comparazione con soluzioni più semplici, meno impattanti e tali da generare benefici comparabili al traffico passeggeri, in tempi assai più brevi. Tra l'altro, a differenza del progetto della Salerno-Reggio ad oggi presente solo nei comunicati, si tratta di soluzioni già approvate dal Parlamento: l'Allegato Infrastrutture al Def 2020 identificava infatti le priorità orientando gli sforzi di adeguamento per il traffico merci, oltre che sul corridoio adriatico-jonico, sulla direttrice tirrenica da Bologna a Livorno, Roma e Napoli e limitando l'obiettivo sui collegamenti appenninici trasversali alla sola velocizzazione passeggeri. Ma forse la domanda vera è se il ministro Giovannini, assentendo assai velocemente a un elenco di interventi comparso dal nulla e privi di progetti adeguati e destinati a generare un peggioramento del quadro emissivo nazionale, conoscesse il testo dell'Allegato Infrastrutture, ed in tal caso per quale motivo non abbia ritenuto nemmeno di richiedere un confronto con la soluzione già approvata in sede parlamentare.

CHI SONO GLI AUTORI DELL'ARTICOLO**PAOLO BERIA**

è professore associato di economica dei trasporti al Politecnico di Milano e direttore del laboratorio Traspol

ANDREA DEBERNARDI

è un ingegnere civile. È stato consulente della Struttura Tecnica di Missione presso il ministero delle Infrastrutture

**Il cantiere**Gli scavi della Torino-Lione. Sopra: il ministro Giovannini
FOTO ANSA