

L'Alta Velocità in Calabria: i sindaci richiedono una scelta per il territorio

Il giorno 29 gennaio scorso, presso il Comune di Cosenza, si è svolta una riunione operativa alla quale hanno partecipato i sindaci dell'Area urbana cosentina, del Pollino e dello Ionio, su iniziativa dei sindaci di Cosenza, Franz Caruso, e di Castrovillari, Domenico Lo Polito. La riunione ha preso in esame le conseguenze della rinuncia, da parte di RFI, alla realizzazione del tracciato Praia – Tarsia – Cosenza, a favore del tracciato tirrenico Praia – Paola. È stato rilevato che il nuovo tracciato proposto da RFI non è funzionale allo sviluppo armonico dell'intera Calabria, ed in particolare della Provincia di Cosenza, ed è stata decisa la costituzione di un Comitato tecnico – politico, del quale fanno parte i Sindaci Caruso e Lo Polito, professori ordinari dell'Università della Calabria (Demetrio Festa e Roberto Musmanno, già assessore regionale alle infrastrutture della Regione Calabria) e dell'Università di Roma "La Sapienza" (Luigi Martirano), e il dott. Giuseppe Lo Feudo, già Direttore Generale Ferrovie della Calabria e socio Sipotra.

Il Comitato ha effettuato una analisi approfondita delle diverse alternative progettuali proposte da RFI, integrandole con le competenze presenti nello stesso Comitato, ed ha prodotto un documento di sintesi, che il Comitato intende sottoporre alle autorità politiche regionali e nazionali, per la ricerca di una soluzione dei problemi sul tappeto condivisa e funzionale allo sviluppo della intera regione Calabria.

Il progetto dell'alta velocità da Salerno a Reggio Calabria è un'opera considerata strategica non solo per la Calabria ma per tutto il paese e per l'Europa intera perché costituisce elemento di completamento del "Corridoio Scandinavo-Mediterraneo" del progetto europeo TEN-T (Trans European Network - Transport) avviato dall'Unione Europea con il regolamento n° 1315/2013 per il miglioramento delle vie di comunicazione a livello comunitario e transfrontaliero. Il progetto ha come obiettivo quello di aumentare capacità e prestazioni a favore dei servizi passeggeri di media e lunga percorrenza e di alcuni importanti itinerari merci.

RFI ha redatto un progetto di fattibilità tecnico economica, che sceglieva il tracciato riportato nella figura seguente, considerato come quello ottimale sulla base di un'analisi multi criterio. Il progetto aveva assunto come obiettivo prioritario quello di servire direttamente e ricucire zone a elevata valenza territoriale quali la costa Jonica e l'alto e il basso Cosentino. Tale obiettivo si affianca, nell'analisi riportata nel progetto, a quello di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma e il Sud del Paese, sia verso Reggio Calabria e la Sicilia, sia verso aree strategiche come Cosenza e lo Jonio.



Tracciato scelto nel progetto di fattibilità di RFI

Il tracciato è suddiviso in 6 lotti, interamente (Lotti 2-6) o parzialmente (lotto 1c) compresi nella regione Calabria. Il tracciato è integrato dalla realizzazione della nuova galleria che connette la linea tirrenica con la linea ad alta velocità (compresa in figura nella linea Paola – Cosenza). La scelta del tracciato è stata giudicata soddisfacente in Calabria, in quanto aveva il pregio di svolgersi da Lamezia a Tarsia nella parte interna del territorio regionale, consentendo di collegare direttamente Reggio, Vibo Valentia, l'aeroporto di Lamezia, Cosenza e Tarsia. Da Tarsia la linea si dirigeva verso Praia a Mare, toccando anche il litorale nord del Tirreno cosentino, e di qui proseguiva verso il Vallo di Diano, toccando Buonabitacolo (nuova stazione AV) ed infine Battipaglia e Salerno. Da Tarsia era possibile proseguire anche per Sibari – Taranto, realizzando la connessione del Corridoio plurimodale tirrenico con quello adriatico, come previsto fin dall'aggiornamento redatto nel 1989 del Piano Generale dei Trasporti del 1986.

Complessivamente il tracciato scelto appariva in grado di sostenere lo sviluppo di tutto il territorio regionale; in particolare rendeva possibili collegamenti veloci all'interno della Calabria, regione dalla conformazione stretta e lunga, tra l'Alto Ionio e Reggio Calabria, superando una buona volta la suddivisione della regione in due Calabrie distinte, Citra ed Ultra. Inoltre questo tracciato aveva l'importante qualità di migliorare le relazioni non solo della Calabria ma anche della Sicilia con il litorale adriatico; questo requisito deve essere tenuto nella più alta considerazione in caso di realizzazione dell'Attraversamento Stabile dello Stretto, che non può essere funzionale solo all'itinerario tirrenico.

Il tracciato ha tuttavia ricevuto pesanti critiche in ambito scientifico; esso ha una lunghezza di 445 chilometri, a fronte dei 393 chilometri della linea storica, con un incremento di 52 km; è in realtà poco logico che, realizzando una nuova linea ad alta velocità, invece di ridurre la lunghezza del tracciato rispetto alla linea storica, che il nuovo tracciato deve sostituire, questa si incrementi del 13,2% rispetto al tracciato attuale (52 km su 393), con un conseguente incremento dei costi di costruzione, dei costi di esercizio e dei tempi di percorrenza.

A valle del progetto di fattibilità tecnico economica, RFI ha presentato il progetto del Lotto 1 da Battipaglia Praia a Mare, che comprende:

- Il lotto 1A, Battipaglia – Romagnano
- Il lotto 1B Romagnano – Buonabitacolo
- Il lotto 1c Buonabitacolo - Praia

Il lotto 1A, Battipaglia – Romagnano, si sviluppa per circa 35 km, e presenta una elevata incidenza di gallerie. Il lotto si sviluppa interamente in provincia di Salerno, toccando i comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni e Buccino; stranamente non tocca il comune di Romagnano, sempre in provincia di Salerno. Il lotto appare funzionale non al collegamento rapido della Calabria e della Sicilia con Battipaglia ed il Nord, ma piuttosto al collegamento di Potenza con Battipaglia ed il Nord. Infatti il tracciato segue grosso modo il tracciato della linea storica Battipaglia – Lagonegro fino a Sicignano degli Alburni; a Sicignano la linea, invece di proseguire verso sud-est, seguendo la linea storica per Lagonegro e l'autostrada, punta decisamente ad ovest, seguendo la linea storica Sicignano – Potenza in direzione di Potenza fino in prossimità della stazione di Buccino. Il punto finale del lotto (Buccino) viene a trovarsi quasi alla stessa latitudine del punto iniziale (Battipaglia), mentre logica vorrebbe che si trovasse più a sud, dovendo proseguire in primis verso Reggio Calabria. In effetti, il progetto della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, redatto da RFI, ha l'obiettivo di velocizzare il tracciato per consentire ai treni di raggiungere i 200 km/h. Gli interventi previsti sono la realizzazione nei pressi di Romagnano dell'interconnessione con la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Salerno - Reggio Calabria, interventi di velocizzazione lungo alcuni tratti della linea e in alcune stazioni. Per il traffico merci è previsto un adeguamento della linea per accogliere treni merci più lunghi.

Il lotto 1B Romagnano – Buonabitacolo si sviluppa per circa 48 km, di cui circa 18 in galleria e 30 all'aperto, con una alternanza di rilevati e viadotti. Da Buccino la linea prosegue per un lungo tratto in galleria, fino in prossimità di Polla, dove torna in prossimità della linea storica (Vallo di Diano); di qui prosegue in superficie con andamento prossimo all'Autostrada Salerno – Reggio fino all'altezza di Buonabitacolo, dove verrà realizzata la stazione dell'alta velocità. Il tracciato tocca i comuni di Buccino, Auletta, Caggiano, Polla, Sant'Arzenio, Atena Lucana, Sala Consilina, Sassano e Padula, tutti in provincia di Salerno. Un tracciato più diretto tra Sicignano e Polla, prossimo all'Autostrada, sarebbe probabilmente risultato più corto ed avrebbe richiesto meno gallerie.

Il lotto 1c Buonabitacolo – Praia si sviluppa per circa 46 km, di cui 37 in galleria e 9 all'aperto, in parte (4,5 km) in trincea e in parte (4,5 km) su viadotti o strutture scatolari. In pratica, dopo un primo tratto scoperto fino all'altezza di Casalbuono, il tracciato procede con due lunghissime gallerie, la galleria Lagonegro e la galleria Trecchina, con brevi tratti scoperti in prossimità di Rivello, sul Fiume Noce e Praia a Mare. Il tracciato attraversa i comuni di Padula, Montesano sulla Marcellana, Casalbuono, Casaleto Spartano (in provincia di Salerno), Lagonegro, Rivello, Trecchina e Maratea (in provincia di Potenza), Tortora e Praia (in provincia di Cosenza).

Tuttavia, al termine del 2023, RFI ha inopinatamente accantonato il tracciato Praia – Tarsia, sulla base di problemi di natura geotecnica ed idraulica riscontrati per la realizzazione della lunga galleria da Tarsia fino alla costa tirrenica. In alternativa al tracciato originario, è stato proposto un tracciato tirrenico da Praia a Mare a Paola.

La lunghezza del nuovo tracciato dovrebbe essere di circa 67 km (67,72 km è la lunghezza della linea attuale). Il tracciato è ancora in fase di progetto, e non è disponibile al momento neanche una prima ipotesi. Non è difficile immaginare che il tracciato dovrà svolgersi molto a monte della linea di costa, per non interferire con gli abitati, che costituiscono in pratica un continuo urbanizzato, con la linea di costa e con le infrastrutture (strade e ferrovie) esistenti. Ciò porterà necessariamente alla realizzazione di una successione di gallerie e viadotti. Una maggiore estensione delle gallerie potrà consentire la riduzione della lunghezza dei viadotti, e quindi dell'impatto visivo; una maggiore lunghezza dei viadotti, necessariamente in quota perché un tracciato aderente alla costa non è proponibile, porterebbe ad un fortissimo impatto visivo ed alla definitiva devastazione del litorale Praia – Paola, già abbondantemente compromesso.

Per ottenere un tracciato accettabile, si dovrebbero realizzare, a spanna, non meno di 50 chilometri di gallerie su 67 di tracciato; non possono essere taciuti i rilevanti problemi geologici ed idraulici presenti su tutto il litorale tirrenico, e specialmente da Cetraro a Paola, come può essere facilmente rilevato semplicemente consultando le carte geologiche; si ricorda a questo proposito la frana di Paola, presumibilmente innescata dalla realizzazione della variante della SS 18. Peraltro, proseguendo la linea lungo la costa, dovrebbero essere affrontati problemi rilevanti anche a San Lucido, dove sono in atto fenomeni di instabilità ancora più marcati. In conclusione il tracciato costiero richiederà la realizzazione di non meno di 87 chilometri di galleria, sommando i 50 chilometri anzidetti ai 37 chilometri tra Buonabitacolo e Praia a mare.

Soprattutto il nuovo tracciato, sebbene più breve rispetto alla proposta iniziale (intendiamo Praia - Tarsia Cosenza - Lamezia), non è assolutamente funzionale allo sviluppo della regione Calabria. Il tracciato infatti emargina totalmente le aree centrali della provincia di Cosenza e la Sibaritide, e non rende possibili collegamenti ad alta velocità tra Calabria, Sicilia ed il litorale adriatico.

Come evidenziato nello stesso progetto di fattibilità redatto da RFI, l'esigenza strategica dell'opera non è riconducibile al solo obiettivo di collegare punto punto Reggio Calabria al resto di Italia, l'obiettivo dell'opera è quello di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone a elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino. Il tracciato interno consente di servire direttamente l'area urbana di Cosenza che è ritenuta di

indubbia rilevanza strategica, economica, sociale, culturale, con il bacino di potenziale utenza maggiore dell'intera Calabria e tra i principali di tutto il meridione e consente di ricucire, finalmente, l'area dello Jonio che costituisce un altro bacino di indubbia rilevanza strategica, bacino che altrimenti sarebbe completamente tagliato fuori dall'opera. Il tracciato interno, inoltre, consente di realizzare un collegamento diretto e rapido tra le principali città della Calabria, favorendo lo scambio di idee e di persone tra le diverse aree della Regione. Il tracciato interno consente, non da ultimo, di realizzare un collegamento diretto e rapido tra Cosenza e la sua provincia con l'aeroporto di Lamezia, che diventerebbe il centro di un sistema trasportistico assai efficace per tutta la Regione.

Inoltre appare contrario ad ogni logica progettare la tratta Battipaglia – Praia senza saper cosa succederà dopo, come purtroppo è già accaduto nel caso della Praia – Tarsia.

Sussistono fondati timori che, per i problemi anzidetti, e per scarsità di risorse, il percorso tirrenico potrà essere solo un "potenziamento" della linea attuale, rinunciando alla costruzione di una linea ex novo da Praia a Paola. Tale sensazione è acuita dal fatto che la costa tirrenica cosentina non è servita da una rete elettrica di alta tensione che abbia capacità di alimentare una linea AV, né sono provisti potenziamenti della rete di trasmissione elettrica nei piani di sviluppo di Terna.

Si tratterebbe, quindi, di un'alta velocità "a marcia ridotta" e sarebbe un fallimento totale per Cosenza e la sua Provincia, con particolare riguardo allo Jonio, che rimarrebbero escluse dalla direttrice principale e servite marginalmente con coincidenze e diramazioni.

Per tutti questi motivi la nuova proposta di RFI, che pare animata esclusivamente da esigenze aziendali, non può essere accolta. È necessario valutare altre alternative, in grado di mantenere i vantaggi per il territorio calabrese e siciliano derivanti dalla soluzione proposta inizialmente.

Si possono a questo scopo avanzare due ipotesi.

La prima ipotesi mantiene il collegamento tra Praia a Mare e Tarsia; non può essere esclusa a priori la possibilità di localizzare la galleria alquanto più a sud, ad esempio tra **Belvedere a San Marco Argentano**, dove il quadro geologico ed idraulico è più favorevole. Questa alternativa coincide praticamente con la proposta iniziale di RFI, in quanto prevede anche la possibilità del collegamento diretto Cosenza – Lamezia e serve tutto il territorio regionale; presenta tuttavia una maggiore lunghezza della alternativa tirrenica; gli aspetti geologici ed idraulici rimangono da verificare, come per la tratta Praia – Paola, per la quale non si conosce al momento un progetto.

La seconda ipotesi prevede di rinunciare al collegamento Buonabitacolo – Praia, e realizzare il collegamento diretto **Buonabitacolo – Tarsia**, collegando direttamente il Vallo di Diano con la Valle del Crati. Questa ipotesi viene illustrata da RFI nel documento di fattibilità delle alternative progettuali (marzo 2021). Vengono considerate due alternative.

La prima alternativa della seconda ipotesi, denominata Lotto 2, Alternativa 2.1: Lagonegro - Tarsia, ha uno sviluppo di circa 74,057 km, con inizio in corrispondenza del km 97,362 del lotto Battipaglia – Praia, in pratica al termine del lotto 1B, e si sviluppa fino a Tarsia. La variante si distacca da quella del lotto 1 in prossimità del comune di Lagonegro, affianca la A2 attraversando con una galleria di circa 16 km i comuni di Lauria e Mormanno, e prosegue attraversando il complesso montuoso in prossimità di Morano Calabro e Castrovillari con una galleria di 31,5 km. Nella parte finale il tracciato attraversa una zona pianeggiante fino alla fermata di Tarsia. Si prevede anche la realizzazione di un raccordo con la linea storica Cosenza – Sibari, in direzione Sibari, lungo circa 3,5 km. Le gallerie hanno una lunghezza complessiva di 56 km. Nella ipotesi di una costruzione per fasi, la linea potrebbe non raggiungere Cosenza, ma deviare verso Paola all'altezza di Montalto, utilizzando la nuova Galleria Santomarco, a doppia canna, la cui costruzione è invariante per assicurare la funzionalità dell'itinerario merci Gioia Tauro - Taranto, e per assicurare i livelli di sicurezza

necessari. Infatti la galleria Santomarco attuale è lunga 15.333 km, ed è a singolo binario, non sufficiente ad assicurare l'esodo dei viaggiatori nel deprecabile caso di incidente (già avvenuto) o incendio. Complessivamente, sarebbe quindi possibile raggiungere Paola da Lagonegro con circa 56 km di gallerie ad hoc in luogo dei circa 87 km del tracciato costiero, con un consistente risparmio nei costi e nei tempi di realizzazione.

La seconda alternativa della seconda ipotesi, denominata Lotto 2, Alternativa 2.2: Sala Consilina - Tarsia, ha uno sviluppo di circa 105 km; la maggiore lunghezza, rispetto alla precedente, è dovuta al fatto che questa alternativa si distacca dal tracciato base circa 30 km più a nord, in prossimità di Sala Consilina. Il tracciato presenta una galleria di 19 km fino a Lagonegro, attraversa con una galleria di 16 km i comuni di Lauria e Mormanno, e supera con una galleria di 31,5 km Morano e Castrovillari; anche in questo caso è prevista una bretella per Sibari. Lo sviluppo delle gallerie è di 71 km, ma rispetto alla variante precedente includono anche quelle subito dopo Sala Consilina; può quindi affermarsi che tra le due alternative non sussistono differenze essenziali.

Il Progetto di Fattibilità di RFI giunge invero alla conclusione che il tracciato sotto il Pollino è il migliore, in termini di prestazioni e di costi; viene tuttavia scartato in base all'assunto che richiederebbe comunque a costruzione di raccordi per Sapri e Praia. Su questo punto sono tuttavia possibili soluzioni, che lo studio di fattibilità non ha approfondito adeguatamente.

Nelle ipotesi di realizzazione delle alternative 2.1 o 2.2, considerati i consistenti risparmi di tempo e di costo dovuto alla minore lunghezza delle gallerie, non sarebbe difficile pensare ad un macrolotto funzionale Battipaglia – Tarsia – Montalto (poco a nord di Cosenza) – Paola, in luogo dei lotti funzionali Battipaglia Praia e poi Praia – Paola.

Peraltro questo tracciato interno è facilmente raggiungibile da Paola, e quindi serve il medio e basso Tirreno cosentino. Per consentire la fruizione dell'alta velocità anche dall'Alto tirreno cosentino e dal Cilento, in provincia di Salerno, potrebbe essere presa in considerazione la realizzazione di un raccordo lungo poco più di 30 km, con caratteristiche convenzionali, probabilmente anche ad un solo binario, tra Policastro Bussentino (a nord di Sapri) e Padula.

Esiste invero una terza alternativa, che non viene illustrata da RFI nel documento di fattibilità delle alternative progettuali del marzo 2021. RFI potrebbe rinunciare alla discutibile impostazione, fin qui attuata, probabilmente per motivi ideologici più che tecnici, di realizzare linee ad alta velocità – alta capacità, che presentano un costo pressoché doppio rispetto alle linee ad alta velocità pura, realizzando in Calabria una linea ad alta velocità solo per passeggeri. Siamo l'unico Paese al mondo che abbia realizzato una rete alta velocità – alta capacità, che doveva servire anche al trasporto delle merci. Peccato che fino ad oggi nessun treno merci pesante abbia circolato su queste linee, per problemi di aggressività sull'armamento e di omogeneità nelle velocità di circolazione; sono transitati solo treni logistici, effettuati on materiale ad alta velocità in versione cargo, e quindi adatti al trasporto di merci di valore elevato, ma in piccola quantità. Realizzando una linea ad alta velocità pura, le pendenze potrebbero giungere al 35%, con una riduzione non banale della lunghezza delle gallerie nell'attraversamento del Pollino. Questa decisione sarebbe tanto più facile, in quanto la asserita linea ad alta velocità, in corso di realizzazione in Sicilia, è in realtà una linea convenzionale, seppure veloce, e quindi la linea Battipaglia – Reggio rappresenta solo il tratto terminale, a sud, della rete nazionale ad alta velocità. Peraltro l'itinerario merci da Gioia Tauro a Taranto è praticamente già completo, e non si capisce la necessità di raddoppiarlo. Inoltre, visto che le linee ad alta velocità sono pressoché indipendenti dalla rete storica, RFI potrebbe rinunciare anche a costruire un numero elevato di raccordi, che a poco serviranno nella rete AV a regime, e che contribuiscono a far lievitare i costi. Ma, come direbbe Shakespeare, la praticabilità di questa ipotesi è fatta della stessa materia di cui sono fatti i sogni.

In conclusione, la realizzazione della linea ad alta velocità Battipaglia – Reggio, con eventuale prosecuzione verso la Sicilia mediante l'Attraversamento stabile dello Stretto di Messina, non può essere deliberata in maniera estemporanea solo sulla base di meri aspetti tecnici e senza considerare i ben più importanti e lungimiranti aspetti strategici e di efficacia trasportistica, e soprattutto senza un sereno, ma approfondito confronto con le istanze del territorio. La soluzione di abbandonare il percorso interno che attraversa la provincia di Cosenza con le sue aree urbane di rilevante valenza territoriale, appare frutto di scelte affrettate e superficiali.

I firmatari di questo documento chiedono alla Regione Calabria di assumere una posizione di guida del processo e rappresentare con forza a RFI e nelle sedi politiche nazionali le istanze dei territori, evidenziando le oggettive ragioni di una lungimirante pianificazione strategica del tracciato che abbia tra gli obiettivi prioritari la valorizzazione e lo sviluppo delle aree urbane rilevanti di Cosenza, dello Jonio e della intera Provincia; i firmatari chiedono altresì che venga effettuato un confronto serio tra le diverse alternative progettuali elencate in precedenza, e prospettate dalla stessa RFI, evidenziando come quello passante per l'interno sia l'unico tracciato che consenta di raggiungere tutti gli obiettivi determinanti dell'opera, e consenta di realizzare una rete trasportistica moderna ed efficace per l'intera regione e non solo per alcune aree già servite dalla linea storica. La soluzione che sembra delinarsi di semplice potenziamento della linea tirrenica e di collegamento con l'interno tramite la galleria Santomarco, appare come soluzione di ripiego non in linea con gli obiettivi strategici dell'opera e certamente di forte penalizzazione non solo per i territori della Provincia Cosentina ma per l'intera Regione.

I firmatari chiedono, infine, che si pervenga ad una definizione certa del tracciato e dei relativi costi e tempi di realizzazione, che non esponga a sorprese e ripensamenti, come già è avvenuto per la tratta Praia – Tarsia.

Prof. Demetrio Festa

Dott. Giuseppe Lo Feudo

Prof. Luigi Martirano

Prof. Roberto Musmanno