

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

Lotto 1A Battipaglia - Romagnano

RELAZIONE CONCLUSIVA

ALLEGATO 2. Le sintesi degli incontri on line

Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato

Introduzione

Martedì 8 marzo 2022 si è tenuto il primo incontro online all'interno della procedura di Dibattito Pubblico che precede la realizzazione del Lotto 1A della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Obiettivo dell'evento è stato quella di approfondire i principi ispiratori dell'opera e comprendere le analisi delle alternative di tracciato considerate, soffermandosi sulla scelta privilegiata.

Durante l'incontro, guidato dal Coordinatore del Dibattito Pubblico Roberto Zucchetti, sono intervenuti diversi portatori di interessi, che hanno dato voce a dubbi e riflessioni riguardanti il tema in questione. A queste hanno fatto seguito le risposte di RFI, che ha così fornito chiarimenti sulle criticità sollevate.

Interventi

Dopo una prima introduzione del Coordinatore alle tematiche oggetto di confronto, la scaletta degli interventi si è sviluppata come segue:

Tatiana Cini - Project manager PTSCLAS

Viene presentata la modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico e introdotti i temi su cui ci si soffermerà nel corso degli incontri, sollecitando il proponente su alcuni ambiti specifici: le ragioni dell'infrastruttura; l'incremento dell'accessibilità merci e passeggeri; la sostenibilità dell'opera; le alternative di tracciato.

Nicoletta Antonias - responsabile infrastrutture sostenibili RFI

L'intervento si concentra sulle caratteristiche della tratta e sul suo inserimento all'interno del global project, esplicitando le potenzialità e la capacità di colmare i divari esistenti. Presentato lo studio di trasporto, che ha accompagnato lo sviluppo del progetto, e la Analisi Costi-Benefici.

Ilaria d'Amore - Project engineer RFI

Viene presentato quali sono le caratteristiche della linea attuale e come si andrà a migliorare il percorso, in termini di pendenza, sagoma e linearità, una volta concluso l'investimento. Vengono confrontati, inoltre, i vari corridoi analizzati e presi in considerazione.

Corrado Limongi - Dirigente scolastico ISS Leonardo da Vinci, Sapri

Presenta il lavoro fatto da alcune classi dell'istituto, che ha messo in evidenza come la presenza di un servizio AV sul territorio ha aumentato dell'80% l'apprezzamento dei turisti nei confronti della zona.

Vittorio Napolitano - Presidente del Comitato 1887 di Sapri per l'Alta Velocità

Si esprime una posizione critica nei confronti della decisione di escludere il territorio di Sapri dai servizi ferroviari AV e della regionalizzazione della tratta attuale.

Stefano Pisani - Sindaco di Pollica

Viene evidenziata la necessità di collegare il Cilento alla linea AV, rendendo più accessibile la zona. Occorrerebbe inoltre incrementare le connessioni con l'aeroporto di Pontecagnano e i servizi su gomma per una penetrazione maggiore sul territorio, puntando su una strategia di mobilità intermodale.

Tatiana Cini - Project manager PTSCLAS

Vengono sintetizzate le domande poste nella chat della piattaforma.

Luca Cascone - Consigliere Regione Campania e Presidente Commissione Trasporti

Viene espresso apprezzamento per la procedura di Dibattito Pubblico e condivide l'importanza di alcuni temi sollevati nel corso dell'incontro.

Giuseppe Perillo - Responsabile della Delegazione di Vallo della Lucania dell'Associazione Nazionale dei Consumatori e degli utenti CODICI

L'intervento sollecita l'attenzione sulla coerenza della scelta di tracciato rispetto alle reti di sviluppo TEN-T che prediligono il passaggio sul corridoio tirrenico.

Pietro Bruni - RFI

Conferma la disponibilità del proponente ad affrontare le tematiche oggetto dei diversi interventi e a fornire risposte adeguate.

Raffaele Riccio - Mingardo&Miti

L'intervento sottolinea l'importanza di non escludere il Cilento dalla rete AV, rimarcando come anche storicamente la tratta costiera è sempre stata privilegiata.

Mario Fortunato - responsabile della testata Cronisti di strada

Espressa la centralità dell'opera per il territorio e l'importanza di includere Policastro nella rete.

Enrico Cieri - Direttore strategico RFI

Vengono fornite le prime risposte ai quesiti posti.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro ad opera del Coordinatore.

L'aspetto geologico e ambientale dell'opera

Introduzione

Lunedì 14 marzo 2022 si è tenuto il secondo incontro online rientrante nel perimetro del Dibattito Pubblico antecedente la realizzazione del Lotto 1A della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. La finalità dell'evento è stata quella di analizzare gli studi sismologici e geomorfologici compiuti da RFI e comprendere le soluzioni adottate per affrontare questi rischi, nell'ottica di ridurre al minimo l'impatto fisico dell'opera.

Durante l'incontro, guidato dal Coordinatore Roberto Zucchetti, sono intervenuti diversi portatori di interessi, che hanno dato voce a dubbi e riflessioni riguardanti il tema in oggetto. A queste hanno fatto seguito le risposte di RFI, che ha così fornito chiarimenti sulle criticità sollevate.

Interventi

Dopo una prima introduzione del Coordinatore alle tematiche oggetto di confronto, la scaletta degli interventi si è sviluppata come segue:

Silvio Bosetti - Ingegnere

L'intervento introduce la relazione tra l'infrastruttura e la componente ambientale. Innanzitutto, si sofferma sull'iter autorizzativo da seguire, al fine di garantire il rispetto delle normative di settore. In secondo luogo, si fa presente la differente interferenza che l'opera ha sull'ambiente: questa assume determinati contorni durante la fase di realizzazione della linea ferroviaria e altri nel momento in cui entra in esercizio. Si chiede quindi di presentare quali sono le opere di stabilizzazione previste per mitigare e contenere il rischio geologico e idrogeologico.

Inoltre, viene sottolineato come due importanti fonti di criticità sono costituite dall'impatto sonoro dei treni in transito, il che comporta l'adozione di adeguate barriere acustiche antirumore., e dalla realizzazione di un nuovo elettrodotto utile ad alimentare la linea, che determina quindi inquinamento elettromagnetico.

Ilaria d'amore - Project engineer RFI

Vengono presentate le caratteristiche inerenti la tratta in questione e viene fornito un inquadramento generale del tracciato.

Fabio Romano - RFI

Presenta le analisi geognostiche condotte per comprendere le specificità del territorio attraversato e gli studi compiuti per affrontare i rischi geologici ed idrogeologici. Ci si sofferma, inoltre, sui carotaggi effettuati e sui rilevamenti geomorfologici per la perimetrazione delle aree di frana.

Alessandro Cappelli - RFI

Viene esposto l'ambiente idrico di superficie e sono presentate, coerentemente, le indagini effettuate sui corsi d'acqua attraversati dal progetto. Sono illustrati, inoltre, gli interventi messi in atto volti a garantire l'integrità del reticolo idrografico.

Andrea Rotunno - RFI

Vengono presentati i criteri progettuali dell'opera, sintetizzabili nella ricerca della sostenibilità ambientale ed economica, nella riduzione dell'impatto architettonico e acustico, nonché nell'ottimizzazione dei tempi di realizzazione in virtù di un rapporto che tenga in considerazione costi e benefici.

Antonietta Nicodemo - Giornalista 105tv

Il tema posto al centro dell'attenzione riguarda l'importanza della tratta del lotto 1a, in quanto la scelta di tracciato attraverso il Vallo di Diano comporta di conseguenza la realizzazione della tratta Romagnano - Praja a Mare. Ne segue la richiesta di informazioni riguardo i criteri che hanno portato i progettisti a preferire il corridoio nell'entroterra rispetto alla fascia costiera, dal momento che entrambe le zone ricadono all'interno di aree protette e presentano fragilità ambientali.

Giuseppe Zecca - Cittadino proprietario di terreni interessati dal tracciato

Viene sottolineato come storicamente si sia sempre preferito il Cilento e la fascia costiera per lo sviluppo di infrastrutture viarie e ferroviarie, interrogandosi sulle circostanze che oggi fanno invece propendere per la realizzazione della tratta nell'entroterra, allungando di fatto il percorso.

In quanto proprietario di un'attività con sede sul territorio interferito dalla costruzione della linea AV, si suggeriscono cambi di traiettoria delle gallerie e miglorie che determinerebbero vantaggi, sia in termini economici che di minor impatto visivo ed ambientale.

Francesco Caratozzolo - RFI

Presenta, in risposta all'intervento del cittadino, i motivi specifici che hanno determinato, sui territori in questione, la scelta del tracciato.

Emanuele Vita - cittadino

L'interessato legge una memoria del direttore del polo museale di san Giovanni a Piro, Franco Maldonato, in cui si sottolineano i rischi sismogenetici che interessano la zona, ci si interroga su come sia stato comparato questo tipo di rischio tra la zona lagonegrese e quella del golfo di Policastro. Inoltre, viene sollevato il tema legato alla logicità di realizzare una linea AV, adibita al contempo sia al trasporto passeggeri che a quello delle merci. Tale scelta, dispendiosa a livello economico, non è infatti stata intrapresa da nessun Paese al mondo.

Pasquale Abignano - Consigliere delegato CODICI Cilento

L'intervento sottolinea come il potenziamento della tratta tirrenica avrebbe il vantaggio di incrementare l'accessibilità alla zona e comporterebbe un consumo di suolo minore.

Andrea Rotunno - RFI

Viene specificato come sia la fascia tirrenica che la zona del Vallo di Diano si equivalgano in termini di rischio sismico. La problematica caratterizza quindi tutta la regione, in maniera indistinta.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro ad opera del Coordinatore.

L'impatto dell'opera nell'economia del Meridione

Introduzione

Mercoledì 16 marzo 2022 si è tenuto il terzo incontro online all'interno della procedura di Dibattito Pubblico che anticipa la costruzione del Lotto 1A della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Il focus dell'evento è stato l'analisi degli effetti e le ricadute economiche che la realizzazione della tratta Battipaglia - Romagnano determina, con un accento sull'occupazione creata, sull'attrattività dei territori e sui vantaggi di localizzazione delle imprese.

Durante l'incontro, guidato dal Coordinatore del Dibattito Pubblico Roberto Zucchetti, sono intervenuti una pluralità di attori, che hanno espresso il proprio punto di vista sul tema in questione, rappresentando quali potrebbero essere le opportunità economiche e al contempo le criticità in termini di sviluppo mancato che il tracciato ferroviario AV determinerebbe.

Interventi

Dopo una sintesi, ad opera del Coordinatore Roberto Zucchetti, degli argomenti affrontati durante i primi incontri, è stato introdotto il tema oggetto di confronto. La scaletta degli interventi si è sviluppata come segue:

Alessandro Oliveri - Architetto

Storicamente, una nuova via di comunicazione ha sempre determinato significativi cambiamenti, andando ad incidere sulle dinamiche socioeconomiche dei territori attraversati. La ferrovia AV può quindi rappresentare un importante momento di svolta per il Mezzogiorno, inducendo un impatto sul sistema economico su diverse scale, sia di tipo transregionale che transnazionale. Il Meridione italiano, infatti, intercetta le dinamiche di almeno cinque Regioni ed è parte di una più ampia strategia di sviluppo di carattere europeo. La ferrovia può quindi essere utile nell'ottica di colmare il divario che caratterizza il Mezzogiorno.

Un altro focus di attenzione è costituito dal vero valore aggiunto, misurabile e quantificabile, dei benefici indotti dall'infrastruttura sul sistema produttivo e sull'occupazione. La linea AV può essere una leva utile per il consolidamento dei settori produttivi esistenti così come driver di sviluppo di nuove economie.

Enrico Cieri - Direttore strategico RFI

Viene sintetizzata l'evoluzione delle politiche nazionali ed europee in tema di trasporto ferroviario, sottolineando come la sua centralità sia cresciuta negli anni.

La nuova infrastruttura, complementare alla linea esistente, persegue obiettivi di estensione del sistema AV/AC al Sud e di miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario verso

fasce di territorio oggi non servite. Più di un indicatore evidenzia come, al momento, le performance demografiche ed economiche del Mezzogiorno siano meno soddisfacenti del resto d'Italia, situazione a cui si affianca una minore dotazione infrastrutturale.

Viene presentato l'impatto economico e l'incidenza sul PIL degli investimenti che si sono avuti durante i primi dieci anni di vita dell'alta velocità Torino - Milano - Napoli. L'infrastruttura è stata in grado di generare una domanda di traffico indotta, oltre che a soddisfare le esigenze di spostamento già esistenti.

Nicoletta Antonias - Responsabile infrastrutture sostenibili RFI

Viene sottolineato come l'alta velocità ferroviaria possa innescare nuove dinamiche di sviluppo, declinate in termini di benefici socioeconomici, sulla qualità della vita e correlati ad una maggiore connessione e coesione territoriale. Inoltre, tutto ciò avviene nel rispetto degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.

Enrico Cieri - Direttore strategico RFI

Presentata l'Analisi Costi - Benefici portata a termine nell'ambito del Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica del Lotto 1A. Evidenziato come sono stati quantificati i benefici trasportistici e gli impatti indiretti.

Sottolineata l'accresciuta accessibilità attiva e passiva alla zona e il miglioramento dal punto di vista della coesione territoriale,

Nicoletta Antonias - Responsabile infrastrutture sostenibili RFI

Focus sulla fruibilità turistica del territorio e sulle ricadute occupazionali.

Antonia di Lorenzo - Docente ISS Leonardo da Vinci, Sapri

Presenta il lavoro condotto con gli allievi di alcune classi dell'Istituto Turistico, incentrata sul gradimento delle strutture ricettive della zona da parte dei turisti e con un focus sui mezzi di trasporto che arrivano nella zona. Analisi della ricettività alberghiera evidenzia il particolare apprezzamento dei turisti verso il treno, considerando anche che la zona è carente dal punto di vista dell'accessibilità autostradale.

Video di presentazione dello studio

Armando Carteni - Docente dell'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli

L'intervento sottolinea il concetto della domanda indotta dai servizi ferroviari AV, il fenomeno di diversione della domanda da altri sistemi di trasporto e gli effetti economici sul PIL delle zone attraversate. Vengono quindi evidenziati gli impatti positivi e le potenzialità che lo sviluppo ferroviario ad alta velocità comporta.

Alessandro Cocorullo - Presidente distretto turistico del golfo di Policastro

Viene evidenziato l'impatto della ferrovia sul turismo, con un accento sull'importanza della continuità del collegamento ferroviario e sulla qualità del servizio, più che sulla velocità. Inoltre, si tratta di una Regione con un solo aeroporto, offerta scarsa se confrontata con i 3 aeroporti della Calabria.

Ci si chiede se tutti questi aspetti siano stati considerati nella redazione della ACB. Inoltre, la concomitanza delle due linee comporta la messa a rischio di quella storica.

Enrico Cieri - Direttore strategico RFI

Risponde a Cartenì e chiarisce i dettagli delle analisi di traffico e di come è stata effettuata la ACB.

Giancarlo Da Broi - Cittadino appassionato di temi di mobilità e potenziale turista

Propone studio dei territori interessati all'infrastruttura e ipotizzato viaggio attraverso le attrazioni turistiche. E ipotizzati i servizi ideali che rendano attrattivi il viaggio ipotizza viaggio ideale dove con un viaggio di 5 ore riesce a arrivare a Lagonegro da lecco. conciliando tutte le modalità di trasporto, principalmente a basse emissioni.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro da parte del Coordinatore.

L'inserimento dell'opera nel territorio

Introduzione

Venerdì 18 marzo 2022 si è tenuto il quarto incontro online all'interno della procedura di Dibattito Pubblico che anticipa la costruzione del Lotto 1A della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Alla luce degli approfondimenti condotti sui temi paesaggistici, naturalistici e archeologici, si sono considerate le forme di inserimento dell'infrastruttura nel contesto locale, soffermandosi sulle soluzioni adottate in termini di sostenibilità, ambientale e paesaggistica.

L'incontro, in particolare, è stato l'occasione di analisi il rapporto tra l'infrastruttura e gli insediamenti umani, presenti e storici, che hanno influenzato le scelte di tracciato. Ha inoltre dato la possibilità di esprimersi a numerose voci del territorio e a soggetti coinvolti in maniera diretta ed indiretta dall'opera.

Interventi

Dopo una prima introduzione ad opera del prof. Zucchetti alle tematiche oggetto di confronto, la scaletta degli interventi si è sviluppata come segue:

Costanza Rapone - Project manager PTSCLAS

Con l'intervento si chiede di dare spazio alle interferenze tra il progetto e i fattori paesaggistici e archeologici e di chiarire in che modo sono stati tenuti presenti i vincoli ambientali, che impongono il rispetto di determinati parametri. Viene inoltre richiesto di spiegare l'essenza e le implicazioni del principio DNSH, di cui si è tenuto conto nella redazione del PFTE. Infine, si pone all'attenzione il tema del patrimonio archeologico, di come sono stati valutati i rischi che la realizzazione dell'opera può avere.

Ilaria D'Amore - Project engineer RFI

L'intervento affronta un primo inquadramento del Lotto 1A, sviluppandosi attraverso la presentazione delle peculiarità dei territori interessati. Nell'esposizione del progetto ci si sofferma sui recuperi in termini di tempo di percorrenza e sulle caratteristiche tecniche della Battipaglia - Romagnano.

Giada Tucci - RFI

Focus sulle analisi del contesto ambientale, paesaggistico ed archeologico, dettagliando le misure atte a prevenire o contenere gli impatti.

Federica Amorizzi - RFI

L'intervento espone le soluzioni delle interferenze con l'ambiente che la fase di realizzazione dell'opera determinerà. Vengono dettagliati i criteri di scelta di posizionamento delle aree di cantiere, le modalità di riutilizzo dei materiali da scavo e la gestione delle terre.

Antonio Gentile - Sindaco di Sapri

L'intervento sottolinea innanzitutto come la realizzazione del lotto 1° aumenterà in maniera esponenziale le emissioni di CO2, in quanto il traffico diretto verso Sapri e il golfo di Policastro sia costretto a scegliere la mobilità su gomma, in quanto il servizio AV attualmente in vigore sono gli unici collegamenti che garantiscono la continuità tra il Nord e il Sud del Paese. A seguire, si chiede che per la prosecuzione del Dibattito Pubblico sui lotti successivi vengano proposti al dibattito le alternative progettuali.

Pietro Bruni - RFI

Con l'unificazione della tratta iniziale, sia in direzione Reggio Calabria che sulla direttrice Potenza - Taranto, si sono ricercate le sinergie tra le due tratte.

Francesco Carleo- Difesa Ambiente Trasparenza e Legalità

Sottolinea lo squilibrio tra l'impatto dell'opera sul territorio attraversato e i servizi aggiuntivi garantiti che questa garantirebbe. Si chiede, inoltre, che il tracciato AV garantisca interconnessioni con la mobilità ferroviaria regionale.

Vito Sansone - Associazione storico culturale Sapri 15 agosto 1943

Viene chiesto di garantire a Sapri la centralità che merita all'interno della rete infrastrutturale.

Tatiana Cini - Project manager PTSCLAS

Vengono riferite le domande che durante l'incontro sono state sollevate nella chat preposta.

Giuseppe Crisà- RFI

L'intervento fornisce dettagli e particolari riguardo i viadotti e i rilevati progettati per lo sviluppo del tracciato.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro ad opera del Coordinatore.

Raccordo tra AV e territorio: i nodi di interscambio e i collegamenti ferro-gomma

Introduzione

Giovedì 31 marzo 2022 si è tenuto il quinto incontro online, all'interno della procedura di Dibattito Pubblico antecedente la realizzazione del Lotto 1A della nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. La finalità dell'evento è stata quella di analizzare l'importanza dei nodi di interscambio dei servizi di trasporto, che possono essere potenziati e valorizzati dalla tratta Battipaglia - Romagnano.

Durante sono intervenuti diversi ospiti, che hanno dato voce a dubbi e riflessioni riguardanti il tema in oggetto. A queste hanno fatto seguito le risposte di RFI, che ha così fornito chiarimenti sulle criticità sollevate.

Interventi

Dopo una prima introduzione del Coordinatore alle tematiche oggetto di confronto, la scaletta degli interventi si è sviluppata come segue:

Cecilia Rancese - Sindaco di Battipaglia

Ricorda come l'area della stazione ferroviaria della città di Battipaglia sia stata progettata ragionando nell'ottica di sviluppare un punto di scambio intermodale a servizio della mobilità, predisponendo parcheggi interrati e facilitando i collegamenti con la vicina area industriale. Occorre quindi tenere presente delle potenzialità che questa avrebbe se inserita nella rete AV.

Giuseppe Siciliano - Esperto PTSCLAS in Transport Policy and Economics

Il tema dell'intervento è il disegno infrastrutturale della rete ferroviaria con particolare riferimento all'integrazione con altre reti di trasporto e ai relativi servizi di adduzione. I due principi principali per una buona pianificazione sono la distinzione tra l'infrastruttura e i servizi e, in seconda battuta, l'integrazione delle reti di trasporto e la combinazione dei servizi in una logica di multimodalità.

Per quanto riguarda il primo aspetto, la presenza di una rete ferroviaria serve a offrire agli operatori la possibilità tecnica di effettuare determinati servizi di trasporto, ma non equivale alla possibilità di effettuare in maniera economicamente conveniente i servizi stessi. In questo quadro è molto rilevante non solo la quantità di domanda sulle varie relazioni, ma anche le sue caratteristiche: i passeggeri interessati ai servizi di AV/AC, per esempio, sono molto sensibili alla minimizzazione dei tempi di percorrenza, pertanto è importante ottimizzare il numero di fermate intermedie lungo le linee.

Il secondo principio, strettamente correlato al primo, stabilisce l'importanza di definire in maniera opportuna i nodi di interscambio con l'obiettivo di facilitare l'utilizzo dei servizi stessi

in maniera integrata (raggiungibilità della stazione, disponibilità di parcheggi di interscambio, possibilità di attivare modelli di esercizio cadenzati e incrociati con quelli dei servizi su gomma di corto e medio raggio).

Enrico Cieri - RFI

Ribadisce la distinzione tra gestore dell'infrastruttura e operatore ferroviario, così come quella tra servizi a mercato e servizi sussidiati. Per definizione quelli a mercato devono prestare attenzione alla domanda.

Affrontati i temi dell'intramodalità, che significa accedere ad un servizio ferroviario a partire da un altro servizio ferroviario (ruolo delle Regioni nella programmazione dei treni) e dell'intermodalità (logica di cooperazione tra i diversi servizi di trasporto).

Andres Cignarella - Comitato Ferrovia Eboli – Calitri – Pescopagano

Viene sottolineata l'importanza di sviluppare le Interconnessioni tra la linea ferroviaria AV con le linee minori. Si potrebbe utilizzare il fondo complementare per sviluppare una rete intorno agli assi del PNRR, per far sì che anche le Regioni meridionali facciano parte della rete di trasporti europea.

Mario Pietrangeli - Consigliere Generale AEC (Association Europeenne des cheminist - associazione europea ferrovieri)

Intervento che ribadisce l'importanza della riattivazione della ferrovia Sicignano - Lagonegro, il cui servizio è stato sospeso nel 2012.

Rocco Panetta - Presidente Comitato riattivazione ferrovia Sicignano - Lagonegro

Si torna sul tema della Sicignano - Lagonegro, che le notizie di stampa dicono essere prossima alla riapertura ad uso turistico. Sarebbe importante farne un utilizzo commerciale che non sia solo limitato all'uso turistico, garantendo interconnessioni con il resto della rete. D'altronde anche i regolamenti europei spingono in questa direzione.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro ad opera del Coordinatore del Dibattito Pubblico.

La rilevanza dell'opera per il trasporto delle merci

Introduzione

Martedì 5 aprile 2022 si è tenuto il sesto incontro online all'interno della procedura di Dibattito Pubblico inerente il Lotto 1A Battipaglia - Romagnano. L'evento si è posto come obiettivo quello di analizzare le potenzialità offerte dall'Alta Velocità ferroviaria per il trasporto delle merci, con un focus sullo stato dell'arte della rete dedicata alle merci e sulle esperienze avutesi finora. È stata, inoltre, occasione di dialogo con esperti e personalità che lavorano nel settore, in grado quindi di offrire punti di vista e prospettive inedite.

Interventi

Dopo una prima introduzione del Coordinatore alle tematiche oggetto di confronto, la scaletta degli interventi si è sviluppata come segue.

Francesco Barontini - Responsabile PTSCLAS in progetti CEF

L'intervento si sviluppa affrontando tre macro-temi. Il primo riguarda la dimensione di regolazione e policy del trasporto su ferro. La rete TEN-T e i Rail Freight Corridors, pilastri dello sviluppo ferroviario del trasporto merci a livello europeo, impongono parametri (peso assiale, modulo, velocità, etc.) di cui bisogna tenere conto nello sviluppo dell'infrastruttura.

In seconda battuta, occorre considerare come le dinamiche di mercato spingano nella direzione del trasferimento modale, dalla gomma al ferroviario. Inoltre, la percentuale di merce inoltrata sui treni in Italia è inferiore rispetto alla media europea. Il comparto presenta quindi elementi che fanno sperare in un importante margine di crescita.

Occorre, infine, ricordare le potenzialità del territorio di esprimere domanda di trasporto ferroviario merci e di generare traffico. Le filiere produttive presenti e la dispersione di localizzazione delle realtà produttive fanno pensare ad un contesto non adatto. Sono però presenti centri produttivi che rappresentano potenzialità di attrazione e poli attrattori su cui si potrebbe far convergere la merce.

Domenico Tersigni - RFI

Il lotto si inserisce in una programmazione di investimenti che ha l'obiettivo di attribuire un maggiore peso al trasporto merci su ferro. Il Lotto 1A costituisce quindi il primo dei tasselli del mosaico di cui si comporrà il piano di sviluppo logistico a supporto del trasporto delle merci del Sud Italia.

Illustrata la ripartizione di traffico ferroviario lungo la Penisola, suddivisi per trasporto tradizionale e combinato, ci si è soffermati sulla inferiore numerosità dei terminali merci del Mezzogiorno, inseriti in una rete con limiti infrastrutturali in termini di lunghezza massima dei treni e di sagoma. Il progetto consente quindi un adeguamento a standard più moderni, oltre a rappresentare un'importante alternativa al trasporto su gomma, che nello scenario intraregionale presenta quote consistenti.

Marco Trotta - Cittadino

Collegamento tra la Salerno - Reggio Calabria con l'asse diagonale Battipaglia - Potenza - Taranto. I Porti di Bari e Taranto diverranno forti centri attrattivi di merci. Quindi il comparto del trasporto e della logistica possono rappresentare un importante volano di sviluppo per le aree interne, favorendo l'industrializzazione e contrastando lo spopolamento. Si evidenzia quindi la necessità di realizzare una bretella di collegamento tra le due direttrici.

Si contribuirebbe così a ridurre il divario, in termini infrastrutturali, sociali ed economici.

Daniele Testi - SOS Logistica

Evidenzia come occorra cambiare il paradigma di analisi e andare oltre le logiche che hanno trainato il settore fino ad oggi. I temi della sostenibilità ambientale iniziano ad incidere anche sulle performance economiche delle aziende. Occorre quindi sviluppare infrastrutture ferroviarie in grado di andare incontro a questa nuova domanda, fermo restando l'importanza dei nodi della rete, più che dei collegamenti della rete stessa, ragionando quindi anche sui terminal, dotandoli degli standard più avanzati.

Infine, centri intermodali e aggregatori di domanda, insieme chiaramente alle imprese che hanno le necessità di trasportare i propri prodotti, sono i soggetti chiave coinvolti nello sviluppo dell'intermodalità, che è in grado di garantire un servizio più sicuro oltre che, nel lungo periodo, più economico.

Alberto Milotti - Verona Quadrante Europa

L'offerta di collegamenti tra Verona e i tre principali interporti del Meridione (Nola, Bari e Marcianise) evidenzia la consistenza delle relazioni commerciali. Sottolinea l'importanza di raccogliere il traffico e trasferirlo sui treni, garantendo così un forte risparmio di emissioni nocive. Per quanto riguarda il trasporto intermodale i punti di attenzione sono costituiti dalla programmazione del trasporto, che può rappresentare un elemento di competitività delle aziende, dalla scarsità di offerta di semirimorchi gruabili e dall'estensione della rete AV che permette di sfruttare l'infrastruttura, potenziando così l'intermodalità.

Domenico Tersigni - RFI

Vengono forniti chiarimenti sul collegamento tra Potenza e Taranto.

Roberto Pagone - RFI

Intervento di conclusione del Dibattito sul Lotto 1A Battipaglia - Romagnano e ringraziamenti finali.

Conclusione

Commenti conclusivi a chiusura dell'incontro ad opera del Coordinatore.