



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



KNOWLEDGE THAT INNOVATES

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

Lotto 1A Battipaglia - Romagnano

Questioni emerse e domande al proponente

Sommario

QUESTIONI EMERSE E DOMANDE AL PROPONENTE.....	4
1 PREMESSA.....	4
2 TEMI PRINCIPALI.....	5
2.1 Introduzione.....	5
2.2 Procedura.....	5
2.2.1 Tempi e modi del DP	5
2.2.2 Il rispetto della Convenzione Aarhus per gli aspetti ambientali	6
2.3 Importanza di collegamenti AV per il Meridione	6
2.4 Aspetti metodologici.....	7
2.4.1 Analisi della domanda.....	7
2.4.2 Quali alternative considerare?	9
2.4.3 Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV	11
2.4.4 L'analisi costi benefici	13
3 I CORRIDOI E IL TRACCIATO	17
3.1 Coerenza con la programmazione europea	17
3.1.1 Una pregiudiziale questione di diritto.....	17
3.1.2 L'inserimento della linea nel disegno infrastrutturale europeo.....	18
3.1.3 Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV	18
3.2 Analisi delle alternative	19
3.3 La scelta del corridoio autostradale	20
3.3.1 I motivi per non seguire la linea tirrenica.....	20
3.3.2 Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano	20
3.3.3 L'importanza della direttrice Potenza – Taranto	21
3.3.4 Un possibile sviluppo della rete ferroviaria tra Eboli, Calitri e Pescopagano	23
3.3.5 Le ragioni per la scelta del Corridoio Autostradale	24
3.4 Il tracciato nella tratta Battipaglia – Romagnano	25
3.4.1 Il “Lotto zero” e la stazione di Battipaglia.....	25
3.4.2 L'attraversamento dell'abitato di Eboli.....	25

3.4.3	<i>L'attraversamento del comune di Campagna</i>	29
3.4.4	<i>Attraversamento del comune di Contursi Terme</i>	31
3.4.5	<i>Attraversamento del comune di Sicignano degli Alburni</i>	32
3.4.6	<i>Attraversamento del comune di Buccino</i>	33
3.5	<i>Le fermate e l'interconnessione con il territorio</i>	33
3.5.1	<i>Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele</i>	34
3.5.2	<i>Connessione con la linea Sicignano - Lagonegro</i>	36
3.5.3	<i>Conseguenze per la scelta dei nodi di interconnessione</i>	37
4	LA SOSTENIBILITA DEL PROGETTO	38
4.1	<i>La sostenibilità ambientale</i>	38
4.2	<i>Interferenze con il patrimonio archeologico</i>	41
4.3	<i>Geologia e idrogeologia</i>	41
5	ESPROPRI/OCCUPAZIONI/ABBATTIMENTI	43

QUESTIONI EMERSE E DOMANDE AL PROPONENTE

1 PREMESSA

Questo documento costituisce il passaggio fondamentale tra la fase di dibattito e il Rapporto Conclusivo: in esso vengono ordinate in maniera logica tutte le argomentazioni trattate, i contributi ricevuti e gli interventi effettuati.

È strutturato in modo sintetico, in modo da consentire una lettura sufficientemente veloce dei temi trattati, consentendo così di coglierne le connessioni logiche: per ciascun argomento sono richiamati con un collegamento ipertestuale parti dei contributi inviati o brani di registrazione, in modo da consentire, ove desiderato, una comprensione dettagliata e analitica delle argomentazioni portate da coloro che sono intervenuti nel dibattito.

Per ciascun punto sono formulate le domande emerse, sintetizzandole o interpretandole ove ritenuto opportuno: ai progettisti è chiesto di formalizzare e approfondire le risposte già date per via breve negli incontri.

Alcuni “nota bene”:

- le domande sono proposte cercando di essere fedeli al testo di chi le ha formulate. Molto spesso contengono anche giudizi: il fatto che vengano proposte nella loro integrità non significa in nessun modo condivisione dei giudizi espressi.
- I “contributi”¹¹, gli interventi e le domande sono stati numerati per favorirne l'individuazione e la citazione: a volte, il riferimento può rinviare allo stesso documento o a parti di esso; il numero, quindi, è un “indice” e non la misura quantitativa dei contributi ricevuti o degli interventi effettuati.
- I “titoli” assegnati ai contributi sono scelti dal coordinatore e sono finalizzati a fornire una sintetica informazione sul contenuto.
- Al fine di favorire il massimo dibattito, sono stati pubblicati come “contributi” testi inviati come mail o come ricorsi legali: in questi casi sono state mantenute riservate le parti che non hanno un rilievo pubblico e ciò è stato indicato inserendo la dizione “ESTRATTO” nell'intestazione.
- Questa stessa struttura sarà utilizzata per la redazione del Rapporto Conclusivo, di cui questo documento è, quindi, una traccia preliminare.

Il presente documento è stato elaborato per essere consultato a video: in esso sono inseriti collegamenti ai contributi e agli interventi inerenti i singoli aspetti toccati.

¹¹ Si è preferito utilizzare questo termine in luogo di “quaderni” per non scoraggiare la partecipazione: anche poche righe possono dare, infatti, un prezioso apporto di idee e giudizi.

2 TEMI PRINCIPALI

2.1 INTRODUZIONE

I temi di carattere generale riguardano le motivazioni dell'opera e le sue caratteristiche strutturali e funzionali. A questo proposito, occorre considerare che la tratta oggetto di dibattito pubblico è un sub lotto funzionale di una più vasta infrastruttura; di conseguenza le valutazioni di carattere generale non possono che essere sviluppate avendo come riferimento l'intero progetto o, come in questo caso, una porzione significativa del progetto generale. Come ampiamente illustrato nel Dossier di Progetto, le valutazioni sulla fattibilità economica e ambientale sono riferite ad un ambito progettuale che comprende, oltre al lotto in esame, anche l'adeguamento funzionale delle linee ferroviarie verso Potenza e Taranto, la prosecuzione verso Praia a Mare e il raddoppio del collegamento in galleria tra Paola San Lucido e Cosenza.

Questa premessa è importante per spiegare perché, nel dibattito pubblico relativo alla Battipaglia Romagnano, siano entrate in modo così importante sia le valutazioni in merito all'itinerario di discesa verso il mare, nel Golfo di Policastro, sia quelle relative ai collegamenti con Potenza e Taranto.

2.2 PROCEDURA

Il primo aspetto che è necessario evidenziare è come il DP sia stato percepito dalle persone coinvolte; ci sarà modo di riflettere più approfonditamente su questo tema, anche al fine di trarne indicazioni per una messa a regime di questo innovativo strumento, ma al momento sembra necessario fissare almeno un primo aspetto, che riguarda proprio l'incontro con il pubblico.

2.2.1 Tempi e modi del DP

Il DP si è svolto:

- in parte a distanza, trattando i temi di maggiore complessità che coinvolgono attori maggiormente abituati a questa forma di comunicazione e che sono spesso lontani dai luoghi che saranno attraversati dalla linea
- in parte in presenza, visitando tutti i comuni attraversati dalla linea: in questo caso il contatto diretto con il pubblico è stato essenziale ed ha costituito una esperienza umana importante per tutti, coordinatore, progettisti, amministratori locali e cittadini.

È di fondamentale importanza che i progettisti "ci mettano la faccia", andando di persona a presentare il loro lavoro, spiegare le loro convinzioni, ascoltare le obiezioni, le proposte ma anche la sofferenza di coloro che scoprono di essere colpiti nei propri affetti, prima ancora che nei propri interessi, dalla realizzazione dell'opera.

Un solo esempio può dare il senso di quanto sinteticamente detto.

Contributo 1: [lettera a seguito del Dibattito Pubblico nel Comune di Campagna](#)

La richiesta ricorrente dei partecipanti è stata: "Questa è una presa in giro oppure il progetto si può ancora cambiare?" Una domanda alla quale non è facile rispondere, specialmente nell'ambito della procedura accelerata prevista per le opere finanziate con il PNRR e il fondo complementare. Sarà quindi opportuno riportare il DP nella sua collocazione naturale, cioè prima che il progetto sia stato definito in maniera dettagliata e, soprattutto, prima che la procedura abbia compiuto passi importanti. Infatti, vi sono aspetti che si potrebbero modificare senza particolare impatto sull'impianto progettuale, ma la cui modifica richiederebbe di ripercorrere passaggi amministrativi già superati e quindi di accettare un rinvio delle scadenze di approvazione.

Significativo l'intervento di Roberto Monaco, sindaco di Campagna: "Considero una sgrammaticatura istituzionale il fatto che su un territorio si porti un prodotto finito per poi discuterlo. Non funziona così! Da troppi decenni funziona così e funziona malissimo! Perché poi chi deve dare spiegazioni è il sindaco: voi tornate a Roma e noi ci troviamo a dare spiegazioni su un processo rispetto al quale non abbiamo partecipato e questo non è corretto."

2.2.2 Il rispetto della Convenzione Aarhus per gli aspetti ambientali

È stata, infatti, denunciata la mancanza di un'informazione preventiva, fornita prima che le scelte fossero consolidate in un progetto di fattibilità tecnico economica, e se ne deduce che la procedura seguita abbia violato quanto richiesto dalla convenzione di Aarhus e codificato con la legge 108/2001. Il contributo di una associazione locale, trasmesso dal Comune di Campagna, afferma in merito: "Il procedimento di ascolto in corso, invece, risulta attivato a cose fatte, su progettazioni già definite, esecutive, senza spazi per il coinvolgimento dei cittadini. La partecipazione dei quali pertanto è retrocessa a mera presa d'atto, ad un passaggio di rango notarile, insomma. Nessuna valida giustificazione di siffatto *modus operandi* può provenire dalla normativa relativa al PNRR [DL. n. 77/31.5.2021] atteso che trattasi di una fonte di rango giuridico pari a quello della L. 108/2001, rispetto alla quale, in assenza di elementi indicatori in tal senso, non costituisce *lex specialis* e non può pertanto derogare".

Contributo 2: [Comune di Campagna, presunta violazione della convenzione di Aarhus](#)

Domanda 1 – La procedura seguita per l'elaborazione del progetto è stata rispettosa delle condizioni di partecipazione previste dalla legge 108/2001?

2.3 IMPORTANZA DI COLLEGAMENTI AV PER IL MERIDIONE

La stragrande maggioranza degli interventi ha sottolineato l'importanza, per lo sviluppo del Meridione, di collegamenti ferroviari di alta qualità e quindi anche di alta velocità: oltre a molte affermazioni, che potrebbero anche sembrare retoriche, l'importanza assegnata a questi servizi ferroviari è documentata dalla grande preoccupazione espressa da coloro che temono di esserne esclusi. Il DP ha quindi fornito una prova *a contrariis* molto efficace della validità attribuita all'opera dalle popolazioni locali.

L'importanza dei collegamenti, ed in particolare di quelli ferroviari, è stata anche evidenziata dagli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore "Leonardo da Vinci" di Sapri che hanno

presentato una ricerca, effettuata sui giudizi espressi sui social media dai turisti del distretto turistico del Golfo di Policastro, dalla quale risulta che i collegamenti sono il secondo aspetto di insoddisfazione manifestato.

Contributo 3: [IIS "Leonardo da Vinci", i giudizi dei turisti sul Golfo di Policastro](#)

2.4 ASPETTI METODOLOGICI

I contributi ricevuti sugli aspetti metodologici si sono concentrati su come scegliere se fare o non fare la nuova linea e, in subordine, su come farla: hanno quindi posto attenzione alle analisi della domanda, visto che si tratta di una infrastruttura di trasporto, alle alternative progettuali che potrebbero rispondervi e quindi alle caratteristiche della infrastruttura da realizzare. Infine, alla metodologia che è necessario seguire per giungere a scelte ponderate e razionali.

Ci sono stati tre contributi molto articolati, tutti molto critici nei confronti del progetto, ai quali, in chiusura del dibattito, ha risposto un altro contributo altrettanto analitico e articolato.

È quindi mancato il tempo per una replica, ma la prosecuzione del DP per le altre parti del lotto 1 darà certamente l'occasione per continuare il confronto tra diverse visioni, in alcuni casi anche opposte, che è il vero scopo assegnato al DP.

Di seguito sono sintetizzati i temi trattati: data la loro complessità si consiglia di leggere i testi dei contributi, che sono messi a disposizione con un collegamento ipertestuale: il coordinatore si è preso la libertà di "sezionare" i contributi per renderli consultabili in parallelo; nella sezione "contributi" del sito del DP essi sono però consultabili nella loro interezza.

2.4.1 Analisi della domanda

Gli studi sulla domanda di trasporto, tematica molto tecnica, non sono stati toccati nel DP se non con affermazioni generiche, generalmente volte a sottolineare la scarsità del traffico, formulate in genere da coloro che si oppongono alla scelta di costruire una nuova linea per timore che il nuovo tracciato escluda i loro territori.

Un contributo di Paolo Beria, che entra invece nel merito delle metodologie utilizzate, rileva, innanzitutto, che "per la proiezione della domanda futura, è stato esplicitamente utilizzato lo scenario demografico più ottimistico in assoluto – pur in presenza di una dinamica demografica stabilmente calante su tutto il territorio" e che "anche gli scenari economici sono tutti estremamente ottimistici". Ancor più problematico è, a detta del contribuente, il modo con cui è stata definita l'offerta di progetto, cioè le performance di velocità e frequenza dei treni AV, IC e regionali nello scenario di riferimento e in quello (unico) di progetto. Di seguito il collegamento alla sezione in cui sono trattati questi argomenti e le domande conseguenti.

Contributo 4: [Paolo Beria, Traffico passeggeri e definizione dell'offerta](#)

Domanda 2 – Le stime di domanda sono basate su trend demografici ed economici ottimistici e dunque il risultato non è in favore di sicurezza; si richiede: non è opportuno effettuare un'analisi di sensitività o di rischio, variando queste ipotesi con scenari esogeni più realistici?

Domanda 3 – Visto che si tratta di offerta a mercato, non è necessario verificare – almeno a grandi linee – la coerenza tra l'offerta e la domanda simulata?

Sul tema degli scenari assunti per l'analisi della domanda è intervenuto anche Giuseppe Cantisani sostenendo nel suo contributo: "Si deve osservare che, sebbene lo scenario demografico considerato sia il più "ottimistico" tra quelli esaminati, esso risulta comunque caratterizzato da una dinamica demografica stabilmente calante su tutto il territorio". "In sostanza, aver considerato uno scenario "ottimistico" (cioè quello che rispecchia una riduzione meno marcata della popolazione residente) può risultare ragionevole, poiché gli interventi del PNRR programmati per il Sud Italia, se concretamente realizzati nel loro complesso, avranno certamente un impatto sulla migrazione da sud verso nord della popolazione più giovane (che può essere considerata concausa principale del calo demografico), disincentivandola rispetto all'attualità".

Contributo 5: [Giuseppe Cantisani, stima dei parametri](#)

Sempre il contributo di Paolo Beria tocca poi il tema delle merci, evidenziando che "lo Studio di Trasporto, nel simulare l'effetto del global project sul traffico merci, trova risultati coerenti con questa assunzione: la maggior parte del traffico merci generato da Sicilia e Calabria percorre la Galleria Santomarco e risale verso nord attraverso la linea Adriatica. L'effetto della Galleria è addirittura di togliere traffico merci dalla line Contributo 4 – Paolo Beria, Traffico passeggeri e definizione dell'offerta Tirrenica, coerentemente con quanto dichiarato in tutti i documenti".

Contributo 6: [Paolo Beria, Traffico merci e definizione dell'offerta](#)

Si chiede quindi perché la linea Salerno – Reggio Calabria "sia progettata al 12 ‰ con punte locali al 18 ‰. Questi sono valori tipici da linea adatta al transito di treni merci pesanti in singola trazione, non da linea AV passeggeri o da linea percorsa da treni merci leggeri (dato che comunque la linea costiera rimane ed è perfettamente adatta ad eventuali treni merci pesanti).

Domanda 4 – Perché è stato scelto di progettare il lotto 1 con pendenze da linea merci, ad un costo evidentemente maggiore, nonostante l'itinerario Salerno – Paola non avrà traffico merci aggiuntivo e si cerchi di spostare quello esistente sul percorso Adriatico, proprio grazie ad uno degli elementi del progetto, la Galleria Santomarco?

Domanda 5 – Perché lo standard progettuale della linea è PC80, quando in nessuna parte della documentazione si ravvisa l'esistenza di traffico accompagnato? Perché non è stato considerato tra le alternative anche un percorso con pendenze superiori al 18‰ e sagoma PC45, certamente di minore costo?

Un altro aspetto toccato da Paolo Beria nel suo contributo è la richiesta di maggiori informazioni sulla calibrazione del modello, sostenendo che la documentazione fornita non rende possibile valutare se il modello sia correttamente calibrato.

Contributo 7: [Paolo Beria, calibrazione del modello di traffico](#)

Domanda 6 – Perché si è accettata una simulazione merci palesemente non calibrata? È possibile avere la documentazione della calibrazione per il segmento passeggeri, in forma di scatterplot e tabella di corrispondenza tra le principali OD della relazione, simulate e rilevate?

Anche un contributo inviato da Francesco Ramella della associazione Bridges Research si concentra su alcuni aspetti metodologici della stima della domanda di trasporto: secondo lo scrivente il metodo utilizzato porta ad una stima errata per eccesso, tale da inficiare le valutazioni di carattere socioeconomico ed in particolare l'analisi costi benefici.

Contributo 8: [Francesco Ramella Bridges Research, metodologia per la stima della domanda](#)

Domanda 7 – Perché si è ritenuto corretto aggiungere all'output dei modelli ulteriori stime dedotte dallo scenario di domanda contenuto nel PNRR?

2.4.2 Quali alternative considerare?

Andrea Debernardi e Gabriele Filippini hanno inviato un ampio e articolato contributo finalizzato “essenzialmente a mettere agli atti del processo una serie di indicazioni di natura programmatica, sviluppate dagli scriventi nell'ambito di una collaborazione professionale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) svolta nel 2019-20, relativamente agli orizzonti strategici di sviluppo della rete ferroviaria nazionale. La nota fa riferimento, in particolare, alla prospettiva di potenziamento della direttrice ferroviaria “tirrenica sud”, sviluppata secondo quanto richiesto dagli Allegati Infrastrutture ai Documenti di Economia e Finanza del 2017 e del 2020.”

Contributo 9: [Andrea Debernardi e Gabriele Filippini, incoerenza con AI DEF 2020](#)

L'articolato contributo, che viene fornito nel collegamento qui sopra nella sua interezza, affronta innanzitutto la configurazione generale dell'opera in rapporto alle richieste dell'Allegato Infrastrutture del DEF 2020, la metodologia adottata per la selezione delle alternative; pone a confronto le prestazioni della linea attuale con quelle della linea in progetto per, infine, suggerire un diverso sviluppo delle alternative di progetto.

Lo studio giunge alle seguenti conclusioni, chiedendo di:

- ridefinire il quadro delle alternative di intervento, prendendo in esame le prospettive di upgrading della linea Salerno-Reggio Calabria, secondo i criteri riassunti nella presente nota, ed aggiornare l'intero quadro delle valutazioni condotte sulla direttrice Tirrenica Sud, allineandole alle indicazioni contenute nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2020.

- Rivedere completamente l'impostazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali in modo tale da ricostruire una catena logica intelligibile tra gli obiettivi strategici perseguiti e le diverse opzioni progettuali da valutare su base comparata.
- Correggere le valutazioni socioeconomiche, assumendo, come valore di riferimento per i tempi di viaggio, la miglior prestazione attualmente conseguibile sull'infrastruttura esistente e non, invece, il tempo medio di percorrenza dei treni più veloci, con conseguente ridimensionamento dei benefici generati dalla realizzazione della nuova linea, in termini di risparmi di tempo rispetto alla situazione attuale.
- Riferire il calcolo dei risparmi di tempo alle migliori prestazioni conseguibili sulla rete nello scenario di riferimento.
- Riconsiderare il ruolo della stazione di Salerno, in particolare sviluppando scenari di servizio volti a rafforzare i collegamenti con l'area napoletana e non soltanto con Roma.
- Valutare (se possibile su base indipendente), anche le alternative di progetto, basate sul progressivo upgrading della linea esistente, eventualmente accompagnato dalla realizzazione di varianti parziali di tracciato.

Domanda 8 – Come si risponde alla contestazione che il progetto sia in contrasto con le indicazioni contenuti nell'allegato infrastrutture del DEF 2020?

Domanda 9 – Come si risponde alle richieste di calcolare diversamente il miglioramento delle prestazioni della nuova linea, in particolare assumendo valori dei tempi di percorrenza diversi?

Domanda 10 – Tenuto conto del contributo fornito, si conferma la scelta di non operare con varianti della linea storica ma di procedere nella realizzazione della nuova? Per quali motivi?

Paolo Beria nel suo contributo ritiene che l'analisi delle alternative poste alla base del progetto in esame sia "del tutto impropria, anche alla luce della normativa esistente". Sostiene anche che l'alternativa al corridoio autostradale o misto sia stata definita in modo troppo rigido (quadruplicamento totale con caratteristiche di AV 300Km/h) senza valutare, ad esempio, la realizzazione di quadruplicamenti parziali, di opere per la velocizzazione della linea storica, diversi modi di connessione con il resto della rete, diversi standard progettuali in particolare riguardo a pendenze e velocità di progetto.

Contributo 10: [Paolo Beria – Le alternative considerate](#)

Domanda 11 – Considerando le critiche avanzate, si ritiene che l'analisi delle alternative effettuata sia coerente con le linee guida ministeriali?

Di parere opposto è Giuseppe Cantisani, che, citando la documentazione allegata al progetto, mostra come le diverse alternative siano state considerate, utilizzando diversi strumenti e restringendo il campo delle analisi di maggior dettaglio alla alternativa prescelta.

Contributo 11: [Giuseppe Cantisani, le alternative esaminate](#)

Si legge nel contributo: “In questo caso, in effetti, le valutazioni rispetto alle soluzioni di potenziamento del sistema ferroviario, comprensive dell'esame di possibili diverse scelte strategiche (es.: potenziamento tecnologico della linea esistente), si può ritenere siano state effettivamente compiute nel corso di un lunghissimo iter progettuale. Durante tale iter, come dettagliatamente ricostruito nel cap. 4 del “Documento di fattibilità delle alternative progettuali”, sono state considerate e valutate diverse possibili ipotesi di intervento.

A titolo di esempio si riporta in particolare quanto precisato nel paragrafo 4.2 del suddetto documento: «Nell'ambito del Corridoio Tirrenico, quindi, furono successivamente presi in considerazione tre distinti scenari:

1. nuova linea AV/AC per l'intera direttrice Battipaglia – Reggio;
2. nuova linea Battipaglia-Sapri e velocizzazione della esistente tratta Sapri – Reggio Calabria;
3. potenziamento della tratta Battipaglia-Ogliastro (già oggi con livelli prestazionali adeguati), il quadruplicamento fuori sede della tratta Ogliastro-Sapri (tratta con i maggiori problemi di prestazioni di tutta la direttrice) e velocizzazione della tratta Sapri – Reggio Calabria».

Da ultimo, però, la soluzione ottimale è stata conclusivamente indicata, e costituisce la finalità specifica del Documento di Fattibilità e del PFTE all'esame: «Scopo del presente documento è quello di individuare un corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria in cui studiare delle possibili alternative di tracciato di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche AV ...».

Il contributo sostiene anche che la correttezza dell'approccio seguito è confermata dalle “Linee guida” 2021, che suggeriscono: «L'analisi costi benefici (ACB) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteri e l'analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In tal caso, la alternativa prescelta a seguito della comparazione deve essere successivamente sottoposta ad analisi costi benefici».

2.4.3 Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV

Il citato Contributo 4, oltre ad affrontare tematiche metodologiche, sostiene che sia la domanda di trasporto stimata sia l'offerta ipotizzata sono compatibili con la capacità residua della linea storica, perché per le caratteristiche del territorio e della demografia non vi è una quota “grande” di domanda inespressa a causa di un'offerta insufficiente.

Anche durante i webinar e negli incontri in presenza, diversi intervenuti hanno sollevato dubbi sulla necessità di realizzare una nuova linea in aggiunta a quella esistente.

Francesco Maldonato, Direttore del Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, è intervenuto sul tema, deprecando la scelta di abbandonare la linea tirrenica, rimarcando che nel “Documento di fattibilità delle alternative progettuali (marzo 2021), ITALFERR quale soggetto tecnico di RFI e su mandato della Direzione Investimenti-Ingegneria di sistema della stessa RFI, dava atto che la linea storica necessitava soltanto di adeguamento, che fino ad Ogliastro la tratta presentava livelli prestazionali adeguati e solo da Sapri a Reggio Calabria si poneva la necessità della velocizzazione.

Contributo 12: [Francesco Maldonato Polo Museale s. Giovanni a Piro, scelta corridoio](#)

Domanda 12 – La scelta di realizzare una nuova linea aggiuntiva, con caratteristiche AV è motivata dalla previsione di saturazione della linea storica o dalla sua inadeguatezza strutturale? In questo secondo caso, perché non si è scelto di intervenire rimuovendo gli elementi di inadeguatezza?

La caratteristica di linea ad alta velocità impone ai progettisti rigidi vincoli, in particolare per quanto riguarda le curve, rendendo in alcuni casi impossibile evitare interferenze con infrastrutture ed edifici esistenti. Ricorrente è stata la domanda sulla opportunità di questa scelta. Anche il Comune di Eboli, rilevato il gravoso impatto della nuova linea, ha chiesto rassicurazioni sulla completa realizzazione della linea con caratteristiche AV/AC.

Contributo 13 : [Comune di Eboli, quali garanzie di una linea tutta ad AV?](#)

Domanda 13 – Perché si è scelto di realizzare una linea percorribile a 300 Km/h, che fa recuperare solo 30 minuti e impone vincoli importanti ai progettisti e quindi minori possibilità di adattarsi al territorio? Quali garanzie ci sono che l'intera opera sarà realizzata con questo standard sino a Reggio Calabria? E quali sono i tempi previsti per il suo completamento e quale le disponibilità finanziarie?

Anche in questo caso, di parere opposto, è il contributo di Giuseppe Cantisani, il quale, sulla scorta delle argomentazioni già riportate nel paragrafo precedente scrive: “Nel caso di specie, pertanto, le valutazioni speditive compiute, nel corso dei precedenti studi progettuali, avevano finalmente indotto i Progettisti e i Decisori a riconoscere come necessaria la realizzazione di una nuova linea AV/AC per l'intero sviluppo dell'itinerario. Rispetto a questa decisione, già recepita in questi termini anche nel PNRR, rimanevano da considerare e porre a confronto le alternative di corridoio e alcuni aspetti specifici relativi al tracciato, che sono stati definiti in esito alle valutazioni contenute negli studi attualmente allegati al PFTE (Studio di Traffico, Analisi Costi Benefici, Analisi Multicriteria).

La realizzazione di una nuova linea, pertanto, costituisce l'oggetto dell'attuale fase della progettazione, ed è questo il tema che è stato correttamente sottoposto al vaglio dei modelli e degli strumenti di analisi tecnico-economica, al fine di dimostrare la validità delle soluzioni adottate e di guidare le ulteriori decisioni da assumere (con particolare riferimento alle opzioni relative ai diversi corridoi e al tracciato della linea).

Oltre a questi argomenti di natura procedurale, il contributo di Giuseppe Cantisani entra negli aspetti di merito, mostrando come la costruzione della nuova linea fornisca un contributo tecnico funzionale del tutto diverso dalle soluzioni di velocizzazione della linea tirrenica.

Contributo 14: [Giuseppe Cantisani, il valore tecnico funzionale della nuova linea](#)

Innanzitutto, il contributo mette in evidenza come: a) solo con una linea AV siano conseguibili i risparmi di tempo che la programmazione nazionale ha posto come obiettivo; b) le opzioni alternative non sono equivalenti ma in alcuni casi risultano fortemente critiche in relazione ai vincoli fisici e territoriali; c) la velocizzazione della “linea storica”, ad esempio secondo le indicazioni della c.d. “Alta Velocità di Rete”, significa in pratica considerare l'implementazione

dei soli sistemi tecnologici su un'infrastruttura realizzata per la gran parte oltre un secolo fa. Ebbene: quale aspettativa di "vita utile residua" e di "resilienza" si può prefigurare, rispetto a un tale collegamento?

2.4.4 L'analisi costi benefici

L'analisi costi benefici è uno degli strumenti che sono utilizzati per valutare la fattibilità socioeconomica di un progetto: in particolare, l'analisi economica stima i costi e i benefici tenendo conto delle "esternalità", cioè di quegli aspetti, positivi e negativi, che non sono percepiti direttamente dal proponente, il quale di conseguenza è portato a sottostimarne l'importanza.

Il progetto in esame comprende l'analisi costi benefici che è affiancata da altre due analisi: una sugli effetti di portata più generale (wider economic effects), che descrive effetti che è impossibile incorporare con sufficiente attendibilità nella analisi costi benefici, e una analisi multicriteria che è di fatto lo strumento con il quale sono state compiute le scelte.

L'esame della analisi costi benefici della nuova linea ferroviaria AV Salerno – Reggio Calabria ha visto riproporsi una serie di divergenze a riguardo di alcuni aspetti metodologici già ampiamente dibattute per il caso della nuova linea ferroviaria Torino – Lione. Di seguito si riportano sinteticamente i temi sollevati, rinviando come sempre al testo dei contributi forniti per ogni dettaglio: alle domande, estrapolate dal contributo, gli estensori degli studi sono chiamati a rispondere.

Contributo 15: [Paolo Beria, limiti dell'analisi costi benefici eseguita](#)

Domanda 14 – Perché l'ACB non è stata applicata per scegliere tra gli scenari alternativi di progetto (di tracciato, tecnologici, di offerta), come richiesto da tutte le linee guida?
Perché il calcolo dei benefici per gli utenti che cambiano modo non è stato calcolato, come è corretto fare, con il surplus sul costo generalizzato e non è stata usata la Regola della Metà come prescritto dalle linee guida Europee?
Non si ritiene che il valore del tempo utilizzato sia eccessivamente ottimistico?
Come si giustifica il valore residuo economico, pari a circa 10 volte quello finanziario?

Agli argomenti esposti dal contributo citato, Giuseppe Cantisani risponde affermando di essere di "parere completamente opposto": le ACB hanno un carattere "convenzionale" e sono sviluppate sulla base di "linee guida" e non di norme cogenti; siamo quindi di fronte ad una soft-regulation per cui "per taluni aspetti, gli estensori delle ACB possono impiegare assunzione modellistiche e/o variabili di input e valori di queste ultime anche diversi da quelli specificati nei suindicati documenti [le linee guida]".

Il contributo prosegue dicendo: "Non è affatto detto che l'ACB debba prevedere diverse alternative di progetto: il confronto potrebbe essere effettuato anche tra una sola alternativa, cioè quella di progetto (es. Scenario 1) e lo scenario di riferimento (strato di fatto "o di non

progetto" – Scenario 0). Infatti, le *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*, a pag. 9, stabiliscono che «Le alternative progettuali da prendere in considerazione ed analizzare possono indicativamente riguardare, a titolo di esempio:

- la localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione;
- le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture di trasporto;
- ecc.».

Quindi, ovviamente, non vi è alcun vincolo nella scelta del numero delle alternative (si usano i termini "possono indicativamente riguardare"!) né nella loro natura (esplicita possibilità di rendere oggetto dell'analisi la "localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione").

Le analisi costi benefici, pertanto – del tutto legittimamente – possono prevedere anche una sola ipotesi di progetto; chiaramente, la soluzione valutata nelle ACB è peraltro il risultato di uno studio ingegneristico precedente nel quale si è pervenuti a un'opzione "ottimale", tra numerose possibilità, nella definizione del progetto."

Contributo 16: [Giuseppe Cantisani, alternative da considerare nella ACB](#)

Per la stima delle esternalità, ed in particolare per quelle che hanno effetti che non sono commerciati e per le quale il mercato non definisce un prezzo, ci si affida normalmente a parametri standard, frutto di studi e pubblicati in appositi manuali o indicati dalle linee guida. Francesco Ramella, dell'associazione Bridges Research, contesta la validità di alcuni parametri, suggerendo l'utilizzo di fonti diverse.

Contributo 17: [Francesco Ramella, critica ad alcuni parametri utilizzati nella ACB](#)

Domanda 15 – Da quali fonti o stime specifiche sono tratti i parametri utilizzati per stimare le esternalità? In particolare, come si risponde alla contestazione di avere sovrastimato i costi sociali dell'incidentalità?

Anche in questo caso, di parere contrario il contributo di Giuseppe Cantisani. Ad esempio, in relazione al valore del tempo, egli osserva: "I valori non risultano eccessivamente alti, anche rispetto alla più recente fonte delle Linee Guida MIT (2017), ma risultano invece coerenti con questo documento, se si considera che lo stesso è stato pubblicato circa 5 anni fa. Infatti, sono stati utilizzati i "valori monetari del tempo" di seguito indicati (che è possibile porre a raffronto con quelli delle Linee Guida MIT indicati tra parentesi):

- Passeggeri per motivo di affari: 36,5 Euro (contro 20-35 Euro del documento LG MIT (2017))
- Passeggeri per altri motivi: 16.0 Euro (contro 10-25 Euro del documento LG MIT (2017))
- Passeggeri per spostamenti sistematici: 16.0 Euro (contro 15 Euro del documento LG MIT (2017))

Nel complesso, quindi, si ritiene che le stime compiute dagli analisti siano attendibili; peraltro, sarebbe opportuno che queste considerazioni fossero proposte in maniera più articolata"

Contributo 18: [Giuseppe Cantisani, stima dei parametri](#)

Sintetizzando uno studio effettuato dalla associazione Bridges Research, Francesco Ramella conclude: "L'analisi [di Bridges Research], pur assumendo ipotesi molto favorevoli al progetto e, in particolare, assumendo che tutti i traffici di medio raggio tra Sicilia e Campania e tra Calabria e Lazio siano acquisiti dalla ferrovia (condizione non verificata neppure sul collegamento tra Milano e Roma pur in presenza di un'offerta di servizi di gran lunga più consistente di quella che si può immaginare possa essere prevista sulla tratta in esame), porta a una stima di riduzione del benessere collettivo nel caso di costruzione dell'opera per un ammontare di oltre 12 miliardi". Secondo Ramella, quindi, non solo la costruzione della nuova linea non porterebbe un beneficio, ma farebbe inutilmente consumare una ingente quantità di risorse pubbliche. Sono valutazioni che portano a conclusioni diametralmente opposte a quelle della ACB allegata al progetto.

Contributo 19: [Francesco Ramella, Bridges research, stima del valore attuale netto economico](#)

Domanda 16 – A fronte di valutazioni (negative), opposte a quelle (positive) formulate dalla ACB allegata al progetto, si ritiene di dover modificare l'impianto della ACB, aggiungere elementi di approfondimento o si confermano le stime fornite?

Una considerazione interessante è contenuta in un contributo fornito da Pasquale Colonna, presidente di SETAC, una società di ingegneria incaricata da 48 Comuni, ricadenti nell'area del Cilento e del Vallo di Diano, di effettuare uno studio sulle alternative di tracciato, contributo che anche sarà ripreso successivamente. Nell'ambito di questo paragrafo, dedicato agli aspetti metodologici, è opportuno segnalare la seguente valutazione metodologica: "La scelta dell'Alta Velocità Ferroviaria non è una scelta esclusivamente tecnica, perché coinvolge importanti aspetti comportamentali che possono avere conseguenze significative sulle abitudini e sulle scelte dei cittadini, delle famiglie, delle imprese e delle istituzioni.

Nel Meridione d'Italia c'è un maggiore bisogno di offrire la possibilità di recuperare questa opportunità, proprio perché oggi, nel 2021, questa opportunità non è concessa alla maggioranza della popolazione meridionale che, di conseguenza, non la utilizza.

Per queste ragioni è altrettanto evidente che la scelta di implementare l'Alta Velocità Ferroviaria nel Sud Italia non può essere effettuata da una classica Analisi Benefici Costi basata sui traffici attuali, perché con grande probabilità darebbe sempre esito negativo nel presente e i risultati che dipenderebbero dalle previsioni future sono in realtà estremamente difficili da centrare.

La scelta deve essere dunque di tipo politico, basata su una chiara risposta ad una semplice domanda: si vuole che la gente del Meridione d'Italia ritorni ad avere l'opportunità di restare nel proprio territorio, valorizzandolo e sviluppandolo dal punto di vista economico, della qualità della vita e della libertà di agire?".

Contributo 20: [Pasquale Colonna, SETAC, perché l'analisi costi benefici non basta per decidere](#)

A conclusione di questo capitolo dedicato agli aspetti metodologici, è doveroso riportare in sintesi le conclusioni a cui giunge Giuseppe Cantisani.

Contributo 21: [Giuseppe Cantisani, conclusioni sugli aspetti metodologici](#)

In estrema sintesi, e rimandando al documento consultabile al Contributo 21:

- È necessario esaminare congiuntamente il Lotto 1a e all'intero intervento relativo all'itinerario Salerno – Reggio Calabria
- Le prestazioni raggiunte dall'intervento, in termini di riduzione dei tempi di viaggio, sono proprie ed esclusive delle linee ferroviarie AV e non sarebbero diversamente conseguibili mediante altre opzioni
- Le opzioni suggerite come alternative non possono essere considerate “equivalenti” e neanche comparabili, per problemi di inserimento fisico dell'infrastruttura e delle condizioni effettive della linea storica, realizzata oltre un secolo fa e che ha aspettative di vita utile residua e di resilienza alquanto limitate
- L'assunzione di differenti parametri geometrici di progetto non appare realmente significativa al fine di contenere gli oneri economici e ambientali per la costruzione dell'infrastruttura
- La stima degli indicatori demografici discende da fonti ufficiali, e comunque presenta una dinamica stabilmente calante su tutto il territorio; anche gli scenari economici appaiono ben sostenuti dalle fonti ufficiali, almeno nel breve-medio periodo
- La stima del valore monetario del tempo è coerente con le indicazioni fornite dalle Linee Guida MIT del 2017.

3 I CORRIDOI E IL TRACCIATO

Una questione terminologica, innanzitutto; in questo documento:

- si usa il termine “corridoio” per indicare la scelta dei progettisti di attraversare un determinato territorio anziché un altro: ad esempio, abbiamo la scelta tra percorrere il “corridoio autostradale” o il “corridoio tirrenico”;
- si usa il termine di “tracciato” per indicare la scelta di dove collocare l'infrastruttura all'interno del corridoio prescelto: ad esempio abbiamo quindi l'opzione di un tracciato che passi a sud o a nord di un determinato punto.

3.1 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE EUROPEA

3.1.1 Una pregiudiziale questione di diritto

L'associazione di consumatori CODICI Ambiente ha presentato un contributo ed è intervenuta sollevando una serie di questioni di carattere giuridico, sostenendo che la scelta di realizzare una nuova linea e di percorrere un itinerario diverso da quello Tirrenico non è conforme alla decisione UE n.1692 del 23 luglio 1996 e al regolamento UE n.1315 dell'11 dicembre 2013, per le seguenti ragioni:

- a) prevede di realizzare la nuova linea ferroviaria in aree differenti e lontane dall'attuale corridoio TEN-T, ossia lungo l'Italia meridionale appenninica interna anziché lungo la costa tirrenica;
- b) prevede di realizzare una nuova infrastruttura percorribile a 300 km/h anziché adeguare l'esistente a 200 km/h, come previsto dalla normativa UE;
- c) prevede di estromettere l'attuale linea ferroviaria tirrenica dalla rete TEN-T del corridoio scandinavo-mediterraneo, escludendo interi territori attualmente collegati dalla TEN-T ai mercati europei.
- d) prevede di realizzare la linea ferroviaria alta velocità tra Battipaglia-Romagnano-Metaponto-Taranto, nonostante per questa linea l'Europa abbia previsto soltanto una linea convenzionale (non ad alta velocità).

Contributo 22: [Associazione CODICI Ambiente - Non conformità del progetto con la normativa comunitaria](#)

Domanda 17 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano e la stessa RFI ad azioni risarcitorie da parte dei cittadini (class action) e delle imprese ingiustamente danneggiate?

Domanda 18 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano ad una procedura d'infrazioni da parte delle competenti autorità preposte alla vigilanza sul rispetto delle norme UE (Commissione Europea, Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Corte dei Conti europea)?

Domanda 19 – Realizzare la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria in modo differente da quanto previsto nel regolamento UE nr.1315/2013 non espone l'Italia al rischio di perdita del finanziamento europeo, come previsto dal regolamento nr.1315/2013 e dal regolamento n.1153/2021?

3.1.2 L'inserimento della linea nel disegno infrastrutturale europeo

Il contributo della associazione CODICI Ambiente, al di là del contenuto delle critiche alle quali si dovrà dare risposta, ha il merito di ricordare che la progettazione della linea ferroviaria si colloca all'interno di un percorso programmatico che ha portato a definire alcune scelte che i progettisti sono chiamati ad assumere come vincoli.

A questo fine il coordinatore ha chiesto ad uno degli esperti che lo assistono di inquadrare la problematica del processo di programmazione, tema che è stato commentato poi da un componente del gruppo di progettazione.

Intervento 23: [Francesco Barontini, le scelte di programmazione che vincolano il progetto](#)

Intervento 24: [Domenico Tersigni, il quadro normativo e contrattuale nel quale opera RFI per la progettazione della tratta Battipaglia - Romagnano](#)

3.1.3 Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV

L'attuale linea ferroviaria segue un percorso prossimo alla costa ed è quindi denominata "Tirrenica". Nel corso del dibattito pubblico, è stata insistentemente manifestata la preoccupazione da parte delle località costiere, di subire un declassamento dei servizi ferroviari a motivo della scelta di far percorrere alla nuova linea il corridoio autostradale, che passa all'interno e non sulla costa; ad accentuare questa preoccupazione è stata la definizione "specializzata al traffico regionale" contenuto nella documentazione del progetto, termine che nel dibattito è stato sintetizzato in "regionalizzazione", quasi che, dopo l'apertura della nuova linea, la Tirrenica venisse passata in gestione alla Regione Campania.

Questo equivoco è stato prontamente e ripetutamente chiarito nel corso del dibattito, spiegando innanzitutto che la linea rimarrà in gestione all'attuale concessionario, RFI.

Questo equivoco è stato anche l'occasione per spiegare che è necessario distinguere tra la "linea ferroviaria" e i "servizi ferroviari": la linea rende possibile i servizi che operatori diversi dal gestore della linea decidono di offrire, sia contando unicamente sugli introiti dei biglietti (servizi a mercato) sia stipulando un contratto di servizio con lo Stato o la Regione (servizi contribuiti).

Considerato, però, che questo equivoco continua ad essere riproposto, anche con fine polemico, si ritiene necessario chiarirlo in modo inequivocabile in questa sede. Prendiamo, a proposito, un passaggio di un contributo pervenuto: "Preoccupa altresì leggere che nei documenti presentati da RFI la Linea Tirrenica, cioè l'attuale tratta Battipaglia-Sapri verrebbe "specializzata al traffico regionale", una sorta di declassamento a tutti gli effetti, con l'esito di vedere precluso l'uso della stessa per i treni di rilevanza nazionale e quindi internazionale. Un colpo mortale per gli albergatori, le aziende agricole, il turismo, il commercio, i servizi pubblici

e le scuole di questi centri che ogni giorno vengono raggiunte da migliaia di studenti, di docenti, di impiegati e di professionisti.”

Contributo 25: [Egidio Marchetti, caratteristiche funzionali della linea tirrenica nel lungo periodo](#)

Anche il contributo di Vittorio Napolitano, Presidente del Comitato Civico 1987 per l'AV, oltre a mostrare quanto sia radicato il timore che la nuova linea declassi Sapri, mostra anche quanta passione stia suscitando questo tema e quanto sia opportuno un suo esame approfondito e razionale.

Contributo 26: [Vittorio Napolitano, Presidente Comitato Civico 1987 per l'AV: non abbandonate Sapri!](#)

Doveroso anche prendere atto delle prese di posizione dei consigli comunali di alcune città, anche se è opportuno ricordare che questo tema sarà affrontato in modo specifico nell'ambito del DP per i lotti 1b e 1c.

Contributo 27: [Comune di Scalea, scelta per il corridoio tirrenico](#)

Domanda 20 – È corretta l'interpretazione che, una volta costruita la nuova linea AV, la tirrenica sarebbe funzionalmente declassata con l'esito di vederne precluso l'utilizzo ai treni di rilevanza nazionale e internazionale? Quale sarà il livello funzionale della Tirrenica dopo l'apertura al traffico della nuova linea AV?

3.2 ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Senza alcun dubbio il tema maggiormente trattato nell'ambito del dibattito pubblico è stato quello della scelta del corridoio territoriale nel quale collocare il passaggio della nuova linea ferroviaria.

Questo tema, come già si è fatto notare, è stato con vigore sollevato soprattutto da rappresentanti dei territori che temono di essere penalizzati, perché non saranno serviti direttamente da fermate della nuova linea. Gran parte della discussione che si è sviluppata intorno alla scelta di corridoio va letta avendo presente questa preoccupazione; in questo senso vanno anche interpretate le critiche di una presunta mancanza di informazioni sui criteri che hanno portato alla scelta del corridoio, criteri che sono invece chiaramente indicati sia in modo sintetico nel dossier di progetto, sia in modo analitico nella documentazione fornita a corredo. Per comodità si riporta di seguito il rimando all'analisi delle alternative.

Documentazione: [Allegato B - Documento di fattibilità delle alternative progettuali](#)

La discussione sui tracciati non è peraltro una novità: interessante è il contributo inviato da Ferruccio Policicchio, che riporta la relazione, datata 17 settembre 1887, al disegno di legge istitutivo della ferrovia Eboli – Reggio, nel quale si può leggere [con ammirazione, nota del Coordinatore] l'esposizione sintetica e razionale delle ragioni per cui fu scelto di percorrere il corridoio costiero e la promessa di rispondere in futuro “agli interessi delle popolazioni locali

che rimarranno a qualche distanza dalla linea litoranea che è stata preferita" costruendo, tra l'altro, "il tronco da Buccino pel Vallo di Diano e valle del Busento ...".

Contributo 28: [Camera dei deputati, relazione sulla scelta del corridoio tirrenico, 17/09/1877](#)

3.3 LA SCELTA DEL CORRIDOIO AUTOSTRADALE

La scelta del corridoio autostradale incide direttamente sul disegno progettuale del lotto 1A Battipaglia – Romagnano, perché il bivio che immette nella linea tirrenica è situato immediatamente a sud della stazione di Battipaglia.

3.3.1 I motivi per non seguire la linea tirrenica

Nei dibattiti avvenuti in presenza nei comuni attraversati, dovendo esaminare nel dettaglio le interferenze che la nuova linea avrà con le abitazioni, le infrastrutture, le attività agricole e produttive e gli ambiti naturali, è stata frequentemente posta la domanda di quali siano i motivi che hanno portato ad escludere il corridoio tirrenico. Ci facciamo interpreti di questa domanda diffusa.

Domanda 21 – Volendo riassumere in termini semplici e divulgativi le conclusioni della analisi multicriteria, quali sono i motivi che "fanno perdere" il corridoio tirrenico?

3.3.2 Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano

Come già accennato e documentato, la scelta del corridoio da percorrere è stata il tema dominante del DP: ciò è giusto, perché l'eventuale scelta del corridoio tirrenico eliminerebbe gran parte del beneficio apportato dalla tratta, che rimarrebbe unicamente al servizio della direttrice per Potenza. Abbiamo già fatto anche notare che la quasi totalità di coloro che si sono pronunciati a favore del corridoio tirrenico, o del mantenimento della linea attuale, lo hanno fatto per timore di vedere le città della costa settentrionale del Golfo di Policastro (Sapri e Maratea) non attraversate dalla linea.

Il coordinatore ha quindi ritenuto opportuno separare due distinte questioni:

- Si è favorevoli al corridoio tirrenico perché ritenuto migliore
- Si è favorevoli al corridoio autostradale ma non si concorda con l'attuale previsione di scendere a mare nella località di Praja a Mare.

Questa seconda opzione ha avuto il quasi unanime consenso. La scelta del corridoio autostradale è, infatti, ritenuta valida anche da dalla maggior parte di coloro che temono che la nuova linea escluda i comuni turistici del Golfo di Policastro; infatti, la maggior parte dei contributi critici, si concentra sul tracciato da seguire per la discesa a mare dopo il Vallo di Diano.

Ciò è molto rilevante per la tratta oggetto di DP perché non ne mette in discussione la scelta di corridoio. Valga come esempio il contributo del Comitato Civico 1987 per l'AV di Sapri, di cui si riporta una immagine significativa.

Contributo 29: Comitato Civico 1987, Manifesto per l'AV



3.3.3 L'importanza della direttrice Potenza – Taranto

L'importanza di questo collegamento è stata ribadita più volte, anche con la partecipazione ai dibattiti (ad esempio a Contursi) di rappresentanti delle istituzioni lucane. Se questa scelta è sostenuta con favore, diverse critiche sono state formulate in merito a come ciò viene realizzato ed in particolare alla scelta di interconnettere la linea AV con l'attuale linea storica, a binario unico e con caratteristiche strutturali inadatte al trasporto delle merci. È stato, infatti, messo in evidenza che il raccordo, essendo costruito in galleria e dovendo gestire il passaggio da un regime di traffico a doppio binario a binario singolo, è necessariamente complesso e quindi costoso.

La richiesta preliminare, formulata nell'ambito del DP in Comune di Contursi e poi più volte ribadita, è di correggere l'immagine riportata nel Documento di Progetto sotto riportata, perché fornisce una informazione distorta, facendo intendere che la direttrice Battipaglia – Taranto sarà servita da una linea a standard elevato, mentre al momento, se confermato, non è programmato alcun intervento ad est di Romagnano.



Diversi interventi e contributi hanno posto l'attenzione sulla opportunità di collegare Potenza con la direttrice Salerno - Reggio Calabria in maniera più efficiente di quanto fattibile con la connessione a Romagnano. Anche se il tema attiene in prevalenza al lotto 1b, coinvolge il lotto oggetto dell'attuale dibattito in quanto solleva il dubbio che l'interconnessione prevista a Romagnano possa essere, in futuro, inutile e quindi un investimento antieconomico.

Contributo 30: [Ciufer Basilicata, inadeguatezza della linea Romagnano - Potenza e proposta di collegamento Auletta – Tito - Potenza](#)

Sul tema sono anche pervenuti contributi con un contenuto simile da parte di Antonio Biagio e Davide Mecca.

Sullo stesso tema, Angelo Aromando ha inviato un contributo più articolato che mostra aspetti di maggior dettaglio del possibile collegamento verso Potenza – Taranto.

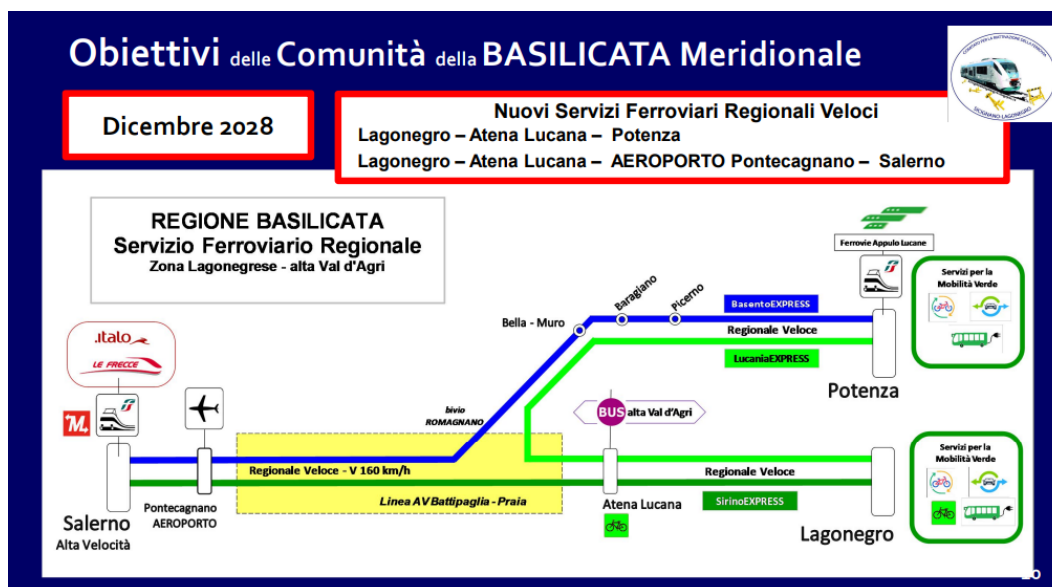
Contributo 31: [Angelo Aromando Interconnessione AV Salerno Reggio Calabria e direttrice per Potenza](#)

Domanda 22 – Nel disegno delle connessioni veloci è ipotizzabile la costruzione in futuro di un raccordo Auletta – Tito Scalo – Potenza? In caso di risposta affermativa, si giustifica dal punto di vista economico la costruzione della connessione tra nuova linea AV e la Battipaglia – Potenza in località Romagnano?

Sul tema della interconnessione tra la nuova linea AV e la storica Romagnano – Potenza è intervenuto anche il comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano – Lagonegro, tema che sarà trattato più ampiamente nell'ambito del DP sui lotti 1B e 1C. Per quanto attiene al lotto 1A si registra la seguente richiesta: di sviluppare la connessione in modo da rendere possibile il collegamento tra Est (Potenza) e Sud (Reggio Calabria) in entrambe le direzioni.

Contributo 32: [Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale](#)

Come si vede nello schema, tratto dal contributo citato, l'aspettativa del Comitato è che l'infrastruttura che sarà costruita consenta la connessione diretta tra Potenza e Lagonegro.



Domanda 23 – Rilevato che il progetto attuale, relativo al lotto 1A, non prevede questo tipo di interconnessione, esso sarà realizzato nell'ambito del lotto 1B?

3.3.4 Un possibile sviluppo della rete ferroviaria tra Eboli, Calitri e Pescopagano

La Svimar - Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle aree interne – e il Comitato Ferrovia Eboli - Calitri/Pescopagano sono intervenuti più volte nel corso del dibattito pubblico per sollecitare il completamento della rete ferroviaria locale mediante la costruzione di quella che definiscono una "bretella" che abbia il compito di collegare la nuova linea ad alta velocità e capacità con le aree interne e in particolare tutta la Valle del Sele, la Valle dell'Ofanto in Alta Irpinia, i territori del Vulture-Melfese e Rocchetta Sant'Antonio in Puglia.

Andrea Cignarella, suggerisce che questo collegamento potrebbe essere di particolare interesse per il trasporto delle merci e, in particolare, per l'inoltro delle autovetture prodotte nello stabilimento di Melfi verso il porto di Gioia Tauro, abbreviando di circa 200 chilometri il lungo percorso attuale che richiede di passare dalla linea adriatica, transitare per Taranto e la linea Ionica, per poi attraversare la Calabria e giungere infine nel porto tirrenico.

Contributo 33: [Andres Cignarella, bretella ferroviaria Eboli - Calitri/Pescopagano](#)

Anche Pietro Calabrese, presidente del comitato Ferrovia Eboli - Calitri/Pescopagano, ha inviato un contributo sul tema.

Contributo 34: [Pietro Calabrese, proposta HUB Melfi](#)

Domanda 24 – Nell'ambito della programmazione nazionale è prevista la realizzazione di una tratta ferroviaria lungo il tracciato Eboli – Calitri/Pescopagano? La riduzione di tempi e costi nel trasporto di autovetture e altri prodotti è un elemento che potrà portare in futuro al suo inserimento nel disegno della rete di adduzione alla linea AV/AC?

3.3.5 Le ragioni per la scelta del Corridoio Autostradale

Come è stato messo in evidenza nei paragrafi precedenti, le maggiori opposizioni alla scelta del Corridoio Autostradale sono motivate, più che da ragioni inerenti il percorso, dal timore che nella “discesa a mare” questa scelta porti a non servire le città della parte nord del Golfo di Policastro.

A differenza di altri intervenuti, il sindaco di Sapri, Antonio Gentile, ha inquadrato con il suo intervento un orizzonte molto ampio: “Guardavo gli obiettivi strategici dell'opera, di come è stata strutturata la progettazione, il rispetto dei principi del PNRR, del DSCH. Tutti obiettivi che sembrano abbastanza convincenti, soprattutto su una tratta di nuova istituzione qual è la Romagnano – Potenza per andare ai collegamenti verso la Puglia, che, credo, siano sicuramente quanto manchi al sistema di collegamento del Paese, in quanto abbiamo già un collegamento Nord – Sud ma mancano le intersezioni con le aree di Est e Ovest”.

Fissando poi l'attenzione sulla parte di tracciato che interessa direttamente la costa del Golfo di Policastro, il sindaco osserva che “credo invece che questi obiettivi [di miglioramento dell'accessibilità] non vengano raggiunti in pieno [per la parte che interessa direttamente la città di Sapri], anche perché ci sono degli elementi esterni, delle variabili non solo progettuali di cui occorre tener conto”. Ribadisce che servire Sapri e il suo territorio in modo indiretto richiederà di aumentare le percorrenze su gomma, proprio quello che l'UE vuole evitare. “Per rispondere pienamente a quanto l'Europa chiede in termini di sostenibilità ambientale, potrebbe essere avviata una ridefinizione del lotto 1C, laddove l'attuale programmazione, invece di scendere verso la città di Praja a Mare, dovesse scendere verso la città di Sapri”.

Intervento 35: [Antonio Gentile, sindaco di Sapri, rivedere la discesa a mare del lotto 1C](#)

Un importante contributo, sempre su questo tema, è pervenuto dal Pasquale Colonna, presidente della società di ingegneria SETAC srl, che ha svolto uno studio su incarico di Consac les spa, una società a totale capitale pubblico, i cui soci sono 48 Comuni ricadenti nell'area del Cilento e del Vallo di Diano, proprio le comunità locali maggiormente preoccupate di essere penalizzate dal Corridoio Autostradale.

Lo studio inizia definendo gli obiettivi che si pone una linea ferroviaria ad alta velocità, ne desume i criteri di valutazione e con questi affronta la valutazione delle diverse alternative progettuali.

Contributo 36: [Pasquale Colonna, Setac società di ingegneria, scelta del corridoio ottimale](#)

Particolarmente interessante è leggere le conclusioni alle quali giunge lo studio, considerato anche il fatto che esso sia stato commissionato dai 48 comuni del Cilento e del Vallo di Diano: “In ogni caso, per non voler sottrarsi al compito affidato, si ritiene che, in prima approssimazione ed allo stato attuale delle conoscenze, la proposta che possa essere di maggiore utilità per il

Cilento e per il suo sviluppo armonico, possa essere la Alternativa Autostradale passante sia da Sapri che da Praia, entrambe dotate di stazione AV, e che contemporaneamente venga garantito anche il finanziamento della velocizzazione della linea esistente attualmente in Cilento (linea che ha messo in evidenza una domanda in significativa crescita), con relativo adeguamento degli standard."

Contributo 37: [Pasquale Colonna, Setac, scelta del corridoio ottimale, conclusioni](#)

Questa conclusione è molto importante per le decisioni che è necessario assumere per il DP del lotto 1A, Battipaglia – Romagnano. Anche in questo caso, in coerenza con la finalità esplicativa che il DP deve avere, si pone la seguente domanda.

Domanda 25 – Volendo riassumere in termini semplici e divulgativi le conclusioni della analisi multicriteria, quali sono i motivi che "fanno vincere" il corridoio autostradale?

3.4 IL TRACCIATO NELLA TRATTA BATTIPAGLIA – ROMAGNANO

Analizzati gli elementi emersi nel DP a proposito della scelta del corridoio, affrontiamo ora le problematiche affrontate in merito ai tracciati, cioè alla puntuale scelta di dove posizionare la linea all'interno del corridoio. Lo facciamo percorrendo il tracciato da Ovest verso Est.

3.4.1 Il "Lotto zero" e la stazione di Battipaglia

La nuova linea tocca solo marginalmente il territorio di Battipaglia. Tuttavia, l'amministrazione di questa città, per il tramite della sindaca Cecilia Francese, ha mostrato grande preoccupazione per la possibilità che la costruzione del "lotto zero" possa tagliare fuori la stazione di Battipaglia dalla linea AV.

Domanda 26 – Quali sono le ragioni per le quali il lotto zero non è stato avviato? Come si collegherà il lotto zero al lotto 1A? L'attuale stazione di Battipaglia verrà servita dal lotto zero?

3.4.2 L'attraversamento dell'abitato di Eboli

L'attraversamento dell'abitato di Eboli è senza dubbio il segmento del lotto 1° che ha il maggiore impatto negativo, soprattutto per gli abbattimenti di abitazioni e per le importanti interferenze che l'attraversamento in viadotto comporta.

Il sindaco, Mario Corte, ha svolto una importante azione di informazione e di coinvolgimento della cittadinanza, organizzando il DP presso l'Istituto Tecnico Agrario che ha fornito una sede in grado di ospitare la folta affluenza di persone interessate.

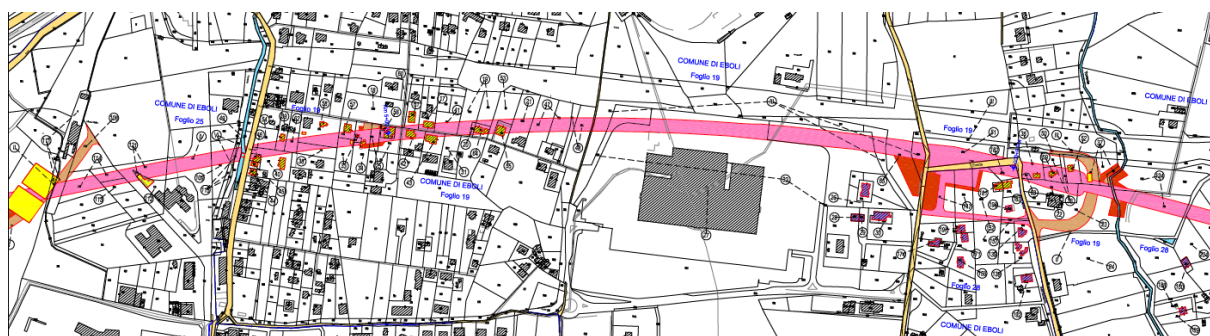


Inoltre, il sindaco ha coinvolto anche i rappresentanti dei comuni della piana del Sele e del Cilento settentrionale, sia attraversati dalla linea sia comunque interessati a beneficiare di questa nuova infrastruttura; insieme hanno presentato un importante e articolato documento, che di seguito viene sintetizzato, evidenziando i diversi aspetti affrontati.

Una prima parte illustra le caratteristiche del sistema economico della valle del Sele, mettendo in evidenza come il forte assetto produttivo attenda che la nuova infrastruttura migliori i collegamenti, soprattutto per le merci: è una zona che fornisce prodotti agricoli e alimentari di pregio, che richiedono di essere consegnati in tempi rapidi anche a lunghe distanze.

Contributo 38: Comune di Eboli, il sistema insediativo della piana del Sele

Ribadito così, in modo chiaro, l'interesse delle comunità locali per la realizzazione della nuova linea ferroviaria è stato necessario affrontare il profondo sconcerto per il tracciato scelto che attraversa in viadotto una zona semicentrale e abitata del comune, come mostra un estratto della mappa degli espropri pubblicata sul sito del DP.



Alla richiesta di quali alternative di tracciato siano state analizzate prima di giungere a scegliere questa, di evidente forte impatto, i progettisti hanno mostrato le mappe e le analisi contenute nel documento di analisi del tracciato, già citato, ma del quale si riporta per comodità il collegamento:

Documentazione: Allegato B - Documento di fattibilità delle alternative progettuali

In esso sono mostrate in dettaglio le soluzioni valutate per l'attraversamento di Eboli: si riporta per comodità un estratto della mappa che le indica.



Figura 41 Soluzioni progettuali Tratto 2 (dal km 4 al km 11) del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano. Corografia dell'intervento.

Evidente l'interesse locale per la "variante sud" che evita quasi del tutto abbattimenti e porta in zona meno abitata l'impatto visivo e il rumore.

Il contributo presentato dal Comune di Eboli formula al proposito una serie di domande e, a seguito del DP, un comitato di cittadini ha presentato la richiesta di adottare la variante Sud.

Contributo 39: [Comune di Eboli, richiesta revisione tracciato](#)

Contributo 40: [Cittadini di Eboli, richiesta adozione variante Sud](#)

Le molte domande formulate possono essere così sintetizzate.

Domanda 27 – Il tracciato prevede numerosi abbattimenti di fabbricati per civile abitazione e produttivi; sono state considerate le alternative e, in particolare, la possibilità di spostarlo più a SUD, dove la densità edilizia è minore?

Domanda 28 – È stato detto che la scelta del tracciato deriva da una analisi multicriteria; come sono stati "pesati" gli abbattimenti di abitazioni? Come sono state "pesate" le interferenze e il degrado apportato dall'attraversamento in viadotto? Modificando i pesi adottati e dando alla perdita delle case il giusto peso, che non è solo economico, la variante prescelta sarebbe ancora quella preferibile?

Domanda 29 – È stato detto che la scelta del tracciato deriva anche dall'elevato costo che avrebbero le soluzioni alternative. Qualora fosse, sciaguratamente, scelto, i grandi risparmi potranno essere in parte utilizzati per compensare gli abbattimenti? Le somme riconosciute metteranno in grado i danneggiati di comperare nel comune una abitazione avente caratteristiche simili a quella abbattuta?

Domanda 30 – Il tracciato alterna tratti di trincea, gallerie e sopraelevazione, ma la scelta di un'unica galleria sotto le zone più densamente urbanizzate della città di Eboli (almeno dall'intersezione con l'attuale via La Carnale sino al superamento del soprappasso autostradale di Via Serracapilli) diminuirebbe almeno l'impatto paesaggistico dell'opera. Quali sono le ragioni della scelta operata? Cosa impedisce di realizzare la galleria?

Domanda 31 – Si prevedono interventi anche sulla viabilità esistente con dismissioni di strade esistenti e realizzazioni di nuove arterie. È possibile istituire un tavolo tecnico tra RFI ed il Comune per verificare le migliori alternative possibili, anche per operare un raccordo con la programmazione dell'Ente in materia di viabilità?

Domanda 32 – Il tracciato, dal punto di inizio, occupa la sede dei binari esistenti di collegamento tra Eboli e Battipaglia. Questa scelta è coerente con la possibilità di collegamento tra le due cittadine con treni non ad alta velocità?

Sempre in tema di possibili tracciati alternativi Giovanni Paladino ha inviato l'interessante proposta di una variante "Ocra" che, replicando a sud l'arco previsto oggi a nord, eviterebbe tutti gli abbattimenti e attraverserebbe una zona meno abitata.



Contributo 41: [Giovanni Palladino, proposta di un diverso tracciato in comune di Eboli](#)

Domanda 33 – La possibilità mostrata nel disegno è stata considerata in fase di progettazione? Per quali motivi è stata ritenuta preferibile quella prescelta?

Il contributo della società LP Gas segnala una rilevante problematica di compatibilità del tracciato con la presenza di depositi di gas che, per la quantità presente, sottopongono l'insediamento alla normativa prevista per le imprese a rischio rilevante.

Contributo 42: [LP Gas, presenza di attività a rischio di incidente rilevante](#)

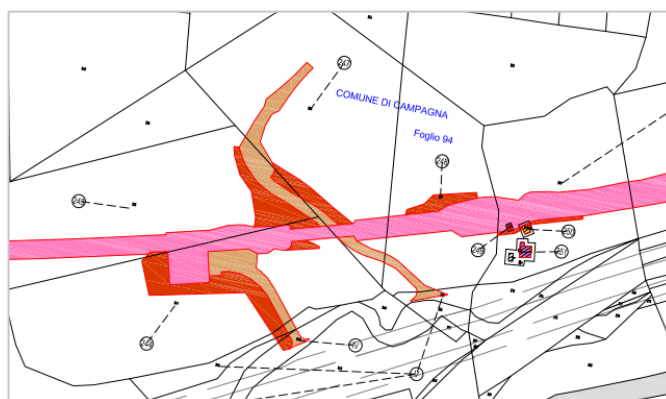
Domanda 34 – La presenza di questa attività è stata considerata nella redazione del progetto?
Quali interventi di mitigazione o compensazione sono previsti per rendere possibile la prosecuzione dell'attività economica dell'impresa?

3.4.3 L'attraversamento del comune di Campagna

Anche nel territorio di Campagna si devono registrare importanti interferenze, con abitazioni, con aziende agricole e più in generale di carattere ambientale. Di seguito si riportano gli interventi e i contributi inviati riguardanti situazioni puntuali e la lettera del WWF che riguarda in particolare questo tratto di tracciato.

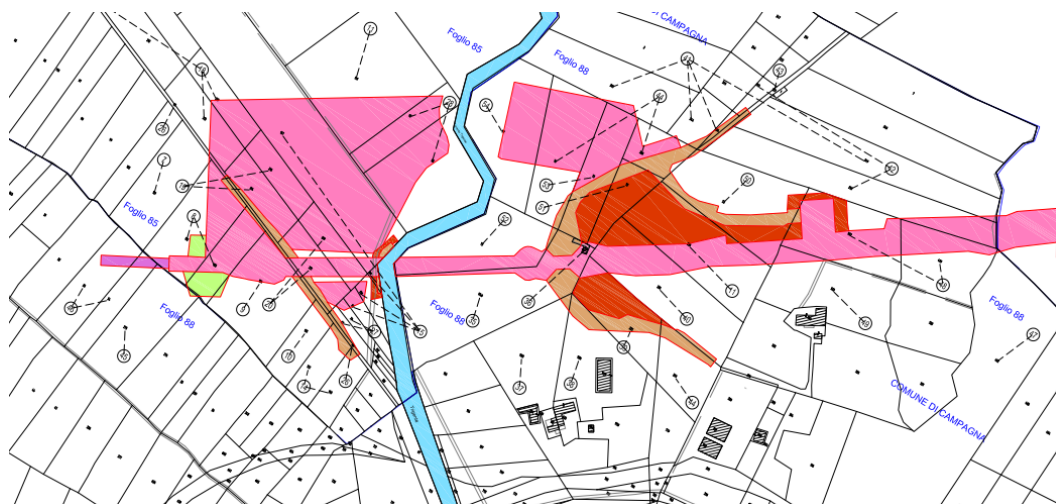
Il primo contributo riguarda una forte interferenza con una abitazione, come indicato nella figura sottostante.

Contributo 43: Sonia Mirra, interferenza con abitazione, richiesta spostamento tracciato



Muovendosi verso est, dopo un attraversamento in galleria, il tracciato attraversa l'azienda agricola La Petrolla, un'azienda agricola biologica estesa su 55 ettari con circa 12.000 piante di olivo, un vigneto, un agrumeto, una dozzina di fabbricati, rurali e non, oltre ad un frantoio oleario aziendale. L'azienda è situata in un'area collinare di grande pregio, ricca di corridoi e percorsi ecologici al proprio interno, con numerose querce secolari, lecci, pini maestosi e molte altre piante spontanee sparse all'interno del fondo. Ricade in una più ampia area naturalistica che domina la valle del fiume Sele, in corrispondenza del tratto in cui il fiume abbraccia l'oasi WWF di Campagna-Persano (estesa per oltre 100 ettari), istituita nel 1975 e protetta da decenni in virtù del decreto Ronchey di salvaguardia; tale area, inoltre, è sottoposta a numerosi vincoli (idrogeologici, ambientali, paesaggistici) che gravano sull'intero comprensorio in quanto sito di interesse comunitario, zona di protezione speciale e zona umida di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar del 1971.

Le aree interessate ad esproprio sono indicate nella figura sottostante, mentre l'interferenza, soprattutto visiva essendo la linea in quel tratto su viadotto, si estende per un'area decisamente maggiore.

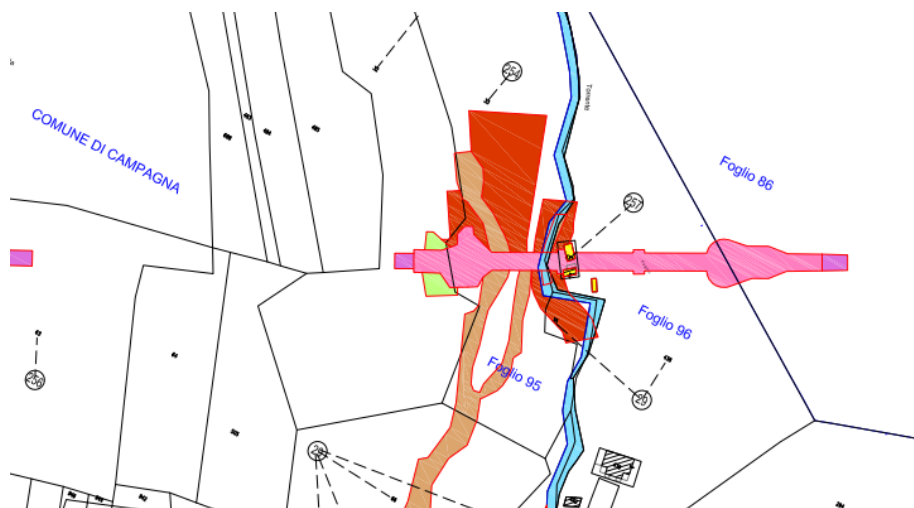


Contributo 44: [Interferenza con Azienda Agricola La Petrolla, richiesta modifica tracciato](#)

Per migliore comprensione, si fornisce un estratto del Webinar dedicato agli aspetti territoriali con l'intervento di Giuseppe Zecca, titolare dell'azienda agricola La Petrolla, e della prima risposta data dai progettisti.

Intervento 45: [Giuseppe Zecca e prima risposta dei progettisti](#)

Muovendosi ancora verso est, dopo un attraversamento in galleria, il tracciato attraversa l'Azienda Agricola e Forestale Podere Elefante, come indicato nella figura sottostante.



Anche in questo caso, oltre a produrre un impatto negativo economico, con l'abbattimento di edifici, il tracciato interferisce con una zona di rilevante pregio ambientale e culturale.

Contributo 46: [Azienda Agricola Elefante, richiesta di modifica tracciato](#)

Infine, come già indicato dal Contributo 44, l'area attraversata è vicina alla riserva naturale del WWF, associazione che ha inviato un articolato contributo, del quale si riportano le conclusioni, che sono direttamente rilevanti per la valutazione di questo segmento di tracciato.

Contributo 47: [WWF richiesta spostamento a Nord del tracciato](#)

Domanda 35: è possibile, come richiesto da diversi contributi, spostare a nord il tracciato nella parte di attraversamento del comune di Campagna? In subordine, è possibile abbassare la quota della linea in modo da evitare il passaggio in viadotto, passando invece in galleria? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

Sempre in Comune di Campagna, il tracciato va a interferire con la recente costruzione di una struttura per la distribuzione di prodotti informatici e con i suoi progetti di ampliamento.

Contributo 48: [Giordano Alberto, Extemebit srl, interferenza con sito produttivo in espansione](#)

Domanda 36: la presenza dell'attività produttiva è stata rilevata in fase di progetto? L'entità del danno che la scelta del tracciato comporta è tale da modificare le valutazioni di convenienza delle scelte di tracciato?

3.4.4 Attraversamento del comune di Contursi Terme

Anche l'attraversamento del territorio di Contursi Terme crea importanti interferenze, segnalate sia dal sindaco, Antonio Briscione, sia nel corso dell'incontro avvenuto il giorno 21 marzo 2022. In particolare, come mostra la figura seguente, il tracciato prescelto per la nuova linea ferroviaria prevede l'abbattimento di un capannone industriale, dove è attiva la produzione dell'azienda A.S. Albums S.r.l., ed impedisce l'espansione a nord est della zona per gli insediamenti produttivi, dove è prevista l'apertura di nuove attività.



Domanda 37: è possibile evitare le interferenze o spostando a nord il tracciato oppure scegliendo di seguire un tracciato molto più a sud? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

3.4.5 Attraversamento del comune di Sicignano degli Alburni

Anche nel territorio di Sicignano degli Alburni il tracciato attraversa aree di pregio e in particolare una azienda agricola di eccellenza: per rendere più efficace il DP, il sindaco Giacomo Orco, ha organizzato l'incontro in un capannone dell'azienda Rosso Granato, specializzata nella produzione dei melograni.



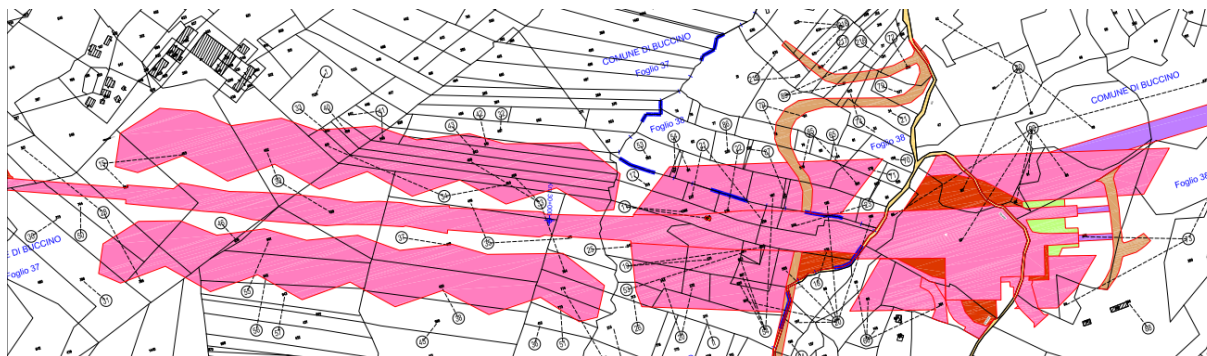
Come si può vedere nell'immagine sotto, l'azienda agricola (nel cerchio il capannone dove si è svolto l'incontro) viene attraversata dalla linea in trincea, con una necessaria modifica della viabilità. Poco più a Ovest (sinistra nella figura) si notano altre interferenze. Anche in questo caso, la richiesta è stata di valutare una possibile diversa collocazione del tracciato, spostandolo verso nord oppure passando decisamente a sud, come richiesto dall'insieme dei comuni.



Domanda 38: è possibile evitare le interferenze o spostando parzialmente a nord il tracciato oppure scegliendo di seguire un tracciato molto più a sud? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

3.4.6 Attraversamento del comune di Buccino

Proseguendo verso est, l'ultimo comune attraversato dal lotto 1A è Buccino: anche in questo caso abbiamo numerose interferenze con zone coltivate, come mostrato ad esempio nella figura sottostante, non sono previsti abbattimenti, se non di edifici rurali.



La presenza della nuova linea desta, comunque, preoccupazione anche per coloro che non sono direttamente interferiti: spesso, nel corso dei dibattiti, sono emerse richieste di quali indennizzi siano previsti dalla normativa per chi subisce una interferenza indiretta, visiva o acustica. Si riporta a proposito un contributo relativo al territorio di Buccino.

Contributo 49: [Valentina Conte, interferenza indiretta in comune di Buccino](#)

Domanda 39: sono previsti indennizzi o compensazioni per abitazioni collocate ad una distanza di circa 100 metri, che subiscono interferenze visive o acustiche?

3.5 LE FERMATE E L'INTERCONNESSIONE CON IL TERRITORIO

Uno dei temi maggiormente ricorrenti nel dibattito è quello relativo alle fermate: "Non vogliamo essere attraversati, vogliamo essere serviti", ha detto con efficace sintesi il sindaco di Campagna; giusta richiesta, se non che "essere serviti" viene poi molto spesso identificato come "avere una stazione AV".

Molto importante è quindi il contributo di chi aiuta a impostare il ragionamento in termini più rispondenti alla realtà. Un contributo importante è venuto da un sindaco del Cilento, Stefano Pisani, Sindaco di Pollica: "Non è importante solo il percorso dell'AV ma come l'AV possa garantire l'accessibilità dei territori. Abbiamo quindi individuato delle possibili opportunità di connessione tra AV e territorio. Il Cilento ha la necessità di connettersi ai due principali nodi di accesso: uno è sicuramente l'AV, con le stazioni che saranno decise e con l'aeroporto di Pontecagnano".

Intervento 50: [Sindaco di Pollica, come garantire accessibilità al Cilento](#)

Lo stesso equivoco, accessibilità è avere una fermata, c'è per il traffico merci. Negli incontri fatti sul territorio e in particolare a Battipaglia ed Eboli, ci sono stati interventi di imprenditori

locali che hanno manifestato la loro attesa per poter usufruire dei servizi di trasporto ferroviari che la nuova infrastruttura potrà rendere possibili.

Relativamente a questi temi, il coordinatore ha valutato opportuno assumere un ruolo attivo, fornendo, sia direttamente sia tramite gli esperti che lo supportano, informazioni su alcuni aspetti essenziali per capire come funziona il trasporto in AV/AC e di conseguenza per assumere decisioni coerenti in fase di progettazione. In estrema sintesi:

- Il trasporto passeggeri AV deve fare necessariamente poche fermate: anche guardando al Golfo di Policastro, la nuova linea potrà fare solo una fermata

Intervento 51: [Coordinatore, l'AV fa poche fermate](#)

- Per questo è importante scegliere di fare la fermata nel sito più facilmente raggiungibile da tutto il territorio che si vuole servire

Intervento 52: [Coordinatore, come scegliere la località di fermata](#)

A questo scopo è stato dedicato uno specifico webinar, tenutosi il 31/3/2022, nel quale il prof. Giuseppe Siciliano, esperto del gruppo di lavoro che affianca il coordinatore, ha illustrato le logiche di funzionamento del trasporto ferroviario passeggeri e merci.

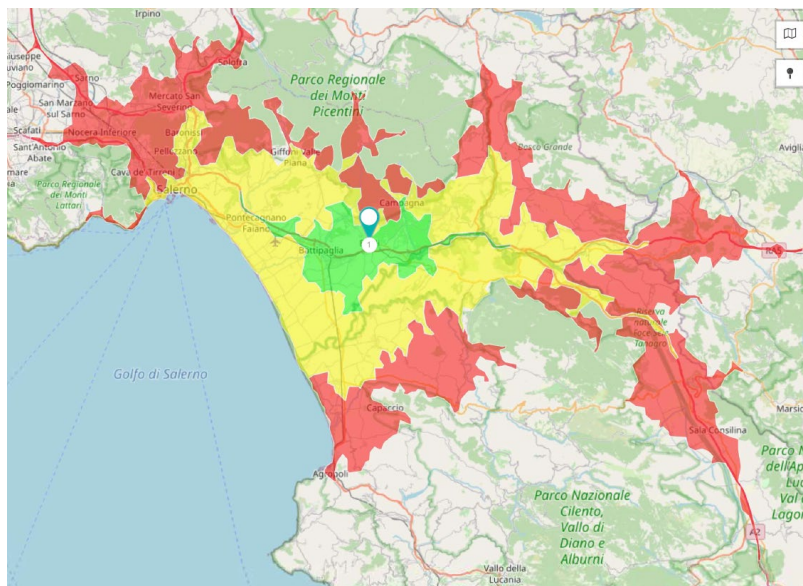
Intervento 53: [Giuseppe Siciliano, funzionamento del trasporto ferroviario](#)

3.5.1 Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele

Strettamente inerenti alla discussione sul lotto 1A, Battipaglia – Romagnano è come la nuova linea AV servirà il vasto comprensorio della Piana del Sele. Il tema è stato al centro dell'incontro tenutosi nel comune di Battipaglia, città che si sta attrezzando per essere il punto di connessione tra la nuova linea e il territorio, non solo cittadino, ma di una vasta zona. Grazie ad un finanziamento europeo, il Comune di Battipaglia sta sviluppando una serie di infrastrutture per consentire alla stazione, connessa sia con la linea tirrenica sia con la diramazione per Potenza, di fungere da hub, nodo di interscambio ferro – ferro, ferro – gomma ma anche aria - ferro, candidandosi ad essere punto di accesso alla AV per coloro che transitano dall'aeroporto di Pontecagnano.

Contributo 54: [Comune di Battipaglia, la nuova stazione d'interscambio](#)

Anche nell'incontro tenutosi ad Eboli, il tema di come interconnettere la nuova linea con la Piana del Sele è stato oggetto di numerosi interventi. Il contributo fornito dal Comune, in accordo con altri comuni della zona, mostra, con una serie di simulazioni, l'ampia dimensione della catchment area, come indicato nella figura seguente.



Contributo 55: Comune di Eboli, scelta dell'hub alta velocità e alta capacità

Il tema del raccordo tra i territori e la linea AV supera ampiamente la dimensione della progettazione tecnica della ferrovia per coinvolgere un tema più ampio di programmazione dei servizi di mobilità, che devono vedere coinvolta la Regione Campania e i comuni della zona. Come fatto notare dal coordinatore, è necessario distinguere l'infrastruttura dai servizi.

Domanda 40 – Rimanendo sul piano infrastrutturale, le stazioni di Battipaglia e di Eboli sono adatte, sotto il profilo infrastrutturale, per consentire fermate dei servizi AV, qualora gli operatori ritengano sia per loro conveniente?

In tutti gli incontri è stato manifestato l'interesse e l'aspettativa degli operatori del settore agroalimentare e produttivo di poter disporre di migliori servizi di trasporto sulla lunga distanza, soprattutto verso nord. Tuttavia, anche in questo caso, è sembrato sia mancante una chiara visione di cosa sia il trasporto merci ferroviario moderno: non più la spedizione, per colli o a carro completo, ma di interi "treni blocco"; condizione essenziale è quindi la presenza di operatori logistici in grado di concentrare la domanda, di organizzarla in maniera idonea al trasporto ferroviario e gestirla nel tempo, bilanciando i flussi e gestendo le stagionalità.

Intervento 56: Alberto Milotti, Verona Quadrante Europa, i collegamenti sud nord

Intervento 57: Daniele Testi, il ruolo della ferrovia e il porto di Gioia Tauro

Domanda 41 – Rimanendo sul piano infrastrutturale, nella Piana del Sele, quali interventi sarebbero necessari per consentire il carico / scarico e la composizione di treni merci a standard europeo in grado di utilizzare la linea AV/AC?

Infine, dal contributo del Comune di Eboli, è necessario riprendere le seguenti domande.

Domanda 42 – Come si riconnette la nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria con l'attuale linea ferroviaria 'tirrenica meridionale' Battipaglia - Reggio Calabria? Sono previsti nodi di interscambio? Se sì, come opererà l'interscambio e quali sono le infrastrutture esistenti, programmate o da programmare?

Domanda 43 – Le comunità del Cilento interno che gravitano intorno alla città di Vallo della Lucania come accederanno all'infrastruttura?

Domanda 44 – Considerato che la diramazione prevista in direzione Potenza nel lotto 1A della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria è programmata nei pressi del Comune di Romagnano al Monte, come verrà valorizzato il tracciato esistente tra Eboli e Buccino lungo la linea Battipaglia - Potenza - Metaponto?

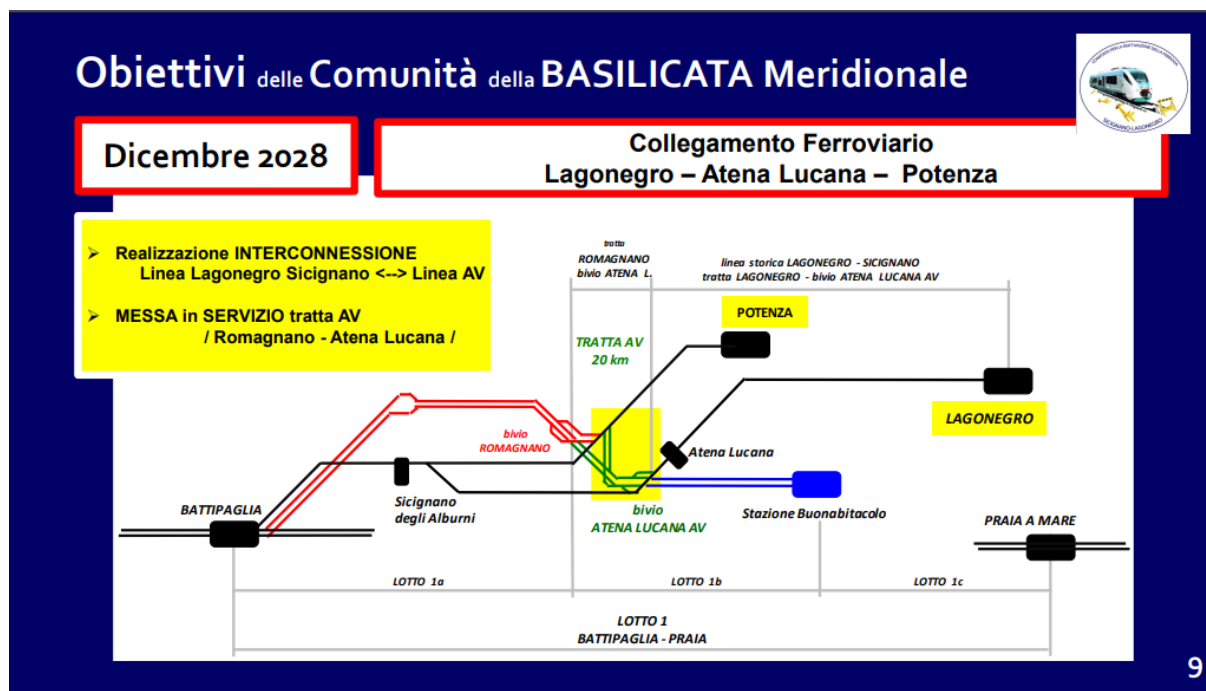
3.5.2 Connessione con la linea Sicignano - Lagonegro

Molto attivo e presente è stato nel DP il "Comitato per la riattivazione della linea Sicignano – Lagonegro", che in diversi interventi e inviando un contributo ha sollecitato non solo la riapertura al traffico della linea ma anche la sua interconnessione con la nuova linea AV.

Il tema della riapertura della linea e della compatibilità del tracciato AV, che potrebbe per un tratto utilizzare il sedime della linea oggi sospesa al traffico, sarà oggetto del DP del lotto 1B. Invece, inerente il lotto oggetto del presente DP, è la richiesta di un chiarimento in merito alla primo tratto della linea tra Sicignano degli Alburni e Atena Lucana, anche alla luce della possibilità di una sua utilizzazione a scopo turistico.

Contributo 58: [Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro - Riattivazione della linea Sicignano - Lagonegro](#)

Contributo 59: [Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale](#)



Lo schema riportato, tratto dal contributo citato, mostra quanto auspica il Comitato e, in particolare, il mantenimento dell'intero tratto della ferrovia storica tra Sicignano e Lagonegro.

Domanda 45 – Quale livello di accessibilità è previsto per la linea, attualmente sospesa al traffico, Sicignano – Lagonegro? Il tratto Sicignano – Atena Lucana, sarà definitivamente dismesso dopo la realizzazione della nuova linea o rimarrà disponibile per il servizio regionale e turistico?

3.5.3 Conseguenze per la scelta dei nodi di interconnessione

Un contributo utile per la comprensione è stata la descrizione di un'ipotesi di viaggio turistico nei territori interessati dalla nuova linea, che ho mostrato, in modo molto concreto, come l'elemento essenziale per distribuire l'accessibilità sul territorio sia l'integrazione dei servizi più che la localizzazione della fermata.

Contributo 60: [Giancarlo Da Broi, Il valore dei servizi per la mobilità, in un'ipotesi di viaggio turistico di 4 giorni nei territori interessati dalla nuova linea](#)

4 LA SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO

4.1 LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'inserimento di una nuova infrastruttura, soprattutto di una linea ferroviaria AV – infrastruttura lineare e rigida – interferisce sempre in maniera più o meno grave con l'ambiente preesistente. Da qui la comprensibile preoccupazione delle persone maggiormente sensibili a questi temi ma anche la cura posta dai progettisti nelle scelte, come più volte mostrato negli interventi di risposta nel corso del dibattito. A garanzia della massima attenzione e osservanza delle normative di tutela ambientale si è pronunciata, su esplicita richiesta locale, la Commissione Europea.

Contributo 61: [Commissione Europea, lettera sulla rigorosa osservanza degli aspetti ambientali](#)

Un contributo di una associazione locale, trasmesso dal Comune di Campagna, solleva, però, a questo proposito una contestazione, sostenendo che uno dei criteri fondamentali – Non provocare alcun danno significativo – sia stato in questo caso violato.

Contributo 62: [Comune di Campagna, coerenza con le procedure del PNRR](#)

Domanda 46 – Si ritiene che le considerazioni espresse nel contributo siano tali da richiedere una modifica dell'iter progettuale?

Focalizzando l'analisi sul lotto 1A, oggetto del DP, il contributo di maggiore ampiezza è stato fornito dal WWF che è responsabile della gestione dell'Oasi di Serre Persano.

Il contributo fornito, dopo aver illustrato le caratteristiche dell'Oasi e la sua particolare importanza dice: “Proprio per questi motivi, sono stati definiti tra gli Obblighi e divieti previsti per il sito, in aggiunta alla normativa internazionale, nazionale e regionale: - divieto di cementificazione, alterazione morfologica, bonifica delle sponde, compresa la risagomatura e la messa in opera di massicciate (3250, 3270) - divieto di escavazione e asportazione della sabbia dall'alveo fluviale e dalle aree ripariali comprese tra le sponde del corso d'acqua e gli argini maestri, nelle quali le acque si possono espandere in caso di piena (3250, 3270, 92A0) - divieto di modifica della destinazione d'uso nell'habitat 6220.

È quindi del tutto evidente come la realizzazione dell'opera, sia nella fase di cantiere che di esercizio, potrebbe contravvenire a quanto stabilito, in particolare secondo i seguenti meccanismi:

- produzione di polveri in fase di cantiere, con conseguente alterazione qualità chimico-fisica e biologica delle acque, con inevitabili impatti negativi sugli habitat e specie sopra indicati
- alterazione del regime idrogeologico e della conseguente qualità chimico-fisica e biologica delle acque e disponibilità delle stesse, con ovvie conseguenze negative sugli habitat e specie sopra indicati, data la particolare densità dei corpi idrici nella parte inferiore della valle, come ben documentato nella Fig. 48 del Progetto di fattibilità tecnica ed economica

- alterazione geomorfologica del sito, con conseguente alterazione del ciclo delle acque e movimentazione di sedimenti, con impatti negativi sugli habitat e specie sopra indicati
- disturbo acustico delle specie presenti, sia in fase di cantiere che di esercizio, in particolare quelle tutelate dal sito ZPS IT8050021

Si aggiunga infine che la realizzazione dell'opera, nei tratti in rilevato o in trincea, sebbene posto in prossimità d'infrastrutture lineari esistenti, comunque contribuirà inevitabilmente all'ulteriore frammentazione ambientale dell'area. Al di là, dunque, di ogni valutazione sul cosiddetto "effetto cumulo", che si determina dalla sommatoria degli impatti dell'opera con quelle di altre infrastrutture presenti nell'area interessata, inevitabilmente si produrrà un ulteriore effetto barriera a danno di specie meno vagili, con un potenziale aumento della mortalità di specie faunistiche (particolarmente rilevante per le specie e gli habitat sopra indicati alla lettera D), un aumento della competizione per spazio e risorse, un aumento dell'edge effect inteso come l'insieme delle influenze che interessano l'area di confine fra due tipologie di ambiente, nonché la connettività con le altre aree protette circostanti, dal Parco Regionale dei Monti Picentini verso nord nord-ovest, Parco Nazionale del Cilento e Valle di Diano verso sud sud-est".

Contributo 63: [WWF, osservazioni sulle aree interessate, Oasi di Serre - Persano](#)

Il contributo conclude chiedendo di prendere in considerazione la seguente domanda.

Domanda 47: si chiede di voler considerare uno spostamento del tracciato di almeno 3 km verso Nord nel tratto Eboli Eboli-Contursi Terme e poi di nuovo in quello tra Contursi Terme e Palomonte, ovvero aumentare la quota in galleria dello stesso, fatti ovviamente salvi gli opportuni approfondimenti ed accorgimenti per non impattare in maniera significativa sulle falde freatiche.

Anche l'associazione di consumatori CODICI Ambiente ha presentato un contributo ed è intervenuta tramite il proprio rappresentante, Giuseppe Ambrosio, sollevando, oltre ad una serie di questioni di carattere giuridico (§ 3.1), il tema della sostenibilità sociale e ambientale, argomentando che la scelta di non adeguare la linea tirrenica esistente a 200 km/h, così come previsto a loro avviso dalle norme comunitarie, comporterà oneri ambientali "irragionevoli e non sostenibili".

Contributo 64: [Associazione CODICI Ambiente – Insostenibilità ambientale della scelta di realizzare una nuova linea](#)

Dalla medesima associazione è stato inviato un contributo di Pasquale Abignano e Giuseppe Perillo, sulla necessità di osservare il principio, a loro avviso violato, di non recare danno significativo (DNSH).

Contributo 65: [Associazione CODICI, violazione del criterio DNSH](#)

Domanda 48 – Realizzare un'infrastruttura nuova per essere percorsa a 300km/h, anziché adeguare quella esistente per renderla percorribile a 200 km/h come previsto dalle norme UE, non priva l'investimento del requisito della sostenibilità economica-

finanziaria-sociale e, nel contempo, non crea un grave impatto ambientale rispetto alla soluzione indicata dall'UE?

Domanda 49 – La realizzazione della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria escluderà dal servizio il bacino di maggiore utenza, ossia i turisti che d'estate raggiungono la costa tirrenica. Questo stravolgimento della geografia dei trasporti, non rischia di esporre l'Italia meridionale tirrenica ad un elevato costo in termini di incremento della mobilità veicolare, inquinamento ambientale e perdita di flussi turistici?

Domanda 50 – Si prevedono compensazioni ambientali per ridurre l'impatto dell'opera? Di che tipo?

Contributo 66: [Comune di Campagna, vincoli ambientali e paesaggistici](#)

Una sezione del contributo di Francesco Maldonato, Direttore del Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, estendendo il campo di osservazione ben oltre il tratto oggetto del presente DP, lamenta che la costruzione della nuova linea vada pesantemente a interferire sugli aspetti naturali dei territori attraversati, sia per quanto riguarda il paesaggio sia per la sostenibilità degli assetti naturali. Il Coordinatore rileva che nel contributo si attribuisce erroneamente al solo lotto in esame il volume degli inerti che saranno scavati per i tre lotti oggetto dell'attuale progettazione.

Contributo 67: [Francesco Maldonato, Polo Museale S Giovanni a Piro, criticità ambientali](#)

Preoccupazione e richiesta di informazioni sono anche stati raccolti da un giornalista del luogo che si è fatto interprete delle "domande della gente", in particolare sugli effetti che la nuova infrastruttura avrà sulle aree protette e in particolare sulla avifauna: "In tanti hanno chiesto: che fine faranno le cicogne bianche che dal 1996 nidificano in contrada Termini a Sala Consilina, nei pressi del Fiume Tanagro? Specie migratorie che non nidificava in Italia dal 1700. A quanti chilometri di distanza passerà il nuovo tracciato AV dai luoghi scelti come dimora?"

Contributo 68: [Mario Fortunato cronista di strada, le domande della gente](#)

Domanda 51 – Le interferenze indicate nel contributo inviato sono state prese in considerazione nella valutazione di impatto ambientale? In particolare, quale è stata la valutazione dell'impatto che la presenza dell'infrastruttura avrà sulla vita delle specie volatili?

Paolo Beria, in un paragrafo del suo contributo, afferma che "non sono stati né computati e neppure nominati gli impatti della fase di costruzione".

Contributo 69: [Paolo Beria, emissioni CO2 in fase di cantiere](#)

Domanda 52 – Le emissioni in fase di cantiere sono state computate oppure è necessario completare il bilancio ambientale con le emissioni della fase di costruzione?

4.2 INTERFERENZE CON IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

Nel corso del dibattito pubblico nel comune di Buccino è stato sollevato il tema della protezione del sito di grande interesse storico e artistico del Complesso delle Grotte di S. Maria Di Sperlonga.

Questo tema, accanto ad altri di diversa natura, è stato oggetto di una contestazione, asserendo che “Il percorso impatta in modo devastante su un complesso rupestre paleocristiano denominato “Grotta Palomma” identificato e catalogato dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio di Salerno ed Avellino come “Complesso delle Grotte di S. Maria Di Sperlonga”.

Contributo 70: [Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici](#)

Domanda 53 – In quale modo la nuova linea interferisce con il Complesso delle Grotte di S. Maria di Sperlonga? Come se ne è tenuto conto nella scelta del tracciato? Sono necessarie e previste azioni di mitigazione?

4.3 GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA

I temi relativi alla geologia e alla interazione dell'opera con il sistema delle acque, sia superficiali sia sotterranee, è stato più volte toccato nell'ambito del DP; in prevalenza, si è trattato di domande finalizzate a comprendere le spiegazioni date dai tecnici, mentre in alcuni casi sono stati effettuati interventi di segnalazione di particolari situazioni problematiche o aperte critiche al progetto.

In generale, tuttavia, questi temi non sono confluiti nel DP, anche per il motivo che in contemporanea si svolgono i lavori della commissione speciale attivata presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la Conferenza dei Servizi, ambiti dove più naturalmente vengono portate le problematiche tecniche.

Segnaliamo, comunque, i contributi ricevuti, anche se appaiono formulati “a supporto” delle tesi di spostamento del tracciato già esaminate nei paragrafi precedenti.

Contributo 71: [Comune di Campagna, rischio sismogenetico](#)

Alcuni interventi, in parte riportando gli stessi elementi informativi, richiamano l'attenzione sulla complessità dell'assetto geologico che caratterizza il corridoio autostradale, ricordando la lunga sequenza di eventi sismici che hanno colpito queste terre.

Contributo: [Francesco Maldonato Direttore Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, considerazioni sul rischio sismico](#)

Anche i fenomeni di instabilità sono segnalati come critici per il tracciato prescelto: “In molte aree ricadenti sui territori comunali di Contursi, Sicignano degli Alburni e Buccino la tratta

indicata collima con zone oggetto di fenomeni di instabilità geologica ampiamente documentata. Tale situazione renderebbe pericoloso la realizzazione futura dell'intera opera".

Contributo 72: [Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici](#)

Domanda 54 – Le indicazioni contenute nei contributi, relative ai rischi di natura sismogenetica, sono state considerate nella scelta del corridoio o sono tali da richiedere una modifica del progetto?

Pochi sono stati i contributi e gli interventi focalizzati su tematiche tecniche; segnaliamo per completezza un suggerimento pervenuto a riguardo dei sistemi di manovra dei deviatori per le linee di alta velocità.

Contributo 73: [Stefano Bittoni: sistemi di manovra deviatore oleodinamici](#)

Domanda 55 – Si ritiene possibile migliorare i sistemi di manovra oggi omologati per le linee AV grazie alla evoluzione del Sistema di Manovra Multipunto?

5 ESPROPRI/OCCUPAZIONI/ABBATTIMENTI

Si riportano da ultimo alcune domande che sintetizzano molte questioni emersi nei dibattiti in presenza, relative alla gestione delle interferenze con abitazioni, unità produttive e terreni.

Domanda 56 – Le aree che saranno espropriate nei tratti soprastanti il tracciato in galleria, naturale e artificiale, saranno gravate da servitù? È possibile prevedere urbanizzazioni primarie su queste aree (ad esempio parcheggi, piazze o strade)?

Domanda 57 – I fondi che sono attraversati in viadotto possono essere ricongiunti tramite strade poderali che li sottopassano?

Domanda 58 – Sono previste indennità per l'estensione delle fasce di rispetto che condizionano la destinazione urbanistica delle aree?

Domanda 59 – Per le aree produttive espropriate è possibile prevederne una diversa allocazione in accordo con la pianificazione urbanistica dei comuni. È possibile che i Comuni cedano aree di loro proprietà ad RFI per operare permutate con le imprese da rilocalizzare?

Domanda 60 – Si prevedono ristori economici per i Comuni il cui territorio è interessato dal tracciato al fine di realizzare opere pubbliche di connessione con l'infrastruttura?