



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

*CODICI Ambiente, Intervento sul tema
"Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato"*



Vallo della Lucania (SA), 07/03/2022

AL COORDINATORE DIBATTITO PUBBLICO
Av Salerno-Reggio Calabria - Lotto 1A Battipaglia-Romagnano

CONTRIBUTO-INTERVENTO

Incontro 8 marzo 2022 h 17:00 - "Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato"

Il primo incontro del Dibattito Pubblico sul primo lotto della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria si apre su un argomento estremamente importante e con un titolo significativo "Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato". Nell'ottica della democrazia europea questa è la prima tappa di un articolato percorso che porterà all'approvazione o bocciatura delle scelte fatte dal Governo e dal Commissario di Governo per la nuova linea Av Salerno-Reggio Calabria.

Le associazioni dei consumatori, i comitati, le associazioni ambientaliste, i rappresentanti degli imprenditori turistici della costa tirrenica, gli enti locali del Cilento e della costa tirrenica estesa per oltre 100 km, il management di Italo treno e tutti i cittadini hanno più volte manifestato la difficoltà a comprendere le scelte di tracciato della nuova linea Av Salerno-Reggio Calabria, alla luce del quadro normativo comunitario e della sostenibilità ambientale, economica e finanziaria dell'opera.

Lo Stato di diritto è uno dei valori fondamentali dell'Unione sancito dall'articolo 2 del trattato sull'Unione europea. È anche la *conditio sine qua non* per la tutela di tutti gli altri valori fondamentali dell'Unione, a cominciare dai diritti fondamentali e dalla democrazia. Il rispetto dello Stato di diritto è capitale per lo stesso funzionamento dell'Unione: efficace applicazione del diritto U.E., corretto funzionamento del mercato interno, implementazione e preservazione di un contesto propizio agli investimenti diretti nazionali ed esteri, fiducia reciproca.

Con il regolamento UE n.241 del 12 febbraio 2021 è stato istituito il dispositivo per la ripresa e resilienza. La norma comunitaria che ha istituito il P.N.R.R. pone al centro dell'azione la SOSTENIBILITÀ, in particolar modo legata agli obiettivi climatici.

CODICI Ambiente
Via Oderisi da Gubbio, 18 00146 Roma
www.codiciambiente.org

riconosciuta ai sensi dell'art.13 della L.349/86 dal MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGIA
quale ASSOCIAZIONE DI PROTEZIONE AMBIENTALE

L'intervento di questa associazione, alla luce di quanto premesso, mira a focalizzare l'attenzione del Dibattito Pubblico su due aspetti, sui quali formula le sue domande per ricevere chiarimenti dall'Autorità preposte mediante il Coordinatore del Dibattito Pubblico.

1. NORME COMUNITARIE CHE DISCIPLINANO IL CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Sia con il **trattato sull'Unione Europea (Titolo XV articoli 154, 155 e 156 del TUE)** sia dopo con il **trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (Titolo XVI articoli 170, 171 e 172 del TFUE)** è stata sancita la competenza dell'UE sulle reti transeuropee, con la finalità espressamente indicata dall'art.170 TFUE "consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'istituzione di uno spazio senza frontiere interne". L'Unione per esercitare le sue prerogative nell'ambito delle reti transeuropee emana gli orientamenti mediante atti normativi comunitari.

➤ DECISIONE N.1692 DEL 23 LUGLIO 1996

Con la **decisione n.1692 del 23 luglio 1996** l'UE, in attuazione del Titolo XV del TUE, ha emanato gli orientamenti sulle reti transeuropee, stabilendo per le linee oggetto della presente trattazione quanto segue:

- **Battipaglia-Reggio Calabria:** realizzare alta velocità adeguando l'infrastruttura esistente in modo da renderla percorribile alla velocità di 200 km/h;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Metaponto-Taranto:** linea convenzionale, da non adeguare all'alta velocità.

direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992;		SEZIONE 3	
2. La Commissione:		RETE FERROVIARIA	
a) elaborerà metodi adeguati di analisi ai fini della valutazione strategica dell'impatto ambientale di tutta la rete;		Articolo 10	
b) elaborerà metodi adeguati di analisi dei corridoi di tutti i modi di trasporto di cui trattasi, fatta salva la determinazione dei corridoi stessi. Nell'elaborare il concetto di corridoio, occorrerà tener conto dell'esigenza di collegare tutti gli Stati membri e le regioni alla rete transeuropea dei trasporti e in particolare dell'esigenza di congiungere le regioni insulari, periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali della Comunità.		Caratteristiche	
La Commissione terrà conto, per quanto necessario, dei risultati di detti lavori, nella sua relazione sugli orientamenti di cui all'articolo 21, per conseguire gli obiettivi elencati nell'articolo 2.		1. La rete ferroviaria comprende la rete ferroviaria ad alta velocità e la rete ferroviaria convenzionale.	
		2. La rete ferroviaria ad alta velocità comprende:	
		— linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie,	
		— linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h.	
9. 9. 96	IT	Gazzetta ufficiale delle Comunità europee	N. L 228/5
— linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.		3. Sono un elemento della rete i porti di navigazione interna, in particolare quali punti di interconnessione tra le vie navigabili di cui al paragrafo 2 e gli altri modi di trasporto.	
Tale rete è composta dalle linee indicate nell'allegato I, quali linee ad alta velocità o linee ristrutturate per l'alta velocità.		4. La rete comprende l'infrastruttura di gestione del traffico.	

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

SEZIONE 3

RETE FERROVIARIA

Articolo 10

Caratteristiche

1. La rete ferroviaria comprende la rete ferroviaria ad alta velocità e la rete ferroviaria convenzionale.
2. La rete ferroviaria ad alta velocità comprende:
 - linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie,
 - linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h,

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

9. 9. 96

IT

Gazzetta ufficiale dell

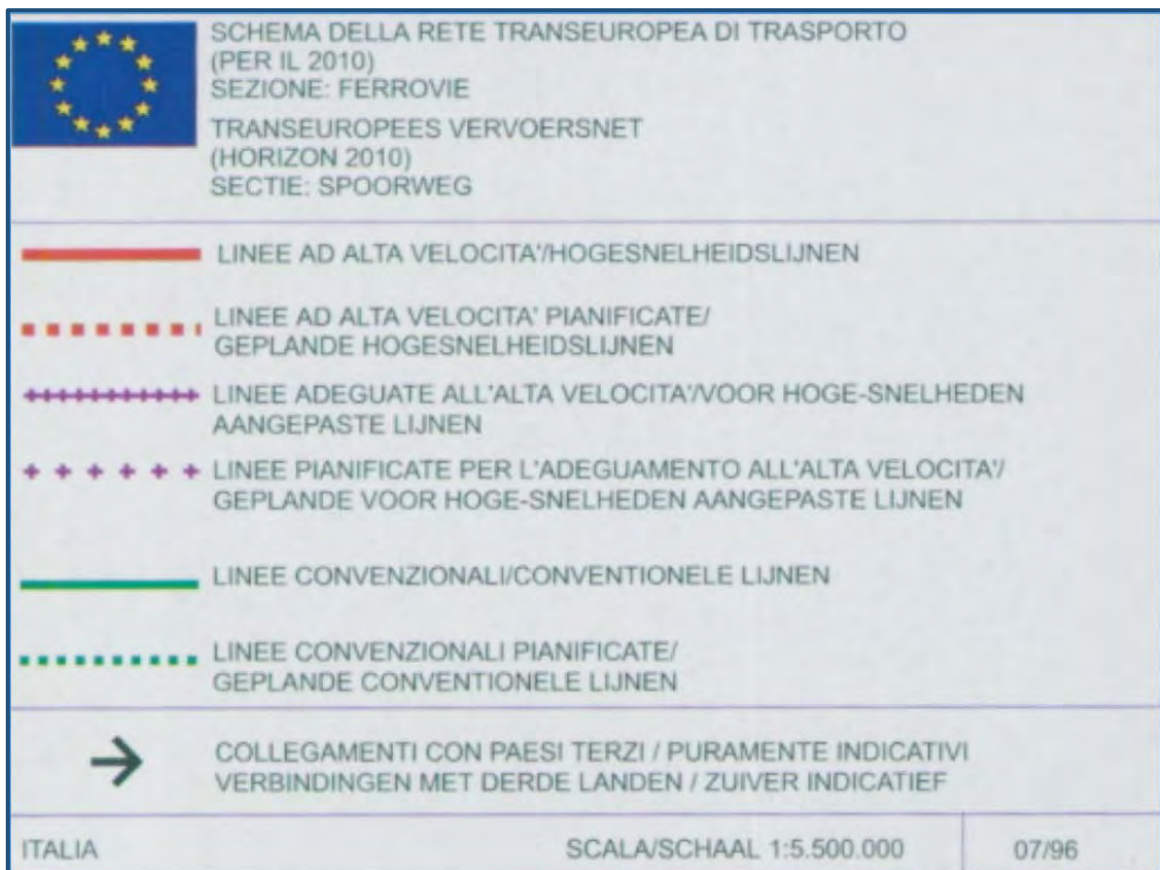
- linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

Tale rete è composta dalle linee indicate nell'allegato I quali linee ad alta velocità o linee ristrutturate per l'alta velocità.

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Legenda Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

Dall'Allegato I della **DECISIONE N.1692 DEL 23 LUGLIO 1996** emerge quali sono le previsioni per le reti transeuropee della Campania:

- **Napoli-Battipaglia:** costruzione di una nuova linea, per realizzare l'alta velocità prevista dall'art.10 comma 2 prima alinea;
- **Battipaglia-Reggio Calabria:** adeguamento della linea esistente alla velocità di 200km/h, per realizzare l'alta velocità prevista dall'art.10 comma 2 seconda alinea;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Mataponto-Taranto:** linea convenzionale non oggetto d'interventi di adeguamento, come previsto dall'art.10 comma 3.

➤ **REGOLAMENTO N.1315 DELL'11 DICEMBRE 2013**

Come noto le decisioni UE sono direttamente vincolanti per gli stati membri mentre i regolamenti UE sono direttamente vincolanti per tutti i cittadini. L'aumento dei soggetti coinvolti ha, dunque, quasi 'imposto' la scelta operata dalla Commissione di ricorrere ad uno strumento che rendesse gli orientamenti vincolanti per tutti e non solo per gli Stati.

Con il **regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013** l'UE, in attuazione del Titolo XVI del TFUE, ha trasfuso, senza modifiche, nel regolamento gli orientamenti sulle reti transeuropee già contenuti nella decisione UE nr.1692/96, ribadendo per le linee oggetto della presente trattazione quanto segue:

- **Battipaglia-Reggio Calabria:** realizzare alta velocità adeguando l'infrastruttura esistente in modo da renderla percorribile alla velocità di 200 km/h;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Metaponto-Taranto:** linea convenzionale, da non adeguare all'alta velocità.

bilizi nel presente capo:

- d) costituisce la base per l'individuazione di progetti di interesse comune;
 - e) tiene conto dei limiti fisici e delle particolarità topografiche delle infrastrutture di trasporto degli Stati membri quali individuati nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI).
2. Gli Stati membri compiono ogni possibile sforzo allo scopo di completare la rete globale e conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2050.

SEZIONE 1

Infrastruttura del trasporto ferroviario

Articolo 11

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
- a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:
 - i) binari di raccordo;

20.12.2013

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 348/11

- ii) gallerie;
- iii) ponti;
- b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
- c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
- d) connessioni di stazioni, terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
- e) le attrezzature connesse;
- f) applicazioni telematiche.

2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:

a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono:

i) costruite appositamente per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;

ii) linee convenzionali specificamente adatte per velocità dell'ordine di 200 km/h;

iii) linee appositamente adatte per l'alta velocità aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminali, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;

b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.

2. Gli Stati membri garantiscono che l'infrastruttura ferroviaria:

a) fatta eccezione per le reti isolate, sia dotata del sistema ERTMS;

b) sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;

c) sia conforme ai requisiti della STI adottati a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE, tranne quando ciò sia consentito dalla pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;

d) fatta eccezione per le reti isolate, sia completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;

e) sia conforme ai requisiti stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), per quanto attiene l'accesso agli scali merci.

3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni per i requisiti che vanno al di là di quelli previsti dalla direttiva 2008/57/CE riguardo all'ERTMS e all'elettrificazione.

Articolo 13

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità ai seguenti aspetti:

a) installazione dell'ERTMS;

b) migrazione allo scartamento nominale di 1 435 mm.



8.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete generale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG CZ DK DE EE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL PT PL PY RO SI SK FI SE UK



Stato	Contra	Stato	Contra	Stato	Contra	Aeroporto
Linea ferroviaria convenzionale / completata	Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare	Linea ferroviaria ad alta velocità / completata	Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità	Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata		

mappe Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013

ALLEGATO I
MAPPE DELLE RETI GLOBALE E CENTRALE

Legenda

Rete centrale	Rete globale	
		Via navigabile interna / completata
		Via navigabile interna / da adeguare
		Via navigabile interna / pianificata
		Linea ferroviaria convenzionale / completata
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata
		Linea ferroviaria ad alta velocità / completata
		Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità
		Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata
		Strada / completata
		Strada / da adeguare
		Strada / pianificata
		Porto, compreso il terminale ferroviario-stradale
		Terminale ferroviario-stradale (TFS)
		Aeroporto

		Linea ferroviaria convenzionale / completata
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare

Legenda mappe Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013



Mappa TEN-T rete ferroviaria provincia di Salerno e Potenza - Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013



Mappa TEN-T rete stradale provincia di Salerno e Potenza - Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013

DAL PROGETTO PRESENTATO DALLA COMMISSARIA STRAORDINARIA DEL GOVERNO E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE MOBILITÀ SOSTENIBILI EMERGE CHE IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA È DIFFERENTE DA QUELLO INDIVIDUATO DALLA NORMATIVA UE SUI CORRIDOI TEN-T



(LEGENDA: **LINEA COLOR GRIGIO:** attuale rete TEN-T ferroviaria, ossia linea storica, individuato dall'UE;
LINEA COLOR ROSSO: rete TEN-T ferroviaria progettata, ossia AV autostradale;
Lotto nr: fasi di realizzazione lotti successivi)

➤ CONTRADDIZIONI TRA NORME UE E PROGETTO NUOVA LINEA ALTA VELOCITÀ

Il progetto della nuova linea ferroviaria alta velocità Salerno-Reggio Calabria 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 ha previsto soltanto una linea convenzionale (non ad alta velocità).

2. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, ECONOMICA E SOCIALE

L'UE nell'istituire con il regolamento n.241/2021 il PNRR ha stabilito che gli investimenti, per essere finanziabili, devono essere SOSTENIBILI. La definizione di **sviluppo sostenibile** secondo la Commissione delle Nazioni Unite vede questo concetto come *“lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere le capacità delle future generazioni di soddisfare i propri”*.

Gli investimenti del PNRR devono soddisfare i tre pilastri sui quali si realizza la sostenibilità: **SOSTENIBILITÀ Economica, Ambientale e Sociale**.

➤ SOSTENIBILITÀ SOCIALE

La **sostenibilità sociale** presuppone la capacità di garantire una condizione di **benessere** equamente distribuita all'interno di un sistema. Con benessere si intende la sicurezza, la salute, l'istruzione, la giustizia, la democrazia e tutti quei valori che sono indicatori di uno stato in buona salute.

Le reti TEN-T sono state elaborate dagli organismi europei in modo da rendere concreta la democrazia di accesso ai mercati europei, in modo da conseguire il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale.

Si ricorda che i territori dell'appennino meridionale accedono ai mercati europei attraverso la rete TEN-T stradale, ossia l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Forte è il rischio di una progressiva marginalizzazione del sistema economico tirrenico a vantaggio di altri, trascurata è la dimensione dell'intermodalità tra ferrovie e vie del mare. Il progetto esclude Sapri che dispone del principale porto tra Salerno e Gioia Tauro.

L'ESCLUSIONE DELL'ITALIA MERIDIONALE TIRRENICA DAI COLLEGAMENTI TEN-T RENDE PRIVA DI SOSTENIBILITÀ SOCIALE LA NUOVA LINEA ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA.

➤ SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

La **sostenibilità economica** presuppone che l'investimento di risorse sia adeguato allo scopo e ragionevole per gli oneri che imporrà per il suo mantenimento in efficienza.

La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria: Studio trasmesso ad aprile 2021

Lotti funzionali

LOTTI		Costi M€
0	<u>SALERNO - BATTIPAGLIA</u> L= 40 km	2.500
1	<u>BATTIPAGLIA - PRAJA A.T.</u> L= 127 km	6.100
2	<u>PRAJA A.T. - TARSIA</u> L= 58 km	3.900
3	<u>TARSIA - COSENZA (loc. Montalto)</u> L= 30 km	1.000
4	<u>CS (loc. Montalto) - LAMEZIA T.</u> L= 66 km	3.200
5	<u>LAMEZIA T. - GIOIA T.</u> L= 79 km	3.200
6	<u>GIOIA T. - R. CALABRIA</u> L= 45 km	2.900
Lunghezza 445 km		22.800



<u>NUOVA GALLERIA SANTOMARCO</u> L= 15 km	1.200
---	-------

La nuova linea ferroviaria alta velocità sarà più lunga rispetto a quella tirrenica esistente di ben 45 chilometri, costerà € 22,8 miliardi e avrà ripercussioni negative sulla mobilità di milioni di turisti che devono raggiungere la costa tirrenica.

NON ADEGUARE LA LINEA TIRRENICA ESISTENTE A 200 KM/H, COSÌ COME PREVISTO DALLE NORME COMUNITARIE, COMPORTERÀ ONERI ECONOMICI IRRAGIONEVOLI E FARÀ PERDERE IMPORTANTI VOLUMI DI TRAFFICO AI VETTORI ALTA VELOCITÀ.

➤ SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

La **sostenibilità ambientale** presuppone che le infrastrutture siano realizzate nel rispetto delle regole dettate da un articolato quadro normativo, di cui ci preme ricordare:

- l'accordo di Parigi adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;
- i piani nazionali per l'energia e il clima adottati nell'ambito della governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima, istituita dal regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Il Green Deal europeo;

Risulta inverosimile che non ottemperando al regolamento UE n.1315/2013, che prevede di adeguare la vecchia infrastruttura a 200 km/h, si possano attraversare siti sensibili senza

