



**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**

**Egidio Marchetti,**  
*Contributo scritto al Dibattito Pubblico*



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 recente progetto di Rete Ferroviaria Italiana e la volontà del Governo di realizzare una nuova linea ad Alta Velocità da Salerno a Reggio Calabria passando per il Vallo di Diano, escluderebbe una parte importante della Provincia di Salerno per un lungo tratto di circa 100 km. Precisamente, la Piana del Sele, il Cilento ed il Golfo di Policastro.

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.

Già oggi si rileva una bassa propensione a venire a lavorare nel Cilento nelle Scuole, nei Tribunali e negli Ospedali a causa della scarsa qualità dei collegamenti, tali da far annoverare le stesse, quali sedi disagiate.

Con la perdita di un servizio di trasporto ferroviario si avrebbe la prospettiva di un futuro votato al declino per gli abitanti di questa area, già penalizzata dalla mancanza dell'autostrada e colpita da un progressivo spopolamento soprattutto nelle aree interne.

Non bisogna poi dimenticare che l'area compresa tra Paestum e Sapri, fino a Maratea , attualmente servita da questa linea ferroviaria, è una zona di pregio ambientale e culturale con vari siti Unesco, due aree marine protette ricadenti all'interno del Parco Nazionale del Cilento, tre siti archeologici quali Paestum ,Velia e Roccagloriosa, dove l'economia turistica muove ogni anno flussi pari a circa tre milioni di presenze, con il primato di avere ben cinque comuni cilentani nelle prime cinque posizioni nella classifica regionale dei posti letto per abitante (fonte: Agenzia Regionale Campania Turismo).

All'interno di questa area esiste una rete sanitaria di sette ospedali, tre cliniche e cinque distretti sanitari con circa 1.300 posti letto e 4.000 dipendenti (Fonte ASL di SALERNO).

Un'articolazione di presidi pubblici a supporto di un'area grande come il Molise e che conta circa 300 mila abitanti e contempla un Tribunale a Vallo della Lucania, l' Agenzia del Territorio, due Diocesi (a Vallo della Lucania ed a Policastro), Comandi dei Vigili del Fuoco, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato.

Un territorio vasto e variegato orograficamente, connotato da una scarsità di vie di comunicazione, salvo la storica rete ferroviaria che ha consentito di mantenere in vita questi luoghi, molto lontani sia da Salerno che da Napoli (distanti da Sapri rispettivamente 150 e 200 km via strada e 100 e 144 km via ferrovia!).

Sarebbe stato utile avere anche i dati ufficiali relativamente al flusso dei passeggeri in arrivo ed in partenza nelle stazioni a sud di Battipaglia fino a Sapri, numero considerevole ma del quale non esiste una statistica ufficiale o quanto meno disponibile.

Il Comitato che ho l'onore di presiedere, chiede a gran voce che vengano rispettati i Regolamenti e le Direttive europee, che hanno individuato nella Linea Tirrenica il vero Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Manca sicuramente in questo progetto una visione d'insieme, una capacità di rammagliare le aree escluse con infrastrutture di collegamento e sinergie tra area costiera ed area interna, senza alcuna intersezione lungo i 127 km previsti dal Lotto Battipaglia-Praja, cosa invece prevista in maniera più puntuale nei Lotti successivi in Calabria.

Manca poi una reale verifica del rapporto costi/benefici di una siffatta infrastruttura dal costo preventivato di circa 22 MLD di euro, rispetto ad un riammodernamento o velocizzazione dell'attuale Linea Tirrenica, sicuramente più economica, più breve, senza sbalzi altimetrici, con minore impatto ambientale (prevista la rimozione di ben 12 milioni di metri cubi di materiali solo nel primo Lotto!), lungi poi dall'essere una linea satura di traffico, data la bassa densità di popolazione in Basilicata ed in Calabria e con minore tempo di realizzazione delle opere.

L'utilizzo e la destinazione dei fondi di coesione rappresentano un momento di verità. Non può esistere una vera transizione ecologica, deprivando questa area composta da circa 100 Comuni di un servizio ferroviario essenziale, incrementando addirittura il traffico stradale su di una rete viaria già vetusta ed insufficiente per gli stessi residenti, inadeguata a supportare le citate presenze turistiche.

In sintesi, lo sviluppo di un territorio non può avvenire a danno di un altro, bensì bilanciando e mantenendo dei servizi essenziali, riducendo le distanze, omogeneizzando le opportunità di crescita.

Probabilmente oggi siamo di fronte ad un momento storico, dove le logiche del profitto e dell'efficienza devono compenetrare i meriti ed i bisogni di tutti, garantendo anche l'equità nello sviluppo nei territori meno fortunati.

Oggi siamo chiamati a sostenere uno sforzo di comprensione e di responsabilità, cercando di correggere un disegno che farebbe nascere nuove barriere, non solo infrastrutturali ma anche sociali, economiche e culturali.

Rimettendo al centro l'uomo, la mobilità, il progresso e la pari dignità tra i territori.

Contiamo sulla sensibilità del Governo, della Regione Campania e di RFI a difesa delle ragioni della nostra grande comunità, parte integrante della Provincia salernitana e meridionale, che sono anche le ragioni dell'Europa e dei principi normativi che regolano le nostre Istituzioni.

Egidio Marchetti

Presidente del Comitato Alta Velocità per il Cilento

Vallo della Lucania, 8 marzo 2022

