



**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**

**Salvatore Intruglio,**  
*Contributo scritto al Dibattito Pubblico*

Leggo con mio grande stupore di un progetto di realizzazione dell'Alta Velocità in Calabria , semmai ce ne fosse stato bisogno, visto che velocità intorno ai 200 km/h sono già raggiungibili in grande parte sin da ora, con un imponente cambiamento di percorso che seguirebbe grosso modo quello autostradale, che già costituisce un grandissimo errore progettuale degli anni 70, che ha lasciato gran parte della regione priva di una adeguata mobilità e che aveva il solo focus di raggiungere la città di Cosenza. L'attuale situazione pertanto vede una arteria ferroviaria importante a due corsie che dalla Campania coinvolge tutta la costa tirrenica ma che cmq serve oltre che una importante fetta del territorio a buona vocazione turistica comuni non trascurabili come quelli di Maratea (5000 ab) in Basilicata, Praia a Mare (7000 ab), Scalea (12000), Diamante (6000), Belvedere (10000), Cetraro( 10000) , Fuscaldo (8000) , Paola (16000) , Amantea (14000), Falerna (5000) , Gizzeria (6000) . Alcune di queste località hanno anche due differenti comuni uno in riva al mare dove buona parte della popolazione ha preferito insidiarsi ma anche nell'immediato entroterra. Un eventuale spostamento della principale arteria avrebbe la conseguenza di portare all'isolamento queste località che in estate triplicano e quadruplicano la popolazione e di allungare il percorso di circa 40-50 km a costi pazzeschi e in situazioni orografiche proibitive per neve e vento. A me pare una idea cervellotica. Semmai ho più volte suggerito di realizzare una linea ferroviaria moderna Salerno-Battipaglia - Potenza-Matera –Taranto, una linea che passa sia da Matera sia da Taranto per poi scendere a Metaponto e non viceversa una linea che esclude Matera e Taranto. Tale tracciato avrebbe il vantaggio di servire oltre alla città campana una importante meta turistica e la città dell'acciaio che in questo progetto potrebbe trovare la forza di partire, con un contemporaneo coinvolgimento della fascia Jonica che in questo momento non ha né una rete ferroviaria , un solo binario e non elettrificato e neppure autostradale circa 70 km a 4 corsie su 450 . Per raggiungere Taranto da Catanzaro in estate (250 km) si possono impiegare anche 6-7 ore. Questa mia idea alternativa coinvolgerebbe oltre che Salerno (135000 ab), Potenza (70000) Matera (60000) Taranto ( 200000), Corigliano-Rossano (80000 ab) Crotona (70000) il capoluogo di regione calabrese, Catanzaro (100000 ab) e Reggio Calabria (180000)solo per citare i più importanti , tutta una serie di comuni marittimi a forte vocazione turistica e tutti doppiamente isolati, finendo di penalizzare una popolazione di oltre 1.000.000 di abitanti, con diversi comuni che superano i 10000 abitanti, Trebisacce, Cariati, Ciro', Cutro, Botricello, Catanzaro Lido, Soverato, Davoli, Badolato, Riace, Roccella, Gioiosa Jonica , Siderno Locri che vivono tutti sulla costa jonica .

Con i soldi che si vorrebbero spendere con la variante non solo si costruirebbe l'intera rete ferroviaria jonica che difficilmente supera i 100 metri di altitudine, si potrebbe mettere mano sulla statale 106 magari ottenendo sinergie di scala realizzandole contemporaneamente se necessario quella ferroviaria sopra quella autostradale e magari sovrapponendo sulla corsia lato est un serie di pannelli fotovoltaici che avrebbero il pregio di ripagare il progetto con una produzione di energia elettrica sempre più necessaria alla luce di quanto sta accadendo. Sul lato tirrenico invece basterà velocizzare i tratti della linea esistente che certamente hanno bisogno di interventi come in alcune zone ad esempio , Maratea, Praia a Mare, Amantea , Vibo- Pizzo quindi di una rivisitazione ma non di un cambiamento di percorso. Soltanto la gente che non vive da queste parti può avere l'ardire di pensare di commettere altri errori che hanno aiutato l'impovertirsi di queste terre, già difficilissime da raggiungere anche pur avendone i mezzi. Del resto l'attuale asse autostradale che a volte raggiunge i 1600 metri di altezza è spesso inutilizzato causa neve o ghiaccio, e lo stesso accadrebbe ai treni.

Salvatore Intruglio

