



**DIBATTITO PUBBLICO**  
Alta Velocità ferroviaria  
Salerno-Reggio Calabria



## **DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SALERNO - REGGIO CALABRIA**

Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo

Lotto 1c Buonabitacolo - Praia a Mare

*Contributo di*  
*Francesco Sampogna*

Quanto fino ad oggi da noi de “La Voce del Meridione” in collaborazione con “Cronista di Strada” di Mario Fortunato scritto e detto nei nostri servizi, nasce da una profonda constatazione del grosso danno socio-economico e storico che si sta perpetrando nei confronti del territorio del Golfo di Policastro di cui molti cittadini ci stanno investendo con delle domande.

Lungi da noi l’idea di campanilismo o di ostruzionismo verso la realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità Battipaglia – Romagnano - Buonabitacolo. Anzi, siamo convinti che una tale struttura sia necessaria per il territorio del Vallo di Diano e degli Alburni, nostri territori confinanti, con i quali esistono numerose forme di sinergie socio economiche, nonché del delle aree contigue della Lucania (Brienza, Val d’Agri, Lucania e Lagonegrese).

Tali considerazioni scaturiscono dalle riflessioni e lettura dei documenti, messi a disposizione da RFI, che a volte non sono del tutto esaustive a chiarire dubbi che nascono durante la lettura. Mi riferisco a quanto scritto nel Dossier di Progetto e nella Relazione Generale Tecnica, di una straordinaria opera, che dovrebbe traghettare il Sud Italia in Europa.

Nuova Linea Alta Velocità, il passaggio da Sapri bocciato per la “sostenibilità ambientale” e la “trasportistica”. Quali sono queste motivazioni e quale punteggio ha portato alla tabella di confronto nell’Analisi Multicriteria basata su quattro categorie: Complessità infrastrutturale, Sostenibilità Ambientale, Efficacia Trasportistica, Realizzazione del Progetto. Analizziamo la circolazione dei treni sulla Tirrenica e sulla nuova linea, come da documenti di RFI. Il numero di treni attualmente in circolazione nella stazione di Battipaglia - verificato mediante un’ estrazione di dati dalla piattaforma PIC - WEB di RFI, con riferimento ad un giorno feriale medio – è di 100 treni al giorno, di cui 34 servizi sono diretti alla linea afferente per Potenza mentre 66 proseguono sulla linea storica fino all’impianto di Praia (passando da Agropoli-Vallo della Lucania-Sapri).

Relativamente allo scenario a regime, il carico giornaliero futuro previsto, ipotizzando 18 h di servizio, è pari 152 treni/gg, di cui: 16 servizi LP; 88 servizi AV; 48 servizi Merci.

Dovrebbe circolare un treno ogni 7’e10”! Una movimentazione che annovererà Buonabitacolo in una stazione ferroviaria di grandissimo livello. Da Battipaglia a Praia (via Vallo di Diano) è prevista una percorrenza di 36’ - Simulazioni di Marcia pag. 40 Relazione Generale Tecnica -.

A questo punto sono d’obbligo alcune riflessioni:

- Quanti saranno i treni a circolare sulla linea Battipaglia - Vallo della Lucania - Sapri?
- Che ricadute si avranno a livello di personale Ferroviario e di altri importanti servizi come Polfer
- ditte private, attività commerciali lungo linea eccetera?
- Quanto pagherà il turismo della nostra costa, considerato che da Battipaglia a Praia si impiegherà poco più di mezzora?
- Quanto costerà alle future generazioni?

Infine quello che a noi di La Voce del Meridione e di Cronista di Strada, ci lascia perplessi è la scelta fatta del prosieguo della linea verso Praia, proseguendo attraverso il territorio lucano e non scegliendo l’opzione B, che ha grossi vantaggi economici e strutturali, come da schede del Dossier, rispetto a quello che si dovrebbe realizzare. Il tracciato della futura linea (scelto nel progetto) Battipaglia – Buonabitacolo - Praia registra una distanza di 127 km: 23 in più rispetto all’attuale che misura 104 km. Per superare il dislivello di 480 metri dal Vallo di Diano al Mare si prevedono: una pendenza del 18 per mille (per i treni diretti al nord) e riduzione di velocità a 100 km/h per i convogli verso il sud.

“Il tracciato si sviluppa in doppio binario dalla fermata di Buonabitacolo ... e si estende per circa 46 km con una velocità di tracciato di 300 km/h, tranne che per il tratto finale di circa 9 km che presenta elementi geometrici caratterizzati da velocità di tracciato pari a 100 km/h costituenti l’interconnessione di Praia verso la Linea Storica Battipaglia – Reggio Calabria” (foglio 17 della Relazione Generale Tecnica). Inoltre visto che il tratto potentino della Alta Velocità, che ricade nei

territori di Lagonegro e Rivello, è del tutto in galleria, e supera di gran lunga i 20km di lunghezza, è prevista, come per legge e normative di sicurezza, una creazione di una PES, una “stazione” sotterranea di evacuazione in caso di pericolo o altro. Con costi molto importanti. Pertanto la nuova linea AV, come detto poc'anzi, va a creare una “frenata della marcia permanente” su una linea veloce di nuova costruzione che le popolazioni di Calabria e Sicilia saranno costretti a subire per sempre. Non si potevano veramente scegliere altre soluzioni per evitare simili problemi?

La scelta della Soluzione B, vale a dire:

- Realizzazione della tratta Battipaglia – Romagnano – Vallo di Diano
- Realizzazione del tratto Vallo di Diano – Sapri
- Prosecuzione per Maratea – Praia Mare

sono tre vittorie per un territorio lasciato sempre in balia delle scelte politiche perpetrate dall'alto.

Il Vallo di Diano, avrà finalmente il suo collegamento ferroviario di prestigio e di alto valore economico e sociale, il Golfo di Policastro non si vedrà depredato di quanto per anni costruito e sviluppato, Maratea, la “Perla del Tirreno”, avrà la sua stazione servita dalla AV Salerno Reggio Calabria, Praia a Mare non avrà alcun rischio di perdere ciò che è previsto dalla soluzione A.

Francesco Sampogna