



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

Il Documento delle Domande

QUESTIONI EMERSE E DOMANDE AL PROPONENTE

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 i contributi inviati, in modo da consentire, ove desiderato, una comprensione dettagliata e analitica delle argomentazioni portate da coloro che sono intervenuti nel dibattito con un documento scritto. Inoltre, sono ampiamente riportati in sintesi gli argomenti di coloro che sono intervenuti nei dibattiti in presenza.¹

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 “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: in questi casi sono state mantenute riservate le parti che non hanno un rilievo pubblico.

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 ipertestuali ai contributi e agli interventi inerenti i singoli aspetti toccati.

¹ Si ritiene superfluo stendere un resoconto analitico degli interventi: la registrazione, video e audio, è disponibile sul sito del DP.

Le osservazioni al progetto sono quindi state formulate dapprima durante i colloqui, sia preliminari e volti a individuare e sollecitare gli stakeholder, sia effettuati in presenza, sia, infine, durante i webinar e gli incontri in presenza.

Molte sono le questioni emerse e sono presentate in questo documento seguendo questo ordine logico:

1. Le finalità dell'opera e le scelte di itinerario
2. Le scelte di tracciato
3. Il ruolo delle stazioni e l'accessibilità dei territori
4. Interferenze con l'ambiente e le attività antropiche
5. Espropri, occupazioni temporanee e gestione dei cantieri
6. Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti

Questo DP segue, a distanza di oltre un anno e mezzo, quello sul Lotto 1A; inoltre, si è svolto mentre le proposte progettuali relative al lotto 2, che riguarda la prosecuzione della linea oltre Praia a Mare, non sono ancora state definite: questo elemento è stato oggetto di importanti discussioni e richieste di chiarimento, discusse in diversi punti ed in particolare al punto 5.

LE FINALITÀ DELL'OPERA E LE SCELTE DI ITINERARIO

La scelta dell'itinerario lungo il quale far correre la nuova linea ad alta velocità è stata oggetto di molti interventi, sia a favore della soluzione proposta, sia contrari; in particolare gli aspetti sui quali ci si è maggiormente concentrati sono la soluzione di attraversare il Vallo di Diano anziché la costa del Cilento; il collegamento alta velocità con Potenza e il Metaponto, il tracciato per la discesa a mare e, soprattutto, l'itinerario da percorrere verso sud dopo Praia a Mare.

Attrattività turistica e sviluppo economico

Generale è stato l'apprezzamento per l'incremento di accessibilità che la nuova infrastruttura porterà, non solo consentendo alle popolazioni locali di accedere più celermente ai grandi centri urbani, Napoli e Roma in primis, ma, soprattutto ai turisti provenienti sia da nord che da sud di accedere con maggiore facilità alle risorse ambientali, storiche, artistiche e culturali di questo territorio, che molto conta sul turismo per incrementare il proprio sviluppo. Tra i molti, si è fatta portavoce di queste aspettative Michela Cimino, sindaca di Padula. Una persona, parlando a nome delle aziende del Vallo di Diano aderenti a Confindustria, ha sottolineato l'importanza del tessuto industriale presente e come gli imprenditori attendano questa infrastruttura come “una boccata di ossigeno”. Grande è quindi l'attenzione all'accessibilità passeggeri di lungo raggio che sarà fornita

ma anche al servizio che la linea potrà dare alle merci. Su questo punto chiede se sia previsto uno scalo dedicato alle merci lungo la tratta del lotto 1, tra Battipaglia e Praia a Mare, suggerendo Polla come possibile area di interscambio.

Domanda 1 – È previsto uno scalo dedicato alle merci lungo la tratta del lotto 1, tra Battipaglia e Praia a Mare? È ipotizzabile una possibile area di interscambio dedicata alle merci a Polla?

Alta velocità o velocizzazione della linea storica

Diversi interventi hanno toccato la problematica della velocità consentita in questo tratto di ferrovia, taluni formulando domande, altri “denunciando” che il nome alta velocità sarebbe in questo caso inappropriato, perché dividendo i tempi di percorrenza per i chilometri si è lontani dall'aver una velocità di 300 km all'ora.

In particolare, Giovanni Cascella osserva che “i documenti di sintesi dei 3 sub lotti costituenti il lotto 1, indicano una velocità massima di 300Km/h”.

Domanda 2 – La velocità effettiva di crociera dei treni sarà di 300km/h sull'intero lotto 1 (eccetto le tratte di interconnessione con la linea storica) oppure vi saranno delle limitazioni di velocità inferiori ai 300k/h in alcuni tratti? Se sì, quali saranno i tratti interessati da limitazioni di velocità e quali saranno le relative velocità di percorrenza dei treni?

Le pendenze e la possibilità di trasporto merci

Marco Trotta, vicepresidente SVIMAR, deplora la scelta progettuale di prevedere in località Contursi pendenze del 18 per mille che impediranno il passaggio dei treni merci scaricando tutto il traffico merci sulla dorsale adriatica, reputando che questa scelta non sia in linea con le caratteristiche di alta capacità che la linea dovrebbe avere.

Domanda 3 – Per quale motivo vi è una pendenza del 18 ‰ in una linea AV? Quali limitazioni pone al passaggio di treni merci?

La scelta di itinerario attraverso il Vallo di Diano

La scelta di percorrere il Vallo di Diano è stata contestata, con toni a volte accesi, nell'incontro pubblico tenutosi a Sapri, dove il DP è stato portato proprio per rendere ragione delle scelte fatte ad una città che si era particolarmente coinvolta fin dalla prima fase del Dibattito sul sub lotto 1A.

Già nel saluto introduttivo, il sindaco Antonio Gentile, ha espresso tutta lo sconcerto della sua città per la scelta fatta di non percorrere l'itinerario tirrenico, che attraversa il Cilento, ma di salire verso il Vallo di Diano, raggiungendo quindi una quota sul livello del mare che poi condiziona le scelte di tracciato a valle, finendo per escludere la possibilità di far transitare la linea nella stazione di Sapri. A suo dire, questa scelta contrasta con le prescrizioni del PNRR là dove impongono di

scegliere la soluzione in grado di meglio ridurre le emissioni di CO2, perché non potendo servire adeguatamente la zona del golfo con il treno, si incentiverà l'utilizzo delle autovetture.

Simili critiche sono state sviluppate da Francesco Sampogna in un contributo che critica la scelta dell'itinerario attraverso il Vallo di Diano ritenuta peggiorativa rispetto alla linea Tirrenica, che ha una lunghezza inferiore di 23 chilometri e non richiede di salire fino a 480 metri sul livello del mare.

Contributo 1 - [Contributo di Francesco Sampogna](#)

Domanda 4 – 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?

Franco Maldonato, avvocato, ha svolto un ampio intervento durante il quale ha ampiamente trattato anche questo tema, ponendo innanzitutto l'attenzione sul rischio sismogenetico, giudicando la relazione geologica allegata al PFTE "errata" in quanto non considera tutti i dati della sismicità storica. In particolare, sostiene che essa non faccia menzione del terremoto del 1571, che fece oltre 2000 morti nel Vallo di Diano, e che faccia menzione del terremoto del 1875 senza però fornire la quantificazione dei danni, che gli storici indicano tra le 12.000 e 20.000 vittime. In occasione di quest'ultimo terremoto si ebbero importanti fenomeni di sgretolamento delle rocce (liquidazione) con sprofondamento del suolo. A suo parere la mancanza di queste informazioni è di tale gravità da inficiare l'analisi geologica al punto che l'intero procedimento dovrebbe essere iniziato da capo per "vizio dei presupposti".

Domanda 5 – Le informazioni relative ai terremoti del 1571 e del 1875 sono effettivamente mancanti nella relazione geologica? La loro eventuale omissione è tale da modificare in maniera significativa il contesto descritto, al punto da farlo ritenere viziato? Come si risponde alla richiesta di rifare la valutazione sismogenetica della zona del Vallo di Diano?

Alla problematica dei terremoti fa riferimento anche il contributo di Ferruccio Policicchio, che formula ampie quanto generiche critiche all'operato delle Ferrovie dello Stato, con modalità espressive non accettabili all'interno di un confronto serio e costruttivo quale il Dibattito pubblico vuole essere.

Contributo 2 - [Contributo di Ferruccio Policicchio](#)

La scelta dell'itinerario autostradale, che percorre il Vallo di Diano, è stata contestata anche da Giulio Cammarosano il quale ha messo in evidenza il fatto che la scelta del corridoio autostradale, risultata vincente rispetto alla tirrenica, è stata fatta nell'ipotesi che la ferrovia percorresse, dopo Praia a Mare, la direzione Tarsia – Cosenza, itinerario che sembra oggi sostituito con quello che segue la costa. Richiamando a più riprese brani della multicriteria che ha portato alla selezione

dell'itinerario autostradale, tratti dalla documentazione del PFTE del sub lotto 1A, giunge alla conclusione che la modifica dell'itinerario dopo Praia a Mare richiede di rifare l'analisi multicriteria delle scelte di corridoio perché, a questo punto, la prevalenza della direttrice autostradale potrebbe non essere confermata.

Domanda 6 – Si conferma che l'analisi multicriteria per la scelta di "corridoio" è stata effettuata ipotizzando una prosecuzione dopo Praia a Mare in direzione di Tarsia? L'eventuale, e forse probabile, scelta dell'itinerario tirrenico Praia a Mare – Paola anziché Praia a Mare – Tarsia e Cosenza influisce sull'analisi multicriteria di corridoio e può modificare l'ordine di priorità tra gli itinerari? Come si risponde alla richiesta di effettuare nuovamente la multicriteria per la scelta dei corridoi?

Anche Antonio Spizzirri ritiene che la scelta "di scendere a Praia a Mare non sia la migliore. "Partiamo dal presupposto che arrivati a Praia a Mare, sfruttando il Vallo di Diano, ci si connetta al tracciato storico. Purtroppo, subito dopo è necessario creare una connessione verso ovest, verso Tarsia, perché è praticamente impossibile aggiornare l'attuale tracciato. Questo comporta numerose inefficienze" ed inevitabilmente esso si allunga per le problematiche geo-morfologiche, segnalate da numerosi pareri tecnici negativi, almeno da quanto si apprende da fonti giornalistiche. "Sul tracciato tirrenico ci sono ulteriori criticità: lo spazio ridotto attorno l'attuale tracciato, almeno fino Amantea, la presenza di forti fenomeni erosivi della costa, urbanizzazione elevata, situazione geomorfologica poco idonea per l'intero tratto per prevederne uno nuovo. Quindi perché non scegliere un percorso più centrale, rispetto l'asse della regione Calabria e passare da Castrovillari/Mormanno? Oggettivamente perché, dunque, non si sceglie di passare attraverso il Pollino, seguendo l'attuale tracciato dell'A2?"

Contributo 3 - [Contributo di Antonio Spizzirri](#)

Felice Calabrese ha inviato un contributo con il quale chiede le ragioni della scelta dell'attuale corridoio, ricordando che "dallo studio fatto nel 2005 si evince che il percorso tirrenico e autostradale erano simili in tempo di percorrenza da Battipaglia a Reggio, ma quello autostradale favoriva i tempi di percorrenza ridotti su molte altre città (Sibari - Cosenza - Crotona). Perché favorire la scelta tirrenica per il turismo di 2 mesi l'anno, invece della mole di lavoratori e studenti che ne gioverebbero da tutto il percorso interno? (Castrovillari, Sibari+Ionio, Montalto-zona industriale, Rende - università, Cosenza, Lamezia- aeroporto)?"

Contributo 4 - [Contributo di Felice Calabrese](#)

Domanda 7 – Perché non scegliere un percorso più centrale, rispetto l'asse della regione Calabria e passare da Castrovillari/Mormanno? Oggettivamente perché, dunque, non si sceglie di passare attraverso il Pollino, seguendo l'attuale tracciato dell'A2?

Il collegamento con Potenza

L'associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno e delle aree interne, SVIMAR, ha dedicato un ampio lavoro all'approfondimento del progetto; gli esiti di questo lavoro sono stati resi fruibili mediante l'invio di un documento e numerosi interventi nell'ambito degli incontri specialistici e pubblici.

Contributo 5 - [Contributo SVIMAR connessione Polla Potenza](#)

Uno dei temi trattati è stato come inserire la città di Potenza e il Metaponto nella rete nazionale ad alta capacità e velocità. La loro valutazione è che la soluzione definita dall'attuale progetto sia inadeguata: essa, infatti, prevede l'utilizzo della nuova linea ad alta velocità fino a Romagnano e, successivamente, l'interconnessione con la linea storica, la quale, seppur oggetto di interventi di miglioramento, rimarrà ampiamente inadeguata per fornire un servizio ferroviario al livello della restante parte della rete principale italiana. Sugeriscono quindi la realizzazione di un collegamento con caratteristiche di alta velocità e alta capacità tra Polla e Potenza. "Il tratto ferroviario Polla Potenza consta di tre gallerie inferiori ai 10 km più due viadotti con una pendenza di 0,6 / 0,7%. Li potrebbero transitare sia treni passeggeri che merci, ma anche treni regionali in direzione nord verso Salerno e sud verso Praia con notevole riduzione dei tempi di percorrenza". Secondo gli intervenuti il costo di costruzione si avvicinerebbe a circa 1,5 miliardi di euro.

Su questo argomento nell'ambito del dibattito i tecnici di RFI hanno fornito una prima serie di risposte indicando che la soluzione proposta è stata valutata in via preliminare ma è stata giudicata poi estremamente complessa e costosa in rapporto al traffico che la potrebbe utilizzare.

Nello scambio di qualche battuta polemica, è stato chiesto se sia stata effettuata l'analisi costi benefici di questa alternativa e se sia possibile consultare gli studi che hanno portato a formulare questo giudizio di esclusione. Il timore espresso è che con la ZES unica del Mezzogiorno i territori non serviti da efficienti collegamenti merci siano esclusi dai vantaggi e condannati a rimanere nella marginalità.

Domanda 8 – La possibilità di connettere Potenza con la rete AV/AC mediante un collegamento diretto con Polla è stata valutata? Per quali motivi non è stata inserita nel disegno generale (global project)? È stata effettuata una analisi costi benefici di questa variante? Sono consultabili i documenti relativi a questi studi?

Sempre in merito alla connessione della linea per Potenza è stato chiesto per quale motivo il raccordo in prossimità di Romagnano sia stato progettato unicamente per mettere in connessione la linea di potenza verso nord e non anche verso sud.

Domanda 9 – Per quale motivo il raccordo in prossimità di Romagnano è stato progettato unicamente per mettere in connessione la linea di Potenza verso nord e non anche verso sud?

L'itinerario verso sud dopo Praia a Mare

A proposito dell'instradamento scelto per la nuova linea ad alta velocità, nel corso del dibattito si è frequentemente affacciato il tema della prosecuzione che la linea avrà verso sud dopo la stazione di Praia a Mare. Il coordinatore ha puntualmente ricordato in questi casi che questo argomento è tuttora in fase di valutazione e non rientra nell'ambito dell'oggetto del dibattito propriamente inteso. Tuttavia, è del tutto comprensibile la richiesta di informazioni e può essere utile alla fase di valutazione in atto prendere conoscenza delle aspettative e delle valutazioni inerenti questo tema.

Due sono i punti focali sui quali si è concentrata l'attenzione: la parte immediatamente seguente la stazione di Praia a Mare e il livello di servizio che verrebbe reso alla stazione di Scalea tema energicamente sollevato nel corso dell'incontro di Praia a Mare.

In particolare, Francesco Estivo anziché prevedere una nuova inutile linea Tirrenica che complicherebbe il collegamento per i territori ionici, chiede se non sia possibile realizzare una linea trasversale Praia-Castrovillari-Sibari di carattere regionale. A suo dire, "avendo vincoli di progetto meno stringenti (velocità di 160 km/h, binario singolo, pendenze più elevate ecc.) magari è possibile bypassare i problemi geologici riducendo anche i costi dell'opera ottenendo comunque i vantaggi sperati dalla fascia ionica (percorrenze ridotte di 50 minuti anziché di un'ora, ma è un ottimo compromesso di cui nessuno sarebbe scontento).

Contributo 6 - [Contributo Franco Estivo](#)

Domanda 10 – Tra le alternative allo studio per il lotto 2 c'è anche la fattibilità di una linea a carattere regionale trasversale Praia-Castrovillari-Sibari? Come si inserirebbe questo collegamento nella rete in fase di progettazione?

Roberto Galati, Presidente Associazione Ferrovie in Calabria, Andrea Incerto Leone, Segretario Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri e del Pollino, Domenico Mazza, Presidente Gruppo Jonia-Magna Grecia, hanno espresso "enormi perplessità circa la possibilità di realizzare lungo il Tirreno una nuova infrastruttura Praia a Mare - Paola, ciò a causa dei numerosi manufatti, ma soprattutto delle montagne della catena costiera. Al contrario si rivelerebbe molto più fattibile e funzionale l'ipotesi di un lotto Lagonegro-Tarsia, così come riportato nello Studio di Fattibilità di RFI, il quale correndo parallelamente alla già esistente autostrada, permetterebbe di ridurre notevolmente il tracciato, i tempi di percorrenza per lo Jonio e, infine, di ottenere un collegamento diretto con l'area urbana Cosenza-Rende-Università della Calabria".

Contributo 7: [Contributo Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri](#)

Un intervento molto critico è stato svolto da un socio di SVIMAR, sempre sull'orientamento progettuale di proseguire a sud di Praia a Mare lungo la direttrice tirrenica. Ha ricordato che questo itinerario era stato ufficialmente presentato come la soluzione fattibile a fronte delle complessità

che caratterizzano, invece, il percorso tirrenico: un discorso opposto a quello che si fa oggi. Chiede pertanto che si facciano “approfondimenti progettuali partecipati” i quali, a suo dire, dimostreranno che l’itinerario migliore è quello a suo tempo ipotizzato passante per Tarsia.

Sullo stesso tema è intervenuto il sindaco di Cosenza, Franz Caruso, che ha ricordato i passaggi istituzionali che avevano prospettato l’itinerario verso Tarsia - Cosenza, a suo tempo motivati con ragioni meramente tecniche. Ritiene quindi che, proprio alla luce di quanto autorevolmente affermato in precedenza, l’itinerario tirrenico produrrà una “devastazione” del territorio e che comporterà anche un abbassamento di livello della qualità della linea; paventa quindi che al posto di una linea AV si finisca con il fare la velocizzazione del tracciato esistente. Simili domande sono state anche inoltrate da Marco Lopez.

Domanda 11 – Gli studi in atto sul lotto 2, quali elementi di contesto hanno finora evidenziato? Al momento (dicembre 2023) quali decisioni sono state prese in merito alla prosecuzione della linea ferroviaria a sud di Praia a Mare? Sono in corso studi di approfondimento o progettuali? Sono già identificate le aree oggetto di possibile esproprio nel lotto 2?

Una piccola diatriba è sorta in riferimento ad una somma di 3,5 milioni che, a dire del sindaco di Cosenza, sarebbero stati spesi per valutare la soluzione oggi rigettata, affermazione contestata a sua volta da RFI.

Domanda 12 – Qual è l’oggetto specifico della spesa di 3,5 milioni sostenuta per la progettazione?

Al di là delle importanti problematiche progettuali e realizzative, la richiesta sottostante i molti interventi che hanno toccato questi temi è quale livello di servizio sarà garantito a Cosenza e alla costa ionica, che vede la linea AV/AC allontanarsi dal proprio territorio.

Domanda 13 – Come la costa ionica e Cosenza potranno essere servite da collegamenti ferroviari moderni e ad alta velocità?

LE SCELTE DI TRACCIATO

All’interno di un itinerario è sempre possibile scegliere diversi tracciati.

In merito al tracciato della sezione più a nord si è espresso il sindaco di Polla, Massimo Loviso. Premettendo il forte apprezzamento per questa opera che garantirà i collegamenti non solo con il nord del paese ma anche con l’Europa centrale, ha fatto osservare che il territorio comunale è già caratterizzato dalla presenza di strutture di trasporto (ferrovia Sicignano – Lagonegro, elettrodotto per l’alta tensione, l’autostrada e due metanodotti) oltre al fiume Tanagro; questi tracciati, con le rispettive fasce di rispetto, condizionano pesantemente la gestione del territorio e di conseguenza richiedono che la progettazione della nuova ferrovia sia fatta con la massima attenzione. A tale proposito rileva i seguenti “dubbi progettuali: inidoneità nelle opere asservite al tracciato ferroviario; sottostima del valore degli immobili da espropriare; impropria gestione delle aree agricole in fase di cantiere; carenza di un piano di gestione delle aree pubbliche ed infine una

trattazione non esaustiva degli aspetti idrogeologici”. L'amministrazione comunale di Polla “propone di rielaborare la fattibilità tecnica ed economica del tracciato prolungando l'interramento della linea ferrata nel proprio territorio a monte dell'autostrada, viaggiando parallelamente ad essa fino al raggiungimento del limitrofo Comune di Atena Lucana”. Segnala anche che l'espansione prevista per l'area industriale di Polla, per una superficie di 300 mila mq viene ad essere limitata dal progetto: se la ferrovia porta sviluppo sarà necessario trovare una soluzione.

Contributo 8 - [Contributo di Massimo Loviso sindaco di Polla](#)

Domanda 14 – È possibile prolungare la galleria come richiesto dal Comune di Polla? È possibile limitare l'interferenza con l'area di espansione della zona industriale di Polla?

Francesco Ferrigno ha espresso grande preoccupazione per un'opera “che andrà a stravolgere il territorio, ignorando quanto l'esperienza ha insegnato e cioè che non si deve costruire nella parte bassa del Vallo”.

Giovanni Cancellaro ha chiesto perché nella tratta meridionale del Vallo di Diano sia stato preferito il rilevato e non l'impalcato, facendo notare che il territorio ha già due infrastrutture lineari che fanno come da diga: la vecchia ferrovia e l'autostrada. Fa notare che la costruzione con lo scatolare ridurrebbe l'effetto barriera, migliorando la salvaguardia delle attività agricole. Chiede se in sede di conferenza dei servizi sarà possibile modificare in alcuni punti la tipologia dell'infrastruttura.

Anche il sindaco di Montesano Sulla Marcellana, Giuseppe Rinaldi, ha chiesto la possibilità di sostituire parti in rilevato con strutture scatolari al fine di preservare il sistema rurale esistente.

Domanda 15 – In sede di conferenza dei servizi sarà possibile modificare in alcuni punti la tipologia dell'infrastruttura, interscambiando rilevati e scatolari?

Luca Lombardi, ingegnere, ha contestato alcuni aspetti della progettazione e in particolare alcune scelte di tracciato, come il tratto interessato dalla storica frana in località Intagliata presso il fiume Tanagro. A suo giudizio, il livello di progettazione del PFTE lascia troppi problemi non risolti alla progettazione esecutiva che potrebbe far emergere criticità al momento non evidenziate. Lamenta poi che nel progetto attuale non siano previste opere di compensazione, invitando i sindaci a farsi avanti” con la lista della spesa”.

La ferrovia Sicignano -Lagonegro

Un tema molto discusso è stato quello della ferrovia Sicignano Lagonegro, attualmente sospesa al servizio ferroviario e sostituita con autobus. I tecnici RFI hanno più volte richiamato il fatto che il tracciato proposto per la linea AV attraverso il Vallo di Diano è stato scelto dopo che il Ministero dei beni culturali ha dichiarato la ferrovia Sicignano Lagonegro di interesse storico e turistico,

ponendo di conseguenza un vincolo; il tracciato AV è stato quindi scelto facendo in modo che la nuova infrastruttura non impedisca l'eventuale riattivazione del servizio.

Come mostrato nell'ambito dell'illustrazione dell'analisi multicriteria, alla quale sono state assoggettate le diverse ipotesi di tracciato, questa decisione ha chiesto di abbandonare l'opzione che utilizzava per una parte importante del tracciato il sedime della ferrovia preesistente, progettata al fine di ridurre l'uso di territorio e le interferenze con le altre funzioni ivi insediate.

Domanda 16 – Quale impatto sulla progettazione della linea ha avuto la prescrizione di non interferire con il tracciato della linea Sicignano Lagonegro?

Il Comitato per la riattivazione della Ferrovia Sicignano – Lagonegro ha presentato un corpuso contributo che ipotizza un ruolo della ferrovia che va ben oltre quello oggi ipotizzato, di tracciato storico turistico, per farne un asse ferroviario complementare a quello della AV.

Contributo 9 - [Contributo del Comitato per la riattivazione della Ferrovia Sicignano Lagonegro](#)

Diversi sono stati gli interventi in favore della riattivazione del servizio, esprimendo sia l'auspicio di una riattivazione per fini puramente turistici, sia al servizio delle popolazioni locali, in particolare con una funzione di adduzione su ferro alla stazione AV collocata nel Vallo di Diano.

Scrivono Giulio Pica: “Credo che sia opportuno riattivare la linea ferrata Lagonegro-Sicignano per consentire a lavoratori e studenti che devono raggiungere Salerno o Napoli più volte a settimana, di viaggiare su regionali veloci pagando ovviamente un prezzo minore di quello previsto per Freccia Rossa o Italo. I treni AV verrebbero utilizzati per raggiungere Roma, Bologna, Milano o, verso Sud, Reggio Calabria, ma non certo per raggiungere Salerno o Napoli magari ogni giorno. Non sono un esperto ma so che i treni regionali Rock, Jazz ed altri, hanno delle ottime prestazioni anche in termini di velocità”. Allude anche al fatto che “ai proprietari delle autolinee private locali conviene impedire che si riattivi la linea Sicignano-Lagonegro, ma questo non è nell'interesse dei ceti popolari”.

Anche Maria di Lascio ha sollecitato la riapertura della ferrovia oggi sospesa al servizio almeno nella tratta tra la stazione di Padura e Lagonegro che potrebbe essere utilizzata come una “metropolitana di superficie” garantendo un rapido accesso alla nuova stazione.

Nel corso del dibattito i tecnici di RFI hanno però spiegato la Sicignano Lagonegro non potrebbe essere riattivata al traffico commerciale con le caratteristiche tecniche del passato, ormai in contrasto con le normative di sicurezza e che quindi la sua riattivazione, al di là del costo, comporterebbe non solo l'abbandono delle caratteristiche storiche ma anche un elevato impatto territoriale.

Domanda 17 – Quali caratteristiche tecniche di massima dovrebbe avere la linea Sicignano Lagonegro per poter essere riaperta al traffico commerciale?

Rocco Panetta ha invece chiesto perché non sia previsto l'interconnessione con la linea AV nella nuova stazione: “Perché il PFTE non ha previsto la localizzazione della stazione AV in un punto del

tracciato in cui è possibile il trasferimento dei passeggeri in modalità ferroviaria, come prescritto dal Regolamento UE 1315/2013, quale quella della vicina e parallela, per circa 6 chilometri, linea storica Sicignano-Lagonegro? Vedi anche interrogazione parlamentare del Senatore Francesco Castiello del 29 Novembre 2023 in relazione anche alla assenza, nel PFTE, di interconnessioni con la linea storica Sicignano-Lagonegro, solo scavalcata dal tracciato AV, e con la linea storica Battipaglia-Potenza, onde consentire la circolazione di Treni Regionali Veloci anche sulla tratta AV Romagnano-Vallo di Diano, come già previsto dal programma di esercizio sulla tratta AV Romagnano-Battipaglia (13 Treni Regionali Veloci al giorno), da e per Lagonegro-Vallo di Diano- Battipaglia e Lagonegro-Vallo di Diano- Romagnano-Potenza”

Contributo 10 - [Contributo di Rocco Panetta - Presidente Comitato Sicignano Lagonegro](#)

Domanda 18 – Nella definizione del progetto è stato tenuto conto del Regolamento UE 1315/2013? Perché si ritiene che il progetto non sia in contrasto con detto Regolamento?

La ferrovia Eboli -Calitri

Come già in occasione del dibattito pubblico sul lotto 1A, è intervenuto un rappresentante del comitato per la costruzione della ferrovia Eboli Calitri, Pietro Calabrese, sollecitando che questa infrastruttura venga realizzata per migliorare la penetrazione del sistema ferroviario all'interno di questo territorio.

Il tracciato di approccio alla stazione di Praia a Mare

Ettore Durante, coordinatore della Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri e del Pollino, si associa nella valutazione che l'interconnessione a Tortora vada rivista, anche alla luce dell'assoluta necessità di garantire un adeguato livello di servizio alla Riviera dei Cedri, mediante la valorizzazione della stazione di Scalea.

Anche la vice sindaca di Scalea, Annalisa Alfano, sollecitando a superare i campanilismi, chiede che la progettazione del lotto 2, che comprende sia la stazione di Praia a Mare sia la prosecuzione verso sud, assicuri una interconnessione anche nella località di Scalea in modo che questa infrastruttura “attesa da molti anni” sia al servizio di tutto il territorio.

Domanda 19 – Al momento attuale (dicembre 2023) è prevista nel lotto 2, in progettazione, una interconnessione a sud della località di Scalea?

Giovanni Cascella chiede se “la connessione con il successivo lotto 2 prevista all'interno della galleria "Rosaneto" sia stata progettata in funzione del vecchio progetto del lotto 2, che prevedeva il sottoattraversamento della "Catena Costiera" e l'arrivo a Tarsia, oppure sia stata progettata tenendo già conto del nuovo itinerario del lotto 2 che, da quanto si legge sul sito di RFI, prevede un itinerario cosiddetto "costiero" con la prosecuzione della nuova linea AV fino a Paola?”

Domanda 20 – La connessione con il successivo lotto 2 prevista all'interno della galleria "Rosaneto" è stata progettata in funzione del vecchio progetto che prevedeva il sottoattraversamento della "Catena Costiera" e l'arrivo a Tarsia oppure è stata progettata tenendo già conto del nuovo itinerario lungo il Tirreno?

IL RUOLO DELLE STAZIONI E L'ACCESSIBILITÀ DEI TERRITORI

Connessioni tra Alta velocità e servizi di trasporto locali

Un servizio ad alta velocità, per sua natura può fare poche fermate a notevole distanza l'una dall'altra. Si pone quindi il problema di come possa servire in modo specifico i molti punti di attrazione presenti sia nel Vallo di Diano sia sulla costa Golfo di Policastro e della Riviera dei Cedri. Molte domande si sono quindi concentrate sugli aspetti tecnici ferroviari e sull'organizzazione dei servizi di adduzione alle stazioni e sulla dotazione di spazi e attrezzature delle stazioni stesse.

Sul primo punto insistente è stata richiesta di comprendere come le linee ad alta velocità e le linee tradizionali possono interagire tra loro, sia dal punto di vista delle connessioni infrastrutturali, sia dal punto di vista della circolazione dei convogli aventi caratteristiche tipiche dell'alta velocità oppure tipiche dei servizi regionali di media percorrenza. Durante il dibattito i tecnici di RFI hanno illustrato le trasformazioni in atto nel trasporto ferroviario che consentiranno nell'arco di pochi anni una piena interoperabilità tra la rete tradizionale e quella AV, consentendo alle imprese ferroviarie, che muovono i treni, di scegliere gli itinerari più opportuni, senza più essere rigidamente condizionate dalla tipologia della linea.

Domanda 21 – Quali innovazioni sono previste nei prossimi anni per consentire una piena interoperabilità tra linee tradizionali e AV? Nel caso specifico del lotto 1, quali alternative di istradamento renderanno possibili? Sempre nel caso specifico, vi sono aspetti progettuali che hanno particolare rilevanza per consentire piena interoperabilità tra linea tradizionale e AV?

Ruolo della stazione situata nel Vallo di Diano e accessibilità dei territori

La sindaca di Padula, Michela Cimino, ha sottolineato l'importanza della Certosa di San Lorenzo, situata nel suo comune, come punto di attrazione e di riferimento, anche simbolico, per tutto il Vallo di Diano. Per questo ha rimarcato la necessità di organizzare con cura il sistema di trasporto a media distanza facendo della stazione non solo un punto di transito ma un polo Multiservizi, indicando che visioni privati pronti a investire voi su questa opportunità.

Beniamino Curcio, sindaco di Buonabitacolo, ha illustrato una bozza di piano di intervento finalizzato a qualificare una porzione del suo comune che dista un solo chilometro dalla nuova stazione: l'obiettivo sarebbe di collegarlo con un sistema dedicato alla mobilità leggera mediante un ponte in legno di cui ha mostrato un rendering, aggiungendo che in contesti come questo "c'è bisogno di *vision*". Ha sottolineato inoltre che la stazione, punto naturale di convergenza dei servizi

di trasporto, si presta ad essere il luogo idoneo per localizzare tutti quei servizi alla persona di cui l'intera area è ancora deficitaria.

In tema di accessibilità chiede perché sia stato modificato il disegno della viabilità di accesso rispetto alla prima versione, ritenuta più efficiente, che potrebbe essere completata con una rotatoria di accesso e un piccolo raccordo con Padula.

Domanda 22 – È possibile rivedere la viabilità di accesso alla stazione come richiesto?

Luigi Giordano, assessore ai lavori pubblici di Sala Consilina ha sottolineato l'importanza di connettere la nuova stazione con il Cilento, sollecitando la ripresa del progetto di strada che, attraverso Vallo della Lucania, potrebbe connettere la stazione con la costa incirca 20 minuti.

Sempre in tema di rafforzamento della rete viaria, il comune di Montesano della Marcellana insiste sulla necessità di realizzare la nuova strada Val d'Agri - Montesano Sulla Marcellana - svincolo a due Padula Buonabitacolo e svincolo Bussentina. Nel documento citato si fa notare come questa infrastruttura attraverserebbe ben quattro aree per insediamenti industriali della Basilicata e giungerebbe nei pressi della zona PIP prevista in Montesano Sulla Marcellana, fornendo di conseguenza un accesso veloce alla nuova infrastruttura ferroviaria.

Contributo 11 - [Contributo Massimo Rinaldi, sindaco Montesano Sulla Marcellana](#)

Anche Antonio Rubino, sindaco di Moliterno, sollecita, anche a nome degli altri sindaci della zona, che la costruzione della ferrovia sia l'occasione per "dare corso al progetto di ammodernamento e miglioramento della ex SS 103, che consentirebbe un rapido collegamento tra il territorio del Vallo di Diano e la Val d'Agri".

Contributo 12 - [Contributo Antonio Rubino, sindaco di Moliterno](#)

Il Coordinatore fa notare l'opportunità che vi sia un processo di programmazione integrata degli interventi ma che questo tema non possa essere posto a RFI.

Giuseppe Curcio, intervenendo a nome dell'ANAV, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori – Sezione della Campania, ha espresso piena approvazione per la collocazione della stazione "strategica per tutte le tipologie di trasporto, essendo baricentrica per i territori del Golfo di Policastro e del Cilento Costiero, per la Val d'Agri, per la Valle del Mercure e per la Val Sinni nonché per il Vallo di Diano: sorgendo, poi, nel crocevia tra A2 - SS 19 - SP103 - SS517var, diventerebbe un'infrastruttura con naturale vocazione trasportistica per l'interscambio gomma-gomma attesi i numerosissimi vettori provenienti da quelle aree e dirette verso le città di Potenza - Salerno - Napoli, ed anche impiegati nella mobilità interna."

Al fine di massimizzare la possibilità di interscambio tra il trasporto ferroviario e su gomma, si presenta "la necessità di poter implementare non soltanto un'area scoperta per stallo autobus TPL e turistici, ma un "terminal bus", con aree di sosta-fermate coperte, sale di attesa e servizi.

Domanda 23 – L’inserimento urbanistico e la progettazione architettonica della nuova stazione rispondono, o potranno rispondere, a queste esigenze?

Il sindaco di Lagonegro, Salvatore Falabella, ha ribadito l'importanza di connettere la stazione collocata nel Vallo di Diano con la propria città, garantendo un servizio ambientalmente sostenibile; si è quindi unito alle sollecitazioni per la riapertura della ferrovia Sicignano Lagonegro, almeno nella tratta da Padula a Lagonegro.

Nicola Femminella ha messo in evidenza l'importanza della nuova stazione come punto di unità tra diversi comprensori che dovrebbero realizzare un'azione concertata volta ad intercettare gli importanti flussi turistici che hanno come meta il Cilento, ricordando "che non è più tempo di finanziamenti a pioggia".

L'onorevole Corrado Matera è intervenuto evidenziando come questa opera faccia fare un salto di qualità all'accessibilità dell'intera area, che passa dalla situazione di non essere nemmeno servita dalla ferrovia a quella di avere una stazione su una linea portante del sistema ferroviario ad alta velocità nazionale ed europeo. L'inserimento di questa infrastruttura richiede di guardare in maniera ampia a tutte le problematiche del territorio aprendo tavoli di discussione con la programmazione di altre opere infrastrutturali, le strade innanzitutto, ma anche l'aeroporto di Pontecagnano. Ha inoltre messo in evidenza che questo è un invito rivolto in modo particolare agli operatori e alle popolazioni del Cilento che devono essere "integrate in questo grande progetto che potrà cambiare questo ampio territorio, perché la grande scommessa inizia oggi."

Il nome della stazione situata nel Vallo di Diano

Il nome da dare alla nuova stazione che sarà collocata all'interno del Vallo di Diano è stato oggetto di molti suggerimenti ed auspici: sempre con toni moderati, molti hanno sentito il dovere di rivendicare per la propria comunità l'inserimento del proprio nome all'interno di quello che sarà attribuito alla nuova stazione.

Un documento prodotto dal movimento civico "Noi per Sala", presentato da Lorenzo Pace, intitolato "Realizzazione fermata ferroviaria alta velocità a Sala Consilina" descrive gli aspetti di particolare pregio e attrazione di un comprensorio che conta una popolazione di circa 60.000 abitanti e che, considerando le aree limitrofe, può raggiungere il potenziale di 100.000 abitanti. Con queste premesse il documento "si propone di fornire una analisi ragionata riguardo alla necessità e alla fattibilità della realizzazione di una fermata della linea ferroviaria ad alta velocità a Sala Consilina nel contesto del Vallo di Diano". Elenca inoltre una serie di aspetti tecnici e in particolare la posizione centrale strategica, l'interconnessione con la rete autostradale, la vicinanza a presidi sanitari di rilievo le sinergie di trasporto, concludendo "la realizzazione della fermata a Sala Consilina non è solo giustificata ma risulta imprescindibile per lo sviluppo armonico e sostenibile del Vallo di Diano, con grande utilità di servizi rivolti anche alla Basilicata tra potenza e provincia".

Contributo 13 - [Contributo associazione Noi per Sala](#)

Sul medesimo argomento, ma con diverso parere, è anche intervenuto Luigi Giordano, assessore ai lavori pubblici di Sala Consilina, dichiarando che “una scelta è stata fatta per motivi tecnici e a noi non interessa rivendicare una denominazione ma che sia fatta una stazione a servizio dell'intero Vallo e anche delle località limitrofe, in particolare Del Cilento”.

Il sindaco di Buonabitacolo, pur ricordando che il suo centro cittadino è il più vicino alla stazione, ritiene che “Vallo di Diano sia un nome felicissimo” ma sottolinea che sempre più è in uso abbinare al nome della località geografica quello della maggiore attrattiva turistica e in questo caso non ci sarebbero dubbi sulla opportunità di abbinare “Certosa di San Lorenzo”.

Domanda 24 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l'attribuzione del nome?

Il ruolo della stazione collocata a Praia a Mare

Il sindaco di Praia a Mare, Antonino De Lorenzo, ha mostrato un primo disegno di riassetto urbanistico degli spazi pubblici intorno alla stazione, informando che l'amministrazione comunale ha già dato un incarico per ridisegnare l'accessibilità alla stazione e prevedere spazi idonei per parcheggi, per la sosta dei bus e per ospitare car sharing e mezzi per la mobilità dolce.

Anche Angelo Lambrogia, sindaco di Lauria, il comune di maggiori dimensioni della zona, sottolinea l'importanza che la stazione dell'AV sia dotata degli spazi e dei servizi necessari per consentire ai viaggiatori provenienti dai comuni non direttamente serviti di accedere, con l'auto o con i mezzi pubblici, ai treni AV, in modo da essere motivo di sviluppo per tutto il territorio.

Numerosi interventi hanno messo in evidenza il ruolo fondamentale delle interconnessioni tra la line AV e la linea storica sia, come previsto, nella stazione di Praia a Mare, sia, come auspicato tra gli altri dal sindaco di Scalea, Giacomo Perrotta, anche in questa località. Il dibattito ha permesso ai tecnici di RFI di spiegare come le nuove tecnologie di segnalamento e controllo della marcia dei treni rendano sempre più possibile far viaggiare i treni su tutte le tipologie di linea: i treni AV possono viaggiare sulle linee tradizionali e, viceversa, treni tradizionali sulle linee AV. Gli operatori dei servizi ferroviari, come Trenitalia (Frecciarossa) o NTV (Italo) possono quindi “disegnare” la propria offerta “mixando” tratti veloci e tratti di servizio puntuale alle località maggiormente attrattive.

Domanda 25 – Ricordando che la tratta in discussione non comprende la stazione di Tortora Praia a Mare, si può già prevedere se gli impianti ferroviari saranno in grado di consentire la fermata di treni AV? Sarà anche possibile attestare treni regionali?

Il servizio alla Riviera dei Cedri e la stazione di Scalea

Pressante è stata la richiesta da parte di organizzazioni della Riviera dei Cedri di conoscere quale livello di servizio potrà essere fornito ai loro territori e in particolare, come ha chiesto il sindaco di Scalea “che fine farà la stazione di Scalea, oggi fermata di servizi AV, e recentemente in parte

ristrutturata?” In un contributo scritto, lo stesso sindaco dichiara “Servono rassicurazioni chiare circa il prosieguo dell'opera, oltre che sul futuro della linea storica” ha fatto presente il Sindaco di Scalea che ha evidenziato come oggi lo snodo ferroviario di riferimento del territorio, per via dei numeri e della centralità, sia la stazione di Scalea”.

Contributo 14 - [Contributo Comune di Scalea](#)

Anche Pino Cardillo, della Associazione "Cara, vecchia Scalea", si esprime con toni molto preoccupati contro quello che definisce “una offesa alla città di Scalea”,

Contributo 15 - [Contributo Pino Cardillo, Associazione Cara Vecchia Scalea](#)

Domanda 26 – Quale sarà la funzione della stazione di Scalea? L'interconnessione a Praia a Mare renderà inutile l'investimento che si sta facendo per riqualificare la stazione di Scalea?

INTERFERENZE CON L'AMBIENTE E LE ATTIVITÀ ANTROPICHE

In tema di interferenze, il sindaco di Atena Lucana, Luigi Vertucci, ha posto l'attenzione su un'area di 27.000 m² collocata abbastanza vicino al centro abitato e che nella discussione è emerso dovrebbe essere destinata ad ospitare la sottostazione elettrica. Il sindaco si è fatto quindi portatore delle preoccupazioni per i campi elettromagnetici generati da questa infrastruttura chiedendo che essa sia rilocalizzata, anche in località vicina, ma più lontana dal centro abitato, ad esempio alcune centinaia di metri più a nord oppure sull'altro lato della ferrovia.

Domanda 27 – È possibile collocare la sottostazione elettrica più lontana dal centro abitato ad esempio alcune centinaia di metri più a nord oppure sull'altro lato della ferrovia?

Il sindaco di Sala Consilina, Francesco Cavallone, ha messo in evidenza l'interferenza tra la nuova infrastruttura e il depuratore di zona, il canale di scolo, l'isola ecologica e il canile comprensoriale, chiedendo di poter concordare le necessarie misure di mitigazione.

Domanda 28 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Il sindaco del Comune di Caggiano, Modesto Lamattina, ha fatto notare che il territorio è attraversato da una lunga galleria e che tra i concittadini v'è preoccupazione, ricordando quanto avvenuto nel 2004 con la costruzione della superstrada: chiede quindi rassicurazioni sul fatto che la costruzione non provochi danni né ponga vincoli alla superficie soprastante.

Domanda 29 – La galleria pone vincoli agli edifici e a terreni nel territorio del comune di Caggiano?

Il sindaco di Lagonegro ha segnalato che un esproprio, per una galleria di sicurezza, coinvolge il centro di raccolta rifiuti del comune e chiede se è possibile uno spostamento o quale può essere il supporto di RFI per ricollocare il centro.

Domanda 30 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Il vicesindaco di Tortora, Biagio Praisimo, ricordando che il suo comune è quello che subisce le maggiori interferenze, ha segnalato che la linea potrebbe interferire con un depuratore, di cui da tempo si sta valutando l'opportunità di ricollocazione e chiede di valutare se questa situazione può essere occasione per una misura di compensazione. Segnala inoltre che la costa marittima sta subendo da anni un fenomeno di erosione: chiede di valutare se sia possibile utilizzare lo smarino delle gallerie, certamente milioni di metri cubi, per ripascere la costa e realizzare opportune strutture di protezione.

Domanda 31 – È rilevante l'interferenza con il depuratore e, in caso affermativo, si potranno in conferenza dei servizi concordare misure di mitigazione? È consentito l'utilizzo delle rocce di scavo per ripristinare la spiaggia? In caso affermativo, vi sono ostacoli a realizzare questo obiettivo?

Il sindaco di Tortora, Antonio Iorio, evidenzia l'esistenza di un'importante zona archeologica e anche che il territorio del comune è già attraversato dal rilevato della linea storica, caratterizzato da sottopassi con dimensioni molto ridotte che creano grandi difficoltà a connettere la zona marina con il resto della città. Chiede pertanto che l'interconnessione sia arretrata rispetto al punto dove oggi prevista in modo da utilizzare il rilevato esistente, opportunamente ammodernato in modo da sistemare anche il problema dei sottopassi.

Domanda 32 – È possibile modificare arretrare l'interconnessione ed utilizzare il tracciato già esistente? Indipendentemente da ciò, è possibile ampliare i sottopassi esistenti in modo da ridurre l'effetto barriera della linea storica?

Pasquale Lambrogia, consigliere comunale di Tortora, ricordando le battaglie ambientali combattute per preservare la Valle del Noce denuncia la "devastazione" del territorio ("siete andati pesanti") e i rischi che ciò comporta per il patrimonio archeologico (sito di interesse nazionale) e per le falde acquifere.

Domanda 33 – È stata rilevata l'esistenza del sito archeologico? Quali misure di salvaguardia sono state previste?

ESPROPRI, OCCUPAZIONI TEMPORANEE E GESTIONE DEI CANTIERI

Espropri e vincoli alle proprietà

Il tema degli espropri, soprattutto quando si tratta di abitazioni e luoghi di lavoro, è sempre una fase delicata del dibattito pubblico: queste problematiche sono state discusse negli incontri specialistici, promossi in accordo con i sindaci; in questa sede si ritiene opportuno formulare solo le domande di interesse generale, essendo state quelle particolari oggetto d'interlocuzione diretta.—

Domanda 34 – In via generale, come procede RFI per comunicare l'esproprio o il vincolo ad una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di una abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

In particolare, nel comune di Tortora, diverse abitazioni vengono a trovarsi sulla verticale delle gallerie e alcune di esse con uno spessore di roccia tra la casa e la galleria di entità ridotta. Quali vincoli pone questa situazione e come procede in questi casi RFI?

Domanda 35 – In questo caso specifico, quante sono le abitazioni coinvolte da esproprio o vincolo? Quante famiglie vi abitano?

Necessità di adeguare le strade al traffico dei mezzi di cantiere

Diversi interventi, in particolare di sindaci, hanno messo in evidenza l'importanza che prima dell'avvio dei cantieri siano effettuati interventi di potenziamento della rete viaria di adduzione, ricordando l'esperienza della costruzione dell'autostrada durante la quale i mezzi pesanti hanno danneggiato pesantemente le strade, non progettate per reggere quei carichi. Unanime è stata poi la richiesta di una attenta riconversione dei siti di cantiere alla fine delle opere.

Domanda 36 – Nelle specifiche di progettazione e di appalto sono esplicitamente previsti questi interventi?

Nel suo intervento a Praia a Mare, il sindaco di Lagonegro ha posto l'attenzione sulle condizioni della SS 585 “che non è nelle condizioni di supportare il traffico dei mezzi pesanti” senza interventi che permettano in alcuni punti il sorpasso dei mezzi che, in salita, rallentano tutto il traffico.

Francesco Ferrigno ha sottolineato l'importanza che nella gestione dei cantieri si mettano in atto tutti gli accorgimenti necessari per scongiurare infiltrazioni mafiose.

Domanda 37 – Quali precauzioni sono previste nei capitolati di appalto per prevenire infiltrazioni della criminalità organizzata?

QUESTIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA E AI FINANZIAMENTI

Richiesta di sospensione del DP

Roberto Galati, Presidente Associazione Ferrovie in Calabria, Andrea Incerto Leone, Segretario Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri e del Pollino, Domenico Mazza, Presidente Gruppo Jonia-MagnaGraecia, hanno chiesto la temporanea sospensione del Dibattito Pubblico per il Sub Lotto 1C Buonabitacolo-Praia per approfondimenti. In particolare “allo stato, il Dibattito Pubblico del sub lotto di cui all'oggetto si svolgerà senza avere la minima certezza di quella che sarà la prosecuzione dell'opera; pertanto, le osservazioni e le scelte espresse in questa fase incideranno negativamente, senza soluzione di rimedio, anche sui territori al momento non interessati dal

passaggio della nuova infrastruttura. Non è opportuno stabilire il tracciato ma soprattutto le fermate di un'opera così importante senza avere quantomeno contezza di come la nuova linea potrebbe arrivare almeno fino a Paola/Cosenza e soprattutto di come si ricongiungerà alla ferrovia Jonica, visto che dai documenti progettuali emerge l'abbandono dell'ipotesi Praia-Tarsia”.

Contributo 16 - [Richiesta di sospensione del Dibattito pubblico](#)

A questa richiesta ha risposto il coordinatore precisando che “il Dibattito è regolato dalla normativa e si svolge sotto la vigilanza della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, alla quale vi siete giustamente rivolti”, assicurando che si sarebbe prontamente attenuto ad una prescrizione di rinvio che non è però pervenuta.

Altre persone intervenute nel dibattito hanno sostenuto l'opportunità di una sospensione, tutte accomunate dalla preoccupazione che la soluzione in discussione comprometta il livello di servizio a Cosenza e alla costa ionica.

Contrario alla richiesta di sospensione si è espresso il sindaco di Praia a Mare, sottolineando come la Calabria stia aspettando questa infrastruttura da troppo tempo e che occorra non ostacolarla. Anche il sindaco di Lauria, Gianni Dittella, ha invitato ad evitare “atteggiamenti dilatori” perché l'importante è che le stazioni ci siano e siano ben collegate con il territorio.

C'è infine la lamentela per la mancanza di inviti ufficiali ai sindaci dei comuni non direttamente attraversati dalla linea. Il Coordinatore, proprio per evitare valutazioni discrezionali che potrebbero non essere condivise, ha scelto di informare con una lettera ufficiale solo i sindaci dei comuni attraversati; del resto, il dibattito è “pubblico” e l'invito a partecipare è stato ampiamente annunciato con i mezzi di comunicazione: ogni richiesta di intervento è stata prontamente accolta.

Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE

Diversi interventi, soprattutto nel corso dell'incontro a Sapri, recitati con enfasi tesa a creare un clima di scontro, hanno sostenuto che il DP effettuato su un PFTE è “inutile” e una “presa in giro” perché tutto è già deciso. Anche in questo caso, come nei precedenti dibattiti coordinati, nella relazione generale si tornerà a riflettere su questo tema.

Tempi di realizzazione e finanziamenti

Maria Perretti ha chiesto di conoscere la data prevista per la conclusione dei lavori e quando entrerà in funzione l'intero lotto uno fino a Praia a Mare. In connessione a questa domanda, ha chiesto di conoscere se l'intero costo di costruzione sia oggi finanziato e con quali fondi.

Domanda 38 – Quando entrerà in funzione l'intero lotto 1, fino a Praia a Mare? Ad oggi (dicembre 2023) l'intero costo di costruzione è finanziato? Con quali fondi?