



DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



DIBATTITO PUBBLICO SULLA LINEA

AV Salerno - Reggiocalabria

Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo

Lotto 1c Buonabitacolo - Praia

RELAZIONE CONCLUSIVA

Sommario

PREMESSA	1
1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	2
2 I TEMPI DEL DIBATTITO	4
3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	6
3.1 I contatti diretti con le istituzioni e gli stakeholder	6
3.2 Il sito WEB	7
4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO	15
4.1 Gli incontri e i soggetti coinvolti	15
4.2 Il "clima" del Dibattito: considerazioni del Coordinatore	21
5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO	24
6 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO	25
6.1 Il quadro sinottico	26
6.1.1 <i>Temi dominanti</i>	26
6.1.2 <i>Temi che hanno ricevuto grande attenzione</i>	27
6.1.3 <i>Temi specialistici e procedurali</i>	28
6.1.4 <i>Temi che il Dibattito non è riuscito a trattare</i>	29
6.2 Le finalità dell'opera e le scelte di itinerario	29
6.2.1 <i>Attrattività turistica e sviluppo economico</i>	30
6.2.2 <i>Alta velocità o velocizzazione della linea storica</i>	30
6.2.3 <i>Le pendenze e la possibilità di trasporto merci</i>	31
6.2.4 <i>La scelta di itinerario attraverso il Vallo di Diano</i>	31
6.2.5 <i>Il collegamento con Potenza</i>	39

6.2.6	<i>L'itinerario verso sud dopo Praia a Mare</i>	40
6.3	Le scelte di tracciato.....	43
6.3.1	<i>La ferrovia Sicignano -Lagonegro</i>	46
6.3.2	<i>La ferrovia Eboli -Calitri</i>	50
6.3.3	<i>Il tracciato di approccio alla stazione di Praia a Mare</i>	50
6.4	Il ruolo delle stazioni e l'accessibilità dei territori	52
6.4.1	<i>Connessioni tra Alta velocità e servizi di trasporto locali</i>	52
6.4.2	<i>Ruolo della stazione situata nel Vallo di Diano e accessibilità dei territori</i>	52
6.4.3	<i>Il nome della stazione situata nel Vallo di Diano</i>	55
6.4.4	<i>Il ruolo della stazione collocata a Praia a Mare</i>	56
6.4.5	<i>Il servizio alla Riviera dei Cedri e la stazione di Scalea</i>	57
6.5	Interferenze con l'ambiente e le attività antropiche.....	57
6.6	Espropri, occupazioni temporanee e gestione dei cantieri	67
6.6.1	<i>Espropri e vincoli alle proprietà</i>	67
6.6.2	<i>Necessità di adeguare le strade al traffico dei mezzi di cantiere</i>	69
6.7	Questioni relative alla procedura e ai finanziamenti.....	70
6.7.1	<i>Richiesta di sospensione del DP</i>	70
6.7.2	<i>Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE</i>	71
6.7.3	<i>Tempi di realizzazione e finanziamenti</i>	71
7	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	72
8	INDICI	74
8.1	Indice dei contributi citati	74
8.2	Indice delle domande	75
	APPENDICE A	79
	APPENDICE B	87

PREMESSA

La presente Relazione Conclusiva è stata redatta seguendo le Raccomandazioni emanate dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP), con particolare riferimento alla Raccomandazione 3, la quale richiede di inserire un Quadro Sinottico che fornisca una visione sintetica dei temi dibattuti, comunicando, oltre ai loro contenuti, il peso rivestito nel corso del Dibattito.

Nella sua redazione si è preferito dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle risposte del proponente, sintetizzando e lasciando in allegato i dettagli e la descrizione dello svolgimento dell'iter di Dibattito.

Un primo aspetto, che si ritiene debba essere posto in evidenza, è il seguente: la tratta oggetto di confronto appartiene allo stesso "Global Project" già discusso in occasione del DP per il sub Lotto 1a Battipaglia – Romagnano e per il Lotto Cosenza – Paola/S. Lucido (nuova Galleria Santomarco): di conseguenza, una ampia serie di questioni, sia di natura procedurale, sia di natura tecnica, sono state approfondite in quelle occasioni. Rispetto al momento in cui sono stati svolti questi due dibattiti, che venivano analizzati ipotizzando che la linea proseguisse dopo Praia a Mare puntando verso l'interno, in direzione di Tarsia, gli approfondimenti progettuali in corso presentano come più probabile la scelta di percorrere l'itinerario tirrenico a sud di Praia a Mare. Questa possibile modificazione dello scenario di riferimento è il motivo per il quale vengono riproposte anche questioni che hanno già trovato una risposta nelle relazioni conclusive dei precedenti Dibattiti pubblici.

NOTA EDITORIALE

La Relazione Conclusiva è stata redatta con lo scopo di essere consultata non a stampa ma a video. Questo non solo per promuoverne la sostenibilità in un'ottica ambientale, ma anche per poter usufruire dei molti collegamenti ipertestuali, che consentono di accedere dal testo ai documenti progettuali, ai contributi inviati, agli interventi nei webinar, ai video che permettono di approfondire singoli aspetti. Ciò consente di ridurre le dimensioni del documento e, nello stesso tempo, di rendere agevole la conoscenza dei temi di specifico interesse.

La Relazione Conclusiva è stata redatta dal Coordinatore dei Dibattito Pubblico, Roberto Zucchetti, che si è avvalso della collaborazione di Tatiana Cini, vicecoordinatore, e di una équipe messa a disposizione da PTS S.p.A., società selezionata da RFI mediante una procedura ad evidenza pubblica.

Il team di Coordinamento si è così composto:

- Roberto Zucchetti – Coordinatore

- Tatiana Manuela Cini – Vicecoordinatore
- Costanza Rapone – Supporto al coordinamento
- Alessandro Olivieri – Esperto Pianificazione del territorio e dell'ambiente
- Giuseppina Scalera – Esperto Comunicazione
- Alessia Martellini – Esperto di Social Media strategy
- Emiliano Morrone e Pia Tucci – Ufficio Stampa

1 BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento di costruzione di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche AV/AC tra Romagnano, Buonabitacolo e Praia a Mare è ricompreso nel perimetro del progetto "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria", indicato nell'Allegato IV del Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108. Si colloca quindi a pieno titolo all'interno di un progetto più ampio che, una volta realizzato, consentirà il collegamento ferroviario veloce tra Salerno e Reggio Calabria, con diramazioni verso la costa ionica e adriatica.

L'obiettivo è la realizzazione di un'infrastruttura con parametri prestazionali tali da poter assicurare non solo lo sviluppo del traffico passeggeri veloce, ma anche il potenziamento del trasporto merci.

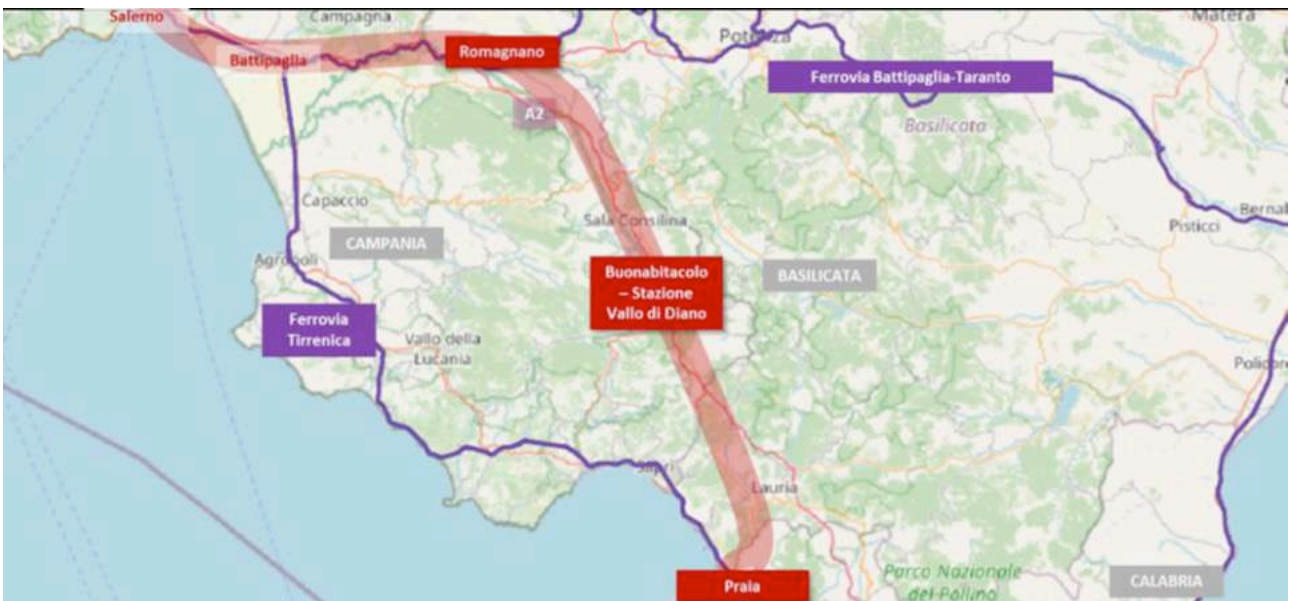


L'intervento è parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e costituisce quindi un passaggio decisivo della Programmazione europea in materia di trasporti, completando così un itinerario strategico di connessione tra il sud e il nord della penisola.

Nell'ambito del complesso processo progettuale del corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria sono state studiate diverse ipotesi di tracciato. Considerando la consistenza e il costo dell'intera opera, è stato individuato un primo scenario temporale con la realizzazione di alcuni lotti prioritari che consentono il maggior ritorno in termini di benefici. Il Lotto 1, di cui fa parte la tratta oggetto del presente Dibattito pubblico, è senza dubbio quello in grado di apportare i maggiori benefici in termini di riduzione dei tempi di percorrenza.

L'intervento oggetto del Dibattito si sviluppa con un'estensione di circa:

- 48 km per il sub Lotto 1b (Romagnano - Buonabitacolo), di cui circa 30 all'aperto (viadotti o manufatti scatolari ad archi e rilevati o trincee) e 18 in sotterraneo (gallerie naturali);
- 46 km per il sub Lotto 1c (Buonabitacolo – Praia a Mare), di cui circa 37 in sotterraneo (gallerie naturali o artificiali) e i restanti 9 con tratte all'aperto (4,5 km di viadotti o manufatti scatolari ad archi e altrettanti km in rilevati o trincee).



Il sub Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo ricade interamente nel territorio della Provincia di Salerno; più in particolare, il tracciato ferroviario attraversa i territori di Buccino, Auletta, Caggiano, Polla, Sant'Arzenio, Atena Lucana, Sala Consilina, Sassano e Padula. L'intervento ha inizio in corrispondenza della fine del lotto 1a, in fase di realizzazione; in corrispondenza del termine della tratta è prevista la realizzazione della nuova stazione AV di Vallo di Diano.

Il sub Lotto 1c Buonabitacolo – Praia interessa il territorio delle Province di Salerno, Potenza e Cosenza. In particolare, il tracciato ferroviario attraversa i territori di Padula, Montesano sulla Marcellana, Casalbuono e Casaletto Spartano nella Provincia di Salerno; Lagonegro, Rivello, Trecchina e Maratea nella Provincia di Potenza e i territori di Tortora e Praia a Mare nella Provincia di Cosenza.

La realizzazione del Programma di interventi AV rappresenta un'opportunità concreta di valorizzazione del territorio, tracciando, direttamente e indirettamente, benefici su un'ampia scala quali:

- benefici correlati alla maggiore connessione e coesione territoriale, con il potenziamento della connettività e l'integrazione del sistema infrastrutturale in aree storicamente penalizzate da una scarsa densità di rete e l'assenza di linee AV;
- benefici socioeconomici connessi a una maggiore fruibilità dei territori e all'incremento dell'accessibilità e dell'intermodalità, con la riduzione dei tempi di percorrenza tra aree interne e centri metropolitani;
- benefici sul benessere e la qualità della vita delle collettività direttamente o indirettamente servite dall'AV, in ragione della redistribuzione del traffico stradale verso modalità di trasporto più sostenibili, con vantaggi per la sicurezza della popolazione e per l'ambiente, anche in termini di decongestionamento e riduzione degli agenti inquinanti e climalteranti.

Il Dossier di Progetto, consultabile e scaricabile dal sito del Dibattito Pubblico, fornisce ampia documentazione sulle caratteristiche dell'opera e sulle analisi e le valutazioni che hanno portato alla definizione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE).

Tutti i documenti che compongono il PFTE sono consultabili sul sito della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e i documenti di maggiore interesse collettivo sono agevolmente rintracciabili attraverso il sito del Dibattito.

2 I TEMPI DEL DIBATTITO

L'intervento di costruzione di una nuova linea tra Romagnano e Praia a Mare è ricompreso nel perimetro del progetto "Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria", indicato nell'Allegato IV del Decreto-Legge 31 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, per il quale trova applicazione l'art. 44 della citata Legge "Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto". Pertanto, anche per lo specifico intervento sono applicabili le semplificazioni procedurali previste dall'art. 44 del citato DL.

Il normale svolgimento del Dibattito è stato però condizionato da un periodo di sospensione dovuto alla richiesta di rilievi aggiuntivi da parte del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ha quindi avuto il seguente svolgimento:

- il 9 settembre 2022 RFI ha comunicato alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico l'indizione del DP sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica contestualmente trasmesso;
- il 12 settembre 2022 la CNDP ha proceduto con la verifica della documentazione ricevuta, richiedendo un'integrazione al Proponente. Nella stessa data è stato assegnato l'incarico al Coordinatore del Dibattito Pubblico nella persona di Roberto Zucchetti;
- il 15 settembre 2022 RFI ha trasmesso l'integrazione progettuale, sulla base della quale il 21 settembre la CNDP ha avviato il Dibattito Pubblico;
- il 27 settembre 2022 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso un primo parere, con il quale si chiedevano specifici approfondimenti e, in conseguenza di ciò, il DP è stato sospeso. Le integrazioni richieste sono state inviate il 30 novembre 2022;
- il 4 gennaio 2023 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso un secondo parere, con il quale si evidenziava la necessità di ulteriori approfondimenti e, per tale ragione, l'iter di Dibattito pubblico ha avuto una seconda sospensione;
- il 12 ottobre 2023 RFI ha consegnato gli approfondimenti richiesti, permettendo così il riavvio del Dibattito Pubblico;
- il 6 novembre 2023, RFI ha consegnato il Dossier di Progetto al Coordinatore, ai fini di una valutazione e dell'elaborazione di eventuali richieste di integrazioni o modifiche, necessarie a incrementare la chiarezza e la trasparenza dei contenuti del documento. Le osservazioni del Coordinatore sono state rese note il 13 novembre 2023, entro la tempistica indicata dalla normativa. RFI ha, pertanto, rilasciato la versione definitiva del Dossier il 21 novembre 2023 per la necessaria pubblicazione sul sito internet della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico;
- Il 15 novembre 2023 RFI ha reso disponibili sul sito internet della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico i PFTE dei lotti oggetto di Dibattito;
- il 20 novembre 2023 il Coordinatore ha reso noto il Progetto di Dibattito pubblico e nei giorni seguenti sono state avviate le interlocuzioni con gli stakeholder per predisporre la fase dibattimentale;
- il 28 novembre 2023 è stata attivata, all'interno del sito www.dp.avslernoreggiocalabria.it, la sezione dedicata ai lotti 1B e 1C.

Tenuto conto che il tempo previsto per l'espletamento del dibattito è di 45 giorni dalla pubblicazione del Dossier, il termine per la sua conclusione cade nella data del 5 gennaio 2024.

Il termine per la consegna della Relazione Conclusiva è quindi fissato nel 20 gennaio 2024; il giorno 18 gennaio i contenuti della Relazione sono stati presentati on line e successivamente la relazione è stata pubblicata sul sito.

3 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

La comunicazione al pubblico ha accompagnato le diverse fasi di attuazione del Dibattito sul progetto di realizzazione dei sub Lotti 1b e 1c della linea ferroviaria AV Salerno – Reggio Calabria, allo scopo di:

- annunciare la convocazione del Dibattito pubblico e segnalare i diversi appuntamenti,
- far conoscere il sito WEB e gli strumenti social creati, all'interno dei quali sono state fornite tutte le informazioni relative al Progetto e al Dibattito;
- favorire la conoscenza dei temi affrontati, il loro approfondimento, la discussione e il confronto tra tutti i partecipanti.

Diversi sono stati gli strumenti utilizzati, che saranno in seguito dettagliatamente esposti:

- il contatto diretto, formale con invio di lettere tramite PEC, e informale, tramite contatto telefonico, con i rappresentanti delle istituzioni direttamente coinvolte e con i principali stakeholder locali;
- il costante aggiornamento del sito WEB, nel quale sono stati annunciati gli eventi e tramite il quale è stato possibile iscriversi agli incontri on line;
- l'animazione puntuale di due canali social (Facebook e LinkedIn) mediante profili specificamente dedicati al Dibattito Pubblico sul Progetto;
- comunicati stampa, ampiamente ripresi dai media sia tradizionali sia on line;
- interviste con i media.

Di seguito si fornisce un maggiore dettaglio delle attività di comunicazione effettuate (Capitolo 3). Questa capillare informazione ha permesso una ampia e qualificata partecipazione sia ai webinar sia agli incontri in presenza; particolarmente significativa è stata la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni locali, tra cui molti sindaci.

3.1 I CONTATTI DIRETTI CON LE ISTITUZIONI E GLI STAKEHOLDER

La scelta del Coordinatore è stata di coinvolgere innanzitutto i rappresentanti delle istituzioni: si ritiene indispensabile che il Dibattito sia presentato e vissuto come un momento di partecipazione democratica alla definizione del Progetto, momento che in nessun modo deve contrapporsi al normale processo di rappresentanza assegnato alle persone elette dalle proprie comunità e a questo scopo insignite dei necessari poteri.

Il primo passo, compiuto con l'invio di una serie di lettere inoltrate via PEC, è stato l'annuncio della indizione del Dibattito effettuato ad opera del Proponente Rete Ferroviaria Italiana - RFI.

A questo invio ha fatto seguito una lettera di presentazione da parte del Coordinatore, con la richiesta di un contatto, finalizzato a compiere una prima istruttoria del tema, individuando gli aspetti maggiormente degni di attenzione e gli interlocutori maggiormente interessati sul territorio.

In allegato, l'”Appendice B- Elenco contatti” fornisce l'elenco dei soggetti istituzionali, delle aziende e delle associazioni civiche attivati in fase di avvio del Dibattito.

3.2 IL SITO WEB

In continuità con la strategia di comunicazione definita per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano, il Coordinatore ha individuato nel sito internet <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/> un canale fondamentale per l'informazione costante sugli appuntamenti del Dibattito e la comunicazione degli sviluppi della discussione, in un'ottica di massima trasparenza e facilitazione della costruzione di una consapevolezza critica nelle comunità più direttamente interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura.

Dal giorno del go live (28 novembre 2023), il sito ha registrato 11.471 visualizzazioni, 1.543 utenti totali, con un tasso di coinvolgimento del 72,7%.

Il sito internet è stato concepito per dare, innanzitutto, una visione di insieme del progetto Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria, raggruppando in apposite sezioni le tratte oggetto di specifico Dibattito: questa scelta è risultata particolarmente importante proprio per dare evidenza visiva al concetto che anche la tratta Romagnano – Praia a Mare faccia parte della rete ad Alta Velocità.

Il sito internet ha il duplice obiettivo di:

- informare gli utenti sulle finalità e il funzionamento del Dibattito pubblico come strumento di democrazia partecipativa;
- fornire tutta la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera.

The screenshot displays the website dp.av.salemoreggiocalabria.it. The main header features the 'DIBATTITO PUBBLICO' logo and navigation links for 'Il dibattito pubblico', 'AV Salerno - Reggio Calabria', 'Tratta in discussione', and 'Le tratte già discusse'. The central banner highlights the 'Nuova linea ad Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria' with three main sections: 'Il Dibattito Pubblico', 'AV Salerno - Reggio Calabria', and 'Romagnano-Praia La tratta in discussione'. Below this, the 'News' section includes 'Relazione conclusiva Lotto 1A Battipaglia - Romagnano' and 'Relazione conclusiva Tratta Cosenza - Paola/S.Lucido'. The 'Calendario eventi' section lists 'Presentazione della relazione finale' for the Romagnano - Praia route. The footer contains logos for 'RPI Rete Ferroviaria Italiana' and 'pts', along with social media links and a privacy policy notice.

Tali obiettivi si riflettono nella struttura del portale, che contiene nella sua home page tutti i riferimenti (*main box*) per accedere alle pagine secondarie dedicate agli argomenti di inquadramento generale (*Il dibattito pubblico, AV Salerno – Reggio Calabria, Romagnano – Praia. La tratta in discussione*) e quelli (*sub box*) dedicati all’aggiornamento sull’avanzamento della procedura (*News, Calendario eventi*). La pagina secondaria dedicata alla panoramica sul Dibattito pubblico consente di accedere a ulteriori contenuti informativi sui canali attivati per accogliere gli interventi dei soggetti interessati e raccogliere i *cahiers* (ridenominati “contributi” per una più immediata comprensione) di quanti hanno voluto condividere pubblicamente la propria opinione. La sezione Tratte già discusse funge da repertorio sempre accessibile sui contenuti discussi

nell'ambito delle fasi dibattimentali del Lotto 1a Battipaglia – Romagnano e del Raddoppio della linea Cosenza – Paola/San Lucido.

Il sito web, infatti:

- conserva le informazioni, garantendo accesso e reperibilità di documenti;
- consente di confrontare testi, progetti, video;
- prevede la possibilità di commentare e inviare contributi.



La sezione *Tratta in discussione* è stata ideata come sito nel sito per dare visibilità a ogni sub-lotto. Il Lotto Romagnano – Praia a Mare si articola in:

- Panoramica
- Dossier di progetto
- Aspetti territoriali (La nuova stazione, La sostenibilità del progetto, Acque, Rumore e vibrazioni, Contesto paesaggistico, Patrimonio culturale, Altri aspetti ambientali, Il piano degli espropri,)
- Calendario eventi
- Eventi passati
- Contributi
- FAQ.

Una cura particolare è stata dedicata nel facilitare la reperibilità delle informazioni anche a coloro che non sono tecnici e che avrebbero difficoltà a trovare notizie sugli aspetti di loro interesse. Per fare un esempio, chi fosse interessato a visionare le mappe che individuano gli espropri, consultando la documentazione allegata al PFTE si troverebbe di fronte ad un elenco di file denominati con la codifica tecnica, difficilmente interpretabile; sul sito, invece, la ricerca della stessa informazione è resa molto più semplice e intuitiva.



Il piano degli espropri

Il progetto di realizzazione della nuova linea AV prevede la demolizione di fabbricati esistenti, l'esproprio, l'asservimento e l'occupazione temporanea di aree appartenenti ai diversi Comuni. La documentazione predisposta nell'ambito del PP 12 delle fasce Romagnolo - Boiondittaccio e Boiondittaccio - Pisto include la relazione qualitativa degli espropri, in cui vengono descritte le principali caratteristiche degli immobili interessati dalle opere, la previsione di opere finalizzate alla procedura espropriativa e la metodologia applicata per la determinazione dei valori da attribuire agli immobili.

Espropri tratto 1B Romagnolo-Boiondittaccio

Piano particolare di esproprio Comune di Bucchio	Piano particolare di esproprio Comune di Pisto	Piano particolare di esproprio Comune di Santi'Assenzo
File 1/4	File 1/7	File 3/2
File 2/4	File 2/7	File 2/2
File 3/4	File 3/7	
File 4/4		
Piano particolare di esproprio Comune di Abano Luciano	Piano particolare di esproprio Comune di Sesto Castello	Piano particolare di esproprio Comune di Padula
File 1/5	File 1/6	File 1/8
File 2/5	File 2/6	File 2/8
File 3/5	File 3/6	File 3/8
File 4/5	File 4/6	File 4/8
File 5/5	File 5/6	File 5/8
File 6/5	File 6/6	File 6/8
Piano particolare di esproprio Comune di Sociano	Link relazione quantitativa espropri tratto 1B	
File 1/2	File 1/3	
File 2/2		

Espropri tratto 1C Boiondittaccio-Pisto

Piano particolare di esproprio Comune di Montemomiano Marcellara	Piano particolare di esproprio Comune di Casciuciano	Piano particolare di esproprio Comune di Loggioneto
File 1/4	File 3/4	File 3/2
File 2/4	File 2/4	File 2/2
File 3/4		
File 4/4		
Piano particolare di esproprio Comune di Fivola	Piano particolare di esproprio Comune di Fracheto	Piano particolare di esproprio Comune di Neresoli
File 1/2	File 1/2	File 1/2
File 2/2	File 2/2	File 2/2
Piano particolare di esproprio Comune di Montebello	Piano particolare di esproprio Comune di Istara	Piano particolare di esproprio Comune di Pisto o Mare
File 1/2	File 1/1	File 3/2
File 2/2	File 2/1	File 2/2
	File 3/1	
Piano particolare di esproprio Comune di Padula	Piano particolare di esproprio Comune di Ibasoli	Link relazione quantitativa espropri tratto 1C
File 1/2	File 1/2	File 1/1
File 2/2	File 2/2	

La documentazione di un'opera complessa è necessariamente ampia e, nonostante gli interventi di semplificazione del linguaggio, di difficile lettura. Per questo, nel sito sono stati inseriti dei video nei quali è fornita una illustrazione semplificata dei documenti, che ne permette di cogliere i tratti essenziali che si potranno poi approfondire con la lettura delle parti di specifico interesse.



All'interno del sito web del Dibattito Pubblico, inoltre, è inserita una sezione dedicata a tutti gli eventi della fase dibattimentale.

In tale sezione sono stati creati box per ciascun evento, contenenti tutte le informazioni di rilievo: un titolo che introduce la tematica dell'appuntamento, la data, l'orario e il luogo di svolgimento dello stesso, le possibili modalità di accesso fornite (in presenza e/o online), eventuali link di accesso allo streaming e una breve descrizione sugli argomenti in discussione. Per gli eventi – in presenza o online – pubblici, viene fornita, inoltre, la registrazione per una libera consultazione in modalità asincrona.

Complessivamente, la sezione eventi del sito web ha registrato la partecipazione di 773 utenti unici collegati, con una media di circa 129 utenti per incontro, e un totale di 1093 visualizzazioni.

- I comunicati stampa e la presenza sui media

Ai fini dell'aggiornamento dei media sull'avanzamento del Dibattito, sono stati prodotti e diffusi 13 comunicati stampa totali, a conclusione degli eventi topici della procedura. Anche per l'evento di presentazione delle risposte formulate dal Soggetto Proponente, previsto per giovedì 18 gennaio 2024, sono stati pianificati n. 2 comunicati stampa.

Ogni comunicato stampa è stato inviato a **n. 750 testate giornalistiche e/o giornalisti** e per ognuno è stato previsto un opportuno re-call.

Sono state intercettate e coinvolte testate e giornalisti dei quotidiani offline e online, le principali reti televisive locali, le radio, le testate social e blog delle regioni Campania, Basilicata e Calabria. È stata posta particolare attenzione alle province interessate dall'attraversamento AV del nuovo tracciato in discussione. Di seguito, si fornisce il dettaglio dell'attività di ufficio stampa realizzate per ogni incontro.

28 novembre: webinar di presentazione del Progetto

In apertura del programma degli eventi previsti per il Dibattito Pubblico, è stata pianificata la diffusione di n. 2 comunicati stampa, di cui uno trasmesso in una fase precedente all'evento e rilanciato e uno pubblicato a conclusione di esso. Quest'ultimo è stato accompagnato da una video-intervista al Coordinatore del Dibattito, da una cartella stampa contenente l'agenda degli incontri della fase dibattimentale e dal Dossier di Progetto curato da Rete Ferroviaria Italiana e ITALFERR.

4 dicembre: webinar “Le alternative di tracciato e la scelta progettuale”

In tale occasione, sono stati diffusi n. 2 comunicati stampa -uno prima e l'altro dopo l'evento- ed entrambi sono stati accompagnati da fotografie dell'incontro. Con il secondo comunicato stampa è stato trasmesso, inoltre, il documento contenente l'agenda degli incontri del Dibattito e il file audio relativo all'intervista al Coordinatore del Dibattito, andata successivamente in onda su Gr Radio Sociale.

6 dicembre webinar: “Le stazioni al servizio al territorio”

In occasione del terzo incontro della fase dibattimentale, è stato realizzato n. 1 comunicato stampa, diffuso a conclusione dell'evento, seguito da fotografie dell'incontro e dal documento relativo all'agenda degli incontri del Dibattito.

12 dicembre incontro pubblico: “Analisi tecnica del tracciato all'interno del Vallo di Diano”

Per il primo incontro pubblico in presenza, sono stati diffusi n. 2 comunicati stampa, uno precedente e uno successivo all'evento, con la relativa documentazione fotografica. Al secondo comunicato stampa, sono seguiti il file video dell'intervista del Coordinatore a *Buongiorno Calabria TGR Calabria* e le immagini di copertura per il servizio televisivo, sia per l'incontro mattutino nel comune di Sant'Arsenio, sia per quello pomeridiano nella Certosa di San Lorenzo a Padula, unitamente alla documentazione contenente l'agenda degli incontri del Dibattito.

14 dicembre incontro pubblico: “Analisi tecnica del tracciato nel territorio di Praia a Mare”

L'evento è stato accompagnato da n. 2 comunicati stampa. Il secondo comunicato è stato integrato, oltre che dalla documentazione fotografica dell'incontro, dal file video dell'intervista del Coordinatore a *ValloPiù* e dalle immagini di copertura per il servizio televisivo per *Rainews* del 13 dicembre, sia per l'incontro mattutino presso il Comune di Praia a Mare, sia per l'appuntamento pomeridiano al Palazzo delle Esposizioni della stessa cittadina, insieme al documento dell'agenda degli incontri del Dibattito.

20 dicembre incontro pubblico: “Potenziamento della linea storica e la scelta di tracciato della linea AV”

Per l'incontro pubblico conclusivo della fase dibattimentale, svoltosi presso il Comune di Sapri, sono stati veicolati n. 2 comunicati stampa, uno precedente e uno successivo all'evento. Il comunicato stampa di chiusura è stato seguito, oltre che dall'opportuna documentazione

fotografica, dal file video dell'intervista, dall'annuncio della presentazione del Documento delle Domande che si sarebbe svolta il giorno seguente online, dalle immagini di copertina per il servizio televisivo e dalla documentazione relativa all'agenda degli incontri DB.

21 dicembre webinar: "Presentazione del Documento Questioni dibattute e domande"

Per l'appuntamento di presentazione, è stato diffuso un comunicato stampa successivo all'evento.

- I social

Con l'obiettivo di aumentare la visibilità del sito e la circolarità e rintracciabilità della rassegna stampa, sono stati alimentati i profili social già attivati in occasione del Dibattito sul Lotto 1a, accessibili, oltre che in maniera diretta, dalle piattaforme di riferimento grazie ai bottoni presenti nel footer del portale ufficiale del Dibattito.

Più nel dettaglio, la comunicazione social è stata realizzata attraverso un profilo Facebook e un profilo LinkedIn dedicati al progetto di prolungamento dell'alta velocità ferroviaria a sud di Salerno nel suo complesso. Per i social è stata quindi replicata la strategia che ha caratterizzato la comunicazione istituzionale del sito web, finalizzata a concentrare la comunicazione relativa ai diversi sub-lotti su un canale unico per ogni strumento. La comunicazione social ha mantenuto un registro informativo piuttosto che divulgativo, promuovendo gli incontri, segnalando i link di partecipazione agli stessi, condividendo la rassegna stampa più rilevante.





Esempi di post pubblicati su Facebook e LinkedIn

Per un report completo dei post pubblicati, si rinvia all' "Appendice A - Report Social" allegata alla presente relazione.

4 GLI INCONTRI, I SOGGETTI COINVOLTI E IL CLIMA DEL DIBATTITO

Il Dibattito riguarda un intervento infrastrutturale suddiviso in due sub-lotti, per un'estensione complessiva di circa 94 km, di cui circa 39 all'aperto (viadotti o manufatti scatolari ad archi e rilevati o trincee) e 55 in sotterraneo (gallerie naturali o artificiali).

Coinvolge il territorio di:

- 3 Province (Salerno, Potenza e Cosenza);
- 18 Comuni (12 nella provincia di Salerno, 4 nella provincia di Potenza e 2 nella provincia di Cosenza),

e prevede la realizzazione della nuova stazione AV di Vallo di Diano.

direttamente solo quattro comuni, mentre altri sono "attraversati" molti metri sotto la superficie, senza che ciò comporti vincoli o interferenze di alcun tipo.

La popolazione direttamente o indirettamente interessata è quindi non trascurabile, con interferenze e vincoli ambientali che hanno richiesto un'adeguata progettazione e, in fase di Dibattito, tempi e argomenti dedicati.

La partecipazione è stata molto attiva, anche per la presenza di una forte opposizione ad alcune scelte progettuali, di cui si darà ampio resoconto nei successivi capitoli.

4.1 GLI INCONTRI E I SOGGETTI COINVOLTI

28 novembre: webinar di presentazione del progetto

L'impostazione del Dibattito ha necessariamente tenuto conto del fatto che oggetto della discussione non fosse una idea progettuale ma un PFTE molto avanzato, che ha ottemperato ad una serie di richieste di approfondimento dalla Commissione Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Si è, pertanto, scelto di iniziare il Dibattito riservando un webinar esclusivamente alla presentazione del Progetto da parte dei tecnici di RFI e Italferr, durante la quale al pubblico è stata data la possibilità di fare domande di chiarimento via chat ma non ancora di esprimere opinioni o proposte.

N° massimo di utenti unici collegati: 225.

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 281.

4 dicembre: webinar “Le alternative di tracciato e la scelta progettuale”

Nella fase di *conflict assessment* è emerso con evidenza che il tema maggiormente divisivo è quello relativo alle scelte di tracciato: a questo argomento è stato dedicato il primo momento di Dibattito, che è stato aperto da tre interventi che si sono fatti interpreti delle esigenze e, soprattutto delle preoccupazioni e delle critiche, di quegli ambiti territoriali che vedono in maniera critica la proposta progettuale presentata.

Persone intervenute (Referenti Soggetto Proponente e Stakeholder): 10.

N° massimo di utenti unici collegati: 165.

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 308.



6 dicembre webinar: “Le stazioni al servizio al territorio”

Incontro di approfondimento sugli effetti di maggiore coesione e riequilibrio territoriale potenzialmente offerti dalla nuova infrastruttura e sulle potenzialità di integrazione di essa con il sistema infrastrutturale esistente.

Persone intervenute (Referenti Soggetto Proponente e Stakeholder): 6

N° massimo di utenti unici collegati: 89

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 147.



12 dicembre incontro pubblico: “Analisi tecnica del tracciato all’interno del Vallo di Diano”
(PRESSO LA BCC DI MONTE PRUNO)

Incontro ad inviti per amministratori locali, istituzioni, tecnici degli enti coinvolti, portatori di interessi collettivi, per presentare nel dettaglio degli aspetti tecnici del tracciato lungo tutto il Vallo di Diano, al fine di individuare le criticità presenti e valutare possibili soluzioni alternative, con particolare riguardo alla gestione dei cantieri.

Presenti: 90 persone

12 dicembre incontro pubblico: “Il Vallo di Diano inserito nella rete europea dei collegamenti AV” (PRESSO LA CERTOSA DI SAN LORENZO A PADULA)

Incontro aperto al pubblico dedicato alla presentazione e discussione del progetto della nuova infrastruttura, con particolare attenzione alla tratta che percorre il Vallo di Diano.

Presenti: 250 persone

N° massimo di utenti unici collegati: 148.

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar:127.



14 dicembre incontro pubblico: “Analisi tecnica del tracciato nel territorio di Praia a Mare”

(PRESSO LA SEDE DEL COMUNE DI PRAIA A MARE)

Incontro ad inviti, riservato ad amministratori locali dei comuni che si affacciano sul Golfo di Policastro, tecnici dei comuni e delle altre istituzioni coinvolte, portatori di interessi collettivi. Lo scopo è la presentazione nel dettaglio degli aspetti tecnici del tracciato dopo l'uscita dalla galleria che proviene dal Vallo di Diano, al fine di individuare le criticità presenti e valutare possibili soluzioni alternative, con particolare riguardo alla gestione dei cantieri.

Presenti: 50 persone

14 dicembre incontro pubblico: “La nuova stazione di Praia a Mare al servizio delle località del Golfo”

(PRESSO IL PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI DI PRAIA A MARE)

L'incontro aperto al pubblico, allo scopo di presentare obiettivi e caratteristiche del progetto infrastrutturale, con particolare attenzione alla tratta che, uscendo dalla galleria proveniente dal Vallo di Diano, raggiunge la stazione di Praia a Mare.

Presenti 150 persone

N° massimo di utenti unici collegati: 64.

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar:121.



20 dicembre incontro pubblico: “Potenziamento della linea storica e la scelta di tracciato della linea AV”

(PRESSO LA SEDE DEL COMUNE DI SAPRI)

Attraverso tale incontro, il Dibattito ha coinvolto nella discussione un comune non attraversato dal tracciato per dare voce alle preoccupazioni, più volte espresse dal territorio del Cilento e, in particolare, da alcuni comuni che si affacciano sul Golfo di Policastro, rispetto a un'eccessiva penalizzazione dell'area nel futuro assetto dei collegamenti ferroviari.

Presenti 50 persone

N° massimo di utenti unici collegati: 82

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar:109.



21 dicembre online: “Presentazione del Documento Questioni dibattute e domande”

Come previsto dalla procedura, dopo la chiusura del Dibattito il Coordinatore ha pubblicato il documento “Questioni dibattute e domande”, che sistematizza in ordine logico tutte le problematiche emerse nel Dibattito.

Si tratta di un ampio documento nel quale le questioni emerse, domande e contestazioni, sono formulate come domande al Proponente perché dia le informazioni richieste o prenda posizione in merito alle contestazioni. Data la complessità della materia e l’attenzione a non tralasciare alcuno degli argomenti sollevati, il documento risulta lungo (circa 50 domande) e complesso. Per facilitarne la comprensione ne è stata fornita una “lettura” divulgativa mediante un video pubblicato sul sito accanto al documento.

N° massimo di utenti unici collegati: 42

Visualizzazioni totali della registrazione del webinar: 79.

Sul primo punto insistente è stata richiesta di comprendere come le linee ad alta velocità elimina 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 19 – 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?

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 2 - [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. Suggestiscono 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

4.2 IL "CLIMA" DEL DIBATTITO: CONSIDERAZIONI DEL COORDINATORE

La raccomandazione 3 richiede al Coordinatore "di rilevare e considerare le aspettative – sia esplicite sia indirette – dandone conto nella relazione conclusiva, degli interlocutori coinvolti nel dibattito pubblico e prestare attenzione al grado di soddisfazione dei medesimi interlocutori [...] in merito all'andamento e agli esiti dello stesso dibattito pubblico":

il Dibattito ha dovuto adattarsi al fatto che oggetto della discussione non sia una idea progettuale, dove tutti gli attori agiscono sullo stesso piano, ma un PFTE molto avanzato, che ha ottemperato ad una serie di richieste di approfondimento avanzate dalla Commissione Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Dibattito si svolge quindi in un contesto molto diverso da quello che si avrebbe in fase di DOCFAP, studio delle alternative progettuali.

Con un PFTE il Dibattito si svolge quindi:

- tra un folto gruppo di tecnici progettisti, che da molti mesi lavorano sul progetto con importanti risorse tecniche ed economiche e che hanno formulato quella che, sulla base della loro esperienza professionale, ritengono sia la soluzione migliore
- e un “pubblico” per la grande parte totalmente inesperto, con l’eccezione di professionisti che con senso civico apportano un punto di vista tecnico e funzionari degli enti locali: senza entrare nel merito della competenza specifica in campo di realizzazioni ferroviarie di entrambi i gruppi è evidente che nessuno di essi ha potuto disporre del tempo e dei mezzi necessari per elaborare controproposte comparabili.

Il Coordinatore, preso atto di questa situazione, ha compiuto le seguenti scelte:

- all’inizio del Dibattito ha dedicato un webinar interamente alla illustrazione del Progetto, nella convinzione che nulla sia più inutile e dannoso che discutere di qualcosa che non si conosce;
- ha sollecitato i portatori di obiezioni e i sostenitori di soluzioni alternative, spesso vagamente descritte, a interrogare i tecnici chiedendo: a) la soluzione che prospetto è stata analizzata? B) perché non è stata scelta? In questo modo il Dibattito assume le caratteristiche di uno “stress-test” dove il compito dei tecnici è convincere non tanto della bontà della soluzione proposta, quanto della serietà tecnica con cui essa è stata formulata;
- dopo avere dato in fase iniziale uno spazio preponderando ai tecnici del Proponente, ha lasciato priorità e grande libertà di intervento al “pubblico” chiedendo ai tecnici di intervenire in risposta e a chiarimento delle problematiche sollevate;
- ha articolato gli incontri in presenza su due livelli: a) “specialistici”, a inviti, dove è possibile discutere delle questioni tecniche trattando anche aspetti di natura puntuale o complessa; b) incontri di natura assembleare dove la parola è data senza formalità di iscrizione, semplicemente segnalando la volontà di intervenire;
- non si è limitato alla funzione di regolare il dibattito ma ha svolto attivamente; a) una funzione di sintesi e, ove necessario di “traduzione”, delle posizioni emerse; b) una funzione “didattica” spiegando aspetti tecnici del sistema ferroviario, indispensabili per comprendere gli effetti delle proposte. Questo per evitare che, venendo presentati dai tecnici del proponente, fossero interpretati come “di parte” e non, invece, come dati oggettivi.

Il Dibattito è stato caratterizzato in modo determinante da un elemento: le opposizioni sono tutte venute da coloro che **non** sono attraversati dalla nuova linea e che, di conseguenza, temono di essere danneggiati: non c’è migliore prova di questa del grande favore che il Progetto ha ottenuto e delle attese che ha suscitato.

Il limite più evidente, già riscontrato in altri Dibattiti, è l’assenza dei decisori “alti”, delle regioni e dello stato. Viene così demandata ai tecnici la risposta alla questione fondamentale del dibattito: “perché si fa questa opera?”. Più volte i responsabili di RFI hanno ripetuto che loro sono un

“soggetto attuatore” e che eseguono, quindi, decisioni assunte a livelli istituzionali più alti, nella maggior parte dei casi dal Parlamento mediante l’approvazione di una legge.

Questa mancanza di livello “alto” limita la possibilità di dare risposte su molti aspetti che, pur non essendo strettamente legati alla progettazione ferroviaria, sono importanti per il buon funzionamento del sistema dei trasporti:

- evidente è il caso delle stazioni. Comprensibile la richiesta di ogni località attraversata di essere servita direttamente da una stazione: il Coordinatore ha fatto quindi frequente richiamo alla evidenza che un treno che fa molte fermate non è ad alta velocità e che quindi la logica della AV è di avere poche fermate a notevole distanza le une dalle altre. Una fermata deve quindi servire un ampio territorio e ciò può avvenire organizzando in maniera opportuna i servizi di adduzione, in particolare la rete del trasporto pubblico locale.
- Altrettanto evidente è il fatto che l’inserimento di una nuova fermata AV richiede di ripensare la rete stradale.

Per quanto attiene al “clima” del Dibattito, la valutazione del Coordinatore è che si sia svolto in un clima di generale correttezza, anche se non sono mancati momenti di contrasto e di aperta contestazione, che hanno riguardato sia il contenuto del progetto sia, come accennato, l’effettiva utilità del dibattito pubblico attivato.

Consegnando l’esito del Dibattito a coloro che dovranno assumere le decisioni sulla realizzazione del progetto e sulle sue caratteristiche, è necessario esprimere un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato, sia nella organizzazione del Dibattito, sia nella presentazione del progetto sia, soprattutto, ai rappresentanti delle istituzioni e dei portatori di interessi, collettivi o privati.

5 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

I prospetti seguenti descrivono, in termini quantitativi, gli output e i principali risultati ottenuti nel corso del Dibattito Pubblico sul progetto AV Salerno – Reggio Calabria, nella tratta Romagnano – Praia a Mare, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.



6 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO

In questo capitolo della Relazione Conclusiva sono esposti i temi affrontati nell'ambito del Dibattito e le relative criticità. L'esposizione segue le indicazioni fornite dalla Raccomandazione 3 e quindi inizia esponendo un quadro sinottico che:

- distingue tra i temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire e quelli che, invece, ne sono rimasti al margine;
- li espone seguendo un criterio di "ponderazione comparata", tenendo conto del peso specifico che ognuno di essi ha assunto nello svolgersi della consultazione pubblica
- ne fornisce una sommaria indicazione e rimandando ai successivi paragrafi la trattazione analitica.

L'organizzazione del Quadro Sinottico, così come richiesto dalla Raccomandazione 3, comporta di procedere ad una valutazione, in particolare su quali temi siano stati maggiormente oggetto di attenzione e, soprattutto, quali di essi abbiano avuto la possibilità di "essere trattati ed esauriti". A questo proposito, occorre chiarire

- che la valutazione è espressa dal Coordinatore, che se ne assume la responsabilità,
- e che il Dibattito "sia riuscito a trattare e ad esaurire le criticità" non significa che gli attori siano addivenuti ad una visione condivisa del problema e delle soluzioni, ma che tutti gli elementi oggettivi e soggettivi siano stati adeguatamente esplicitati.

Per quanto riguarda, invece, il criterio di ponderazione si è scelto di utilizzare una scala qualitativa così definita:

Dominante	Il tema è stato al centro del dibattito, riproposto sia negli incontri tecnici on line sia sul territorio ed è stato espressione di interessi sostenuti in maniera attiva da gruppi di pressione o comitati.
Grande attenzione	Il tema ha ricevuto una grande attenzione ma non ha dominato il DP essendo sostenuto da interessi pubblici ma localmente concentrati
Specialistico	Il tema riguarda puntuali questioni specifiche o è stato sollevato da persone esperte che sono intervenute su aspetti legali o tecnici

6.1 IL QUADRO SINOTTICO

Nelle pagine seguenti, è riportato il quadro sinottico che indica i temi trattati¹ nel corso del Dibattito; l'ultima colonna indica, con la sigla e il colore: E – argomento “trattato ed esaurito”, NE “trattato ma non esaurito”.

6.1.1 Temi dominanti

Il Progetto ha due caratteristiche molto positive: risponde ad una grande attesa di accessibilità delle popolazioni del Vallo di Diano, senza peraltro interferire in maniera significativa con legli insediamenti residenziali e produttivi; inoltre, si svolge per oltre metà del tracciato in galleria profonda, limitando ulteriormente le interferenze negative. Dato che nei Dibattiti assumono un ruolo preponderante le voci di opposizione, queste sono state costituite dalle popolazioni che non sono toccate dal tracciato e che temono di essere penalizzate dalle scelte fatte.

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
La scelta di itinerario attraverso il Vallo di Diano	Il tema è stato ripetutamente e con enfasi riproposto dalle popolazioni del Cilento e in particolare dal Comune di Sapri, argomentando che la scelta di percorrere il Vallo di Diano non sia razionale e supportata da motivi tecnici adeguati.	Il Dibattito ha mostrato che i progettisti hanno esaminato i diversi itinerari alternativi proposti dalle popolazioni locali, mostrandone i tracciati, le pendenze, che hanno un ruolo determinante nella scelta, e le interferenze che questi produrrebbero una volta arrivati sulla costa. L'analisi multicriteria utilizzata per la decisione è stata ampiamente descritta e discussa. Rilevante è stata poi l'illustrazione del nuovo assetto che assumerà la linea storica grazie agli investimenti previsti sia sul tracciato sia sul segnalamento, interventi che permetteranno ai treni AV di percorrere la linea storica, dando così la possibilità alle imprese ferroviarie di “combinare” tracciati in parte su linea AV in parte su storica. In modo indipendente dalla accettazione pubblica, si ritiene che tutti gli elementi necessari per una valutazione del tema siano stati forniti.	6.2.4	E
L'itinerario verso sud dopo Praia a Mare	Il tema non riguarda direttamente il lotto oggetto del Dibattito ma è stato sollevato con grande insistenza in particolare da Cosenza e dalle popolazioni della costa ionica che vedono con grande preoccupazione la probabile modifica del tracciato inizialmente ipotizzato, abbandonando la direzione di Tarsia e preferendo il tracciato costiero.	Il Coordinatore ha ripetutamente segnalato che il tema non è oggetto dell'attuale dibattito ma ha ritenuto opportuno dare comunque voce a queste istanze. Il Promotore ha ripetutamente chiarito che il lotto 2 è ancora in fase di studio e che, di conseguenza, nessuna scelta è stata ancora definita. Tuttavia, riportando dichiarazioni rese pubblicamente e in sede istituzionale, ha spiegato che gli approfondimenti finora eseguiti hanno mostrato gravi criticità connesse al tracciato verso Tarsia e di conseguenza il probabile abbandono della soluzione prima ipotizzata. Per meglio inquadrare le connessioni con la costa ionica e Cosenza è stato mostrato il modello di traffico che risulta fattibile utilizzando la nuova Galleria Santomarco e le relative interconnessioni.	6.2.6	NE

¹ Si è preferito presentare i temi ordinati per importanza e sequenza logica, indicando nell'ultima colonna se la loro trattazione può essere considerata completa o no.

		In modo indipendente dalla accettazione pubblica, si ritiene che tutti gli elementi al momento disponibili siano stati forniti ma che essi non siano esaustivi per una completa valutazione del tema, sul quale si tornerà in occasione del Dibattito sul Lotto2.		
Il servizio alla Riviera dei Cedri e la stazione di Scalea	Anche questo tema riguarda principalmente il Lotto 2 ma è stato introdotto, con notevole vis polemica, soprattutto da comitati che temono una carenza di servizio nella stazione di Scalea, leggendo la decisione di collocare l'interconnessione a Praia a Mare come alternativa a Scalea.	Il Coordinatore ha ripetutamente segnalato che il tema non è oggetto dell'attuale dibattito ma ha ritenuto opportuno dare comunque voce a queste istanze. Il Promotore ha comunque chiarito che il lotto 2 è ancora in fase di studio e non si esclude che anche a Scalea possa essere realizzata una interconnessione tra linea AV e storica, Per quanto riguarda il livello di servizio che potrà essere offerto in questa stazione, valgono le considerazioni fatte al primo punto di questa sezione e cioè che i nuovi sistemi di segnalamento permetteranno alle imprese ferroviarie di offrire percorsi che integrano tratte su linee AV con tratte di tipo tradizionale e che sarà l'intensità della domanda passeggeri a orientare le loro scelte.	6.4.5	NE

6.1.2 Temi che hanno ricevuto grande attenzione

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Attrattività turistica e sviluppo economico	Le istituzioni e i portatori di interesse, in particolare del Vallo di Diano ma anche di Praia a Mare, hanno dichiarato di avere grandi attese che la realizzazione della linea AV possa contribuire allo sviluppo economico delle loro comunità, in particolare facendo crescere il turismo.	Questa parte del Dibattito è stata sicuramente la più costruttiva, permettendo alle istituzioni di mostrare lo studio di progetti finalizzati a connettere le nuove stazioni con il territorio. Minore enfasi è stata attribuita al ruolo del trasporto delle merci ma ciò è connesso con la vocazione principalmente agricola e terziaria delle località attraversate.	6.2.1	E
Il collegamento con Potenza	Questo tema ha visto ripetuti interventi di un comitato che ha come suo fine connettere la città di Potenza con la rete AV/AC in costruzione non con la linea storica che si diparte da Romagnano, ma con una nuova linea / galleria in prossimità di Polla.	Il Proponente ha innanzitutto evidenziato che il suo ruolo è quello di un "ente attuatore" delle decisioni assunte dal parlamento mediante leggi che si attuano con contratti di programma: non è quindi nel potere di RFI decidere su questo genere di scelte. Tuttavia, in risposta a specifiche domande, i progettisti hanno citato i risultati degli studi preliminari effettuati che portano i tecnici a definire il progetto estremamente costoso e non giustificato dai vantaggi ottenibili.	6.2.5	E
La ferrovia Sicignano - Lagonegro	Anche in questo caso un comitato molto attivo ha con insistenza riproposto la necessità di riattivare questa linea ferroviaria il cui esercizio è da molto tempo sospeso. Anche diversi rappresentanti delle istituzioni locali ne hanno richiesto la riattivazione a servizio del traffico locale. Infine, è stata sollevata una questione di carattere normativo ipotizzando il mancato rispetto di una direttiva	Il Dibattito ha permesso di chiarire innanzitutto che la costruzione della nuova linea non interferisce con il tracciato storico e quindi non impedisce la sua eventuale riattivazione. Ha permesso anche di chiarire che nei documenti programmatori nazionali e nel contratto di programma questa azione non è prevista. I tecnici di RFI hanno poi dato alcune informazioni su valutazioni preliminari relative alla fattibilità e ai costi di costruzione, spiegando che il tracciato storico ha caratteristiche che non sono più in linea con le normative di sicurezza e che, in caso di riattivazione, dovrebbe essere ampiamente modificato con rilevanti impatti sul territorio (dovrebbe essere posto in gran parte in rilevato e scatolare), I costi	6.3.1	E

	europea in materia di interconnessione.	sarebbero poi molto rilevanti, sia per l'investimento sia per la gestione.		
Il tracciato di approccio alla stazione di Praia a Mare	Chi teme una penalizzazione della stazione di Scalea chiede se il posizionamento della connessione con la linea storica presso Praia a Mare sia stato condizionato dalla precedente ipotesi di proseguire verso Tarsia e non vada quindi oggi rivisto.	Il posizionamento è stato studiato in modo da utilizzare la prima stazione che si raggiunge all'uscita dalla galleria e in modo da servire sia le località poste a sud, Riviera dei Cedri, sia quelle poste a nord, cioè gli altri centri posti sulla riva del Golfo di Policastro.	6.3.3	E
Ruolo della stazione situata nel Vallo di Diano e accessibilità dei territori	Unanime la soddisfazione per la progettazione di una vera stazione nel Vallo di Diano. Proposte per il miglioramento della accessibilità e della intermodalità con i bus	Tematica affrontata in maniera costruttiva e con proposte allineate agli obiettivi di sviluppo turistico (si veda 6.2.1). In sede di risposta RFI ha specificato i motivi per cui non ritiene di accogliere una proposta di modifica della mobilità di accesso alla stazione.	6.4.2	E
Il ruolo della stazione collocata a Praia a Mare	Impegno dell'amministrazione comunale ad adeguare l'assetto urbanistico per adeguare il contesto alla nuova funzione della stazione. Timori e contestazioni delle località limitrofe che segnalano problemi di accesso alla stazione.	Anche se la tematica è stata al centro di una evidente competizione tra i sostenitori della soluzione prescelta e quelli della stazione di Scalea, il Dibattito ha fornito molti elementi tecnici ed oggettivi utili a comprendere che la fermata dei treni AV sarà possibile in entrambe le stazioni e che la scelta sarà fatta dalle imprese ferroviarie sulla base entità della domanda passeggeri.	6.4.4 6.4.1	E

6.1.3 Temi specialistici e procedurali

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici	E / NE
Alta velocità o velocizzazione della linea storica	Diversi interventi hanno messo in dubbio che il progetto proposto sia effettivamente una linea AV richiamando il fatto che la soluzione della cosiddetta "alta velocità di rete", molto meno costosa, avrebbe avuto gli stessi effetti.	Le risposte date durante il Dibattito e scritte in questo rapporto chiariscono con buon dettaglio le caratteristiche della linea e consentono di comprendere la differenza tra velocità di punta, 300 Km/h e velocità media sull'intero percorso, evitando così un errore di valutazione abbastanza diffuso.	6.2.2	E
Le pendenze e la possibilità di trasporto merci	Diversi interventi hanno contestato la natura di alta capacità (AC) della linea per la presenza di pendenze superiori al 12 per mille.	Le risposte date durante il Dibattito e scritte in questo rapporto chiariscono con buon dettaglio le caratteristiche della linea, che sarà percorribile in doppia trazione con peso trainato di 2000 t.	6.2.3	E
La ferrovia Eboli - Calitri	L'omonimo comitato ha riproposto la realizzazione della ferrovia, come già avvenuto nel Dp del lotto 1°	Non ci sono al momento indicazioni programmatiche che prevedano questa infrastruttura.	6.3.2	E
Il nome della stazione situata nel Vallo di Diano	L'attesa per la stazione collocata nel Vallo di Diano ha acceso qualche rivalità sul suo nome	Convergenza abbastanza naturale sul termine "Vallo di Diano" e sull'affiancamento della "Certosa di San Lorenzo" come edificio monumentale di massima importanza della zona.	6.4.3	E
Espropri e vincoli alle proprietà	Le problematiche relative ai singoli casi di interferenza ed esproprio sono state analizzate in dettaglio nel corso degli incontri tecnici. In generale, le domande si sono concentrate su tempi, modalità e indennizzo degli espropri.	Il Dp ha permesso una dettagliata analisi dei singoli casi, anche grazie alla disponibilità dei tecnici di RFI e Italferr. Sembra importante evidenziare che il Dp ha permesso che ciò avvenisse in un ambito istituzionali, nelle sedi dei comuni, con la presenza anche dei tecnici comunali che hanno supportato i propri cittadini: ciò è importante per evitare che su questi aspetti, così delicati anche dal punto di vista emotivo, si inseriscano persone	6.6.1	E

		estraneae con l'intento di assumere il ruolo di "leader della protesta".		
Necessità di adeguare le strade al traffico dei mezzi di cantiere	La recente esperienza della costruzione dell'autostrada ha reso consapevoli i sindaci dei costi indiretti causati dalla presenza di cantieri con movimentazione di grandi quantità di inerti e precise sono state le richieste che essi siano coperti dal progetto.	Rispondendo RFI ha fatto riferimento alle condizioni di appalto dei lavori che prevedono espressamente il dovere di prevenire e rimediare a questi inconvenienti e l'indicazione di regolare questi aspetti con specifiche convenzioni tra imprese ed enti locali.	6.6.2	E
Tempi di realizzazione e finanziamenti	È stato chiesto di conoscere i tempi di realizzazione e se le opere siano al momento interamente finanziate.	Sono state date risposte esaustive, segnalando che la costruzione del lotto 1A e 1B non è ancora completamente finanziata.	6.7.3	E
Richiesta di sospensione del DP	Due richieste di sospensione motivate a) dalla mancanza di certezza sul tracciato del lotto 2 e b) dalla opportunità di attendere la risposta ad una interpellanza parlamentare.	La CNDP non ha interrotto il DP che di conseguenza si è svolto nel rispetto dei tempi previsti dalla normativa.	6.7.1	E
Inutilità del Dibattito Pubblico su un PFTE	Il Dp si è svolto su una proposta frutto di un importante lavoro di analisi e progettazione: evidente la sproporzione che si crea tra il progetto e proposte elaborate da tecnici locali e comitati.	Quando il Dp si svolge su un PFTE molto dettagliato c'è il vantaggio di conoscere nel dettaglio gli elementi del progetto, ma anche l'oggettiva difficoltà a proporre soluzioni alternative. Il Dp si configura quindi come uno "stress test" del progetto: nel caso specifico, i progettisti hanno dimostrato di avere esaminato preventivamente tutte le alternative di tracciato via via suggerite ed hanno motivato la scelta di scartarle in favore di quella presentata.	6.7.2	E

6.1.4 Temi che il Dibattito non è riuscito a trattare

Sono rimasti al margine del dibattito i temi di natura più strettamente tecnica, principalmente connessi alle problematiche idrogeologiche che hanno un importante peso nella realizzazione del Progetto, data la presenza di una lunga galleria. È però evidente che il Dibattito Pubblico, che avviene in contemporanea all'esame da parte del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e alla Conferenza dei Servizi, fanno ritenere, giustamente, queste ultime come le sedi più idonee dove dibattere questioni tecniche di tale complessità.

Nei paragrafi seguenti sono dettagliate le principali posizioni emerse nel dibattito su ciascun punto, con il collegamento ai contributi nelle quali sono espresse, le domande formulate dal Coordinatore e le risposte del Proponente.

6.2 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.

6.2.1 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?

Risposta 1 - Non è al momento previsto. Fermo restando che l'opera potrà essere in grado di fornire prospettive di sviluppo al mercato merci, RFI valuterà come da prassi eventuali istanze che dovessero essere avanzate dal mercato circa ipotesi di allocazione di nuovi raccordi ferroviari merci all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

6.2.2 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?

Risposta 2 - La velocità massima è di 300 km/h, al netto delle tratte di accelerazione e decelerazione e delle tratte con pendenza del 16‰, dove la velocità di percorrenza dei treni raggiunge i 280 km/h su una estesa di 15 km.

6.2.3 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?

Risposta 3 - Premesso che le STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee) prevedono un valore di pendenza massima consentita pari a 25‰, la pendenza prevista in progetto del 18‰ è limitata ad un tratto di estesa pari a circa 2,8 km, che comporta un tonnellaggio massimo di 2000 t per i treni merci in doppia trazione.

6.2.4 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?

Risposta 4 - La nuova linea ferroviaria AV Battipaglia - Vallo di Diano AV - Praia a Mare non è sostitutiva, ma in una ottica di infrastruttura a rete, si aggiunge alla linea costiera Battipaglia - Sapri - Praia a Mare, che resterà sempre attiva negli orizzonti temporali futuri a servizio dei territori attraversati.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. è la Società a cui il MIT ha assegnato in concessione la rete nazionale con l'obbligo di programmare l'orario ferroviario sulla base delle esigenze dichiarate da:

- Soggetti istituzionali (Ministero e Regioni), con servizi cosiddetti “contribuiti”;
- Imprese Ferroviarie, con servizi cosiddetti “a mercato” (AV).

Come per tutta la rete nazionale, il numero di treni che circoleranno sulla attuale linea Battipaglia - Sapri - Praia a Mare sarà deciso dagli Enti programmatori dei servizi “contribuiti”, d'intesa con le Imprese Ferroviarie che sono autorizzate ad effettuare i servizi stessi e, per i servizi “a mercato”, dalle Imprese Ferroviarie medesime.

In particolare, per il trasporto viaggiatori, la programmazione dei servizi del trasporto locale è di competenza delle Regioni mentre per i Servizi Universali di lunga percorrenza (attualmente già presenti con il nome commerciale di InterCity e InterCityNotte) la competenza è del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A questi servizi “contribuiti” si aggiungono i servizi Alta Velocità “a mercato”.

In merito agli itinerari dei servizi viaggiatori lunga percorrenza, saranno i soggetti richiedenti (Ministero e Imprese Ferroviarie) a rappresentare le esigenze di collegamento che, oltre a riferirsi alla nuova linea AV, continueranno ad interessare la linea costiera.

Per questi ultimi, infatti, si presenteranno nuove opportunità, in quanto i servizi oggi presenti devono contemporaneamente rispondere ad una doppia esigenza: offrire la più ampia accessibilità al territorio cilentano ed i migliori tempi di percorrenza possibili sulle relazioni verso il sud.

Nello scenario di progetto si prevede possano esserci diverse opportunità di utilizzo delle linee, con la nuova linea AV/AC Battipaglia - Vallo di Diano AV - Praia a Mare interessata da collegamenti AV da dedicare all'utenza da/per Calabria e Sicilia e la linea storica Battipaglia - Sapri - Praia a Mare interessata da servizi AV capillari che potranno effettuare fermate nel territorio del Cilento, migliorando l'offerta di servizi cofinanziati dalla Regione Campania già attualmente effettuata nei mesi estivi. È, e resterà di interesse delle Imprese Ferroviarie, soddisfare le esigenze del maggior bacino di utenza possibile, cogliendo le opportunità che la configurazione infrastrutturale potenziata attraverso la realizzazione del Lotto 1 potrà offrire, con una maggiore capacità di trasporto ed un accresciuto potenziale di accessibilità.

Si precisa che le ipotesi dei servizi prodotte nel corso degli studi pubblicati sono quelle adottate per le valutazioni di redditività delle opere infrastrutturali e quindi improntate a criteri di prudenza. Le ipotesi potranno nei fatti essere ampliate in caso di richieste da parte dei citati soggetti coinvolti

nella programmazione dei servizi ferroviari. Nelle previsioni sono stati considerati: servizi di lunga percorrenza di tipo InterCity con cadenzamento bi-orario che continueranno a utilizzare la linea storica e che potranno avere, rispetto all'oggi, una migliore sistematizzazione delle fermate a favore di una maggiore accessibilità; treni Regionali Veloci Cosenza - Napoli con cadenzamento bi-orario e sosta in tutte le principali località della costa; servizi Regionali più capillari che fanno perno a Praia a Mare (da/per Napoli e da/per Cosenza con cadenzamento orario); inserimento di servizi AV sistematici con sosta commerciale a Battipaglia, Vallo di Diano AV e Praia a Mare-Aieta-Tortora e AV programmati per soddisfare le esigenze del bacino d'utenza costiero, con sosta commerciale in grado di garantire una maglia efficace di interscambio con gli altri servizi presenti.

È quindi facile immaginare come la linea costiera non subirà nessun declassamento e continuerà non solo a garantire i livelli di capacità già presenti oggi ma anche a migliorarli.

Per quanto sopra accennato si prevedono pertanto ricadute positive sull'economia della fascia costiera in considerazione del continuo e prevedibilmente migliorato utilizzo della linea storica, a cui si aggiungono i benefici indotti dalla realizzazione della nuova linea AV in territori che sono prossimi a quelli costieri e che vedono accresciuta la loro attrattività.

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?

Risposta 5 - La risposta alla domanda richiede una premessa necessaria: l'analisi della pericolosità sismica è sviluppata nell'ambito delle relazioni geologiche relative a ciascun lotto con riferimento all'intero tracciato comprensivo dei lotti 1b (Romagnano-Buonabitacolo) e 1c (Buonabitacolo-Praia a Mare). In entrambe, pertanto, è trattato il tema della pericolosità sismica sia nell'area del Vallo di Diano, sia nelle restanti aree attraversate dalle opere. I documenti cui ci si riferisce sono così

codificati: RC2AB1R69RGGE0001001B (Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica – Lotto 1b Romagnano – Buonabitacolo); RC2AC1R69RGGE0001001B (Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica – Lotto 1c Buonabitacolo - Praia); entrambe datate a luglio 2023.

Nell'ambito di tali relazioni, in osservanza con le prescrizioni normative, la pericolosità sismica è valutata sulla base del più recente aggiornamento del Modello di Pericolosità Sismica (MPS04-S1, Stucchi et al., 2011^[1]), redatto dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV) ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 24/04/2006. Tale modello fornisce i parametri sismici con una maglia di 0.05°*0.05° in tempi di accelerazioni attese da utilizzare come dati di riferimento per le analisi di risposta sismica locale e per la progettazione di tutte le opere civili ed industriali. Tali dati sono forniti per diverse probabilità di superamento in funzione di diversi periodi di ritorno, questi ultimi definiti in base alla vita nominale dell'opera e alla sua classe d'uso, definita ai sensi D.M. 17 gennaio 2018 (Norme Tecniche per le Costruzioni, NTC2018). In base al modello di pericolosità sismica, l'area di studio è classificata a sismicità media ed elevata (zone 1 e 2) come evidenziato in relazione. I dati di ingresso del MPS04-S1 sono, tra gli altri, quelli derivanti dal Catalogo Parametrico dei Terremoti Italiani CPTI, (http://zonesismiche.mi.ingv.it/elaborazioni/dati_di_ingresso/) nel suo aggiornamento denominato CPTI04 (Gruppo di lavoro CPTI, 2004^[2]). Per i dettagli sulla modalità di elaborazione si rimanda alle pubblicazioni richiamate in calce e nell'ambito dei riferimenti bibliografici delle relazioni sopra citate. In questa sede si ritiene utile evidenziare che tali cataloghi considerano terremoti storici e strumentali avvenuti nell'intervallo temporale 217 a.C. – 2002 d.C., quindi riferiti ad una finestra temporale molto ampia che si estende nel passato ben oltre le date richiamate in quesito.

Oltre a quanto previsto dalle prescrizioni normative, è opportuno evidenziare che, al fine di approfondire le caratteristiche sismologiche dell'area attraversata dalle opere, l'analisi della sismicità storica dell'intera area è valutata anche in relazione ai seguenti dati:

- il Catalogo dei Forti Terremoti in Italia CFTI5Med (Guidoboni et al., 2018^[3]) ed il suo aggiornamento (Guidoboni et al., 2019^[4]), contenente dati di tipo macrosismico ed una descrizione degli effetti sul territorio e sul tessuto antropico basata su documenti storici, per l'intervallo temporale 461 a.C. – 1997 (web-gis consultabile al sito: <https://storing.ingv.it/cfti/cfti5/>)
- il Catalogo Parametrico dei terremoti italiani CPTI15 ver. 3.0 (Rovida et al., 2020^[5] e 2022^[6]) contiene dati parametrici omogenei, sia macrosismici, sia strumentali, relativi ai terremoti con intensità massima ≥ 5 o magnitudo ≥ 4.0 d'interesse per l'Italia nella finestra temporale 1000-2021 (web-gis consultabile al sito: https://emidius.mi.ingv.it/CPTI15-DBMI15/query_eq/);
- il DBMI15 v3.0 - Database Macrosismico Italiano utilizzato per la compilazione del catalogo parametrico CPTI15 (Locati et al., 2022^[7]) (web-gis consultabile al sito: https://emidius.mi.ingv.it/ASMI/query_event/).

- Il database ISIDe Italian Seismological Instrumental and Parametric Data-Base (ISIDe) versione 1.0 (ISIDe Working Group, 2021^[8]) contenente i dati parametrici di tutti i terremoti localizzati dalla sala di sorveglianza sismica dell'INGV di Roma avvenuti tra il 1° gennaio 1985 ed il 29/09/2021 (<https://terremoti.ingv.it/en/iside>).

Tutti i dati ricavati dalle fonti sopra richiamate sono riportati, senza alcuna esclusione, in modo grafico, all'interno delle relazioni geologiche al paragrafo 10.3 - Sismicità storica e strumentale, attraverso gli stralci cartografici, che riportano l'intera mole di dati (quindi tutti i terremoti sia storici che strumentali) sia per una vasta area, che va dalle coste tirreniche a quelle ioniche (fig. 106 e 125 delle rispettive relazioni del lotto 1b e 1c). Per fornire degli approfondimenti e garantire la leggibilità dei dati di ciascuna fonte, sono riportati anche ingrandimenti attraverso stralci estesi circa 160x120km a cavallo dell'area di intervento, che coprono un'area che va dal Cilento e la valle del Bradano (fig. da 107 a 109 e fig. da 126 a 128 delle rispettive relazioni del lotto 1b e 1c). Inoltre, per ciascuna fonte, sono richiamati in modo tabellare tutti gli eventi più significativi in termini di magnitudo equivalente avvenuti nell'area, che vanno dall'anno 1273 al 2016. Tra questi sono espressamente citati ed esaminati gli eventi sismici più intensi che hanno colpito il Vallo di Diano che riguardano i seguenti casi: 1) i terremoti del 1561 con epicentri nell'area di Buccino e di Polla, intensità fino a 10 (Scala MCS) e magnitudo equivalente compresa tra 5.6 (Buccino) - 6.7 (Polla); 2) i terremoti del 1857, con epicentri in Val D'Agri, intensità fino a 11 (Scala MCS) e magnitudo equivalente compresa tra 7 e 7.12; 3) il terremoto del 1836 con epicentro nell'area di Lagonegro, intensità massima di 9 e magnitudo equivalente compresa tra 5.8 e 6.

Per i terremoti più intensi per l'area, ovvero quelli del 16 dicembre del 1857, del 20 novembre 1836 e del 21 marzo 1982, vengono inoltre riportati i principali effetti sull'ambiente.

Nell'ambito del progetto sono inoltre stati analizzati nel dettaglio i potenziali effetti di amplificazione sismica, nell'area del Vallo di Diano, indotti dal contesto topografico e dall'assetto stratigrafico locale, sulla base di specifiche indagini in sito sia geognostiche che geofisiche. Questi sono stati valutati attraverso specifiche analisi di risposta sismica locale condotta ai sensi delle NTC 2018 ed incluse nella Relazione di risposta sismica locale del vallo di Diano (Cod. Elab. RC2AB1R11RHGE0006003B). Tra i potenziali effetti sismo-indotti sono stati considerati anche i fenomeni di liquefazione, oggetto di specifiche analisi incluse nella Relazione geotecnica opere all'aperto (Cod. Elab. RC2AB1R11GE0006001C).

Nell'ambito delle relazioni geologiche, al paragrafo 10.5 si esaminano inoltre le caratteristiche di tutte le sorgenti sismogenetiche presenti nell'area, riportando la magnitudo (elevata) dei terremoti associati alle stesse.

Analizzando tutti i cataloghi sopra richiamati, che rappresentano lo stato dell'arte in tema di raccolta dati sulla sismicità del territorio italiano sia d'origine storica che strumentale, liberamente consultabili attraverso i servizi di web-gis messi a disposizione dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, non si ha evidenza di terremoti databili al 1571 ed al 1875, come quelli richiamati

dall'Avv. Maldonato. Si ritiene, pertanto, che le date richiamate dallo stesso siano affette da errore e che, probabilmente, ci si riferisca ai terremoti del 1561 e del 1857, correttamente richiamati ed esaminati in più punti nelle relazioni.

Si può quindi affermare che gli studi geologici ed il progetto delle opere rispettano pienamente le prescrizioni normative e che il modello di pericolosità sismica, a cui ci si riferisce nello studio geologico, e l'analisi della sismicità storica, risultano aggiornati alle più recenti evidenze scientifiche e tecniche tenendo conto di tutti i dati ufficiali resi disponibili dall'INGV. Di conseguenza, le valutazioni della pericolosità sismica riportate in relazione non possono considerarsi affette da alcuna lacuna o vizio. Non si ravvisa, pertanto, alcuna esigenza di rifare la valutazione sismologica e sismogenetica nella zona del Vallo di Diano.

Riferimenti bibliografici

- [1] Stucchi M., Meletti C., Montaldo V., Crowley H., Calvi G.M., Boschi E., 2011. Seismic Hazard Assessment (2003-2009) for the Italian Building Code. Bull. Seismol. Soc. Am. 101(4), 1885-1911. DOI: 10.1785/0120100130.
- [2] Gruppo di lavoro CPTI (2004). Catalogo Parametrico dei Terremoti Italiani (CPTI04). Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), Bologna. <https://doi.org/10.6092/INGV.IT-CPTI04>
- [3] Guidoboni E., Ferrari G., Mariotti D., Comastri A., Tarabusi G., Sgattoni G., Valensise G. (2018) - CFTI5Med, Catalogo dei Forti Terremoti in Italia (461 a.C.-1997) e nell'area Mediterranea (760 a.C.-1500). Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). doi: <https://doi.org/10.6092/ingv.it-cfti5>
- [4] Guidoboni E., Ferrari G., Tarabusi G., Sgattoni G., Comastri A., Mariotti D., Ciuccarelli C., Bianchi M.G., Valensise G. (2019), CFTI5Med, the new release of the catalogue of strong earthquakes in Italy and in the Mediterranean area, Scientific Data 6, Article number: 80 (2019). doi: <https://doi.org/10.1038/s41597-019-0091-9>
- [5] Rovida A., Locati M., Camassi R., Lolli B., Gasperini P., Antonucci A., 2022. Catalogo Parametrico dei Terremoti Italiani (CPTI15), versione 4.0. Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). <https://doi.org/10.13127/CPTI/CPTI15.4>
- [6] Rovida A., Locati M., Camassi R., Lolli B., Gasperini P. (2020). The Italian earthquake catalogue CPTI15. Bulletin of Earthquake Engineering, 18(7), 2953-2984. <https://doi.org/10.1007/s10518-020-00818-y>
- [7] Locati M., Camassi R., Rovida A., Ercolani E., Bernardini F., Castelli V., Caracciolo C.H., Tertulliani A., Rossi A., Azzaro R., D'Amico S., Antonucci A. (2022). Database Macrosismico Italiano (DBMI15), versione 4.0. Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). <https://doi.org/10.13127/DBMI/DBMI15.4>
- [8] ISIDe Working Group. (2007), Agg. 2021. Italian Seismological Instrumental and Parametric Database (ISIDe). Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). <https://doi.org/10.13127/ISIDE>

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?

Risposta 6 - Premesso che l'analisi multicriteria è uno strumento utilizzato per valutare le possibili alternative in una fase preliminare, il processo di definizione dei tracciati dei singoli lotti, per i quali sussistevano delle alternative, si è basato anche su tale metodologia declinata secondo gli obiettivi macro del progetto.

La scelta dell'itinerario tirrenico Praia–Paola, anziché Praia– Tarsia, non influisce sulle valutazioni effettuate in merito al lotto 1.

Ad esempio, nello specifico del caso del lotto 1, si è valutata dapprima la scelta del corridoio: tirrenico piuttosto che autostradale e, successivamente, all'interno del corridoio autostradale risultato preferibile (in termini di nuova accessibilità al sistema ferroviario, sostenibilità, riduzione diffusa delle percorrenze, etc.), è stata fatta una ulteriore valutazione relativa al tratto terminale lato sud, di riconnessione con la linea esistente (lotto 1C).

Nel caso del lotto 1, tali scelte sono state confermate sia da una Analisi Benefici Costi positiva, sia soprattutto dagli approfondimenti progettuali successivi che hanno dimostrato la fattibilità del tracciato.

Diversamente, per il lotto 2, l'ipotesi risultata originariamente preferibile (valutata a livello documentale) finalizzata prevalentemente, a parità di difficoltà realizzative, ad una sensibile riduzione delle percorrenze verso la costa ionica, è risultata dai primi successivi approfondimenti non più fattibile in termini realizzativi.

In particolare, la soluzione di tracciato che era risultata preferibile nell'ambito del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali di marzo 2021 (Praja – Tarsia), si è rivelata estremamente critica dal punto di vista tecnico – realizzativo a seguito delle indagini condotte nello sviluppo

progettuale. Le criticità riscontrate durante gli approfondimenti eseguiti, hanno dunque comportato la necessità di analizzare soluzioni alternative di tracciato, rivalutando anche il corridoio tirrenico (collegamento Praia – Paola) per il prosieguo della linea AV da Praia verso Sud, abbandonando la “risalita” a Tarsia e, quindi, il corridoio autostradale.

La prosecuzione a sud dell’AV verso Paola, unita alla nuova galleria Santomarco, consentirà comunque una riduzione significativa delle percorrenze verso il lato ionico a cui si aggiunge una ulteriore riduzione delle percorrenze (circa 10’) verso Villa San Giovanni e la Sicilia.

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?

Risposta 7 - L’ipotesi di un itinerario autostradale, con attraversamento del Pollino, è stata ritenuta non perseguibile principalmente per i seguenti motivi.

1) Realizzativo. Per effetto dell'orografia presente, la linea sarebbe stata costituita da una successione di gallerie, alcune delle quali di notevole estesa, equiparabili a quelle di un valico, in un contesto geologico, geomorfologico, idrogeologico e sismo-tettonico particolarmente critico (analogo a quello emerso nel corso degli approfondimenti progettuali del lotto 2). A ciò si aggiungerebbero i limiti di accessibilità per i cantieri già registrati durante la costruzione dell'autostrada.

2) Funzionale. Una prosecuzione diretta dal Vallo di Diano verso la piana di Sibari comporterebbe la realizzazione di un unico lotto di notevole estesa (prevalentemente in sotterraneo), difficilmente sostenibile dal punto di vista finanziario, non essendo inoltre possibile una sua fasizzazione in sublotti funzionali, soprattutto nel tratto di sottoattraversamento del massiccio del Pollino. Inoltre, non prevedendo un collegamento con la linea tirrenica, si escluderebbe di fatto l'accessibilità alla nuova infrastruttura per tutto il bacino del golfo di Policastro e del nord del tratto calabro tirrenico. L'itinerario interno, inoltre, avrebbe presentato minori interconnessioni con la rete esistente con minore possibilità di modulare i servizi e notevoli limitazioni soprattutto in caso di eventuali situazioni di degrado di linea.

6.2.5 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. Suggestiscono 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‰. Lì 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 avvicinerrebbe 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?

Risposta 8 - I collegamenti verso Potenza rientrano nell'ambito degli studi in corso dell'itinerario Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto e, pertanto, esulano dal presente progetto.

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?

Risposta 9 - Nell'ambito dello sviluppo progettuale sono state ricercate possibili sinergie tra la linea Salerno-Reggio Calabria e quello verso Potenza in relazione alla funzionalità degli itinerari,.

6.2.6 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 dell'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?

Risposta 10 - No, l'intervento ha per oggetto la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria.

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?

Risposta 11 - Con riferimento al Lotto 2, la soluzione di tracciato che era risultata preferibile nell'ambito del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali di marzo 2021 (Praja – Tarsia), si è rivelata estremamente critica dal punto di vista tecnico – realizzativo a seguito delle indagini condotte nello sviluppo progettuale. Le criticità riscontrate durante gli approfondimenti eseguiti, hanno dunque comportato la necessità di analizzare soluzioni alternative di tracciato, rivalutando anche il corridoio tirrenico (collegamento Praia – Paola) per il prosieguo della linea AV da Praia verso Sud, abbandonando la “risalita” a Tarsia e, quindi, il corridoio autostradale.

Attualmente è in corso di sviluppo l'aggiornamento dei DOCFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) relativi ai lotti di completamento che verranno opportunamente condivisi con gli Enti competenti.

Con i successivi livelli progettuali saranno identificate le aree oggetto di possibile esproprio.

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?

Risposta 12 - La decisione di realizzare una nuova infrastruttura ferroviaria Alta Velocità deriva dal DL n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale ha disposto all'art.208 lo stanziamento di 40 mln di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, delle direttrici ferroviarie Salerno- Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. Più in particolare, alla progettazione dell'intero itinerario della nuova linea AV SA-RC sono stati attribuiti quota parte dei fondi a valere sul citato D.L. che si sommano agli altri finanziamenti assegnati per la realizzazione dei lotti prioritari. L'effettiva spesa è progressiva in relazione allo sviluppo delle attività di progettazione dei diversi lotti della linea.

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?

Risposta 13 - Con la realizzazione del Lotto 1 tra Battipaglia e Praia a Mare si otterrà una riduzione dei tempi di percorrenza dei treni AV fino a 30 minuti per tutte le località poste a sud di Praia a Mare rispetto all'attuale scenario.

Inoltre, per l'area di Cosenza e della costa Jonica, l'opportunità di migliorare i collegamenti AV, riducendone i tempi di percorrenza e dando la possibilità di istituire nuovi servizi, viene offerta anche dalla realizzazione della nuova Galleria Santomarco (raddoppio tratta Cosenza - Paola/San Lucido e nuova stazione di Rende-Montalto) e della bretella di Sibari.

La nuova linea tra Paola e Rende-Montalto sarà infatti a standard AV/AC con una velocità massima di 250 km/h.

La bretella di Sibari, invece, offrirà l'opportunità di inserire nuovi servizi (non solo Alta Velocità, ma anche Regionali) dedicati all'area compresa tra Corigliano-Rossano e Crotone, eliminando la necessità del cambio di direzione di marcia nella stazione di Sibari con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza. Questo sarà reso possibile anche dall'elettificazione della tratta Sibari - Crotone, in fase di realizzazione.

6.3 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?

Risposta 14 - Alla base della scelta della soluzione progettuale del Lotto 1b Romagnano-Buonabitacolo, vi è il documento di Analisi Multicriteria che rappresenta lo strumento di supporto per individuare, fra diverse alternative, la soluzione che meglio si adatta agli obiettivi ricercando la soluzione “giustificata” ossia quella che, nel confronto basato su una molteplicità di criteri, risulta più volte vincente rispetto alle altre alternative decisionali. Una piena rispondenza quindi al concetto di sostenibilità a 360°, ovvero di sostenibilità ambientale; sociale; tecnica; finanziaria.

Tra le alternative che sono state esplorate, analizzate e confrontate mediante Analisi Multicriteria, rientra l'alternativa C che si sviluppa nel corridoio a nord dell'autostrada A2, la quale va di fatto a prolungare la galleria Auletta sotto-attraaversando interamente il territorio comunale di Polla per poi uscire allo scoperto in corrispondenza del territorio comunale di Atena Lucana.



Plano-profilo alternativa C

Tale soluzione è stata confrontata mediante Analisi Multicriteria con l'alternativa D, ove dai risultati si evince che quest'ultima è risultata preferibile e pertanto su tale alternativa è stata sviluppata la soluzione progettuale del lotto 1B Romagnano-Buonabitacolo.



Alternative confrontate e risultati Analisi Multicriteria

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato progettuale: "RC2AB1R16RGEF0005002A: Addendum all'Analisi Multicriteria".

Come riportato nell'immagine successiva, la nuova linea ferroviaria alta velocità genera una interferenza limitata con l'area di espansione della zona industriale del comune di Polla. La soluzione plano-altimetrica presentata nel presente progetto di fattibilità tecnica ed economica, risulta il miglior compromesso in relazione ai vincoli presenti sul territorio col fine di limitare, quanto più possibile, le interferenze con le preesistenze e il consumo di nuovo suolo.



Stralcio planimetrico della nuova linea ferroviaria in prossimità dell'area PIP del comune di Polla

Data la complessità delle caratteristiche geometriche di un tracciato ferroviario ad alta velocità, le modifiche locali possibili risultano molto limitate; infatti, piccole traslazioni planimetriche comportano ricadute importanti su grandi sviluppi dei tratti precedenti e successivi. Pertanto, una traslazione verso sud dell'immagine, che eviterebbe l'area di espansione interferita, comporterebbe a valle di tale tratto una probabile interferenza con i due metanodotti che corrono parallelamente al fiume Tanagro e una probabile interferenza con l'area della Riserva Naturale, la quale è soggetta a restrittive "Norme di Salvaguardia" che vietano la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie comportando di fatto una infattibilità progettuale.

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?

Risposta 15 - L'utilizzo di rilevati o scatolari è funzione del contesto territoriale nel quale si inserisce l'opera. La scelta progettuale è valutata considerando l'andamento plano altimetrico della linea ed in relazione alle interferenze presenti nell'area. Eventuali specifiche richieste, potranno comunque essere valutate ove possibile.

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”.

6.3.1 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?

Risposta 16 - Il decreto interministeriale 146 del 17/05/2022: “disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di

particolare pregio naturalistico o archeologico”; ha individuato un elenco di linee esistenti da riattivare ai fini turistici tra le quali è ricompresa anche la linea storica Sicignano-Lagonegro.

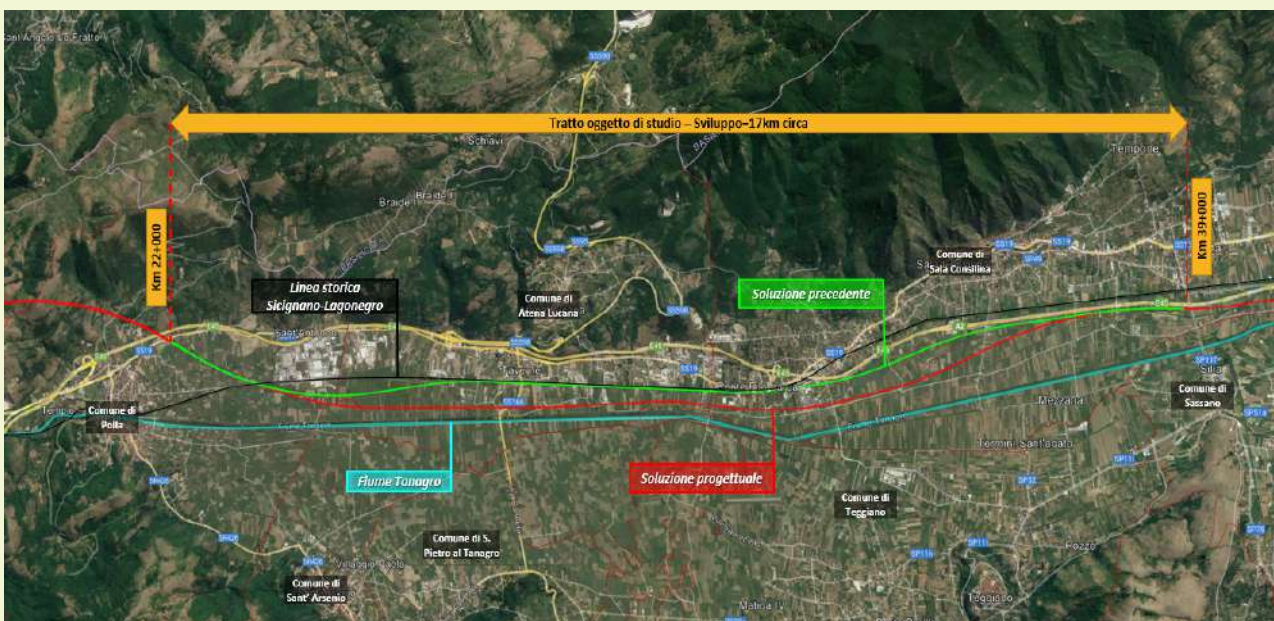
Precedentemente all’emanazione del DIM 146, la soluzione progettuale, sviluppata a partire dall’alternativa che risultava preferibile dal confronto mediante Analisi Multicriteria tra le diverse soluzioni esplorate, prevedeva l’occupazione del sedime della linea storica Sicignano-Lagonegro per circa 5,5 km nel tratto ricadente all’interno dei territori comunali di Atena Lucana e Sala Consilina (vedi immagine successiva).



Stralcio planimetrico alternativa con occupazione del sedime della linea storica

Quanto contenuto all’interno del DIM 146 è stato anche ripreso nel parere interlocutorio CSLLPP n.11/2022 di dicembre 2022, nel quale è stato richiesto di predisporre una proposta progettuale che tutelasse la linea storica per non pregiudicare la futura riattivazione ai fini turistici. Pertanto, è nata l’esigenza di trovare una soluzione alternativa che mantenesse inalterato il sedime della linea storica Sicignano-Lagonegro.

La soluzione progettuale sviluppata a seguito della prescrizione e dei successivi approfondimenti, presenta un tratto in variante, rispetto alla soluzione precedente, di circa 17 km compreso tra il km 22 circa e il km 39 circa, per il quale è stato necessario riprogettare l’intera infrastruttura ferroviaria ed opere accessorie.



Stralcio planimetrico con individuazione del tratto modificato a seguito del DIM146

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato progettuale: "RC2AB1R14RGIF0000003A-Addendum: Analisi della soluzione progettuale".

Il Comitato per la riattivazione della Ferrovia Sicignano – Lagonegro ha presentato un corposo contributo che ipotizza un ruolo della ferrovia che va ben oltre quello oggi definito, 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.

Scrivendo 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?

Risposta 17 - In premessa si rappresenta che il decreto interministeriale 146 del 17/05/2022 ha individuato un elenco di linee esistenti da riattivare ai fini turistici tra le quali è ricompresa anche la linea storica Sicignano-Lagonegro. Tuttavia, nell'ipotesi di una riattivazione ai fini commerciali, occorre considerare che la linea dovrebbe essere adeguata agli standard attualmente vigenti. In particolare, nel Vallo di Diano occorrerebbe prevedere il sostanziale rifacimento dell'infrastruttura la cui altimetria dovrebbe essere adeguata sensibilmente. Ciò comporterebbe anche un notevole impatto sulle viabilità esistenti e sui sottoservizi presenti nel territorio.

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?

Risposta 18 – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in quanto concessionaria della rete ferroviaria nazionale, promuove l'intermodalità (interscambio tra sistemi di trasporto stradali, marittimi ed aerei con la modalità ferroviaria) e l'intra-modalità (interscambio tra i sistemi di trasporto ferroviari). Promozione che si riconosce sia nel potenziamento di infrastrutture ferroviarie già esistenti sia nella fase di costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie di trasporto. Tale aspetto riveste maggiore rilevanza per una nuova linea Alta Velocità che, per le sue prestazioni, riveste una particolare valenza di carattere commerciale.

Tale approccio risiede quindi negli obiettivi istituzionali ed aziendali di RFI.

Il citato Regolamento UE 1315/2013, contiene due richiami al tema della interconnessione tra linee ferroviarie, ma non sono applicabili al caso in esame:

Art. 11 - Componenti dell'infrastruttura, in cui definisce che le linee adattate per l'alta velocità "comprendono anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali".

La linea AV Battipaglia-Romagnano-Vallo di Diano-Praia non è una linea "adattata", ma è una nuova linea AV e come tale ricade in altra classificazione per la quale l'art. 11 non prevede alcun riferimento a interconnessioni con altre linee.

Articolo 30 - Nodi urbani, in cui gli Stati membri mirano, ove possibile, a garantire "la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie, porti o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano".

Nella zona del Vallo di Diano, la nuova linea AV non intercetta alcun Nodo Urbano, così come definito dallo stesso Regolamento.

Più in generale si ribadisce che è obiettivo di RFI ricercare l'intra-modalità tra diversi sistemi di trasporto ferroviario, ma occorre sottolineare che nei pressi della nuova linea AV Battipaglia-Romagnano-Vallo di Diano-Praia non vi sono altre linee ferroviarie attive: si ricorda infatti che la Linea Sicignano-Lagonegro è sospesa all'esercizio ferroviario dal lontano 1987. Inoltre, anche considerando la possibilità che la linea Sicignano-Lagonegro venga riattivata appieno o in parte, occorre considerare che questa riattivazione risulterebbe limitata a servizi di carattere turistico. Infatti, la Sicignano-Lagonegro compare nell'elenco delle linee che il Decreto Interministeriale n. 146 del 17-05-2022 indica da reimpiegare a fini turistici ai sensi della Legge 128 /2017. Ma non è prevista alcuna iniziativa per la riattivazione della linea a fini commerciali per un servizio ferroviario programmato e sistematico.

Si assicura che il progetto della nuova linea AV Battipaglia-Romagnano-Vallo della Lucania-Praia è in linea con le disposizioni del Regolamento UE 1315/2013.

6.3.2 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.

6.3.3 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?

Risposta 19 - Nell'ambito dello sviluppo progettuale in corso per il proseguo della nuova linea, si stanno valutando le diverse alternative perseguibili al fine di individuare la scelta ottimale (tra cui

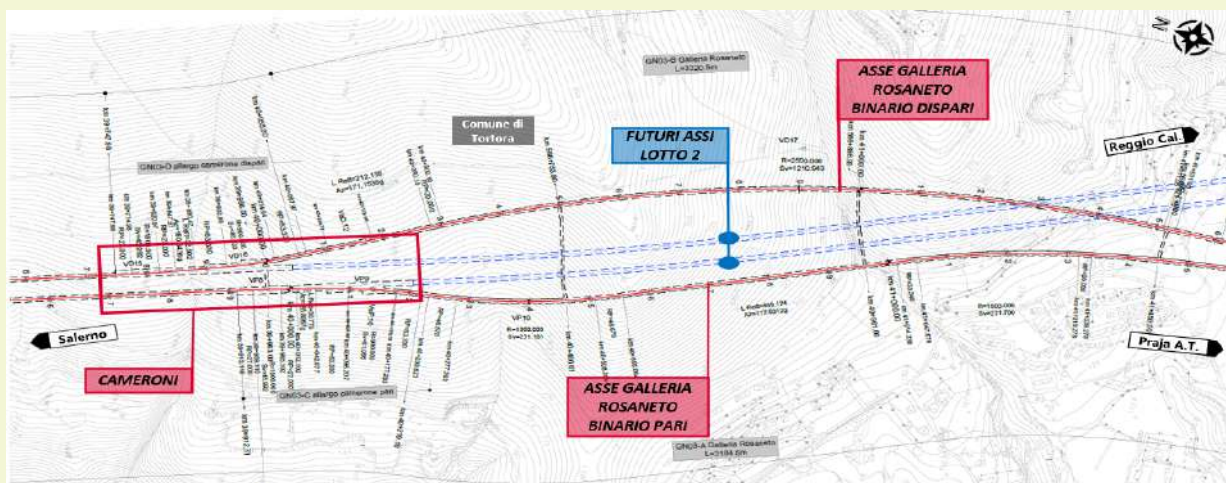
anche interconnessione Scalea), in funzione dei parametri funzionali e del migliore inserimento nel territorio e tenuto conto dei vincoli presenti.

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?

Risposta 20 - Nel progetto di fattibilità tecnico ed economica del lotto 1C Buonabitacolo-Praia, nella galleria naturale “Rosaneto”, a circa metà del suo sviluppo, si realizzano due cameroni di allargamento necessari ad accogliere i futuri binari del lotto 2 (in blu nella figura seguente) dando continuità alla linea alta velocità verso sud.

Le geometrie e le opere sviluppate in tale tratto sono compatibili con il proseguo della linea AV verso sud con il lotto 2 e rappresenteranno il punto da cui si svilupperà tale lotto a prescindere dalla configurazione che emergerà a seguito degli approfondimenti in corso.



Stralcio planimetrico galleria "Rosaneto"

6.4 IL RUOLO DELLE STAZIONI E L'ACCESSIBILITÀ DEI TERRITORI

6.4.1 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 20 – 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?

Risposta 21 - Le linee AV e convenzionali saranno attrezzate con lo stesso sistema di segnalamento (ERTMS) e i convogli circolanti saranno progressivamente policorrente-politensione, dunque in grado di circolare su entrambe le tipologie di linea.

6.4.2 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 rotonda di accesso e un piccolo raccordo con Padula.

Domanda 21 – È possibile rivedere la viabilità di accesso alla stazione come richiesto?

Risposta 22 - La viabilità di accesso alla stazione è stata rivista in funzione del Parere n. 10/2023 del 04.10.2023 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) che ha richiesto di riconsiderare la soluzione progettuale adottata esplorando la possibilità di realizzare un asse di collegamento diretto tra lo snodo autostradale e l'area di Stazione.

Nello specifico il CSLLPP ha osservato come la precedente versione risultasse poco efficace in termini di connessione primaria tra Autostrada e Alta Velocità poiché mediata dall'instradamento dei flussi di traffico dapprima sulla SS19 e successivamente sulla SS517 con la necessità di impegnare in sequenza tre intersezioni a raso.

La soluzione progettuale finale, pertanto, risponde a quanto richiesto dal CSLLPP ed inoltre si integra con il progetto da parte di ANAS relativo allo svincolo autostradale sulla SS19 (con la realizzazione di una rotonda in sostituzione dell'attuale intersezione a T) e del potenziamento della SS517.

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

Risposta 23 - Gli enti locali possono manifestare specifiche esigenze nell'ambito dei procedimenti amministrativi previsti. In particolare, in sede di conferenza dei servizi, le amministrazioni e i soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, sono obbligati a pronunciarsi sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.

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.”

6.4.3 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 ricerca 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 rifornire 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 23 – Chi decide il nome di una stazione e con quale procedura? Ci sono vincoli normativi per l'attribuzione del nome?

Risposta 24 - In generale, il nome di una stazione ferroviaria è selezionato in base alla sua posizione geografica, alla presenza di importanti attrazioni turistiche o luoghi di interesse nelle vicinanze. La scelta del nome è un processo che tiene conto di diversi fattori al fine di offrire un nome significativo e facilmente riconoscibile per gli utenti. La valutazione è effettuata in collaborazione con gli Enti e le parti interessate, tenendo conto dei fattori sopra menzionati.

6.4.4 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 24 – 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? Quali sono state le ragioni che hanno portato ad individuare la stazione di Praia a Mare come punto per l'interconnessione?

Risposta 25 - Si conferma la possibilità di consentire la sosta commerciale dei treni AV. Per l'attestamento (e quindi non solo il passaggio con sosta commerciale) dei treni regionali è in corso lo studio di un ulteriore sviluppo della stazione di Praia a Mare-Ajeta-Tortora. La stazione di Praia-Ajeta-Tortora è stata individuata come punto per l'interconnessione in quanto è risultata il primo impianto tecnicamente preferibile per il rientro sulla linea esistente nonché vicina anche al golfo di Policastro.

Il già citato contributo dell'Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri ha sollevato diverse perplessità sulla idoneità della stazione di Tortora Praia a Mare a servire idoneamente il territorio a causa della sua collocazione e caratteristiche.

Domanda 25 – È stato tenuto conto del fatto che la cittadina di Praia a Mare non è facilmente raggiungibile poiché si trova in una vallata e che la stazione la stazione di Praja-Ajeta-

Tortora, essendo collocata al centro del paese, complica già oggi gli spostamenti? Come si intendono realizzare le opere complementari (es. parcheggi) considerato che il fabbricato viaggiatori sorge a 9 m sul livello del mare?

Risposta 26 - La viabilità di adduzione alla stazione esistente nonché la realizzazione di eventuali ulteriori parcheggi non sono oggetto/competenza dell'intervento.

6.4.5 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?

Risposta 27 - La stazione di Scalea-Santa Domenica Talao resterà in servizio in ogni orizzonte temporale e continuerà a poter essere servita sia dai treni del servizio regionale che da quelli a lunga percorrenza. La possibilità di consentire anche la sosta commerciale dei treni AV è infatti preservata sia nello scenario intermedio, che vede l'attivazione del Lotto 1 Battipaglia - Praia a Mare (in cui i treni proseguono sulla linea storica a sud della stazione di Praia a Mare-Aieta-Tortora), sia in quello di completamento del corridoio AV. Tra le diverse alternative in corso di valutazione, per quest'ultimo scenario, è presente anche l'ipotesi di realizzazione di un'interconnessione a sud di Scalea, speculare a quella posta a nord di Praia a Mare. Questa offrirebbe l'opportunità di servire anche la stazione di Scalea-Santa Domenica Talao, qualora richiesto delle Imprese Ferroviarie (come già attualmente accade).

6.5 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 28 – 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?

Risposta 28 - Un eventuale ubicazione sull'altro lato della ferrovia, quindi a sud rispetto all'immagine successiva, non sarebbe compatibile con i seguenti vincoli presenti nel territorio attraversato:

1. presenza dell'area della Riserva Naturale, soggetta a restrittive "Norme di Salvaguardia" (come già riportato nelle precedenti risposte);
2. presenza di due metanodotti con i quali si avrebbe un'interferenza diretta e quindi una incompatibilità tra i due elementi;
3. presenza di aree di esondazioni con tiranti idraulici maggiori che comporterebbero, eventualmente, un innalzamento della quota dei piazzali e la realizzazione di opere di trasparenza idraulica (vedi Figura).

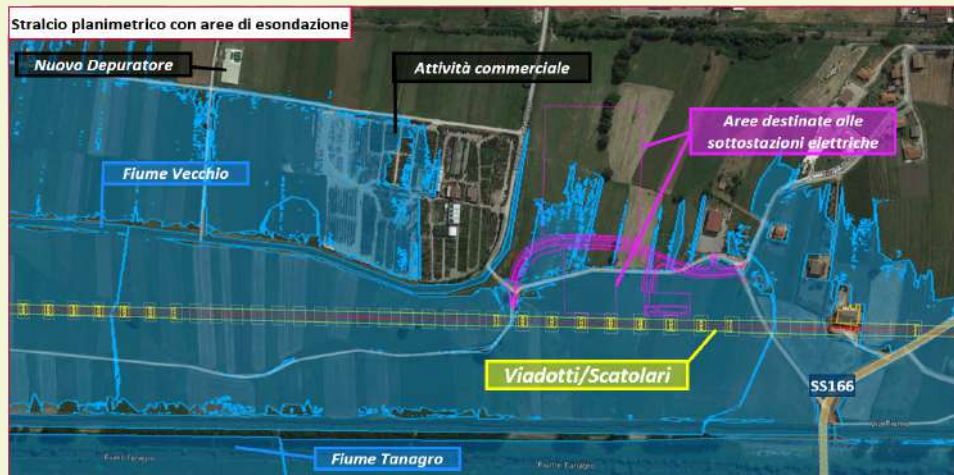


Stralcio planimetrico con sovrapposizione delle aree della Riserva Naturale e rete metanodotti

Uno spostamento di alcune centinaia di metri più a nord (a sinistra dell'immagine successiva) potrebbe risultare possibile ma di conseguenza si verrebbe a generare:

- un'interferenza con il fiume Vecchio, che corre parallelamente al fiume Tanagro, per il quale sarà necessaria una deviazione importante (previa verifica della fattibilità della deviazione con l'ente gestore) con conseguente aumento di occupazione di nuovo suolo;

- un innalzamento della quota dei piazzali (maggiore rispetto a quella attuale) e la realizzazione di opere di trasparenza idraulica in quanto i piazzali ricadrebbero interamente all'interno dell'area di esondazione del fiume Tanagro e dei suoi affluenti (vedi Figura), a differenza della soluzione proposta dove i due piazzali ricadono in una zona ove l'esondazione risulta assente o marginale.



Stralcio planimetrico con sovrapposizione delle aree di esondazione

In conclusione, il posizionamento delle aree destinate alle sottostazioni elettriche, previsto nel presente progetto di fattibilità tecnico economica, in relazioni ai vincoli presenti sul territorio e alle condizioni al contorno, rappresenta il miglior compromesso in quanto limita le interferenze con le preesistenze e il consumo di nuovo suolo.



Stralcio planimetrico con individuazione delle aree destinate alle SSE ricadenti nel territorio comunale di Atena Lucana

EFFETTI DEI CAMPI ELETTROMAGNETICI

a) Inquadramento normativo

In merito agli effetti dei campi elettromagnetici, si evidenzia che l'ubicazione di progetto degli impianti di SSE permette di rispettare con ampio margine i limiti di esposizione imposti dalla normativa vigente.

In particolare, nessun recettore tutelato ad oggi presente sul territorio (aree gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore) sarà esposto ad un valore di campo elettromagnetico, generato dai nuovi impianti di sottostazione elettrica, superiore all'obiettivo di qualità fissato al valore di 3 μ T dal DPCM 8 luglio 2003.

Questo assunto trova riscontro normativo nel Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 29 maggio 2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti", che indica, al paragrafo 5.2.2, per questa tipologia di impianti, che la distanza di prima approssimazione (DPA) e quindi la fascia di rispetto di 3 μ T rientrano generalmente nei confini dell'area di pertinenza dell'impianto stesso.

Oltre a quanto indicato dalla disposizione Normativa, nel seguito è comunque riportata una analisi numerica del campo elettromagnetico prodotto dagli impianti di sottostazione elettrica.

b) Software di simulazione utilizzato

Per effettuare le simulazioni a corredo del presente documento è stato utilizzato l'applicativo "WinEDT", <http://www.sedicomtech.it>), le cui caratteristiche e referenze sono facilmente reperibili in rete sul sito del produttore (SE.DI.COM. S.r.l.)

Tale applicativo è un software di calcolo ad elementi finiti dedicato alla risoluzione di problemi di tipo elettromagnetico nel campo delle basse frequenze in dominio tridimensionale.

La Suite WinEDT di Sedicom è basata su un ambiente interattivo destinato alla gestione del territorio, all'analisi e verifica dei campi radioelettrici generati da trasmettitori e linee elettriche.

L'ambiente di modellazione solida su cui la Suite è basata permette di effettuare la valutazione del presunto impatto ambientale indicando il livello di intensità di campo prodotto, gestendo informazioni intrinsecamente tridimensionali, reali, avvalendosi di livelli predefiniti attivabili (rappresentazione del modello altimetrico, confini amministrativi, toponomastica, etc).

Il software è composto da un preprocessore tramite il quale viene effettuata la modellazione geometrica e fisica della configurazione in esame e delle relative condizioni al contorno e quindi la discretizzazione di questa in un insieme di elementi finiti (mesh), da un solutore tramite il quale vengono risolti i sistemi di equazioni matriciali caratteristici relativi alla configurazione di input, e da un post-processore tramite il quale vengono analizzati i risultati del calcolo e generati grafici e/o mappe cromatiche delle caratteristiche oggetto di verifica.

Le condizioni al contorno e le ipotesi di calcolo sono conformi a quanto prescritto dal paragrafo 6 della Norma CEI 211.6 "Guida per la misura e la valutazione dei campi elettromagnetici nell'intervallo di frequenza 0Hz-10kHz, con riferimento all'esposizione umana".

c) Metodologia di calcolo

Le simulazioni sono state effettuate sulla base dei modelli geometrici definiti nel PFTE e del valore di carico di corrente più gravoso (portate al limite termico); i risultati, presentati in forma di "mappe

cromatiche”, hanno portato alla determinazione dell’ampiezza della fascia di rispetto nelle configurazioni geometriche previste, ossia della zona di spazio circostante la SSE che comprende tutti i punti (al di sopra ed al di sotto del livello del suolo) caratterizzati da un valore di induzione magnetica superiore a quello limite di $3\mu\text{T}$, fissato come obiettivo di qualità dal DPCM 8 luglio 2003 come limite di esposizione per i recettori tutelati (luoghi in cui sia prevista presenza umana per più di 4 ore giornaliere) per gli impianti di nuova realizzazione.

Le simulazioni sono state implementate in un dominio sufficientemente ampio in maniera da ottenere informazioni almeno sull’intera gamma di valori compresi tra $1\mu\text{T}$ e $10\mu\text{T}$.

L’ampiezza delle curve di induzione magnetica del valore di $3\mu\text{T}$, approssimata per eccesso al metro come prescritto all’allegato 1 del D.M. 29 maggio 2008, è stata utilizzata per stabilire la dimensione della fascia di rispetto per ciascuna sezione di posa e tale informazione è stata riportata in forma di linee isocampo sovrapposte alle planimetrie e alle sezioni del PFTE. Le immagini sono riportate nel corso della presente relazione: in particolare, nelle mappe cromatiche sono riportate le isolinee a $1\mu\text{T}$, $3\mu\text{T}$ e $10\mu\text{T}$.

Per quanto riguarda le condizioni di carico che determinano l’ampiezza delle fasce di rispetto, si fa riferimento in via cautelativa ad una corrente di fase pari alla portata termica del conduttore degli elettrodotti della rete in alta tensione pubblica preposti di alimentazione dei nuovi impianti ferroviari, ipotizzando un carico equilibrato sulle tre fasi.

In particolare, per la determinazione delle fasce di rispetto, il riferimento è stato l’obiettivo di qualità ($3\mu\text{T}$) del DPCM dell’8 luglio 2003, imponendo la portata di corrente in servizio normale degli elettrodotti, come definita dalla norma CEI 11 - 60.

Tensione nominale della linea (kV)	Portata in corrente del conduttore di riferimento I ₀ (A)			
	Zona A		Zona B	
	Periodo C	Periodo F	Periodo C	Periodo F
380	740	985	680	770
220	665	905	610	710
132=150	620	870	575	675

Nella precedente Tabella, tratta dalla norma CEI 11-60, è indicata la portata in corrente in servizio normale del conduttore di riferimento ACSR di 31,5 mm di diametro, nelle due zone climatiche (A e B), nei rispettivi periodi stagionali e per i diversi livelli di tensione. Nel caso in esame, il valore di corrente di riferimento risulta pari a 870 A. Nel modello di calcolo tale corrente viene assunta come bifase. Lato 25 kV, le correnti considerate sono moltiplicate per il rapporto di trasformazione dei trasformatori (150/52 kV) e quindi pari a 2510 A.

Si evidenzia che l’applicazione nel calcolo di tale valore risulta notevolmente cautelativo, in quanto le potenze di allaccio di cui alle richieste di connessione delle nuove sottostazioni elettriche, o la somma delle potenze di tutte le apparecchiature elettriche presenti nel sito, sono meno della metà rispetto alle potenze derivanti dall’applicazione di tali correnti.

d) Risultato dei calcoli

Nella seguente figura sono riportati i calcoli dei campi elettromagnetici generati dagli impianti di SSE.

Come evidente dalla seguente figura, il valore limite di campo elettromagnetico imposto della normativa vigente pari a $3 \mu\text{T}$, si trova, nel caso peggiore, a 12,4 metri dal recinto di SSE, mentre il recettore più vicino si trova ad oltre 140 metri dall'impianto. **Si conferma pertanto che nessun recettore tutelato (aree gioco per l'infanzia, di ambienti abitativi, di ambienti scolastici e di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore) sarà esposto ad un valore di campo elettromagnetico, generato dai nuovi impianti, superiore all'obiettivo di qualità fissato dal DPCM 8 luglio 2003.**



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 canale compensoriale, chiedendo di poter concordare le necessarie misure di mitigazione.

Domanda 27 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Risposta 29 - Gli enti locali possono manifestare specifiche esigenze nell'ambito dei procedimenti amministrativi previsti. In particolare, in sede di conferenza dei servizi le amministrazioni e i soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, sono obbligati a pronunciarsi sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.

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

Risposta 30 - All'interno del territorio comunale di Caggiano, la nuova linea ferroviaria alta velocità si sviluppa in galleria naturale dove la profondità, intesa come distanza tra l'estradosso della struttura e il piano campagna attuale, varia da un minimo di 134m circa ad un massimo di 502m circa (vedi immagine successiva). In tali condizioni, sono tecnicamente esclusi effetti in superficie.



Stralcio plano-profilo all'interno del territorio comunale 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 31 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Risposta 31 – Si rimanda alla Risposta n. 29

Il vicesindaco di Tortora, Biagio Praimo, 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 32 – 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?

Risposta 32 - Come si evince dall'immagine successiva, considerando il livello di approfondimento progettuale di uno studio di fattibilità tecnico economica, non si riscontrano particolari interferenze né con strutture del depuratore e né con l'area del depuratore.



Stralcio planimetrico zona depuratore

Sia il rilevato (in rosso nell'immagine), in uscita della galleria Tortora e sia la nuova viabilità di ricucitura della rete stradale esistente (in fucsia nell'immagine), si sviluppano a sud della proprietà del depuratore.

La possibilità di impiego delle terre e rocce di scavo si potrà valutare in funzione dell'effettiva utilizzabilità del materiale e compatibilmente ai tempi di realizzazione dell'intervento. Ove verificata l'eventuale fattibilità tecnica, si conferma la disponibilità ad effettuare valutazioni preliminari congiunte in merito agli iter approvativi e alla possibile compatibilità ambientale degli interventi a cura degli EE.LL.

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 33 – 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?

Risposta 33 - La scelta progettuale del posizionamento del tratto di allaccio tra la nuova linea alta velocità e la linea storica Salerno-Reggio Calabria è stata sviluppata con lo scopo di perseguire due obiettivi principali quali:

- realizzare l'allaccio il più vicino possibile alla stazione esistente di Praja-Ajeta-Tortora (nella soluzione presentata la distanza tra asse fabbricato viaggiatori della stazione esistente e fine intervento del lotto 1C è pari a circa 900m);
- limitare le interferenze e di conseguenza gli impatti con le preesistenze nel rispetto dei vincoli presenti sul territorio attraversato.



Stralcio planimetrico tratto di allaccio nuova linea alta velocità e linea storica

La possibilità di ampliare i sottopassi sulla linea storica, presenti nel rilevato esistente, non è strettamente correlata e condizionata dal posizionamento del punto di interconnessione tra le due linee.

Tuttavia, un eventuale arretramento dell'interconnessione, nel tratto ove è presente il rilevato esistente che attraversa il territorio comunale di Tortora, avrebbe generato un elevato impatto sull'edificato esistente con ingenti demolizioni e conseguente impatto sociale.



Stralcio planimetrico del tratto di interconnessione con individuazione del tratto del rilevato della linea storica

Mentre, una interconnessione a monte del fiume Noce, in località Castrocucco, allontanerebbe il punto di allaccio rispetto al fabbricato viaggiatori della stazione esistente passando dagli attuali 900m circa previsti nella soluzione progettuale agli eventuali 3,5km. Inoltre, il rilevato della linea storica in corrispondenza del tratto ove sono presenti i sottopassi non rientrerebbe comunque nel perimetro dell'intervento del lotto 1C Buonabitacolo-Praia.



Stralcio planimetrico del tratto di interconnessione con individuazione della località Castrocucco

L'eventuale interconnessione a Scalea avrebbe comportato il prolungamento del lotto 1c con una riduzione anche dell'accessibilità al golfo di Policastro.

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 34 - È stata rilevata l'esistenza del sito archeologico? Quali misure di salvaguardia sono state previste?

Risposta 34 - In riferimento agli aspetti archeologici si specifica che, in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente in materia di "verifica preventiva dell'interesse archeologico", nell'ambito del presente progetto è stato redatto un apposito studio finalizzato alla valutazione del potenziale rischio archeologico in funzione delle opere in progetto, mediante il quale sono stati censiti i vincoli e le attestazioni di carattere storico-archeologico presenti nell'ambito territoriale interessato dagli interventi progettuali.

Nel merito specifico del patrimonio archeologico presente nel territorio di Tortora, le opere previste non interferiscono con i siti vincolati (Palecastro, Torre Nava), né costituiscono un ostacolo alla loro visuale.

Riguardo alle misure di tutela archeologica, si fa presente che è stata attivata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA), secondo quanto previsto dal vigente codice degli appalti, e che in ottemperanza alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stato redatto un piano delle indagini archeologiche preventive alla realizzazione dell'opera. Tali indagini riguarderanno anche il territorio di Tortora e saranno eseguite sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della provincia di Cosenza.

In riferimento agli aspetti relativi ai campi elettromagnetici si sottolinea come le analisi effettuate nella fase di verifica dei potenziali effetti negativi sulla salute pubblica non abbiano evidenziato situazioni di criticità. Il motivo di tali conclusioni è da ritrovarsi nella conformazione urbanistica delle aree adiacenti alla sede ferroviaria e di quelle in cui sono previste le SSE nelle quali non sono stati individuati recettori sensibili. Sulla base di quanto riportato nella documentazione di progetto, si può osservare come non siano presenti recettori sensibili quali aree gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore. [Si veda anche la risposta 28].

Al fine di verificare quanto affermato e garantire assenza di effetti negativi sulla salute pubblica, sono comunque state previste delle stazioni di monitoraggio, in particolare in prossimità delle SSE, per permettere di valutare le variazioni dei campi magnetici per effetto dell'esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria. Tale monitoraggio avverrà mediante la determinazione dell'intensità dei campi elettrici e magnetici prima della messa in esercizio dell'opera (ante operam) e durante il suo esercizio (post operam). Lo scopo del monitoraggio ambientale è quello di definire la situazione attuale dell'ambiente e di confrontarla con quella che si verrà a determinare con l'esercizio della nuova ferrovia.

Con riferimento alla stabilità delle strutture adiacenti agli scavi, si evidenzia che nell'ambito della progettazione è stato affrontato il tema relativo ai potenziali effetti sulle strutture preesistenti. Laddove ritenuto opportuno, infatti, sono previste opere di presidio (quali ad esempio paratie di micropali) a tutela dei fabbricati esistenti, oltre all'adozione di un piano di monitoraggio anche in corso d'opera al fine di controllare gli effetti durante le lavorazioni. Ovviamente, tutto quanto fin qui brevemente descritto sarà oggetto dei necessari approfondimenti nella progettazione esecutiva, in cui è richiesto un livello di dettaglio più accurato ad ulteriore tutela delle preesistenze.

6.6 ESPROPRI, OCCUPAZIONI TEMPORANEE E GESTIONE DEI CANTIERI

6.6.1 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 35 – 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?

Risposta 35 - Nel momento in cui viene dichiarata la pubblica utilità dell'opera viene inviata agli intestatari catastali degli immobili interessati, a mezzo raccomandata a/r, la prima comunicazione individuale ai sensi dell'art. 17 del D.P.R. 327/01 (testo unico per le espropriazioni). Con tale comunicazione l'intestatario viene informato dell'avvenuta emissione della delibera dichiarativa della pubblica utilità ed invitato a fornire ogni elemento utile per la valutazione dell'immobile, o della parte di esso, da espropriare o asservire.

Per le sole aree scoperte seguirà in tempi brevi l'emissione di un decreto di occupazione d'urgenza ex art. 22 bis in forza del quale RFI, o chi per essa, prenderà materiale possesso delle aree, con contestuale offerta dell'indennità provvisoria.

Per quanto riguarda i fabbricati ad uso residenziale e produttivo sarà avviata invece la procedura ordinaria, che prevede la reiterata interlocuzione formale, ma anche diretta, con i proprietari, al fine di poter predisporre e concordare la corretta valutazione dell'immobile sulla base del suo valore di mercato, tenendo anche conto degli oneri aggiuntivi connessi al trasloco o alla delocalizzazione dell'attività. L'accordo sarà formalizzato con preliminare di cessione con cui le parti concorderanno i tempi di erogazione dell'indennità e di rilascio del fabbricato libero da persone e cose, compatibilmente con le attività di cantiere.

Di regola il definitivo passaggio di proprietà avverrà con emissione di decreto di esproprio, in casi particolari con stipula di atto notarile di cessione volontaria con oneri a carico di RFI.

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

Risposta 36 - Sulla base del piano parcellare del Comune di Tortora risultano interessati da servitù, in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale, quattro lotti edificati, di cui tuttavia non si ha evidenza del numero dei residenti. Tale informazione è di natura anagrafica e quindi non deducibile dagli archivi catastali correntemente utilizzati per predisporre il progetto espropri.

Per quanto riguarda le aree sovrastanti le gallerie naturali è previsto l'esproprio delle aree se rispetto alla copertura della stessa galleria vi è un franco inferiore a 7 metri. Se il franco di copertura

è invece compreso tra i 7 e i 20 metri, sulle aree sovrastanti sarà costituita una servitù, con indennizzo, che prevede vincoli finalizzati alla tutela delle sottostanti strutture ferroviarie (divieto di eseguire scavi, piantumazioni d'alto fusto, depositi di materiali infiammabili, ecc.), fatte salve possibili deroghe che potranno essere rilasciate da RFI. Dovrà inoltre essere consentito l'accesso a maestranze RFI in caso di eventuali urgenze o manutenzioni straordinarie. Per franchi di copertura superiori a 20 metri non è prevista l'attivazione di alcuna procedura.

Eventuali lesioni arrecate alle strutture dei sovrastanti fabbricati in corso d'opera o durante il successivo esercizio ferroviario prescindono totalmente dai procedimenti amministrativi sopra descritti e saranno eventualmente oggetto di separato risarcimento.

6.6.2 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 37 – Nelle specifiche di progettazione e di appalto sono esplicitamente previsti questi interventi?

Risposta 37 - Contrattualmente l'appaltatore è tenuto a garantire, sia durante il corso dei lavori sia a lavori finiti, la regolarità del traffico veicolare sulla rete viaria interessata dalle attività specifiche concordate e definite dalle parti. Rientrano tra gli oneri e responsabilità dell'Appaltatore anche:

- la stipula di protocolli di accordo con gli Enti e/o gestori coinvolti per la definizione degli interventi provvisori o definitivi eventualmente necessari al mantenimento in efficienza delle viabilità esistenti soggette al transito dei mezzi di cantiere, previa eventuale redazione di testimoniali di stato;
- l'analisi dei prevedibili carichi di traffico e del consumo di vita utile delle sovrastrutture esercitate per valutare condizioni di degrado strutturale e funzionale anticipate e procedere eventualmente a mantenere/ripristinare le viabilità pubbliche percorse dai mezzi di cantiere.

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

Risposta 38 - Il CIPE ha approvato con delibera 6 agosto 2015, n. 62, lo schema di Protocollo di Legalità ai sensi dell'articolo 176 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. In data 22 novembre 2023 è stato sottoscritto tra le Prefetture di Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro, Vibo Valentia e Reggio Calabria e Rete Ferroviaria Italiana il Protocollo di Legalità per la realizzazione della Nuova Linea AV Salerno – Reggio Calabria.

A seguito di tale sottoscrizione sono progressivamente in fase di stipula i Protocolli Operativi per il Monitoraggio Finanziario redatti ai sensi della Delibera CIPE 15/2015 del 28 gennaio 2015 con tutti i soggetti che a qualsiasi titolo rientrano nel ciclo di progettazione e/o di realizzazione dell'opera, compresi i parasubordinati e i titolari di Partita IVA senza dipendenti.

I protocolli menzionati, tra l'altro:

- rispondono alle procedure per il monitoraggio delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per la prevenzione e la repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa;
- rispondono al controllo dei flussi finanziari per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese;
- contengono clausole specifiche di impegno da parte dell'affidatario a denunciare eventuali tentativi di estorsione;
- sono estesi a tutti i soggetti appartenenti alla "filiera delle imprese", indipendentemente dall'oggetto, dal valore, dalla durata e da qualsiasi condizione e modalità di esecuzione dell'intervento;
- vengono pubblicati assieme al bando di gara per la scelta dell'affidatario diventandone parte integrante.

6.7 QUESTIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA E AI FINANZIAMENTI

6.7.1 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.

6.7.2 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.

6.7.3 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 39 – 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?

Risposta 39 - Il lotto 1 è articolato in 3 sub lotti:

- Sublotto1A tratta Battipaglia – Romagnano, intervento interamente finanziato a valere sul Contratto di Programma Investimenti anche tramite i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- Sublotto1B+C Romagnano – Praia a Mare, ad oggi l'intervento non è completamente finanziato per la fase realizzativa, ma solo parzialmente a valere sul Contratto di Programma Investimenti. RFI ha evidenziato i fabbisogni necessari per garantire la completa copertura finanziaria dell'opera.

Il cronoprogramma prevede l'attivazione dell'intero lotto 1A nel rispetto dei vincoli PNRR al 2026, per i restanti sub lotti B+C si prevede l'attivazione per fasi al 2031 in funzione della completa copertura finanziaria dell'opera.

7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione di questo complesso Dibattito pubblico, il coordinatore si sente di esprimere queste sintetiche considerazioni:

- Il Dibattito ha permesso la diffusione di informazioni dettagliate e ben documentate, che rendono possibile una conoscenza approfondita e veritiera del Progetto a tutti coloro che sono interessati, sia mediante la documentazione fornita via web, sia attraverso gli incontri, registrati e resi disponibili on line.
- L'adesione del pubblico è stata molto attiva, anche grazie ai media locali che hanno dedicato al Dibattito molto spazio, amplificando le diverse posizioni.
- La partecipazione della popolazione, dei tecnici comunali e di alcuni esperti ha sottoposto il Progetto ad un vero e proprio "stress test", durante il quale i progettisti hanno potuto dimostrare lo spessore delle analisi preparatorie effettuate, mostrando che gran parte delle ipotesi alternative proposte erano state da loro precedentemente valutate.
- Ha coinvolto i comuni e i sindaci, offrendo un canale istituzionale ai cittadini che sono interferiti dall'opera, permettendo loro di interloquire direttamente e in maniera trasparente e corretta con il Proponente.
- Ha consentito alle amministrazioni comunali più attive di mostrare i progetti e le iniziative che stanno attivando per adeguare i propri strumenti urbanistici in modo da consentire di cogliere al meglio le opportunità che la nuova linea andrà ad offrire; un trasparente e costruttivo rapporto tra il Proponente e le istituzioni locali è uno dei frutti positivi del Dibattito.
- Ha permesso di rilevare una grande aspettativa delle popolazioni locali nei confronti di questa opera: infatti, le contestazioni sono state quasi tutte agite da gruppi che temono di essere penalizzati dal fatto che la linea non transiti o abbia fermate sul loro territorio.

- Su questo tema il Dibattito ha fornito un contributo molto importante, consigliando di spostare l'attenzione dalla infrastruttura ai servizi; ha chiarito, infatti, che il sistema ferroviario che si va a realizzare è fatto da nuova linea AV e linea storica che saranno pienamente interoperabili: la possibilità di avere servizi di qualità, come quelli resi da Frecciarossa o Italo, non saranno condizionati dalle caratteristiche della linea ma dalla domanda che i territori sapranno esprimere e concentrare in pochi punti di interscambio.
- Ha messo anche in evidenza una difficoltà delle comunità locali a lavorare insieme per cogliere le opportunità che la nuova linea potrà offrire: il Dibattito è stato, come spesso avviene, influenzato da gruppi di pressione che pongono con insistenza il proprio specifico punto di vista, cercando di farlo prevalere contro quello degli altri anziché cercare di sviluppare sinergie sui punti di contatto.
- Un elemento di difficoltà, in parte strumentalizzato da alcuni oppositori, rimane l'incertezza che caratterizza il tracciato che la linea seguirà a valle di Praia a Mare, incertezza che attiva i rappresentanti e i gruppi di pressione dei territori che temono di essere penalizzati dalle scelte che appaiono oggi più probabili.

8 INDICI

8.1 INDICE DEI CONTRIBUTI CITATI

Contributo 1 - Contributo di Francesco Sampogna	31
Contributo 2 - Contributo di Ferruccio Policicchio.....	36
Contributo 3 - Contributo di Antonio Spizzirri.....	38
Contributo 4 - Contributo di Felice Calabrese.....	38
Contributo 5 - Contributo SVIMAR connessione Polla Potenza	39
Contributo 6 - Contributo Franco Estivo.....	41
Contributo 7: Contributo Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri.....	41
Contributo 8 - Contributo di Massimo Loviso sindaco di Polla.....	43
Contributo 9 - Contributo del Comitato per la riattivazione della Ferrovia Sicignano Lagonegro..	48
Contributo 10 - Contributo di Rocco Panetta - Presidente Comitato Sicignano Lagonegro.....	49
Contributo 11 - Contributo Massimo Rinaldi, sindaco Montesano Sulla Marcellana.....	53
Contributo 12 - Contributo Antonio Rubino, sindaco di Moliterno.....	53
Contributo 13 - Contributo associazione Noi per Sala	55
Contributo 14 - Contributo Comune di Scalea	57
Contributo 15 - Contributo Pino Cardillo, Associazione Cara Vecchia Scalea.....	57
Contributo 16 - Richiesta di sospensione del Dibattito pubblico.....	71

Tutti i contributi, anche non citati in questo documento, sono reperibili nella specifica sezione del sito.

8.2 INDICE DELLE DOMANDE

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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

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

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?

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

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

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

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?

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

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?

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?

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

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

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

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? Quali sono state le ragioni che hanno portato ad individuare la stazione di Praia a Mare come punto per l'interconnessione?

Domanda 26 – È stato tenuto conto del fatto che la cittadina di Praia a Mare non è facilmente raggiungibile poiché si trova in una vallata e che la stazione la stazione di Praja-Ajeta-Tortora, essendo collocata al centro del paese, complica già oggi gli spostamenti? Come si intendono realizzare le opere complementari (es. parcheggi) considerato che il fabbricato viaggiatori sorge a 9 m sul livello del mare?

Domanda 27 – 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?

Domanda 28 – 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?

Domanda 29 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Domanda 30 – La galleria pone vincoli agli edifici e a terreni nel territorio del comune di Caggiano?

Domanda 31 – È possibile in sede di conferenza dei servizi concordare idonee misure di mitigazione?

Domanda 32 – 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?

Domanda 33 – 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 della barriera della linea storica?

Domanda 34 – È stata rilevata l'esistenza del sito archeologico? Quali misure di salvaguardia sono state previste?

Domanda 35 – In via generale, come procede RFI per comunicare l'esproprio o il vincolo a una proprietà? Quali sono i tempi e i modi con cui viene acquisita la disponibilità di un'abitazione o di un immobile a destinazione produttiva? Come è meglio procedere per evitare il contenzioso?

Domanda 36 – In questo caso specifico, quante sono le abitazioni coinvolte da esproprio o vincolo? Quante famiglie vi abitano?

Domanda 37 – Nelle specifiche di progettazione e di appalto sono esplicitamente previsti questi interventi?

Domanda 38 – Quali precauzioni sono previste nei capitolati di appalto per prevenire infiltrazioni della criminalità organizzata?

Domanda 39 – 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?

APPENDICE A


Report Social

Dibattito Pubblico Nuova linea ad Alta Velocità Salerno-
Reggio Calabria
Tratta Romagnano - Praia

REPORT SOCIAL

Di seguito, si riportano integralmente i post pubblicati sui profili ufficiali del DP sulle piattaforme social Facebook e LinkedIn.

28 NOVEMBRE

 14 Martedì 28 novembre, h 17:30.


 ON LINE

Parte la fase dibattimentale, con il primo incontro online dedicato alla presentazione del progetto dei lotti in discussione. RFI Rete Ferroviaria Italiana e i tecnici di Italferr S.p.A. illustreranno i punti fermi acquisiti e gli aspetti ancora oggetto di valutazione, per collocare le nuove tratte nel contesto della complessiva strategia di adeguamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno.

Per intervenire e porre domande al Coordinatore è richiesta la registrazione.



4 DICEMBRE

 14 Lunedì 04 dicembre, h 17:30.

 ON LINE

Incontro dedicato all'analisi delle alternative di tracciato - sotto il profilo funzionale, infrastrutturale e ambientale - e alla spiegazione delle valutazioni che hanno condotto alla scelta della soluzione attuale.

Per intervenire e porre domande al Coordinatore è richiesta la registrazione.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link

<https://lnkd.in/dsJHqPxa>



6 DICEMBRE

14 Mercoledì 6/12 ore 17.30

 **ON LINE**

Incontro di approfondimento sugli effetti di maggiore coesione e riequilibrio territoriale potenzialmente offerti dalla nuova infrastruttura e sulle potenzialità di integrazione di essa con il sistema infrastrutturale esistente.


Per intervenire e porre domande al Coordinatore è richiesta la registrazione.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link <https://us02web.zoom.us/j/81097342666>



12 DICEMBRE

14 Martedì 12 dicembre ore 17:30

 Certosa di Padula. Sala Sanseverino. Viale Certosa, 1

Incontro aperto al pubblico dedicato alla presentazione del progetto della nuova infrastruttura, con particolare attenzione alla tratta che percorre il Vallo di Diano.

Per intervenire è richiesta la registrazione. L'incontro sarà trasmesso in streaming, con possibilità di porre domande da remoto attraverso la chat dedicata.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link: <https://us02web.zoom.us/j/89475425758>

Per partecipare in presenza, registrarsi al link: <https://www.eventbrite.it/e/764442115947?>



Martedì 12 dicembre – ore 17.30 – Certosa di Padula. Sala Sanseverino. Viale Certosa, 1 – Incontro pubblico




13 DICEMBRE

Il coordinatore del Dibattito pubblico, professore Roberto Zucchetti, comunica che l'incontro in presenza a Sapri, già programmato per mercoledì 13 dicembre alle 17:30, è spostato di una settimana e, pertanto, si terrà mercoledì 20 dicembre: sempre alle ore 17,30 presso la sede del Comune di Sapri.

14 DICEMBRE

14 Giovedì 14 dicembre ore 17:30

 Praia a Mare, Palazzo delle Esposizioni, Via Leonardo da Vinci

L'incontro è aperto al pubblico ed ha lo scopo di presentare le caratteristiche del progetto, con particolare attenzione alla tratta che, uscendo dalla galleria proveniente dal Vallo di Diano, raggiunge la stazione di Praia a Mare.

Per intervenire è richiesta la registrazione. L'incontro sarà trasmesso in streaming, con possibilità di porre domande da remoto attraverso la chat dedicata.



20 DICEMBRE

14 Mercoledì 20 dicembre ore 17:30

Comune di Sapri, Vicolo Villa Comunale 1

L'incontro si svolge in un comune non attraversato dal tracciato ma è stato previsto proprio per dare voce alle preoccupazioni, più volte espresse dal territorio del Cilento di alcuni comuni che si affacciano sul Golfo di Policastro, di essere penalizzati dal futuro assetto dei collegamenti ferroviari.

Per intervenire è richiesta la registrazione. L'incontro sarà trasmesso in streaming, con possibilità di porre domande da remoto attraverso la chat dedicata.



21 DICEMBRE

14 Giovedì 21 dicembre ore 18:00

ON LINE

L'incontro sarà interamente dedicato alla presentazione, da parte del Coordinatore, del Documento delle Domande, nel quale saranno riportate tutte le questioni sollevate in forma scritta attraverso i diversi canali attivati e quelle di interesse generale formulate nel corso degli incontri pubblici, sia on line sia in presenza.

L'incontro sarà trasmesso in streaming.



18 GENNAIO

^{New!} Giovedì 18 gennaio ore 17:00

 ON LINE

L'incontro sarà interamente dedicato alla presentazione da parte del Coordinatore della Relazione Finale, che presenta in maniera sistematica le questioni sollevate, le domande formulate e le risposte date.

L'incontro sarà trasmesso in streaming.

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:

<https://us02web.zoom.us/j/88098979392>

dp DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria

pts

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria
Romagnano - Praia a Mare

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE FINALE

Giovedì 18/01 ore 17.00 - [ONLINE](#)

Per seguire l'evento online, registrarsi al link:



4

1 3

APPENDICE B

Elenco stakeholder contattati in fase di avvio del Dibattito

ENTI PUBBLICI E ISTITUZIONI

- Comune di Atena Lucana
- Comune di Auletta
- Comune di Buccino
- Comune di Buonabitacolo
- Comune di Caggiano
- Comune di Casalbuono
- Comune di Casaletto Spartano
- Comune di Lagonegro
- Comune di Maratea
- Comune di Montesano sulla Marcellana
- Comune di Nemoli
- Comune di Padula
- Comune di Polla
- Comune di Praia a Mare
- Comune di Rivello
- Comune di Sala Consilina
- Comune di Sant'Arsenio
- Comune di Sapri
- Comune di Scalea
- Comune di Tortora
- Comune di Trecchina
- Comunità Montana Vallo di Diano
- Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni
- Parco Nazionale dell'Appennino Lucano-Val d'Agri-Lagonegrese
- Regione Campania
- Regione Campania
- Regione Calabria Cittadella Regionale
- Regione Calabria Dipartimento Urbanistica Cittadella Regionale
- Regione Basilicata
- Regione Basilicata

UNIVERSITÀ E CENTRI DI RICERCA

- Centro Innovativo per lo Sviluppo delle Aree Rurali del Mezzogiorno – CISARM
- Centro Interuniversitario “Biodiversità, Servizi Ecosistemici e Sostenibilità” – CIRBISES

- Università degli Studi della Basilicata – UNIBAS
- Università degli Studi di Salerno – UNISA

PARTENARIATI LOCALI, ASSOCIAZIONI, COMITATI

- Associazione “I Love Vallo di Diano”
- Associazione “Mingardo & Miti”
- Associazione Bio-distretto Cilento
- Associazione di Promozione Sociale Gazania
- Associazione Fermento
- Associazione Ferrovie in Calabria
- Associazione Italia Nostra
- Associazione Meditj
- Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle Aree Interne – SVIMAR
- Coldiretti – Ufficio di Sala Consilina
- Comitato Civico Alta Velocità Sapri
- Comitato Eboli – Calitri
- Condotta Slowfood Vallo di Diano e Tanagro
- Fondazione MIdA
- Forum dei Giovani di Buonabitacolo
- Forum dei Giovani di Monte San Giacomo
- Gruppo d’Azione Locale La Cittadella del Sapere – Lauria
- Gruppo d’Azione Locale Vallo di Diano – Padula
- Gruppo d’Azione Locale Vallo di Diano S.c.a.r.l. – La Città del IV Paesaggio
- Unione delle Associazioni della Riviera dei Cedri e del Pollino

AZIENDE DEL TERRITORIO

- Azienda Agricola Vivaistica “Taverna del Duca. Custodi delle Antiche Tradizioni del Vallo di Diano”
- Autolinee Curcio
- Autolinee Lamanna
- Busitalia