

DIBATTITO PUBBLICO

Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

Lotto 1A Battipaglia - Romagnano

RELAZIONE CONCLUSIVA

Sommario

PREMESSA	5
1 LA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	6
2 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO	8
3 I TEMPI DEL DIBATTITO PUBBLICO	10
4 I SOGGETTI COINVOLTI NEL DIBATTITO PUBBLICO.....	12
5 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	13
5.1 Il sito web	13
5.2 I social network	14
6 LE ATTIVITÀ SVOLTE	14
7 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO.....	17
7.1 IL quadro sinottico	18
7.1.1 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi dominanti.....	18
7.1.2 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con grande attenzione	19
7.1.3 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con media attenzione	21
7.1.4 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi specialistici.....	22
7.1.5 Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare o a esaurire	23
7.2 I temi dominanti.....	24
7.2.1 Considerazioni sulla tempistica i modi e gli attori del DP	24
7.2.2 Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV	24
7.2.3 La scelta del corridoio autostradale e i motivi per non seguire la tirrenica.....	27
7.2.4 Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano	28
7.2.5 Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV	28
7.3 Temi di grande attenzione	30

7.3.1	Il "Lotto zero" e la stazione di Battipaglia	30
7.3.2	L'attraversamento dell'abitato di Eboli	30
7.3.3	L'attraversamento del comune di Campagna	38
7.3.4	Attraversamento del comune di Contursi Terme	43
7.3.5	Attraversamento del comune di Sicignano degli Alburni	44
7.3.6	Attraversamento del comune di Buccino	46
7.3.7	Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele	46
7.3.8	Procedure di esproprio, indennità e vincoli derivanti dalla infrastruttura	49
7.4	Temi con media attenzione	50
7.4.1	Importanza di collegamenti AV per il Meridione	50
7.4.2	L'importanza della direttrice Potenza – Taranto	51
7.4.3	Un possibile sviluppo della rete ferroviaria tra Eboli, Calitri e Pescopagano	53
7.4.4	Connessione con la linea Sicignano – Lagonegro.....	54
7.4.5	Conseguenze per la scelta dei nodi di interconnessione	55
7.4.6	La sostenibilità ambientale.....	56
7.5	Temi specialistici.....	63
7.5.1	Il rispetto della Convenzione Aarhus per gli aspetti ambientali	63
7.5.2	Una pregiudiziale questione di diritto.....	64
7.5.3	Contrasto con le indicazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020	67
7.5.4	Analisi della domanda.....	73
7.5.5	Analisi Costi Benefici.....	81
7.6	Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare o a esaurire	94
7.6.1	Geologia e idrogeologia.....	94
7.6.2	Interferenze con il patrimonio storico e archeologico	96
8	INDICI	97
8.1	Indice dei contributi	97
8.2	Indice delle domande	99

ALLEGATO 1. I Contributi degli attori

ALLEGATO 2. Le sintesi degli incontri on line

ALLEGATO 3. Le sintesi degli incontri nel territorio

PREMESSA

La presente Relazione Conclusivo è stata redatta seguendo le Raccomandazioni emanate dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico ed in particolare la numero 3, che ha richiesto di inserire un Quadro Sinottico che fornisca una visione sintetica dei temi dibattuti, comunicando, oltre ai loro contenuti, il peso che hanno avuto 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 del suo svolgimento.

Il Dibattito si è svolto in un clima di grande correttezza e anche, non è un modo di dire, di cordialità: anche quando la realizzazione della linea comportava gravi conseguenze, la possibilità di esaminare insieme con i progettisti, intorno al tavolo, le mappe del tracciato e degli espropri è stata una disponibilità apprezzata da tutti. Determinante è stata la scelta di chiedere il coinvolgimento delle amministrazioni locali e dei sindaci: tutti gli incontri sono stati realizzati in siti istituzionali o in luoghi scelti dalle amministrazioni, dando un segnale di forte spessore istituzionale allo svolgimento del Dibattito.

Se è permesso segnalare qualche limite, l'esperienza appena conclusa ha messo in evidenza:

- i gravi limiti che derivano dall'eseguire il Dibattito dopo la presentazione del PFTE alla Commissione Speciale e, quindi, in stretta connessione temporale con l'esame del progetto nella Conferenza dei Servizi e nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: questo aspetto sarà approfondito tra gli aspetti che "dominano" il Dibattito;
- l'opportunità che, accanto al promotore dell'infrastruttura, in questo caso RFI, siano presenti nel Dibattito altri soggetti che hanno assunto decisioni determinanti per la definizione del progetto o che saranno fondamentali nel realizzare le azioni di accompagnamento. Nel nostro caso:
 - alcune domande, relative alle scelte di realizzare la linea con caratteristiche AV/AC, hanno avuto come risposta la presenza di norme e atti di programmazione; il Dibattito sarebbe senza dubbio arricchito dalla presenza degli uffici che hanno provveduto ad istruire queste scelte, che potrebbero fornire gli elementi essenziali degli studi preparatori e quindi corroborare la comprensione delle ragioni dell'opera;
 - l'opera è una infrastruttura che potrà avere differenti effetti in base a come saranno organizzati i servizi di adduzione alle fermate: la presenza della Regione e della Provincia, a cui spetta l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, su ferro e su gomma, potrebbe dare maggiore concretezza alle risposte attese dalle comunità locali attraversate ma non servite direttamente dalla linea.

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.

1 LA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

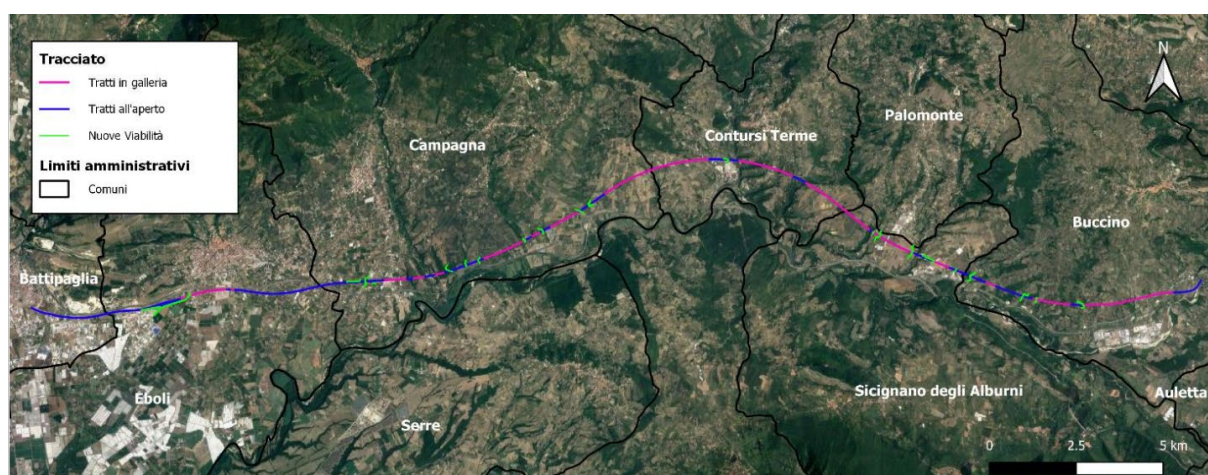
Il Lotto 1A Battipaglia - Romagnano, oggetto del Dibattito Pubblico, si colloca all'interno di un progetto più ampio che, una volta realizzato, consentirà il collegamento ferroviario veloce tra Salerno e Reggio Calabria. L'obiettivo è la realizzazione di un'infrastruttura con parametri prestazionali 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.



La rilevanza dell'intervento è rinvenibile, in primo luogo, nel suo posizionamento geografico all'interno dello scenario infrastrutturale futuro previsto per il Mezzogiorno d'Italia, in quanto rappresenta il collegamento chiave per il miglioramento delle relazioni trasportistiche sia sulla direttrice Salerno - Reggio Calabria che sull'asse Battipaglia - Metaponto - Potenza - Taranto.

Il Lotto 1A, in particolare, è costituito dalla tratta Battipaglia - Romagnano, il cui tracciato si estende per circa 35 km, ricadendo interamente nella Provincia di Salerno. L'area geografica interessata dagli interventi è costituita dall'insieme dei territori dei comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi Terme, Sicignano degli Alburni e Buccino.



Partendo da Battipaglia, la nuova linea si sviluppa in direzione Potenza servendo la piana del Sele e il Vallo di Diano. Da lì, una volta ridiscesi verso la costa, si effettuerà la riconnessione con la linea storica Battipaglia - Reggio Calabria, portando a termine la realizzazione dell'itero Lotto 1.

In seconda battuta, l'intervento si rivela fondamentale per le opportunità di concreta valorizzazione del territorio, tracciando, direttamente e indirettamente, benefici di diversa natura ad ampia scala.

Grazie, infatti, ad un efficientamento e una modernizzazione del sistema infrastrutturale meridionale e all'incremento dei collegamenti tra le regioni del sud Italia si avranno vantaggi in termini di una migliore connessione e coesione territoriale. Inoltre, la realizzazione del progetto permette l'ottenimento di benefici sulla qualità della vita, per effetto di un trasporto ferroviario più competitivo e la conseguente redistribuzione del traffico stradale verso modalità di trasporto più sostenibili, con vantaggi per la sicurezza della collettività e per l'ambiente. Infine, una terza macrocategoria di benefici ottenibili sono quelli di natura socioeconomica, connessi alla fase di costruzione e di esercizio dell'infrastruttura. La nuova linea AV avrà una ricaduta in termini di valore aggiunto e posti di lavoro sostenuti dall'attivazione della catena di fornitura del progetto e, una volta completata, porterà ad un incremento della fruibilità del territorio, con vantaggi per l'economia locale.

Nella quantificazione delle potenzialità del progetto, si sono tenute in considerazione le interferenze che questo può avere con le diverse dimensioni (paesaggistica, geologica e idrogeologica, etc.), programmando interventi di contenimento degli effetti, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e sociale.

2 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

I prospetti seguenti illustrano i principali risultati numerici ottenuti nel corso del Dibattito Pubblico sul progetto AV Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1ª Battipaglia – Romagnano, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.

7



INCONTRI DA REMOTO

di cui 6 con taglio tematico e 1 di presentazione del documento di formalizzazione delle domande poste a RFI. Le registrazioni di tutti gli eventi sono disponibili sul sito del DP.

300



CA. PARTECIPANTI

50 in media per ogni evento, con picchi fino a **90** utenti collegati contemporaneamente. **30**, le richieste di intervento attivo agli incontri arrivate complessivamente finora. **30** le domande fatte pervenire nelle chat dedicate

6



ESPERTI

chiamati dal Coordinatore a mediare i contenuti tecnici del Global Project e del Dossier relativo al Lotto 1A

6



INCONTRI IN PRESENZA

realizzati in altrettanti comuni interessati dall'infrastruttura (Contursi Terme, Campagna, Battipaglia, Eboli, Buccino, Sicignano degli Alburni) per una più efficace gestione del conflitto

40



PARTECIPANTI IN MEDIA

per ogni evento registrati tramite Eventbrite o inoltrando richiesta al Gruppo di Lavoro, con un livello di partecipazione particolarmente alto nei comuni di Eboli, Sicignano degli Alburni e Contursi

50



QUADERNI

ovvero gli approfondimenti che i cittadini e i portatori di interesse hanno deciso di condividere fino ad oggi, di cui **38** selezionati e pubblicati sul sito del DP

2.800

ca.



UTENTI UNICI

per il sito internet ufficiale del DP, di cui, per la maggior parte (43,1% del totale), indirizzato da campagne Google. Il 31% è arrivato al sito direttamente; il 6,2% dal sito istituzionale del Comune di Eboli

13.720

ca.



VISUALIZZAZIONI

di cui, per la maggior parte (43,1% del totale), indirizzato da campagne Google. Il 31% è arrivato al sito direttamente; il 6,2% dal sito istituzionale del Comune di Eboli

64,60%



TASSO DI COINVOLGIMENTO

ovvero percentuale di sessioni della durata di almeno dieci secondi o che hanno registrato almeno un evento di conversione o un minimo di due visualizzazioni di schermata

3 I TEMPI DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il prospetto sottostante illustra lo sviluppo temporale delle attività poste in essere dal Coordinatore al fine della realizzazione del Dibattito Pubblico sul progetto dell'Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1A Battipaglia – Romagnano, in linea con le indicazioni contenute nel DPCM 76/2018.

Nel dettaglio, il cronoprogramma prevede:

1. una prima sezione dedicata alle analisi e ai lavori preliminari, fondativi del complessivo percorso di Dibattito Pubblico, inaugurata con l'assegnazione formale dell'incarico di Coordinamento del Dibattito Pubblico (11 febbraio 2022) e conclusa con la presentazione a RFI del Progetto di DP (26 febbraio 2022) e l'inaugurazione del sito web dedicato all'iniziativa (<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/>);
2. un secondo profilo di attività, avviato con una conferenza stampa di annuncio del processo partecipativo (1° marzo 2022) e concluso con un evento di narrazione critica e sintetica delle domande, dei dubbi e, più in generale, degli elementi di assenso e dissenso emersi durante il percorso di Dibattito Pubblico (12 aprile 2022).

Nella parentesi temporale intermedia sono stati svolti 13 incontri di dettaglio con gli stakeholder pubblici e privati (istituzioni, tecnici, collettività locali) del progetto, tra i quali:

- 6 eventi tecnici, svolti in modalità virtuale e indirizzati alla complessiva platea di soggetti interessati ad approfondire specifici temi progettuali (8-18 marzo 2022, 31 marzo-5 aprile 2022);
 - 7 incontri con le comunità locali e i loro rappresentanti istituzionali, realizzati in presenza e finalizzati a un confronto su questioni e problematiche di contesto (21-26 marzo 2022);
3. una fase finale, sostanziata nella redazione e nella consegna della "Relazione conclusiva sul Dibattito Pubblico" (30 aprile 2022).

[illegible]

4 I SOGGETTI COINVOLTI NEL DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito pubblico sul Lotto 1A ha sviluppato n. 12 incontri aperti a tutta la comunità di portatori di interesse e n. 1 incontro ristretto, dedicato al confronto tra i sindaci dei comuni attraversati dal tracciato della nuova linea ferroviaria e Rete Ferroviaria Italiana in qualità di Proponente dell'infrastruttura (cfr. § 6).

Ai fini del più corretto approfondimento degli aspetti tecnici rilevanti introdotti nella discussione dal Coordinatore e dalla sua squadra, Rete Ferroviaria Italiana ha garantito la presenza delle Direzioni centrali competenti (Direzione investimenti e Direzione Strategia, Pianificazione e Sostenibilità), delle Strutture territoriali e dei progettisti di ITALFERR S.P.A. sia negli incontri da remoto, sia in quelli fisici svoltisi nelle sedi messe a disposizione dalle Amministrazioni locali.

Il confronto si è ampliato e arricchito grazie alla partecipazione dei comuni interessati dalle ipotesi di tracciato, intervenuti attraverso i sindaci e gli assessori competenti. La totalità degli amministratori ha, infatti, presenziato gli incontri sul territorio, ognuno per l'ambito politico – amministrativo di suo interesse, ma alcuni di loro hanno voluto lasciare la propria testimonianza anche nel corso dei webinar, per una maggiore condivisione. La partecipazione delle istituzioni pubbliche locali si è estesa anche ad amministrazioni non direttamente coinvolte nelle attuali alternative di tracciato: il Sindaco di Pollica, Stefano Pisani, è intervenuto in occasione del primo incontro *Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato*, esprimendo una posizione di mediazione tra le istanze del Cilento e del Vallo Di Diano; il Sindaco del Comune di Sapri, Antonio Gentile, ha partecipato al webinar *L'inserimento dell'opera nel territorio* per portare le istanze dei territori del Golfo di Policastro.

In fase di attuazione, il dibattito ha stimolato progressivamente una partecipazione sempre più numerosa anche dell'associazionismo locale, solidamente posizionato su alcuni temi cardine della fattibilità della nuova linea già nelle settimane precedenti all'avvio formale del percorso di partecipazione pubblica. Il livello di coinvolgimento più alto caratterizza le associazioni e i comitati che si fanno portavoce dei progetti di valorizzazione o di ripristino delle tratte storiche (Comitato Ferrovia Eboli-Calitri, Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Association Européenne des Cheminots - Associazione Europea Ferrovieri, SVIMAR, Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle Aree Interne), gli enti impegnati nella promozione del passaggio dell'Alta Velocità lungo la linea tirrenica (Cilento per l'Alta Velocità, Sapri, 15 agosto 1943, Vivicilento, Comitato 1887 di Sapri per l'Alta Velocità, CODICI - Associazione Nazionale dei Consumatori e degli Utenti). Seguono le istanze di tutela del suolo, dell'ambiente e della biodiversità (Amici del Sele, Associazione ambientalista DifesaAmbiente-Trasparenza e Legalità, Associazione Consorzio Irriguo degli Alburni) e quelle dei residenti maggiormente colpiti dagli espropri (Comitato Pezze delle Monache).

Nel corso dell'incontro *L'impatto dell'opera sull'economia del meridione* sono intervenuti con un video registrato gli studenti della 3 e 4 B indirizzo turistico dell'Istituto Leonardo da Vinci di Sapri che, guidati dalla prof.ssa Antonella Di Lorenzo stanno svolgendo una indagine sul ruolo della ferrovia per lo sviluppo turistico di Sapri e del Golfo di Policastro.

5 L'ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

La comunicazione al pubblico ha accompagnato le diverse fasi di attuazione del dibattito per: favorire l'approfondimento, la discussione, il confronto tra tutti i partecipanti; fare emergere le diverse posizioni; raccogliere proposte sugli aspetti realizzativi dell'opera.

Il Coordinatore ha individuato nel sito internet <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/> il canale privilegiato per l'informazione e la comunicazione in un'ottica di massima trasparenza e facilitazione della costruzione di una consapevolezza critica nelle comunità più direttamente interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura. Il sito web conserva, infatti, le informazioni, garantendo: accesso e reperibilità di documenti, consente di confrontare testi, progetti, video; prevede la possibilità di commentare e inviare contributi. Strategicamente, si è optato per la costruzione di un unico sito web per tutti i sub-lotti di cui si compone il global project per il prolungamento della linea ferroviaria: limitare la dispersione delle informazioni consente, infatti, di rendere la comunicazione realmente orizzontale, di mettere tutte le voci e le posizioni sullo stesso piano, di restituire tutte le dimensioni dell'impatto.

Con l'obiettivo di aumentare la visibilità del sito e, conseguentemente, la circolarità e rintracciabilità delle informazioni lì conservate, al portale sono stati affiancati i social, attraverso i quali è stata data notizia dei momenti salienti della procedura ed è stata condivisa la rassegna stampa più rilevante.

Ai fini dell'aggiornamento dei media stampa sull'avanzamento del dibattito, sono stati prodotti e diffusi n.10 comunicati al termine degli eventi topici della procedura (conferenza stampa di avvio del DP, eventi online di maggiore richiamo per i portatori di interesse, avvio del dibattito sul territorio, chiusura del dibattito sul territorio, presentazione del documento di formalizzazione a Rete Ferroviaria Italiana delle domande emerse in corso di dibattito, presentazione della relazione conclusiva).

5.1 IL SITO WEB

Il sito internet nasce con il duplice obiettivo di informare gli utenti in merito alle finalità e al funzionamento del dibattito pubblico come strumento di democrazia partecipativa e di fornire tutta la documentazione e i materiali necessari a un corretto approfondimento sugli impatti oggettivi dell'opera. 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, Le tratte in discussione*) e quelli (*sub box*) dedicati all'aggiornamento sull'avanzamento della procedura (*News, Prossimi 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 ai fini di una più immediata comprensione) di quanti hanno voluto condividere pubblicamente la propria opinione.

La sezione *Tratte in discussione* è stata ideata come sito nel sito per dare visibilità a ogni sub-lotto. Il Lotto 1A, che farà da modello ai successivi, si articola in: *Panoramica, Dossier di progetto, Aspetti territoriali (Sostenibilità, Aspetti geologici e idrogeologici, Il contesto archeologico, L'impatto acustico, Il piano degli espropri, Gli aspetti paesaggistici), Calendario eventi, Eventi passati, Contributi*.

5.2 I SOCIAL NETWORK

La comunicazione social è stata realizzata attraverso un profilo Facebook e un profilo LinkedIn dedicato 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. Nell'impostazione del piano editoriale dei social si è scelto di differenziare i contenuti dei due profili rispetto al sito web, al quale sono collegati grazie ai bottoni presenti nel footer del portale: 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.

6 LE ATTIVITÀ SVOLTE

Il Dibattito Pubblico sul progetto dell'Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1A Battipaglia – Romagnano, è stato declinato **secondo le linee giuridiche, procedurali e operative identificate dal DPCM 76/2018**.

Il processo ha preso dunque avvio dall'**acquisizione del Dossier di Progetto da RFI e dalla sua analisi valutativa a cura del Coordinatore** e del gruppo di tecnici coinvolti a supporto del suo ruolo, finalizzata a evidenziarne i temi di lacuna, incertezza e contraddizione e a chiederne, in una sola occasione ed entro 7 giorni dal conferimento dell'incarico di coordinamento del Dibattito Pubblico, la rettifica e/o integrazione.

Tale fase, esordita l'11 febbraio e conclusa il 18 febbraio 2022, ha condotto alla **revisione parziale del Dossier di Progetto da parte di RFI e all'adozione della sua versione definitiva**, alla base dello svolgimento del Dibattito Pubblico da parte del Coordinatore.

Accanto alle riflessioni di indirizzo al perfezionamento del Dossier di Progetto, nei 15 giorni successivi alla sua nomina il Coordinatore del Dibattito Pubblico ha proceduto alla **strutturazione del Progetto di Dibattito Pubblico**, definendone le modalità di implementazione e identificando:

- le **sensibilità tematiche** di confronto con gli stakeholder;
- il **cronoprogramma degli incontri** di Dibattito Pubblico:
 - online, di carattere specialistico e svolti in un ambiente di incontro virtuale;
 - in presenza, attraverso eventi di ascolto diretto delle comunità interessate dal progetto dell'Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1A Battipaglia – Romagnano, e delle istituzioni locali;
- gli **strumenti di interazione con i portatori di interesse**, pubblici e privati, del progetto, al fine dell'ascolto delle diverse voci e di una pratica efficace di partecipazione al dibattito;
- i **canali di informazione e di comunicazione al pubblico** riguardo lo sviluppo del Dibattito Pubblico sul progetto.

In linea con quanto statuito nel DPCM 76/2018, il percorso di Dibattito Pubblico è stato avviato, svolto e terminato entro 45 giorni naturali e consecutivi dalla pubblicazione del Dossier di Progetto sui siti previsti dallo stesso Decreto. L'azione del Coordinatore, all'interno del perimetro disegnato dal Progetto di Dibattito Pubblico, ha inteso facilitare la partecipazione dei diversi

portatori di interesse nei confronti del progetto dell'Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1A Battipaglia – Romagnano, con una volontà molteplice di:

- informare sulle ragioni dell'intervento e le dimensioni di scelta tra alternative progettuali;
- illustrarne le caratteristiche tecniche, gli elementi di impatto (ambientale, paesaggistico, sociale ed economico) e le opportunità di sviluppo territoriale sostenibile;
- far emergere le specifiche testimonianze degli stakeholder e degli esperti tematici, favorendo l'espressione di elementi di consonanza e di divergenza rispetto alle scelte progettuali compiute da RFI, oltre a suggerimenti per un miglioramento delle linee dell'intervento infrastrutturale, e avendo cura di ascoltare tutte le posizioni di rilievo per lo sviluppo del Dibattito Pubblico;
- facilitare il dialogo tra il Proponente dell'opera e i portatori di interesse, con l'obiettivo di gestire gli accenti conflittuali del confronto e favorire la convergenza verso un disegno progettuale condiviso.

La fase di confronto con gli stakeholder è stata inaugurata da **una conferenza stampa iniziale**, cui hanno preso parte le amministrazioni pubbliche di riferimento, ovvero la Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico e Regione Campania, finalizzata all'annuncio pubblico dell'avvio del processo partecipativo sul progetto dell'Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1A Battipaglia – Romagnano.

A tale evento è seguito **un calendario di 13 incontri**, con l'intento di sollecitare una partecipazione attiva su argomenti tecnici e su specifici aspetti progettuali di sensibilità locale (ad esempio, le scelte di esproprio, le interferenze territoriali e la mitigazione degli impatti ambientali), coinvolgendo attori pubblici e privati (istituzioni, tecnici, collettività locali).

Per quanto concerne gli **eventi di sostanza tecnica**, il calendario ha previsto **6 appuntamenti**, svolti in modalità virtuale e articolati nei seguenti temi. Ciascun appuntamento è stato introdotto dall'intervento di un esperto, chiamato a rappresentare i propri interrogativi sull'argomento oggetto dell'incontro, in un'ottica di anticipazione e sintesi di questioni critiche di interesse generale. A tale momento è seguita una relazione tecnica, a cura di RFI, sul tema stesso e le sue implicazioni progettuali, e, successivamente, una rosa di interventi prenotati dal pubblico e moderati dal Coordinatore, che ha invitato il Proponente dell'opera a fornire contestualmente repliche puntuali. Durante gli incontri, inoltre, il team di supporto al Coordinatore ha gestito le domande in chat, curandone le risposte dirette e segnalando allo stesso Coordinatore gli accenti di maggior rilievo emersi, al fine di una replica diretta o di una loro considerazione in sede di relazione finale sul Dibattito Pubblico.

Incontri tecnici	Le ragioni dell'opera e le alternative di tracciato
	L'aspetto geologico e ambientale dell'opera
	L'inserimento dell'opera nel territorio
	L'impatto dell'opera sull'economia del Meridione
	Raccordo tra AV e territorio: i nodi di interscambio e i collegamenti ferro-gomma
	La rilevanza dell'opera per il trasporto delle merci

Gli **incontri sul territorio**, dedicati al dialogo con le comunità locali e i loro rappresentanti istituzionali, sono stati realizzati in presenza e si sono sostanziati in **7 eventi**, con l'obiettivo di discutere su specifiche questioni e problematiche di contesto; gli incontri hanno previsto uno scambio diretto tra relatori e partecipanti, con la moderazione attiva da parte del Coordinatore.

Incontri sul territorio	Comune di Campagna
	Comune di Contursi Terme
	Comune di Battipaglia
	Comune di Eboli
	Comune di Sicignano degli Alburni
	Comune di Buccino
	Incontro riservato con i sindaci dei 6 Comuni

L'espressione delle posizioni degli stakeholder rispetto al progetto è stata incentivata mediante due ulteriori canali di confronto:

- l'invio di domande scritte a una prima casella mail dedicata (coordinamento@avsalemnoreggiocalabria.it), con replica diretta a cura del Coordinatore;
- l'invio di contributi scritti a una seconda casella mail dedicata (ufficiotecnico@avsalemnoreggiocalabria.it), pubblicati sul sito web del Dibattito Pubblico dopo una valutazione di congruità, tematica ed espressiva, a cura del Coordinatore.

Un ultimo evento ha infine accolto il racconto riassuntivo, a cura del Coordinatore del Dibattito Pubblico, delle questioni emerse durante il percorso partecipato e, più ampiamente, degli accenti di confluenza e controversia degli attori ascoltati rispetto alla proposta progettuale.

L'ultimo passaggio dell'iter si è sostanziato nella redazione e nella consegna a RFI della "Relazione conclusiva sul Dibattito Pubblico", nell'orizzonte di 15 giorni naturali e consecutivi dalla conclusione del dibattito stesso, con la conseguente presentazione pubblica del documento.

7 I TEMI E LE QUESTIONI DEL DIBATTITO PUBBLICO

In questo capitolo del Rapporto Conclusivo 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 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:

4	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 pubblici diffusi
3	Grande attenzione	Il tema ha ricevuto una grande attenzione ma non ha dominato il DP essendo sostenuto da interessi pubblici ma localmente concentrati
2	Media attenzione	Il tema è stato oggetto di attenzione essendo sostenuto da interessi concentrati localmente: pubblici, ma portati da specifici gruppi di pressione, o privati
1	Specialistico	Il tema non è stato sollevato negli incontri con la popolazione ma è stato oggetto di contributi di esperti che sono intervenuti su aspetti tecnici anche di notevole complessità

7.1 IL QUADRO SINOTTICO

Nelle pagine seguenti è riportato il quadro sinottico che indica i temi trattati.

7.1.1 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi dominanti

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Tempi e modi e attori del DP	Ricorrente contestazione: il Dibattito avviene a cose fatte e quindi è inutile se non offensivo	È stato spiegato con chiarezza che la tempistica è dettata da una norma e non è una scelta né del proponente né del Coordinatore. Generale accettazione della spiegazione ma contestazione del merito: non serve arrivare a discutere quando il progetto si è consolidato in scelte irreversibili.	7.2.1
	Il Dibattito avviene in concomitanza con la conferenza dei servizi e l'esame in Commissione Speciale: quelli sono i luoghi ove porre le obiezioni	In diversi casi, istituzioni o portatori di interessi collettivi, sollecitati a intervenire, hanno spiegato che preferiscono non "scoprire le carte, ma giocare direttamente nella conferenza dei servizi"	
	La scelta di realizzare una nuova linea AV non parte dai progettisti ma da una lunga serie di atti di livello governativo. Inoltre, i servizi AV richiedono una integrazione tra lunga percorrenza e territorio che è compito della Regione programmare e in parte finanziare	Per una maggiore efficacia del Dibattito sarebbe necessario avere tra i "promotori" del progetto anche il MIMS, che dovrebbe rispondere delle ragioni delle proprie scelte di programmazione, e la Regione, che dovrebbe spiegare come intende raccordare i territori con i nodi di accesso alla rete. Una Raccomandazione della CNDP in questa direzione sosterebbe i Coordinatori nella richiesta di interventi autorevoli su questi essenziali tematiche	
Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV	La scelta di una nuova linea con caratteristiche AV è finita sotto il fuoco incrociato di chi non la vuole, perché è attraversato, e di chi invece la vorrebbe, ma teme di esserne escluso.	Il tema è stato affrontato collocando la scelta nel quadro programmatico, europeo e nazionale, che ha fissato obiettivi, e di conseguenza caratteristiche, della soluzione progettuale. Il tema è stato sollevato spesso con una finalità strumentale al fine di ostacolare la scelta di tracciato che evita il Cilento e Sapri: questa critica continua ad essere sollevata anche se con minore intensità.	7.2.2
La scelta del corridoio autostradale e i motivi per non seguire la tirrenica	La scelta del corridoio autostradale, con il tracciato che scende a Praja a Mare, è osteggiato con forza e con insistenza da diversi gruppi di pressione che prefigurano conseguenze negative per il Cilento e Sapri	Il Dibattito, grazie soprattutto all'intervento di alcuni sindaci, ha permesso di scindere in due il problema. Si è potuto consolidare un orientamento decisamente maggioritario sulla opportunità di percorrere il corridoio fino al Vallo di Diano, mentre sussiste una decisa e radicata opposizione alla scelta del tracciato per la discesa a mare verso Praja a Mare. Il Coordinatore, mediante gli esperti dell'équipe, ha spiegato che la ferrovia AV fa poche fermate, molto distanti tra loro e che quindi i territori devono essere serviti in modo indiretto: difficile, però, superare una visione campanilistica.	7.2.3
Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano	La realizzazione della tratta è stata inizialmente contestata per sostenere la scelta di percorrere il corridoio tirrenico e, con argomenti diversi, da coloro che subiscono impatti diretti sulle proprietà.	La convergenza sulla opportunità di percorrere il Vallo di Diano ha consentito di consolidare un orientamento decisamente maggioritario sulla opportunità di realizzare la tratta Battipaglia – Romagnano,	7.2.4

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV	Nell'ambito della polemica sui danni che la scelta del corridoio autostradale porterebbe al Cilento si è inserito un equivoco, opportunamente enfatizzato a fini polemici, sul termine "servizio regionale" che caratterizzerà la linea tirrenica dopo l'avvio della AV	L'equivoco è stato ampiamente chiarito, assicurando che la linea storica costiera rimarrà in concessione a RFI (e non diverrà di gestione regionale) e che manterrà le caratteristiche funzionali attuali, consentendo quindi il transito di treni di lunga percorrenza e anche di caratteristiche AV.	7.2.5

7.1.2 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con grande attenzione

Il "Lotto zero" e la stazione di Battipaglia	Il tema è stato sollevato con molta enfasi nel corso dell'incontro tenutosi a Battipaglia ed esprime il timore che la costruzione del lotto zero, il cui tracciato finale è mostrato nella cartografia di progetto, escluda la stazione di Battipaglia dalla linea AV	Il Dibattito ha consentito innanzitutto di chiarire che il lotto zero non è ancora progettato. Il coordinatore, con il supporto degli esperti, ha spiegato che è necessario distinguere le scelte di RFI, che realizza la rete, da quelle delle imprese ferroviarie che offrono i servizi. La stazione di Battipaglia rimarrà servibile con treni AV anche dopo la realizzazione del lotto zero: la scelta se fermarsi o meno sarà assunta dai gestori dei servizi ferroviari e dipenderà in gran parte dalla capacità di concentrare la domanda su questa stazione.	7.3.1
L'attraversamento dell'abitato di Eboli	Il tema è stato ampiamente dibattuto in una affollata assemblea tenuta nell'Istituto Tecnico Agrario per consentire la presenza dei moltissimi convenuti. Inoltre, il sindaco si è fatto promotore del raccordo con altre amministrazioni e, insieme, hanno elaborato una serie di proposte alternative al tracciato.	Il Dibattito ha consentito di mostrare che la progettazione ha preso in considerazione diversi tracciati e li ha valutati con analisi multicriteria. Ha mostrato anche i vincoli e gli impatti negativi che sarebbero prodotti dalle soluzioni alternative proposte localmente. Ha però fatto emergere il diffuso sconcerto per la scelta di un tracciato che ha oggettive gravi ripercussioni su una zona residenziale del comune. Più che in altre situazioni, è apparsa evidente una diversa valutazione del valore da attribuire alla tutela del verde e delle abitazioni: il criterio "evitare il consumo di suolo" finisce per avere un'importanza maggiore del criterio "evitare abbattimenti di abitazioni e attività produttive". A seguito del dibattito la progettazione ha riesaminato il tratto di attraversamento urbano e i tecnici dell'amministrazione comunale stanno collaborando alla ricerca di un diverso assetto urbanistico della zona interessata.	7.3.2
L'attraversamento del comune di Campagna	Il tema del tracciato all'interno del Comune di Campagna è stato affrontato sia un incontro on line sia in una assemblea presso la sede comunale: sono state evidenziate tre gravi interferenze con abitazioni e attività agrituristiche. Il tema della necessità di preservare ambiti naturali è stato sollevato a supporto della richiesta di modificare il tracciato	La presenza diretta dei progettisti nella sede comunale ha consentito di avviare un dialogo sereno con i proprietari danneggiati e l'amministrazione. Rimane la contrarietà alla scelta di tracciato anche se, informalmente, è stata manifestata la disponibilità di alcune famiglie danneggiate ad aprire un confronto per la ricerca di una soluzione per rilocalizzare le residenze.	7.3.3

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Attraversamento del comune di Contursi Terme	Il tracciato, all'interno del Comune di Contursi Terme, fa registrare alcune importanti interferenze, in particolare con l'area PIP comunale e la sua progettata espansione.	La presenza dei progettisti nella sede del comune ha consentito di avviare un dialogo corretto e rispettoso con i proprietari danneggiati e con l'amministrazione. Il tema delle interferenze con le attività produttive e con la zona di espansione PIP rimane aperto anche se, informalmente, è stata sondata la possibilità di concordare un diverso assetto urbanistico dell'area.	7.3.4
Attraversamento del comune di Sicignano degli Alburni	Il tracciato, all'interno del Comune di Sicignano degli Alburni, fa registrare alcune importanti interferenze, in particolare con la viabilità e l'attività di alcune aziende agricole: grande presenza di pubblico all'assemblea convocata di sabato pomeriggio nel capannone di una impresa agricola attraversata.	La presenza diretta dei progettisti nella sede comunale ha consentito di avviare un dialogo corretto e rispettoso con i proprietari danneggiati e con l'amministrazione. Le alternative di tracciato suggerite sono state esaminate e i progettisti hanno mostrato le maggiori interferenze che comporterebbero nelle zone confinanti.	7.3.5
Attraversamento del comune di Buccino	Anche se in misura minore rispetto ad altri comuni, anche nel territorio di Buccino si registrano alcune interferenze con abitazioni e attività produttive	Il Dibattito ha permesso di mostrare i vincoli che la necessità di allacciarsi con la linea storica per Potenza pone al tracciato in questa porzione di territorio, spostando l'attenzione dalla ricerca di una alternativa di tracciato a quella di mitigazioni e compensazioni. In particolare è sollecitata una diversa collocazione degli spazi per le emergenze la cui collocazione presenta un grado di flessibilità maggiore rispetto alla linea.	7.3.6
Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele	Anche se il tema delle interferenze e quindi degli espropri è stato al centro degli incontri sul territorio, grande attenzione ha ricevuto anche la richiesta di garanzie sulla effettiva possibilità di usufruire della nuova linea, secondo lo slogan: "volgiamo essere serviti e non solo attraversati"	Il Coordinatore, con il supporto dei suoi esperti, ha spiegato che la ferrovia AV fa poche fermate molto distanti tra loro: di conseguenza la Piana del Sele dovrà essere servita con un buon sistema di collegamento, su ferro e su gomma, con l'unica stazione AV che, al momento, si può identificare con Battipaglia dove l'amministrazione comunale ha già provveduto a costruire parcheggi e stalli bus in maniera adeguata a renderla un hub funzionale. Richieste di adeguamento funzionale e di collegamento stradale sono state avanzate per stazioni della linea storica che rimarrà in questo tratto a servizio locale.	7.3.7
Procedure di esproprio, indennità e vincoli derivanti dalla infrastruttura	Come è ovvio, il tema è stato molto dibattuto in tutti gli incontri in presenza, che sono stati strutturati in due momenti: una fase di presentazione, relatore – pubblico, e una fase di analisi delle situazioni concrete, intorno al tavolo con le carte.	Il Dibattito ha consentito di spiegare in modo efficace le diverse situazioni e i limiti che la presenza di gallerie naturali, artificiali, viadotti e rilevati pongono alle attività circostanti. Il Coordinatore esprime un rammarico per come il tema delle indennità di esproprio è stato affrontato, senza andare oltre una burocratica descrizione dei doveri dell'espropriante: di fronte ad evidenti sofferenze che non si possono limitare agli aspetti patrimoniali, una procedura democratica deve essere in grado di mettere in campo una progettazione che vada al di là della mera infrastruttura, per supportare le amministrazioni pubbliche a ridisegnare l'assetto urbanistico sconvolto, trovando soluzione ai problemi creati.	7.3.8

7.1.3 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con media attenzione

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Importanza di collegamenti AV per il Meridione	L'importanza dei collegamenti AV per lo sviluppo del Meridione, più che dagli interventi che li hanno affermati, è stata resa evidente dalla denuncia dei danni temuti da coloro che se ne sentono esclusi. Interessante una ricerca fatta dagli studenti di un ITS di Sapri sui giudizi dei turisti in merito alla accessibilità delle località marine del Golfo di Policastro.	Il tema è stato spesso toccato per esprimere il timore di essere penalizzati dalla mancanza dei collegamenti, a seguito di scelte di corridoio non condivise ed è quindi rimasto prigioniero di un'ottica localistica. Alcuni interventi sia di sindaci sia di operatori, hanno permesso di ampliare l'orizzonte, dando importanza ai collegamenti di lunga distanza verso Reggio Calabria e Potenza – Taranto, soprattutto per il trasporto delle merci. Rimane opinione diffusa delle popolazioni attraversate che guadagnare mezz'ora per andare a Reggio Calabria non valga il sacrificio richiesto loro.	7.4.1
L'importanza della direttrice Potenza – Taranto	La presenza di un comitato molto attivo ha più volte messo in evidenza l'importanza del collegamento con Potenza, denunciando l'inadeguatezza della soluzione proposta per la grave inadeguatezza della linea storica ad est di Romagnano	Il Dibattito ha permesso al comitato di presentare più volte le proprie proposte che sono state commentate dai progettisti per gli aspetti inerenti alla connessione con la linea AV in esame. Per quanto riguarda la connessione Auletta – Tito – Potenza il Dibattito ha chiarito che il tema deve essere posto a livello della programmazione del MIMS e non può essere progettato in modo autonomo da RFI senza che prima rientri nel piano nazionale,	7.4.2
Un possibile sviluppo della rete ferroviaria tra Eboli, Calitri e Pescopagano	Anche in questo caso, la presenza di un comitato molto attivo ha più volte messo in evidenza l'importanza del collegamento le aree a nord in direzione di Melfi.	Il Dibattito ha permesso al comitato di presentare più volte le proprie proposte che sono state commentate dai progettisti per gli aspetti inerenti alla connessione con la linea AV in esame. Anche in questo caso è stato spiegato che la previsione di nuovi collegamenti ferroviari deve partire da un atto di programmazione del MIMS.	7.4.3
Connessione con la linea Sicignano - Lagonegro	I servizi sulla linea sono al momento sospesi ed è attivo un comitato per la loro riattivazione. Nel corso del Dibattito è giunta la notizia che la linea è stata inserita tra quelle da riattivare per servizi turistici. Il comitato chiede la sua riattivazione come servizio regionale e di preservarne la funzionalità, dato che si teme che il sedime sia in parte utilizzato per posizionare la linea AV nel lotto 1b	Il Dibattito ha permesso al comitato di presentare più volte le proprie proposte che sono state commentate dai progettisti per gli aspetti inerenti alla connessione con la linea AV in esame. Per quanto riguarda l'utilizzo del sedime e la possibilità di mantenere la funzionalità della linea si rimanda al Dibattito che affronterà l'analisi del lotto 1B, al momento ancora in progettazione. Il Dibattito ha inoltre consentito di separare il tema della "ferrovia storica" che ha importanza turistica dal servizio alla mobilità locale, meglio servita con linee autobus che possono raggiungere i centri urbani posti in collina e lontani dalle fermate.	7.4.4
Conseguenze per la scelta dei nodi di interconnessione	Il Dibattito ha fatto emergere con chiarezza la presenza di un diffuso stereotipo: essere serviti dalla linea AV viene identificato con avere una fermata.	Il Coordinatore ha identificato in questo persistente stereotipo un nodo cruciale del Dibattito: ricorrente è stato quindi il richiamo alle caratteristiche di una linea AV e dei servizi merci moderni; entrambi chiedono di concentrare la domanda in pochi nodi di interscambio.	7.4.5

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
La sostenibilità ambientale	Nonostante ripetute sollecitazioni del Coordinatore, coloro che per motivi istituzionali o per scopo associativo si occupano di questi temi sono rimasti al margine del Dibattito anche se non sono mancati contributi su aspetti specifici.	In parte questo può essere spiegato con la grande attenzione posta dai progettisti a limitare le interferenze con le molte aree a diverso titolo protette esistenti nel corridoio attraversato; dall'altro, come esplicitamente detto in via riservata, alla scelta di non anticipare argomenti che si intendono portare nell'ambito della Conferenza dei Servizi. In molti casi la tematica ambientale è stata posta a supporto di richieste essenzialmente motivate dalla legittima e comprensibile tutela di interessi patrimoniali privati.	7.4.6

7.1.4 Temi che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi specialistici

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Il rispetto della Convenzione Aarhus per gli aspetti ambientali	È stato sollevato in un contributo il tema di una presunta violazione dei doveri di informazione preventiva in materia ambientale previsti dalla convenzione di Aarhus e codificato con la legge 108/2001.	È un tema che richiede di affrontare questioni giuridiche per le quali è necessaria una preparazione specialistica. Nel Dibattito il tema è stato posto mediante un contributo, pubblicato e riportato nel documento Tematiche e Domande. La domanda ha ricevuto una compiuta risposta che entra nel merito del tema sollevato e nega che vi sia stata una violazione della norma.	7.5.1
Una pregiudiziale questione di diritto	Una associazione ha sostenendo che la scelta di realizzare una nuova linea e di percorrere un itinerario diverso da quello Tirrenico non è conforme alla decisione UE n. 1692 del 23 luglio 1996 e al regolamento UE n. 1315 dell'11 dicembre 2013, sollevando quindi una pregiudiziale questione di diritto	È un tema che richiede di affrontare questioni giuridiche per le quali è necessaria una preparazione specialistica. Nel Dibattito il tema è stato posto mediante un contributo, pubblicato e riportato nel documento "Questioni dibattute e Domande". La domanda ha ricevuto una compiuta risposta che si muove su due piani: da un lato fornisce una diversa interpretazione delle norme citate, dall'altro segnala che esse sono al momento in fase di revisione e che sarà quindi possibile aggiornare gli allegati cartografici allineandoli al nuovo assetto, peraltro concordato con la CE, come documenta l'inserimento nel PNRR del lotto 1A.	7.5.2
Contrasto con le indicazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020	Il contributo di due esperti ripercorre le scelte degli allegati infrastrutture ai DEF 2017-2020 evidenziando come da essi emerga una differente configurazione generale dell'opera e di conseguenza suggerisce un diverso sviluppo delle alternative di progetto da esaminare	Il Dibattito, e in particolare la risposta del proponente non negano la diversità di approccio ma la attribuiscono al cambio di strategia, dalla cosiddetta "Alta Velocità di Rete" incentrata sulla valorizzazione delle infrastrutture esistenti ad una "Alta Velocità" che prevede nuove specifiche infrastrutture. Questo cambiamento è stato definito con il DL n. 34/2020 (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 e trova quindi solido fondamento normativo.	7.5.3

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Analisi della domanda	Su questo tema si registra l'invio di tre contributi: i primi due sollevano dubbi di carattere metodologico sulla impostazione dell'analisi del traffico e sulle sue conclusioni, ritenute eccessivamente ottimistiche. Il terzo intende esplicitamente contestare i contenuti dei primi due contributi, disquisendo sugli aspetti metodologici e giungendo a valutazioni opposte.	Anche questo tema richiede di affrontare questioni specialistiche ed infatti è rimasto confinato nel dibattito tra esperti. Tutti i contributi ricevuti sono stati pubblicati e le questioni sollevate inserite nel documento "Questioni dibattute e Domande". Alle domande è stata data dettagliata risposta, che è entrata nel merito delle critiche e delle controdeduzioni espresse nel Dibattito. Il Coordinatore suppone che entrambe le parti rimangano del proprio avviso, ma il Dibattito ha fornito tutti gli elementi perché qualunque esperto possa farsi una propria opinione e, se ritiene, renderla pubblica.	7.5.4
Analisi Costi Benefici	Su questo tema si registra l'invio di quattro contributi: i primi tre sollevano dubbi di carattere metodologico e contestano alcune scelte, giungendo alla conclusione che gli effetti economici dell'opera siano molto negativi. Anche in questo caso, il quarto intende esplicitamente contestare i contenuti del primo contributo, disquisendo sugli aspetti metodologici e giungendo a valutazioni opposte, confermando la validità della ACB allegata al progetto.	Anche questo tema richiede di affrontare questioni specialistiche ed infatti è rimasto confinato nel dibattito tra esperti. Tutti i contributi ricevuti sono stati pubblicati e le questioni sollevate inserite nel documento "Questioni dibattute e Domande". Alle domande è stata data dettagliata risposta, che è entrata nel merito delle critiche e delle controdeduzioni espresse nel Dibattito. Il Coordinatore suppone che entrambe le parti rimangano del proprio avviso, ma il Dibattito ha fornito tutti gli elementi perché qualunque esperto possa farsi una propria opinione e, se ritiene, renderla pubblica.	7.5.5

7.1.5 Temi che il Dibattito è non riuscito a trattare o a esaurire

Tema trattato	In estrema sintesi	Esito	Rimandi ai paragrafi analitici
Geologia e idrogeologia	Le problematiche di natura tecnica relative agli aspetti geologici, sismici e idraulici sono state oggetto di un webinar specifico con una ampia presentazione da parte dei progettisti. Ampia la documentazione tecnica e divulgativa fornita.	Gli interventi nel Dibattito su questo tema sono stati caratterizzati non tanto dalla preoccupazione specifica sul tema in sé ma utilizzandolo a sostegno di altri obiettivi, sia di natura pubblica che privata. A giudizio del Coordinatore, il Dibattito non ha apportato un significativo contributo su questo tema, anche per la mancata partecipazione di soggetti istituzionali e associativi che, sollecitati, hanno segnalato la preferenza a presentare le loro posizioni solo nell'ambito delle Commissioni Speciali e della Conferenza dei Servizi.	7.6.1
Interferenze con il patrimonio torico e archeologico	Le problematiche di natura tecnica relative agli aspetti di tutela del patrimonio archeologico, storico e culturale sono state oggetto di un webinar specifico con una ampia presentazione da parte dei progettisti. Ampia la documentazione tecnica e divulgativa fornita.		7.6.2

Nei paragrafi seguenti sono sintetizzate le principali posizioni emerse nel dibattito su ciascun punto, con il collegamento ai contributi nei quali sono espresse, le domande formulate dal Coordinatore e le risposte dei progettisti.

7.2 I TEMI DOMINANTI

7.2.1 Considerazioni sulla tempistica i modi e gli attori del DP

La richiesta ricorrente dei partecipanti è stata: "Questa è una presa in giro, oppure il progetto si può ancora cambiare?" Una domanda alla quale non è facile rispondere, specialmente nell'ambito della procedura accelerata prevista per le opere finanziate con il PNRR e il fondo complementare.

Significativo l'intervento di Roberto Monaco, sindaco di Campagna: "Considero una sgrammaticatura istituzionale il fatto che su un territorio si porti un prodotto finito per poi discuterlo. Non funziona così! Da troppi decenni funziona così e funziona malissimo! Perché poi chi deve dare spiegazioni è il sindaco: voi tornate a Roma e noi ci troviamo a dare spiegazioni su un processo rispetto al quale non abbiamo partecipato e questo non è corretto."

Gli incontri in presenza hanno dimostrato una grande capacità delle istituzioni locali di rappresentare le problematiche locali e di attivare la ricerca di soluzioni costruttive: si ritiene confermata la scelta iniziale di incentrare il Dibattito coinvolgendo le amministrazioni comunali e in particolare i sindaci.

Vista l'esperienza, il Coordinatore si sente di suggerire l'opportunità di riportare il Dibattito nella sua collocazione naturale, cioè prima che il progetto sia stato definito in maniera dettagliata e, soprattutto, prima che la procedura abbia compiuto passi importanti. Infatti, vi sono aspetti che si potrebbero modificare senza particolare impatto sull'impianto progettuale, ma la cui modifica richiederebbe di ripercorrere passaggi amministrativi già superati e quindi un allungamento dei tempi di approvazione.

7.2.2 Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV

Il Contributo di Paolo Beria, oltre ad affrontare tematiche metodologiche che saranno esaminate in seguito, sostiene che sia la domanda di trasporto stimata sia l'offerta ipotizzata sono compatibili con la capacità residua della linea storica, perché per le caratteristiche del territorio e della demografia non vi è una quota "grande" di domanda inespressa a causa di un'offerta insufficiente.

Anche durante i webinar e negli incontri in presenza, diversi intervenuti hanno sollevato dubbi sulla necessità di realizzare una nuova linea in aggiunta a quella esistente.

Francesco Maldonato, Direttore del Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, è intervenuto sul tema, deprecando la scelta di abbandonare la linea tirrenica, rimarcando che nel "Documento di fattibilità delle alternative progettuali (marzo 2021), ITALFERR quale soggetto tecnico di RFI e su mandato della Direzione Investimenti-Ingegneria di sistema della stessa RFI, dava atto che la linea storica necessitava soltanto di adeguamento, che fino ad Ogliastro la tratta presentava livelli prestazionali adeguati e solo da Sapri a Reggio Calabria si poneva la necessità della velocizzazione.

Contributo 1: [Francesco Maldonato Polo Museale s. Giovanni a Piro, scelta corridoio](#)

Domanda 1 – La scelta di realizzare una nuova linea aggiuntiva, con caratteristiche AV è motivata dalla previsione di saturazione della linea storica o dalla sua inadeguatezza strutturale? In questo secondo caso, perché non si è scelto di intervenire rimuovendo gli elementi di inadeguatezza?

L'attuale linea Salerno - Reggio Calabria nel tratto campano presenta, a sud di Agropoli, un tracciato ricco di curve e gallerie, con velocità massime comprese fra i 120 e i 135 km/h per i treni che viaggiano in rango C: una prima limitazione della linea attuale è dunque dettata dalle velocità massime raggiungibili. Per poter superare tali limiti sarebbero necessari interventi infrastrutturali rilevanti (rettifica del tracciato, verifica e/o adeguamento delle opere d'arte, ecc...) e, di conseguenza, molto costosi vista l'orografia del territorio cilentano dove la linea presenta molte gallerie: la sostenibilità tecnica di questi interventi dovrebbe essere ulteriormente approfondita, anche in relazione alle ricadute sull'esercizio ferroviario e, in particolare, alla prolungata interruzione del servizio sulle tratte interessate.

Inoltre, i notevoli interventi infrastrutturali accennati avrebbero benefici contenuti poiché, anche a fronte di un eventuale aumento della velocità di tracciato a 200 km/h, i livelli di servizio risulterebbero in parte limitati dall'eterotachicità dell'offerta commerciale.

La costruzione di una linea AV dedicata crea le condizioni per sviluppare nuove opportunità di servizio che, integrando l'attuale offerta, consentano di connettere più velocemente i maggiori centri di attrazione regionali, favorendo l'adduzione ai bacini serviti dalla linea storica, in relazione ai modelli di offerta promossi dalle singole Imprese ferroviarie, consentendo quindi di ottimizzare la capacità che risulta disponibile con la nuova infrastruttura.

Infine, preme ricordare che sovente gli interventi di rettifica della linea ai fini della velocizzazione comportano varianti significative di tracciato che causerebbero, per motivi plano-altimetrici, la soppressione della quasi totalità delle stazioni e/o fermate ubicate anche in corrispondenza di importanti località turistiche, con peggioramenti dell'accessibilità al territorio.

Analogamente, per quanto riguarda la direttrice Salerno - Potenza - Taranto, il progetto ipotizzato permetterà di sviluppare nuove opportunità di servizio, consentendo una riduzione dei tempi di percorrenza stimata di almeno 20 minuti su detta relazione commerciale, in relazione al modello di servizio di riferimento, già con la realizzazione della sola interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza.

Anche in questo caso, vista l'orografia del territorio attraversato, si evitano importanti interventi infrastrutturali sulla linea esistente tra Battipaglia e Romagnano che, oltre ad essere caratterizzati da costi elevati e benefici limitati, potrebbero comportare, in caso di varianti di tracciato, la soppressione di alcune località di servizio.

In sintesi, le attuali caratteristiche infrastrutturali delle due direttrici in questione non permettono di esercire il numero e la varietà dei servizi ipotizzati nella situazione di progetto. L'eventuale rimozione degli elementi di inadeguatezza porterebbe ad ipotizzare una infrastruttura che non sarebbe comunque in grado di garantire le opportunità di servizio offerte dalla nuova infrastruttura.

Per quanto concerne la rimozione dei vincoli che l'attuale linea pone al traffico merci, è stata anzitutto condotta una prima analisi circa gli interventi minimi necessari per adeguare la tratta tra Sapri e Paola alla sagoma PC80. Dall'analisi è emersa la necessità di una modifica di tutte le gallerie presenti con impatti rilevanti sulla circolazione attuale: data la natura

particolarmente invasiva dei lavori, che tra l'altro non consentono una banalizzazione della circolazione a causa della presenza di gallerie a singola canna, si renderebbe necessaria una chiusura totale della linea per circa 3 anni e mezzo ed una durata lavori complessiva di circa 17 anni.

Si evidenzia, infine, che diversi tratti di linea compresi tra Diamante e Paola sono oggi soggetti a fenomeni di erosione marina tali da non escludere in futuro la necessità di una riallocazione della linea stessa.

In conclusione, intervenire con la rimozione degli elementi di inadeguatezza comporterebbe sostenere elevate spese, la sospensione all'esercizio ferroviario della principale linea dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di collegamento per il Sud del Paese, senza ottenere i benefici che lo Stato si è posto con la realizzazione della nuova direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria.

La caratteristica di linea ad alta velocità impone ai progettisti rigidi vincoli, in particolare per quanto riguarda le curve, rendendo in alcuni casi impossibile evitare interferenze con infrastrutture ed edifici esistenti. Ricorrente è stata la domanda sulla opportunità di questa scelta. Anche il Comune di Eboli, rilevato il gravoso impatto della nuova linea, ha chiesto rassicurazioni sulla completa realizzazione della linea con caratteristiche AV/AC.

Contributo 2 : Comune di Eboli, quali garanzie di una linea tutta ad AV?

Domanda 2 – Perché si è scelto di realizzare una linea percorribile a 300 Km/h, che fa recuperare solo 30 minuti e impone vincoli importanti ai progettisti e quindi minori possibilità di adattarsi al territorio? Quali garanzie ci sono che l'intera opera sarà realizzata con questo standard sino a Reggio Calabria? E quali sono i tempi previsti per il suo completamento e quale le disponibilità finanziarie?

Per ottenere il principale obiettivo del progetto, ovvero quello di consentire tempi di percorrenza tra Roma e Reggio C. (< 4ore), analoghi a quelli oggi intercorrenti tra Roma e Milano/Torino, occorre avere standard di velocità elevati in perfetta coerenza a quelli oggi presenti sulle linee ad alta velocità italiane già realizzate. Nella fattispecie il lotto 1 è, all'interno della direttrice, quello che consente il maggior recupero del tempo di percorrenza sia verso Reggio C. sia verso altre destinazioni come ad esempio Potenza, Cosenza, Sibari. Inoltre, un altro compito dello studio è stato quello indicare degli scenari intermedi, individuando lotti prioritari capaci di restituire i maggiori benefici attesi nell'immediatezza. La scelta di tali lotti non può prescindere dall'analisi globale di tutta la direttrice che sarà realizzata totalmente o in parte in funzione delle disponibilità economiche e degli obiettivi/priorità che il Paese si prefigge.

Anche in questo caso, di parere opposto, è il contributo di Giuseppe Cantisani, il quale, sulla scorta delle argomentazioni già riportate nel paragrafo precedente scrive: "Nel caso di specie, pertanto, le valutazioni speditive compiute, nel corso dei precedenti studi progettuali, avevano finalmente indotto i Progettisti e i Decisori a riconoscere come necessaria la realizzazione di una nuova linea AV/AC per l'intero sviluppo dell'itinerario. Rispetto a questa decisione, già recepita in questi termini anche nel PNRR, rimanevano da considerare e porre a confronto le alternative di corridoio e alcuni aspetti specifici relativi al tracciato, che sono stati definiti in esito alle valutazioni contenute negli studi attualmente allegati al PFTE (Studio di Traffico, Analisi Costi Benefici, Analisi Multicriteria).

La realizzazione di una nuova linea, pertanto, costituisce l'oggetto dell'attuale fase della progettazione, ed è questo il tema che è stato correttamente sottoposto al vaglio dei modelli e degli strumenti di analisi tecnico-economica, al fine di dimostrare la validità delle soluzioni adottate e di guidare le ulteriori decisioni da assumere (con particolare riferimento alle opzioni relative ai diversi corridoi e al tracciato della linea).

Oltre a questi argomenti di natura procedurale, il contributo di Giuseppe Cantisani entra negli aspetti di merito, mostrando come la costruzione della nuova linea fornisca un contributo tecnico funzionale del tutto diverso dalle soluzioni di velocizzazione della linea tirrenica.

Contributo 3: Giuseppe Cantisani, il valore tecnico funzionale della nuova linea

Innanzitutto, il contributo mette in evidenza come: a) solo con una linea AV siano conseguibili i risparmi di tempo che la programmazione nazionale ha posto come obiettivo; b) le opzioni alternative non sono equivalenti ma in alcuni casi risultano fortemente critiche in relazione ai vincoli fisici e territoriali; c) la velocizzazione della "linea storica", ad esempio secondo le indicazioni della c.d. "Alta Velocità di Rete", significa in pratica considerare l'implementazione dei soli sistemi tecnologici su un'infrastruttura realizzata per la gran parte oltre un secolo fa. Ebbene: quale aspettativa di "vita utile residua" e di "resilienza" si può prefigurare, rispetto a un tale collegamento?

7.2.3 La scelta del corridoio autostradale e i motivi per non seguire la tirrenica

La scelta del corridoio autostradale incide direttamente sul disegno progettuale del lotto 1A Battipaglia – Romagnano, perché il bivio che immette nella linea tirrenica è situato immediatamente a sud della stazione di Battipaglia.

Nei dibattiti avvenuti in presenza nei comuni attraversati, dovendo esaminare nel dettaglio le interferenze che la nuova linea avrà con le abitazioni, le infrastrutture, le attività agricole e produttive e gli ambiti naturali, è stata frequentemente posta la domanda di quali siano i motivi che hanno portato ad escludere il corridoio tirrenico. Ci facciamo interpreti di questa domanda diffusa.

Domanda 3 – Volendo riassumere in termini semplici e divulgativi le conclusioni della analisi multicriteria, quali sono i motivi che "fanno perdere" il corridoio tirrenico?

Perché il corridoio tirrenico non consegue molti degli obiettivi del progetto, infatti non aggiunge nuova accessibilità al sistema ferroviario, essendo un quadruplicamento prevalentemente in galleria (per circa il 70% dello sviluppo) della linea esistente, che bypassa la quasi totalità delle località oggi servite.

Diversamente il corridoio autostradale, data la sua posizione baricentrica rispetto ai territori attraversati, consente una maggiore coesione del Paese: infatti, oltre ad una riduzione delle percorrenze verso Reggio, garantisce anche delle importanti riduzioni verso Potenza (-20') e verso lo Jonio (-80'), non ottenibili dal corridoio Tirrenico.

Quanto sopra trova tra l'altro conferma dalle analisi multicriteria effettuate da cui emerge che il corridoio autostradale risulta preferibile dal punto di vista trasportistico ed economico e, per il lotto 1, anche per la sostenibilità ambientale.

7.2.4 Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano

Come già accennato e documentato, la scelta del corridoio da percorrere è stata il tema dominante del DP: ciò è giusto, perché l'eventuale scelta del corridoio tirrenico eliminerebbe gran parte del beneficio apportato dalla tratta, che rimarrebbe unicamente al servizio della direttrice per Potenza. Abbiamo già fatto anche notare che la quasi totalità di coloro che si sono pronunciati a favore del corridoio tirrenico, o del mantenimento della linea attuale, lo hanno fatto per timore di vedere le città della costa settentrionale del Golfo di Policastro (Sapri e Maratea) non attraversate dalla linea.

Il coordinatore ha quindi ritenuto opportuno separare due distinte questioni:

- Si è favorevoli al corridoio tirrenico perché ritenuto migliore
- Si è favorevoli al corridoio autostradale ma non si concorda con l'attuale previsione di scendere a mare nella località di Praja a Mare.

Questa seconda opzione ha avuto il quasi unanime consenso. La scelta del corridoio autostradale è, infatti, ritenuta valida anche da dalla maggior parte di coloro che temono che la nuova linea escluda i comuni turistici del Golfo di Policastro; infatti, la maggior parte dei contributi critici, si concentra sul tracciato da seguire per la discesa a mare dopo il Vallo di Diano.

Ciò è molto rilevante per la tratta oggetto di DP perché non ne mette in discussione la scelta di corridoio. Valga come esempio il contributo del Comitato Civico 1987 per l'AV di Sapri, di cui si riporta una immagine significativa.

Contributo 4: [Comitato Civico 1987, Manifesto per l'AV](#)



7.2.5 Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV

L'attuale linea ferroviaria segue un percorso prossimo alla costa ed è quindi denominata "Tirrenica". Nel corso del dibattito pubblico, è stata insistentemente manifestata la

preoccupazione da parte delle località costiere, di subire un declassamento dei servizi ferroviari a motivo della scelta di far percorrere alla nuova linea il corridoio autostradale, che passa all'interno e non sulla costa; ad accentuare questa preoccupazione è stata la definizione "specializzata al traffico regionale" contenuto nella documentazione del progetto, termine che nel dibattito è stato sintetizzato in "regionalizzazione", quasi che, dopo l'apertura della nuova linea, la Tirrenica venisse passata in gestione alla Regione Campania.

Questo equivoco è stato prontamente e ripetutamente chiarito nel corso del dibattito, spiegando innanzitutto che la linea rimarrà in gestione all'attuale concessionario, RFI.

Questo equivoco è stato anche l'occasione per spiegare che è necessario distinguere tra la "linea ferroviaria" e i "servizi ferroviari": la linea rende possibile i servizi che operatori diversi dal gestore della linea decidono di offrire, sia contando unicamente sugli introiti dei biglietti (servizi a mercato) sia stipulando un contratto di servizio con lo Stato o la Regione (servizi contribuiti).

Considerato, però, che questo equivoco continua ad essere riproposto, anche con fine polemico, si ritiene necessario chiarirlo in modo inequivocabile in questa sede. Prendiamo, a proposito, un passaggio di un contributo pervenuto: "Preoccupa altresì leggere che nei documenti presentati da RFI la Linea Tirrenica, cioè l'attuale tratta Battipaglia-Sapri verrebbe "specializzata al traffico regionale", una sorta di declassamento a tutti gli effetti, con l'esito di vedere precluso l'uso della stessa per i treni di rilevanza nazionale e quindi internazionale. Un colpo mortale per gli albergatori, le aziende agricole, il turismo, il commercio, i servizi pubblici e le scuole di questi centri che ogni giorno vengono raggiunte da migliaia di studenti, di docenti, di impiegati e di professionisti."

Contributo 5: [Egidio Marchetti, caratteristiche funzionali della linea tirrenica nel lungo periodo](#)

Anche il contributo di Vittorio Napolitano, Presidente del Comitato Civico 1987 per l'AV, oltre a mostrare quanto sia radicato il timore che la nuova linea declassi Sapri, mostra anche quanta passione stia suscitando questo tema e quanto sia opportuno un suo esame approfondito e razionale.

Contributo 6: [Vittorio Napolitano, Presidente Comitato Civico 1987 per l'AV: non abbandonate Sapri!](#)

Doveroso anche prendere atto delle prese di posizione dei consigli comunali di alcune città, anche se è opportuno ricordare che questo tema sarà affrontato in modo specifico nell'ambito del DP per i lotti 1b e 1c.

Contributo 7: [Comune di Scalea, scelta per il corridoio tirrenico](#)

Domanda 4 – È corretta l'interpretazione che, una volta costruita la nuova linea AV, la tirrenica sarebbe funzionalmente declassata con l'esito di vederne precluso l'utilizzo ai treni di rilevanza nazionale e internazionale? Quale sarà il livello funzionale della Tirrenica dopo l'apertura al traffico della nuova linea AV?

La realizzazione di una nuova infrastruttura quale il Lotto 1 non porta a nessun declassamento delle infrastrutture preesistenti, piuttosto crea le condizioni per lo sviluppo di ulteriori servizi che consentono di integrare quelli già in essere sulla linea tirrenica. La presenza delle

interconnessioni fra le dorsali permette infatti di estendere i servizi di lungo raggio sulle linee costiere, favorendo l'accessibilità ai relativi punti di attrazione per le provenienze da distanze significative.

7.3 TEMI DI GRANDE ATTENZIONE

7.3.1 Il “Lotto zero” e la stazione di Battipaglia

La nuova linea tocca solo marginalmente il territorio di Battipaglia. Tuttavia, l'amministrazione di questa città, per il tramite della sindaca Cecilia Francese, ha mostrato grande preoccupazione per la possibilità che la costruzione del “lotto zero” possa tagliare fuori la stazione di Battipaglia dalla linea AV.

Domanda 5 – Quali sono le ragioni per le quali il lotto zero non è stato avviato? Come si collegherà il lotto zero al lotto 1A? L'attuale stazione di Battipaglia verrà servita dal lotto zero?

Realizzare una nuova infrastruttura non significa abbandonare il territorio servito dalla linea storica. Nelle more di affrontare con maggiore dettaglio la questione quando le ipotesi progettuali circa il tracciato del Lotto 0 saranno definite, la costruzione di una linea AV dedicata consente di sviluppare nuovi servizi, di aumentare il livello qualitativo dei servizi sulle singole relazioni ed eventualmente di ripensare il modello di servizio complessivo nell'ottica di salvaguardare ed implementare i livelli di accessibilità delle località servite dalle linee tradizionali. In tale contesto evolutivo la stazione di Battipaglia continuerà a svolgere un ruolo importante di snodo dei servizi ferroviari: grazie alla futura presenza dell'**interconnessione sud di Battipaglia** (tratto terminale del Lotto 1) dalla stazione della città sarà possibile proseguire sia sulla linea storica per Reggio Calabria, sia sulla linea storica per Potenza, sia sulla nuova linea AV in direzione sud.

Il Lotto 0 rappresenta dunque una soluzione infrastrutturale che sarà in grado di incrementare i livelli di capacità per il traffico passeggeri della tratta Salerno - Battipaglia, su cui tra l'altro sono in corso interventi di miglioramento dei livelli di accessibilità anche rispetto al collegamento con l'aeroporto di Pontecagnano esistente, e che tra l'altro risulterà idonea al traffico merci.

Il PFTE del Lotto 0 è in corso; l'elemento che impone particolare attenzione è l'attraversamento della città di Salerno che, in considerazione del contesto territoriale, non è di immediata risoluzione.

7.3.2 L'attraversamento dell'abitato di Eboli

L'attraversamento dell'abitato di Eboli è senza dubbio il segmento del lotto 1° che ha il maggiore impatto negativo, soprattutto per gli abbattimenti di abitazioni e per le importanti interferenze che l'attraversamento in viadotto comporta.

Il sindaco, Mario Corte, ha svolto una importante azione di informazione e di coinvolgimento della cittadinanza, organizzando il DP presso l'Istituto Tecnico Agrario che ha fornito una sede in grado di ospitare la folta affluenza di persone interessate.

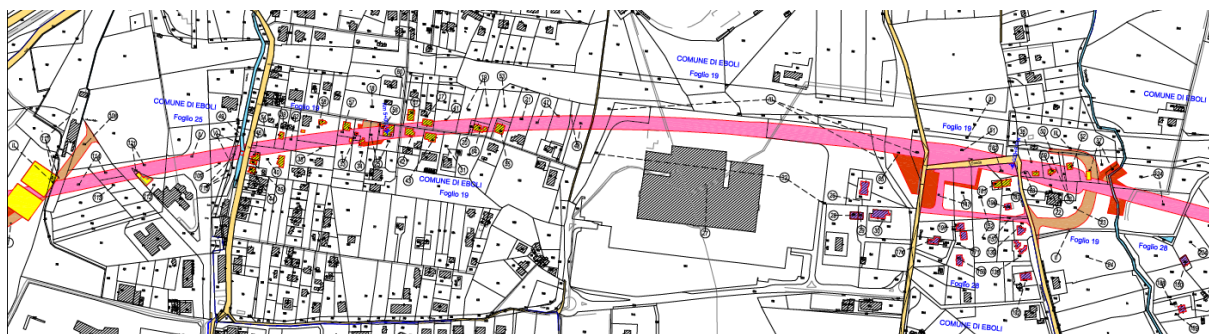


Inoltre, il sindaco ha coinvolto anche i rappresentanti dei comuni della piana del Sele e del Cilento settentrionale, sia attraversati dalla linea sia comunque interessati a beneficiare di questa nuova infrastruttura; insieme hanno presentato un importante e articolato documento, che di seguito viene sintetizzato, evidenziando i diversi aspetti affrontati.

Una prima parte illustra le caratteristiche del sistema economico della valle del Sele, mettendo in evidenza come il forte assetto produttivo attenda che la nuova infrastruttura migliori i collegamenti, soprattutto per le merci: è una zona che fornisce prodotti agricoli e alimentari di pregio, che richiedono di essere consegnati in tempi rapidi anche a lunghe distanze.

Contributo 8: Comune di Eboli, il sistema insediativo della piana del Sele

Ribadito così, in modo chiaro, l'interesse delle comunità locali per la realizzazione della nuova linea ferroviaria è stato necessario affrontare il profondo sconcerto per il tracciato scelto che attraversa in viadotto una zona semicentrale e abitata del comune, come mostra un estratto della mappa degli espropri pubblicata sul sito del DP.



Alla richiesta di quali alternative di tracciato siano state analizzate prima di giungere a scegliere questa, di evidente forte impatto, i progettisti hanno mostrato le mappe e le analisi contenute nel documento di analisi del tracciato, già citato, ma del quale si riporta per comodità il collegamento:

Documentazione: Allegato B - Documento di fattibilità delle alternative progettuali

In esso sono mostrate in dettaglio le soluzioni valutate per l'attraversamento di Eboli: si riporta per comodità un estratto della mappa che le indica.



Figura 41 Soluzioni progettuali Tratto 2 (dal km 4 al km 11) del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano. Corografia dell'intervento.

Evidente l'interesse locale per la "variante sud" che evita quasi del tutto abbattimenti e porta in zona meno abitata l'impatto visivo e il rumore.

Il contributo presentato dal Comune di Eboli formula al proposito una serie di domande e, a seguito del DP, un comitato di cittadini ha presentato la richiesta di adottare la variante Sud.

Contributo 9: [Comune di Eboli, richiesta revisione tracciato](#)

Contributo 10: [Cittadini di Eboli, richiesta adozione variante Sud](#)

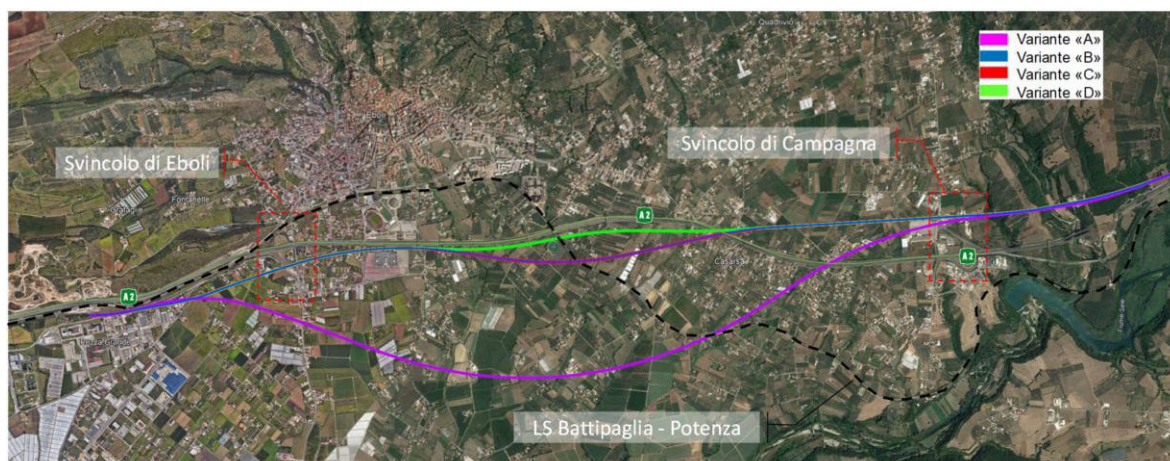
Le molte domande formulate possono essere così sintetizzate.

Domanda 6 – Il tracciato prevede numerosi abbattimenti di fabbricati per civile abitazione e produttivi; sono state considerate le alternative e, in particolare, la possibilità di spostarlo più a SUD, dove la densità edilizia è minore?

Alla base della scelta del tracciato per il progetto del **Lotto 1a Battipaglia-Romagnano**, vi è il documento di Analisi Multicriteria che rappresenta lo strumento di supporto per scegliere, 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. I criteri sono stati scelti per garantire la rispondenza al concetto di sostenibilità a 360°, ovvero di sostenibilità ambientale; sociale; tecnica; finanziaria.

Per il Lotto 1a Battipaglia-Romagnano sono state studiate diverse soluzioni progettuali. Di seguito, relativamente al territorio di Eboli, si riportano quelle individuate per il Tratto 2 (dal km 4 al km 11) per il quale è stato ritenuto necessario effettuare un'Analisi Multicriteria puntuale, al fine di poter individuare con maggiore oggettività la soluzione che rappresentasse il miglior compromesso possibile.



Soluzioni progettuali (dal km 4 al km 11) del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano. Corografia dell'intervento.

Nell'ambito dell'Analisi condotta, le alternative progettuali sono state valutate relativamente alle seguenti quattro macrocategorie:

- Complessità infrastrutturale
- Rilevati/trincea
- Viadotto
- Galleria
- Sostenibilità ambientale
- Suolo (consumo di nuovo territorio, interferenze con edifici preesistenti, sup. aree intercluse)
- Sottosuolo: geomorfologia, idrogeologia e idraulica
- Paesaggio naturale e antropico
- Efficacia trasportistica;
- Realizzazione ed economia del progetto.

Ciascuna categoria comprende una serie di criteri di valutazione per i quali sono stati definiti uno o più indicatori attraverso cui poter realizzare il confronto fra le alternative progettuali.

Nel caso dell'alternativa progettuale A (soluzione più a sud) importanti sono stati i criteri di valutazione e gli indicatori scelti per quanto riguarda la **Sostenibilità ambientale**. Un elemento di valutazione ha riguardato il *consumo di nuovo territorio* e la creazione di *nuove aree intercluse*, all'interno della categoria suolo. Per entrambi gli indicatori l'alternativa di tracciato A rappresenta la soluzione con maggior impatto, in quanto il territorio verrebbe attraversato da numerose infrastrutture a carattere lineare che andrebbero a frammentare lo stato attuale dei luoghi, lasciando nelle aree non urbanizzate diverse porzioni di territorio residuale.

Relativamente al rischio *geomorfologico* e *sismico* non si apprezzano sostanziali differenze tra le alternative progettuali, ma rispetto alle interferenze con il *reticolo idrografico* la soluzione A si configura come la più sfavorevole, in quanto intercetta il maggior numero di interferenze.

Analoghe considerazioni possono essere fatte rispetto al criterio *Paesaggio naturale e antropico*. Infatti, la soluzione A si configura come la più sfavorevole considerando la distanza dalle aree Rete Natura 2000.

È stata anche effettuata una comparazione fra le alternative di progetto rispetto all'indicatore costi di realizzazione; in particolare l'indicatore si riferisce alla variazione percentuale del valore

delle opere rispetto all'alternativa "A" presa in riferimento. Dall'analisi effettuata risulta che le altre alternative hanno un costo minore di circa l'8% e 14% rispetto alla soluzione "A".

In conclusione, ogni alternativa di tracciato analizzata presenta le migliori caratteristiche geometriche e prestazionali ottenibili per una linea AV nei limiti del contesto e dei vincoli presenti nel territorio. Ciò per la soluzione A si traduce in una velocità massima di 250 km/h, inferiore al requisito di progetto richiesto sulle prestazioni della linea (velocità di 300 km/h). Tale soluzione è stata comunque messa a confronto con le altre alternative col fine di valutarne eventuali ulteriori vantaggi rispetto agli altri indicatori, risultando in ogni caso la meno vantaggiosa sul corridoio autostradale.

Per una più dettagliata analisi si rimanda al documento progettuale RC1EA1R16RGEF0005001A "Analisi Multicriteria".

Domanda 7 – È stato detto che la scelta del tracciato deriva da una analisi multicriteria; come sono stati "pesati" gli abbattimenti di abitazioni? Come sono state "pesate" le interferenze e il degrado apportato dall'attraversamento in viadotto? Modificando i pesi adottati e dando alla perdita delle case il giusto peso, che non è solo economico, la variante prescelta sarebbe ancora quella preferibile?

L'obiettivo dell'analisi multicriteria è quello di individuare l'alternativa di soluzione progettuale "giustificata", analizzando una molteplicità di indicatori che riguardano diversi aspetti che caratterizzano il progetto. In particolare, vengono esaminati indicatori delle categorie che indagano la soluzione giustificata dal punto di vista strutturale, ambientale, economico e trasportistico.

All'interno della Analisi Multicriteria RC1EA1R16RGEF0005001A, sono riportate le analisi cui è stato sottoposto il progetto, che sono declinate su due livelli:

- Confronto delle alternative di corridoio (Global)
- Confronto delle alternative di tracciato nell'ambito del corridoio individuato (locali)

Nel confronto delle alternative di corridoio, per la scala territoriale in cui esse sono inquadrare, si è tenuto conto delle interferenze e del degrado nell'indicatore "Consumo di nuovo territorio" appartenente alla categoria "sostenibilità ambientale", al quale è stato attribuito il peso maggiore tra tutti gli indicatori della medesima categoria. Per consumo di nuovo territorio si intende l'area occupata dall'impronta all'aperto della nuova infrastruttura, includendo con tale indicatore sia la quota di suolo urbanizzato sia la quota di quello non urbanizzato. Quantificare le interferenze con gli edifici preesistenti nell'ambito dell'analisi di corridoio comporterebbe l'omogeneizzazione dell'impatto sull'intero corridoio perdendo la rilevanza che le ripercussioni locali possono avere in alcune zone piuttosto che in altre.

Le interferenze con gli edifici preesistenti sono invece state valutate nel confronto delle alternative di tracciato nell'ambito del corridoio individuato, mediante la quantificazione dell'indicatore "INTERFERENZE CON EDIFICI PREESISTENTI" appartenente criterio "SUOLO" della categoria "SOSTENIBILITA' AMBIENTALE" e valutato con il numero di edifici interferiti, in modo da dare maggiore evidenza dell'impatto che ciascuna alternativa locale potesse avere sulle interferenze e il degrado apportato.

Domanda 8 – È stato detto che la scelta del tracciato deriva anche dall'elevato costo che avrebbero le soluzioni alternative. Qualora fosse, sciaguratamente, scelto, i grandi risparmi potranno essere in parte utilizzati per compensare gli abbattimenti? Le somme riconosciute metteranno in grado i danneggiati di comperare nel comune una abitazione avente caratteristiche simili a quella abbattuta?

Le somme riconosciute, nel caso di espropriazione di una costruzione legittimamente edificata, sono determinate nella misura pari al valore venale (rif. art. 38, comma 1 del D.P.R. 327/2001). Più precisamente, l'indennità di espropriazione è determinata sulla base delle caratteristiche del bene al momento dell'accordo di cessione o alla data dell'emanazione del decreto di esproprio (rif. art. 32, comma 1 del D.P.R. 327/2001). In particolare, per la determinazione dell'indennità riconoscibile, verranno considerate le consistenze dell'unità immobiliare e relative pertinenze, opportunamente ragguagliate secondo le modalità correntemente in uso presso l'Agenzia delle Entrate.

Si evidenzia che, oltre agli indennizzi sopra citati strettamente relativi all'immobile, si potranno anche riconoscere, a titolo di esempio, l'indennizzo di manufatti e soprassuoli esistenti sulle aree (opere murarie, recinzioni di ogni tipo, opere in ferro, impianti, essenze arboree e arbustive ornamentali, alberi da frutto, e quant'altro), oneri aggiuntivi per situazioni di rilevanza territoriale ed eventuali oneri accessori per facilitare lo spostamento in altra abitazione per es. trasloco, ripristino utenze, ecc.

Domanda 9 – Il tracciato alterna tratti di trincea, gallerie e sopraelevazione, ma la scelta di un'unica galleria sotto le zone più densamente urbanizzate della città di Eboli (almeno dall'intersezione con l'attuale via La Carnale sino al superamento del sovrappasso autostradale di Via Serracapilli) diminuirebbe almeno l'impatto paesaggistico dell'opera. Quali sono le ragioni della scelta operata? Cosa impedisce di realizzare la galleria?

Per attraversare in galleria naturale la zona residenziale e salvaguardare gli edifici dai cedimenti indotti dallo scavo è necessario abbassare la livelletta ferroviaria per posizionare la volta della galleria a profondità di almeno 30m. Ne consegue un significativo aumento della lunghezza della galleria a partire circa dalla area in cui il nuovo tracciato si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica Battipaglia-Potenza con problemi di realizzabilità oltre che relativo aumento dei costi.

Inoltre, la trasformazione della galleria artificiale in galleria naturale comporterebbe la realizzazione di una uscita di sicurezza intermedia non più posta a piano campagna ma realizzata mediante una nuova galleria naturale.

L'abbassamento della livelletta ferroviaria, necessario per l'attraversamento in galleria naturale dell'area residenziale, comporterebbe:

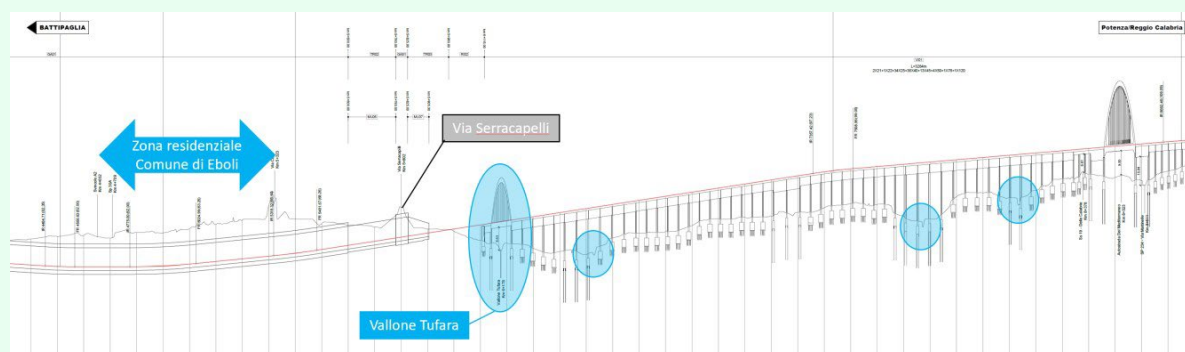
lato Battipaglia, una forte interferenza con la linea storica Battipaglia-Potenza, poiché il nuovo tracciato, sviluppandosi in stretto affiancamento alla linea, richiederebbe la realizzazione di opportuni interventi e di numerose opere di sostegno a protezione del rilevato della linea esistente. Inoltre, in tale tratto è prevista la predisposizione del futuro allaccio con il lotto Salerno – Battipaglia, per cui l'abbassamento del tracciato comporterebbe un maggior impatto sul

territorio prevedendo l'anticipazione di opere interraste propedeutiche alla compatibilizzazione col futuro lotto con un ulteriore incremento dei costi.

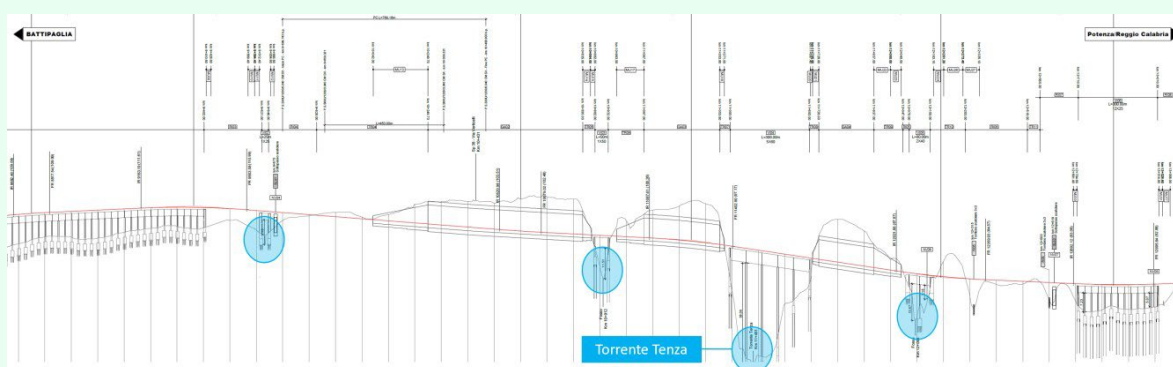


Stralcio profilo altimetrico zona residenziale - lato Battipaglia

lato Reggio Calabria, la realizzazione dell'attraversamento in galleria naturale comporterebbe, nel tratto in uscita dalla stessa, forti interferenze e relative incompatibilità della nuova livelletta ferroviaria con le preesistenze viarie ed idrauliche come i corsi d'acqua presenti nella piana di Eboli (vedi Vallone Tufara) e quelli del tratto successivo, ricadenti del comune di Campagna (vedi torrente Tenza).



Stralcio profilo altimetrico zona residenziale - lato Reggio Calabria (comune di Eboli)



*Stralcio profilo altimetrico zona residenziale - lato Reggio Calabria
(area comune di Campagna)*

Domanda 10 – Si prevedono interventi anche sulla viabilità esistente con dismissioni di strade esistenti e realizzazioni di nuove arterie. È possibile istituire un tavolo tecnico tra RFI ed il Comune per verificare le migliori alternative possibili, anche per operare un raccordo con la programmazione dell'Ente in materia di viabilità?

Nel corso dei procedimenti amministrativi le amministrazioni e i soggetti invitati si pronunciano sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative e comunicando eventuali necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto.

Domanda 11 – Il tracciato, dal punto di inizio, occupa la sede dei binari esistenti di collegamento tra Eboli e Battipaglia. Questa scelta è coerente con la possibilità di collegamento tra le due cittadine con treni non ad alta velocità?

La sede della linea ferroviaria esistente tra Battipaglia ed Eboli, non è interferita dagli interventi previsti per la realizzazione della nuova linea AV, pertanto tutte le funzionalità della linea storica rimangono inalterate.

Le demolizioni previste all'interno dell'impianto della stazione di Battipaglia non riguardano tratti di binari utilizzati per la circolazione dei treni lungo la tratta Battipaglia – Eboli.



Stralcio planimetrico impianto stazione di Battipaglia

Sempre in tema di possibili tracciati alternativi Giovanni Paladino ha inviato l'interessante proposta di una variante "Odra" che, replicando a sud l'arco previsto oggi a nord, eviterebbe tutti gli abbattimenti e attraverserebbe una zona meno abitata.



Contributo 11: [Giovanni Palladino, proposta di un diverso tracciato in comune di Eboli](#)

Domanda 12 – La possibilità mostrata nel disegno è stata considerata in fase di progettazione?
Per quali motivi è stata ritenuta preferibile quella prescelta?



Il tracciato mostrato nell'immagine è stato analizzato e, a parità di caratteristiche geometriche e prestazionali della linea AV di progetto, presentava delle incompatibilità dal punto di vista altimetrico con le preesistenze viarie ed idrauliche del territorio attraversato. Inoltre, la soluzione presentata comporta l'incremento di nuove aree intercluse tra la nuova linea e l'autostrada A2 e probabilmente la realizzazione anticipata di opere propedeutiche alla compatibilizzazione del futuro lotto Salerno – Battipaglia con un ulteriore incremento dei costi.

Il contributo della società LP Gas segnala una rilevante problematica di compatibilità del tracciato con la presenza di depositi di gas che, per la quantità presente, sottopongono l'insediamento alla normativa prevista per le imprese a rischio rilevante.

Contributo 12: [LP Gas, presenza di attività a rischio di incidente rilevante](#)

Domanda 13 – La presenza di questa attività è stata considerata nella redazione del progetto?
Quali interventi di mitigazione o compensazione sono previsti per rendere possibile la prosecuzione dell'attività economica dell'impresa?

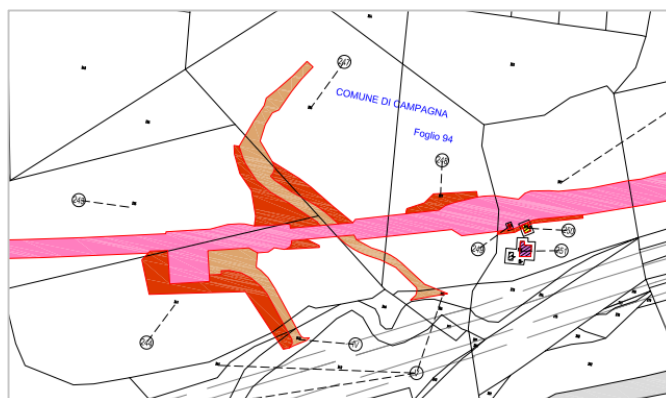
Si conferma che la presenza dell'attività è stata considerata nella redazione del progetto, anche in termini espropriativi. Laddove dagli approfondimenti successivi la prosecuzione dell'attività economica dell'impresa dovesse risultare non possibile, si provvederà a valutare il giusto ristoro economico.

7.3.3 L'attraversamento del comune di Campagna

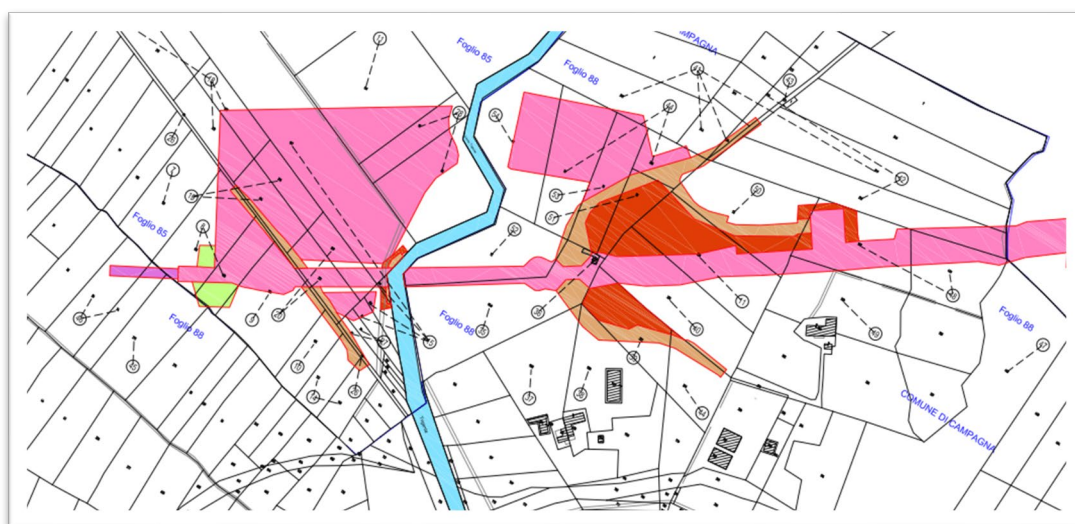
Anche nel territorio di Campagna si devono registrare importanti interferenze, con abitazioni, con aziende agricole e più in generale di carattere ambientale. Di seguito si riportano gli interventi e i contributi inviati riguardanti situazioni puntuali e la lettera del WWF che riguarda in particolare questo tratto di tracciato.

Il primo contributo riguarda una forte interferenza con una abitazione, come indicato nella figura sottostante.

Contributo 13: Sonia Mirra, interferenza con abitazione, richiesta spostamento tracciato



Muovendosi verso est, dopo un attraversamento in galleria, il tracciato attraversa l'azienda agricola La Petrolla, un'azienda agricola biologica estesa su 55 ettari con circa 12.000 piante di olivo, un vigneto, un agrumeto, una dozzina di fabbricati, rurali e non, oltre ad un frantoio oleario aziendale. L'azienda è situata in un'area collinare di grande pregio, ricca di corridoi e percorsi ecologici al proprio interno, con numerose querce secolari, lecci, pini maestosi e molte altre piante spontanee sparse all'interno del fondo. Ricade in una più ampia area naturalistica che domina la valle del fiume Sele, in corrispondenza del tratto in cui il fiume abbraccia l'oasi WWF di Campagna-Persano (estesa per oltre 100 ettari), istituita nel 1975 e protetta da decenni in virtù del decreto Ronchey di salvaguardia; tale area, inoltre, è sottoposta a numerosi vincoli (idrogeologici, ambientali, paesaggistici) che gravano sull'intero comprensorio in quanto sito di interesse comunitario, zona di protezione speciale e zona umida di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar del 1971.



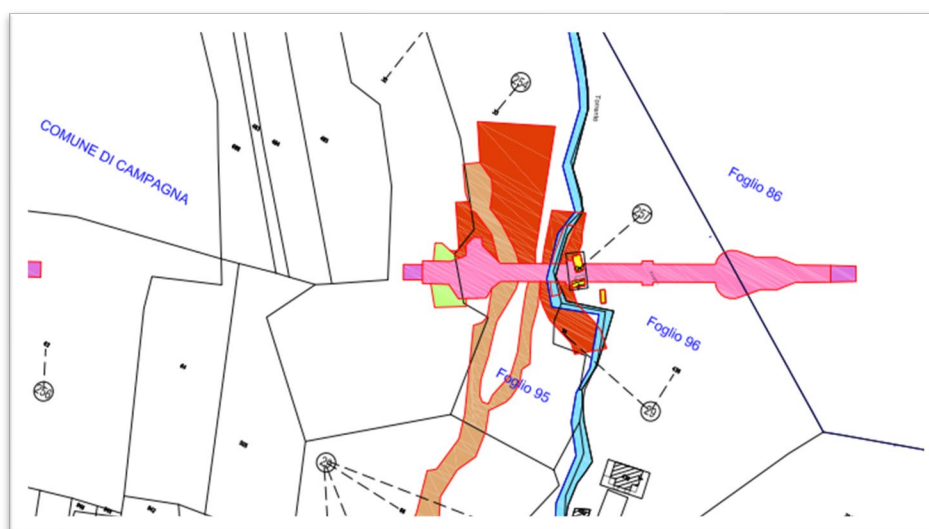
Le aree interessate ad esproprio sono indicate nella figura sottostante, mentre l'interferenza, soprattutto visiva essendo la linea in quel tratto su viadotto, si estende per un'area decisamente maggiore.

Contributo 14: [Interferenza con Azienda Agricola La Petrolia, richiesta modifica tracciato](#)

Per migliore comprensione, si fornisce un estratto del Webinar dedicato agli aspetti territoriali con l'intervento di Giuseppe Zecca, titolare dell'azienda agricola La Petrolia, e della prima risposta data dai progettisti.

Intervento 15: [Giuseppe Zecca e prima risposta dei progettisti](#)

Muovendosi ancora verso est, dopo un attraversamento in galleria, il tracciato attraversa l'Azienda Agricola e Forestale Podere Elefante, come indicato nella figura sottostante.



Anche in questo caso, oltre a produrre un impatto negativo economico, con l'abbattimento di edifici, il tracciato interferisce con una zona di rilevante pregio ambientale e culturale.

Contributo 16: [Azienda Agricola Elefante, richiesta di modifica tracciato](#)

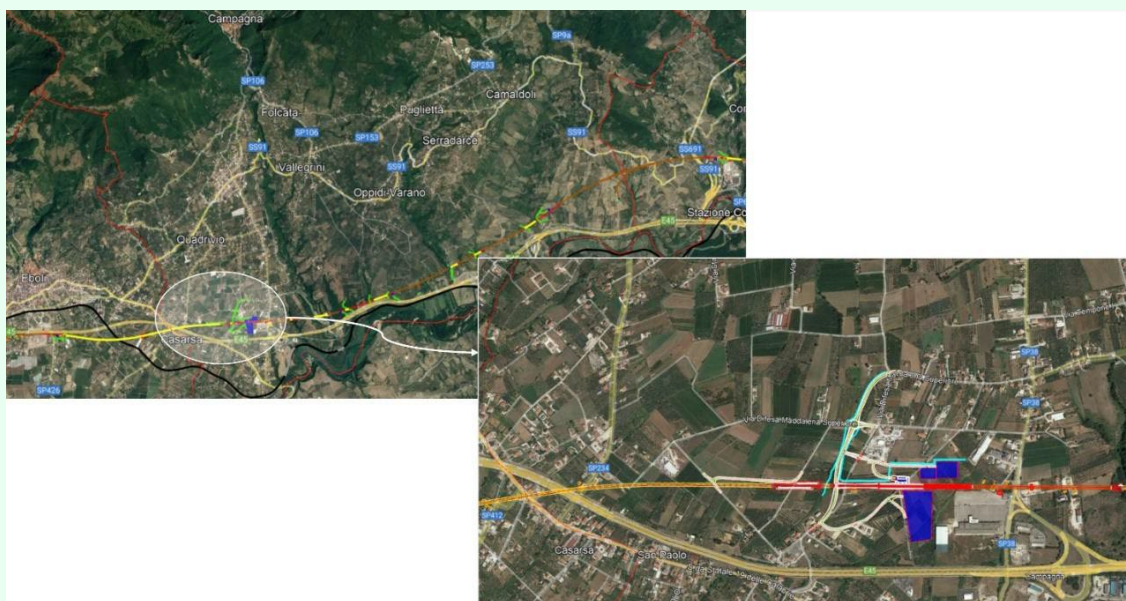
Infine, come già indicato dal Contributo 44, l'area attraversata è vicina alla riserva naturale del WWF, associazione che ha inviato un articolato contributo, del quale si riportano le conclusioni, che sono direttamente rilevanti per la valutazione di questo segmento di tracciato.

Contributo 17: [WWF richiesta spostamento a Nord del tracciato](#)

Domanda 14: è possibile, come richiesto da diversi contributi, spostare a nord il tracciato nella parte di attraversamento del comune di Campagna? In subordine, è possibile abbassare la quota della linea in modo da evitare il passaggio in viadotto, passando invece in galleria? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

Data la complessità delle caratteristiche geometriche di un tracciato ferroviario AV, le modifiche locali possibili risultano molto limitate, traslazioni planimetriche comportano ricadute importanti su grandi sviluppi dei tratti precedenti e successivi.

Pertanto, una modifica locale di traslazione verso nord comporterebbe di conseguenza l'occupazione di un'area con una maggiore densità abitativa e conseguenti demolizioni nella zona dello svincolo di Campagna, infatti la scelta della soluzione progettuale, in tale tratto, ha permesso l'individuazione di un corridoio che minimizza gli impatti sulle preesistenze.

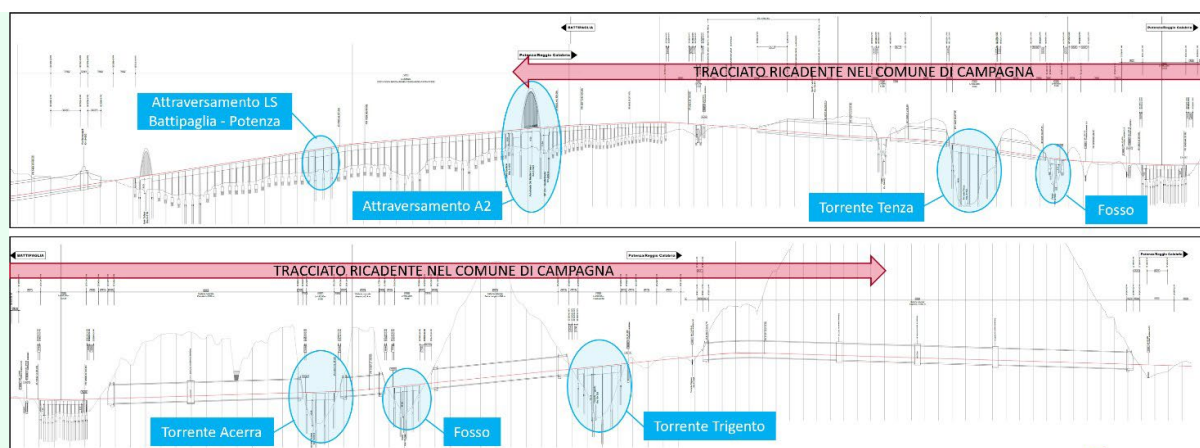


Inquadramento tracciato all'interno del comune di Campagna

In ogni caso una soluzione che si allontanasse dal corridoio infrastrutturale autostradale avrebbe comportato un aumento di consumo di nuovo territorio e la creazione di nuove aree intercluse tra la nuova ferrovia e l'autostrada.

All'interno del territorio del comune di Campagna, nel primo tratto si rende necessario l'utilizzo della soluzione in viadotto per consentire lo scavalco dell'autostrada A2 (per i dettagli sullo studio dell'attraversamento dell'autostrada A2 si rimanda al documento progettuale RC1EA1R14RGIF0000001A "Analisi della soluzione progettuale"), mentre nel secondo tratto la scelta della soluzione in viadotto è necessaria a causa dell'andamento orografico caratterizzato da diverse profonde incisioni.

Un abbassamento della quota della linea in modo da evitare il passaggio in viadotto realizzando invece una galleria naturale, per effetto delle limitate pendenze della linea AV, comporta una incompatibilità con le interferenze idrauliche esistenti, in particolare con il torrente Tenza, il torrente Acerra, il torrente Trigento e i numerosi fossi presenti nel territorio, oltre a risultare incompatibile con lo scavalco dell'infrastruttura autostradale A2.



Profilo altimetrico di progetto

Nello sviluppo della progettazione sono state ricercate alternative che potessero minimizzare, per quanto possibile, le interferenze sul territorio. Comunque, nel corso del dibattito pubblico sono state rappresentate da EE.LL., associazioni e privati cittadini alcune situazioni a cui porre attenzione. In merito, si cercherà di avviare specifiche interlocuzioni per valutare ipotesi alternative e ricercare eventuali soluzioni condivise, al fine di un più armonico inserimento delle opere nel contesto territoriale.

Sempre in Comune di Campagna, il tracciato va a interferire con la recente costruzione di una struttura per la distribuzione di prodotti informatici e con i suoi progetti di ampliamento.

Contributo 18: [Giordano Alberto, Extemebit srl, interferenza con sito produttivo in espansione](#)

Domanda 15: la presenza dell'attività produttiva è stata rilevata in fase di progetto? L'entità del danno che la scelta del tracciato comporta è tale da modificare le valutazioni di convenienza delle scelte di tracciato?

La Ditta è stata considerata nella redazione del progetto anche se l'immobile in questione non era riportato in mappa e non censito a livello catastale e, pertanto, in questa fase progettuale non è stato oggetto di valutazione. Preso atto dell'esistenza di tale fabbricato, si provvederà a valutare il giusto ristoro economico.

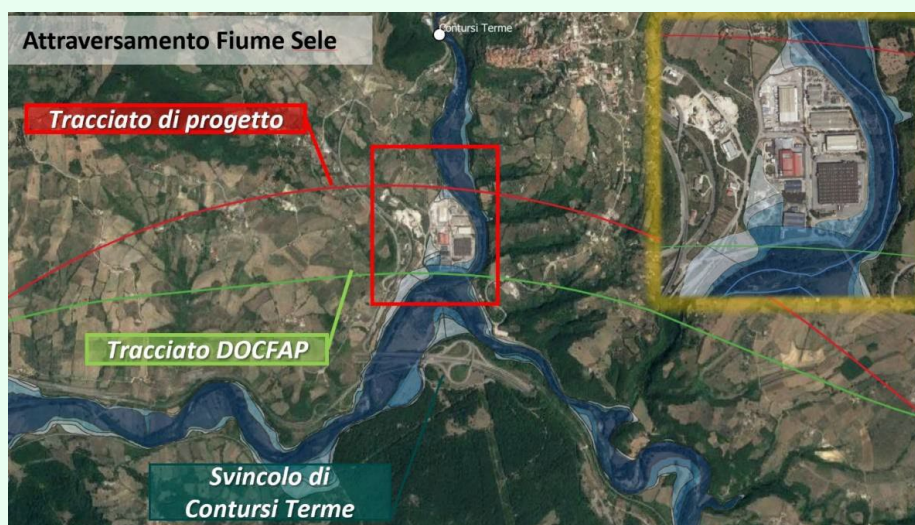
7.3.4 Attraversamento del comune di Contursi Terme

Anche l'attraversamento del territorio di Contursi Terme crea importanti interferenze, segnalate sia dal sindaco, Antonio Briscione, sia nel corso dell'incontro avvenuto il giorno 21 marzo 2022. In particolare, come mostra la figura seguente, il tracciato prescelto per la nuova linea ferroviaria prevede l'abbattimento di un capannone industriale, dove è attiva la produzione dell'azienda A.S. Albums S.r.l., ed impedisce l'espansione a nord est della zona per gli insediamenti produttivi, dove è prevista l'apertura di nuove attività.



Domanda 16: è possibile evitare le interferenze o spostando a nord il tracciato oppure scegliendo di seguire un tracciato molto più a sud? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

Un tracciato più a Sud attraverserebbe aree di pericolosità idraulica con uno sviluppo maggiore rispetto al tracciato attualmente progettato, analogamente ciò avverrebbe anche con un tracciato più a Nord. Un maggior sviluppo in area di pericolosità idraulica comporta viadotti più lunghi per garantire che l'attraversamento delle aree allagabili avvenga senza realizzare rilevati, i quali ostacolerebbero il deflusso di piena. Inoltre, la necessità di garantire campate con luci di almeno 40m misurati ortogonalmente alla corrente idrica (secondo le vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni), vincola fortemente lo sviluppo planimetrico del tracciato. La soluzione progettuale si posiziona in modo da attraversare l'area di pericolosità idraulica nel punto più favorevole anche dal punto di vista orografico in approccio al viadotto.



Stralcio planimetrico area industriale di Contursi Terme

Inoltre, valutando l'ipotesi di una soluzione di tracciato posta più a Sud (rispetto allo svincolo autostradale di Contursi Terme) rispetto a quella prevista in progetto, si osserva che il numero di interferenze rispetto al Sito Rete Natura 2000 (fiumi Tanagro e Sele) non risulterebbe circoscritto a una sola area ma bensì andrebbe ad interessare il Sito in almeno due punti. Tale condizione potrebbe potenzialmente creare maggiori effetti sullo stato di naturalità dei luoghi durante le fasi di realizzazione dell'opera.

Inoltre, il tracciato vedrebbe numerose interferenze con le infrastrutture esistenti come l'autostrada A2 e la linea storica Battipaglia – Potenza, non risultando sostenibile anche dal punto di vista economico.

7.3.5 Attraversamento del comune di Sicignano degli Alburni

Anche nel territorio di Sicignano degli Alburni il tracciato attraversa aree di pregio e in particolare una azienda agricola di eccellenza: per rendere più efficace il DP, il sindaco Giacomo Orco, ha organizzato l'incontro in un capannone dell'azienda Rosso Granato, specializzata nella produzione dei melograni.



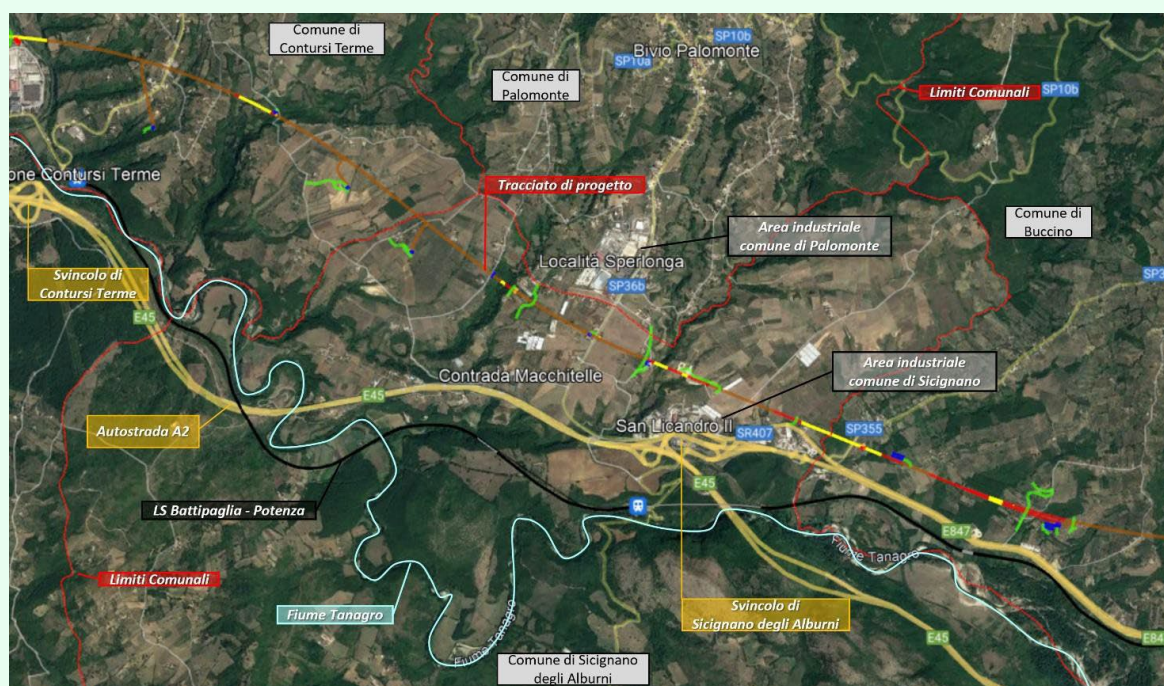
Come si può vedere nell'immagine sotto, l'azienda agricola (nel cerchio il capannone dove si è svolto l'incontro) viene attraversata dalla linea in trincea, con una necessaria modifica della viabilità. Poco più a Ovest (sinistra nella figura) si notano altre interferenze. Anche in



questo caso, la richiesta è stata di valutare una possibile diversa collocazione del tracciato, spostandolo verso nord oppure passando decisamente a sud, come richiesto dall'insieme dei comuni.

Domanda 17: è possibile evitare le interferenze o spostando parzialmente a nord il tracciato oppure scegliendo di seguire un tracciato molto più a sud? Se tutto ciò non fosse possibile, quali azioni di mitigazione i progettisti hanno previsto e si potrebbero aggiungere?

Come già riportato nelle precedenti risposte, data la complessità delle caratteristiche geometriche di un tracciato ferroviario AV, le modifiche locali possibili risultano molto limitate, traslazioni planimetriche comportano ricadute importanti su grandi sviluppi dei tratti precedenti e successivi.



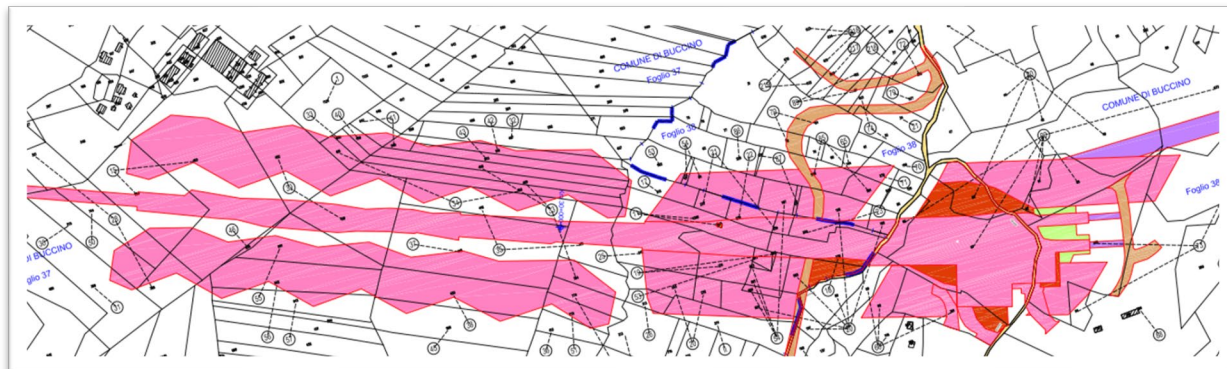
Pertanto, una modifica locale di traslazione verso nord comporterebbe di conseguenza l'interferenza diretta con l'area industriale del comune di Palomonte in località Sperlonga e una possibile incompatibilità con la connessione sulla linea storica Battipaglia Potenza in prossimità di bivio Romagnano (impianto Ponte S. Cono).

Una traslazione verso sud comporterebbe diverse interferenze con le infrastrutture esistenti come l'Autostrada A2 e la linea storica Battipaglia – Potenza, oltre alle aree industriali San Licandro I e San Licandro II che si sviluppano nell'area del comune di Sicignano degli Alburni.

Per uno spostamento ancora più a sud si rimanda a quanto riportato nella risposta alla domanda precedente.

7.3.6 Attraversamento del comune di Buccino

Proseguendo verso est, l'ultimo comune attraversato dal lotto 1A è Buccino: anche in questo caso abbiamo numerose interferenze con zone coltivate, come mostrato ad esempio nella figura sottostante, non sono previsti abbattimenti, se non di edifici rurali.



La presenza della nuova linea desta, comunque, preoccupazione anche per coloro che non sono direttamente interferiti: spesso, nel corso dei dibattiti, sono emerse richieste di quali indennizzi siano previsti dalla normativa per chi subisce una interferenza indiretta, visiva o acustica. Si riporta a proposito un contributo relativo al territorio di Buccino.

Contributo 19: [Valentina Conte, interferenza indiretta in comune di Buccino](#)

Domanda 18: sono previsti indennizzi o compensazioni per abitazioni collocate ad una distanza di circa 100 metri, che subiscono interferenze visive o acustiche?

Per quanto riguarda la componente rumore in fase di esercizio è stato redatto uno studio acustico ad hoc censendo tutti i ricettori presenti nella fascia di pertinenza ferroviaria definita dal DPR 459/98 e prevedendo l'inserimento di interventi di mitigazione (Barriere antirumore) laddove fossero emerse delle eccedenze dei livelli acustici in facciata rispetto ai livelli di norma, stabiliti sempre dal DPR459/98. Nei casi in cui tali interventi non siano stati sufficienti a riportare a norma i livelli acustici in facciata post mitigazione, sono stati previsti Interventi Diretti al ricettore, come stabilito dalla normativa vigente (art.4 comma 5 del DPR459/98), prevedendo indennizzi per gli oneri da sostenere per Eventuale Sostituzione Infissi e il deprezzamento che subirà l'immobile interessato a seguito della costituzione di servitù a prescindere dalla distanza del ricettore dalla linea ferroviaria di progetto.

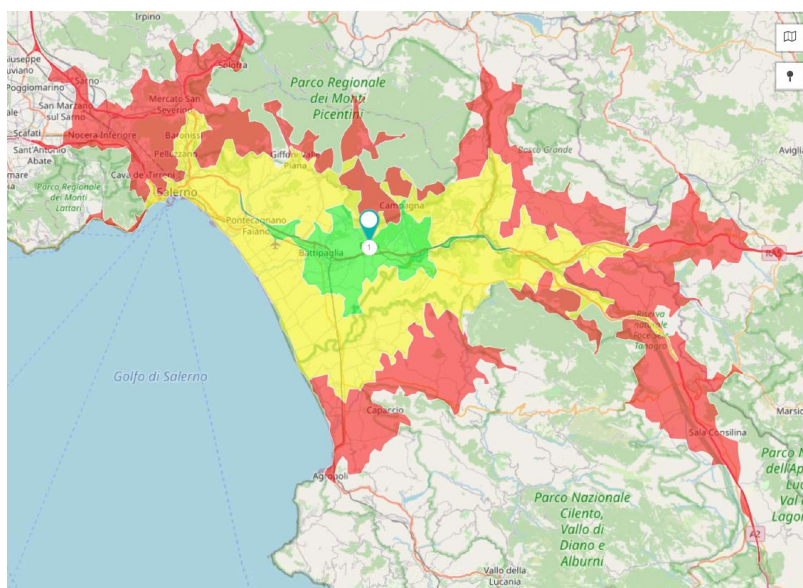
7.3.7 Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele

Strettamente inerenti alla discussione sul lotto 1A, Battipaglia – Romagnano è come la nuova linea AV servirà il vasto comprensorio della Piana del Sele. Il tema è stato al centro dell'incontro tenutosi nel comune di Battipaglia, città che si sta attrezzando per essere il punto di connessione tra la nuova linea e il territorio, non solo cittadino, ma di una vasta zona. Grazie ad un finanziamento europeo, il Comune di Battipaglia sta sviluppando una serie di infrastrutture per consentire alla stazione, connessa sia con la linea tirrenica sia con la diramazione per Potenza, di fungere da hub, nodo di interscambio ferro – ferro, ferro – gomma

ma anche aria - ferro, candidandosi ad essere punto di accesso alla AV per coloro che transitano dall'aeroporto di Pontecagnano.

Contributo 20: Comune di Battipaglia, la nuova stazione d'interscambio

Anche nell'incontro tenutosi ad Eboli, il tema di come interconnettere la nuova linea con la Piana del Sele è stato oggetto di numerosi interventi. Il contributo fornito dal Comune, in accordo con altri comuni della zona, mostra, con una serie di simulazioni, l'ampia dimensione della catchment area, come indicato nella figura seguente.



Contributo 21: Comune di Eboli, scelta dell'hub alta velocità e alta capacità

Il tema del raccordo tra i territori e la linea AV supera ampiamente la dimensione della progettazione tecnica della ferrovia per coinvolgere un tema più ampio di programmazione dei servizi di mobilità, che devono vedere coinvolta la Regione Campania e i comuni della zona. Come fatto notare dal coordinatore, è necessario distinguere l'infrastruttura dai servizi.

Domanda 19 – Rimanendo sul piano infrastrutturale, le stazioni di Battipaglia e di Eboli sono adatte, sotto il profilo infrastrutturale, per consentire fermate dei servizi AV, qualora gli operatori ritengano sia per loro conveniente?

La definizione di un servizio presso una specifica località rientra nella programmazione commerciale delle Imprese erogatrici dei servizi di trasporto ferroviario. Ciò premesso, la stazione di Battipaglia risulta già servita da servizi AV. Da un punto di vista di dotazioni infrastrutturali, nella stazione di Eboli non risultano particolari motivi ostativi all'effettuazione di un servizio analogo, con l'attuazione di opportuni accorgimenti tecnici ed organizzativi per consentire l'accessibilità al servizio.

In tutti gli incontri è stato manifestato l'interesse e l'aspettativa degli operatori del settore agroalimentare e produttivo di poter disporre di migliori servizi di trasporto sulla lunga distanza, soprattutto verso nord. Tuttavia, anche in questo caso, è sembrato sia mancante una chiara visione di cosa sia il trasporto merci ferroviario moderno: non più la spedizione, per colli o a

carro completo, ma di interi "treni blocco"; condizione essenziale è quindi la presenza di operatori logistici in grado di concentrare la domanda, di organizzarla in maniera idonea al trasporto ferroviario e gestirla nel tempo, bilanciando i flussi e gestendo le stagionalità.

Intervento 22: [Alberto Milotti, Verona Quadrante Europa, i collegamenti sud nord](#)

Intervento 23: [Daniele Testi, il ruolo della ferrovia e il porto di Gioia Tauro](#)

Domanda 20 – Rimanendo sul piano infrastrutturale, nella Piana del Sele, quali interventi sarebbero necessari per consentire il carico / scarico e la composizione di treni merci a standard europeo in grado di utilizzare la linea AV/AC?

Il traffico merci fa capo ad appositi impianti origine/destinazione del trasporto (es. raccordi), in cui operano operatori logistici e a cui si riferiscono le realtà imprenditoriali interessate.

I corridoi merci europei sono caratterizzati da determinati parametri costruttivi riguardanti principalmente i profili trasversali dei convogli ammessi a circolare, il loro peso assiale e la loro lunghezza, ma anche da altre specifiche costruttive da tenere in considerazione, come ad esempio quelle riguardanti gli impianti tecnologici e di trazione elettrica. Un impianto merci collegato ad una rete di trasporto transnazionale deve pertanto presentare caratteristiche di ricettività del trasporto in linea con quelle del corridoio merci di riferimento.

La realizzazione di un impianto merci e il suo collegamento ad un corridoio, oltre ad un'analisi che presupponga la possibilità di un investimento anche da parte di Soggetti Terzi all'infrastruttura ed al Trasporto ferroviario, richiede una valutazione propedeutica del grado di attrattività del settore merci nell'area considerata.

Infine, dal contributo del Comune di Eboli, è necessario riprendere le seguenti domande.

Domanda 21 – Come si riconnette la nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria con l'attuale linea ferroviaria 'tirrenica meridionale' Battipaglia - Reggio Calabria? Sono previsti nodi di interscambio? Se sì, come opererà l'interscambio e quali sono le infrastrutture esistenti, programmate o da programmare?

Il collegamento fra la nuova linea AV e la dorsale tirrenica è assicurato mediante interconnessioni che, come specificato in altra risposta, consente di estendere i servizi dalla linea AV alla linea storica e viceversa. L'accessibilità al territorio è pertanto garantita dalle località di servizio presenti sulla linea storica ed in corrispondenza di eventuali nuove località di servizio da prevedere sulla dorsale AV, in relazione alla programmazione dei servizi.

Domanda 22 – Le comunità del Cilento interno che gravitano intorno alla città di Vallo della Lucania come accederanno all'infrastruttura?

Come già evidenziato in altre risposte a quesiti analoghi, l'accessibilità del bacino d'utenza del Cilento ai servizi ferroviari rimarrà garantita dalle attuali località di servizio e con livelli di servizio commisurati all'offerta delle Imprese erogatrici del trasporto. L'ulteriore capacità offerta dalla linea AV, unitamente alle interconnessioni con la linea storica, crea inoltre le condizioni

per nuove opportunità di servizio in adduzione alle località del Cilento, in relazione alla domanda di trasporto.

Domanda 23 – Considerato che la diramazione prevista in direzione Potenza nel lotto 1A della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria è programmata nei pressi del Comune di Romagnano al Monte, come verrà valorizzato il tracciato esistente tra Eboli e Buccino lungo la linea Battipaglia - Potenza - Metaponto?

Il tratto di linea esistente, compreso fra le località di Eboli e Buccino, è interessato da interventi puntuali di velocizzazione e di miglioramento dell'accessibilità in alcune stazioni finalizzati al miglioramento della qualità del servizio.

7.3.8 Procedure di esproprio, indennità e vincoli derivanti dalla infrastruttura

Si riportano da ultimo alcune domande che sintetizzano molte questioni emersi nei dibattiti in presenza, relative alla gestione delle interferenze con abitazioni, unità produttive e terreni.

Domanda 24 – Le aree che saranno espropriate nei tratti soprastanti il tracciato in galleria, naturale e artificiale, saranno gravate da servitù? È possibile prevedere urbanizzazioni primarie su queste aree (ad esempio parcheggi, piazze o strade)?

Come da Manuale di Progettazione RFI occorre precisare che per i tratti in galleria occorre distinguere come segue:

- a) il terreno sarà da espropriare se la ricopertura è inferiore a 7 m
- b) il terreno sarà da asservire se la ricopertura è compresa tra 7 m e 20 m
- c) per ricoperture maggiori non si procede, usualmente, ad asservimento, salvo diversa valutazione del progettista, tenuto conto delle condizioni geofisiche e morfologiche del terreno, gli strumenti urbanistici vigenti e le potenzialità di uso del sottosuolo che ne derivano

Il caso a) si concluderà con un decreto di esproprio che dispone il passaggio del diritto di proprietà del bene dalla ditta espropriata al beneficiario dell'esproprio.

Il caso b) si concluderà con un decreto di asservimento che dispone l'imposizione di un vincolo sul bene oggetto di asservimento, senza alcun passaggio di proprietà.

In ambedue i casi è possibile valutare soluzioni specifiche a seconda delle circostanze nell'ambito di procedimenti di esproprio.

Domanda 25 – I fondi che sono attraversati in viadotto possono essere ricongiunti tramite strade poderali che li sottopassano?

Il progetto prevede una serie di ricuciture di viabilità interferite che per caratteristiche sono state inquadrare come strade locali a destinazione particolare, in ogni caso per situazioni puntuali, come quella indicata, sarà possibile valutare le esigenze rappresentate nell'ambito dei procedimenti amministrativi.

Domanda 26 – Sono previste indennità per l'estensione delle fasce di rispetto che condizionano la destinazione urbanistica delle aree?

Le fasce di rispetto sono un vincolo conformativo previsto dalla legge (DPR 753/80) ed in quanto tale, a differenza del vincolo espropriativo, non è indennizzabile.

Domanda 27 – Per le aree produttive espropriate è possibile prevederne una diversa allocazione in accordo con la pianificazione urbanistica dei comuni. È possibile che i Comuni cedano aree di loro proprietà ad RFI per operare permutate con le imprese da rilocalizzare?

Dal punto di vista espropriativo è stata stanziata/prevista una somma per gli espropri di tali tipologie di immobili oltre ad oneri aggiuntivi per attività produttive e commerciali quali trasloco, fermo attività, stipendi, spese varie, ecc. qualora certificabili e quantificabili.

Diverse allocazioni per le aree produttive interessate da esproprio sono oggetto di programmazione da parte degli EE.LL. che potranno manifestare specifiche esigenze nell'ambito dei procedimenti amministrativi previsti dalla normativa vigente.

Domanda 28 – Si prevedono ristori economici per i Comuni il cui territorio è interessato dal tracciato al fine di realizzare opere pubbliche di connessione con l'infrastruttura?

La normativa vigente non prevede specifici ristori economici per i Comuni il cui territorio è interessato dal tracciato al fine di realizzare opere pubbliche di connessione con l'infrastruttura. Comunque, gli EE.LL. 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.

7.4 TEMI CON MEDIA ATTENZIONE

Ricordiamo che secondo la classificazione definita sono temi oggetto di attenzione essendo sostenuti da interessi localmente concentrati: sono stati quindi al centro di alcuni incontri e ignorati in altri. Inoltre, sono sostenuti da specifici gruppi di pressione o da privati.

7.4.1 Importanza di collegamenti AV per il Meridione

La stragrande maggioranza degli interventi ha sottolineato l'importanza, per lo sviluppo del Meridione, di collegamenti ferroviari di alta qualità e quindi anche di alta velocità: oltre a molte affermazioni, che potrebbero anche sembrare retoriche, l'importanza assegnata a questi servizi ferroviari è documentata dalla grande preoccupazione espressa da coloro che temono di esserne esclusi. Il DP ha quindi fornito una prova *a contrariis* molto efficace della validità attribuita all'opera dalle popolazioni locali.

L'importanza dei collegamenti, ed in particolare di quelli ferroviari, è stata anche evidenziata dagli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore "Leonardo da Vinci" di Sapri che hanno presentato una ricerca, effettuata sui giudizi espressi sui social media dai turisti del distretto turistico del Golfo di Policastro, dalla quale risulta che i collegamenti sono il secondo aspetto di insoddisfazione manifestato.

Contributo 24: IIS "Leonardo da Vinci", i giudizi dei turisti sul Golfo di Policastro

7.4.2 L'importanza della direttrice Potenza – Taranto

L'importanza di questo collegamento è stata ribadita più volte, anche con la partecipazione ai dibattiti (ad esempio a Contursi) di rappresentanti delle istituzioni lucane. Se questa scelta è sostenuta con favore, diverse critiche sono state formulate in merito a come ciò viene realizzato ed in particolare alla scelta di interconnettere la linea AV con l'attuale linea storica, a binario unico e con caratteristiche strutturali inadatte al trasporto delle merci. È stato, infatti, messo in evidenza che il raccordo, essendo costruito in galleria e dovendo gestire il passaggio da un regime di traffico a doppio binario a binario singolo, è necessariamente complesso e quindi costoso.

La richiesta preliminare, formulata nell'ambito del DP in Comune di Contursi e poi più volte ribadita, è di correggere l'immagine riportata nel Documento di Progetto sotto riportata, perché fornisce una informazione distorta, facendo intendere che la direttrice Battipaglia – Taranto sarà servita da una linea a standard elevato, mentre al momento, se confermato, non è programmato alcun intervento ad est di Romagnano.

