

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 <i>Temì che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi dominanti</i> | 18 |
| 7.1.2 <i>Temì che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con grande attenzione</i> | 19 |
| 7.1.3 <i>Temì che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi con media attenzione</i> | 21 |
| 7.1.4 <i>Temì che il Dibattito è riuscito a trattare ed esaurire: temi specialistici</i> | 22 |
| 7.1.5 <i>Temì che il Dibattito è non riuscito a trattare o a esaurire</i> | 23 |
| 7.2 I temi dominanti | 24 |
| 7.2.1 <i>Considerazioni sulla tempistica i modi e gli attori del DP</i> | 24 |
| 7.2.2 <i>Perché non basta la linea storica e perché è stata scelta una linea AV</i> | 24 |
| 7.2.3 <i>La scelta del corridoio autostradale e i motivi per non seguire la tirrenica</i> | 27 |
| 7.2.4 <i>Le conseguenze per la tratta Battipaglia Romagnano</i> | 28 |
| 7.2.5 <i>Caratteristiche funzionali della linea tirrenica dopo la realizzazione della linea AV</i> | 28 |
| 7.3 Temì 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

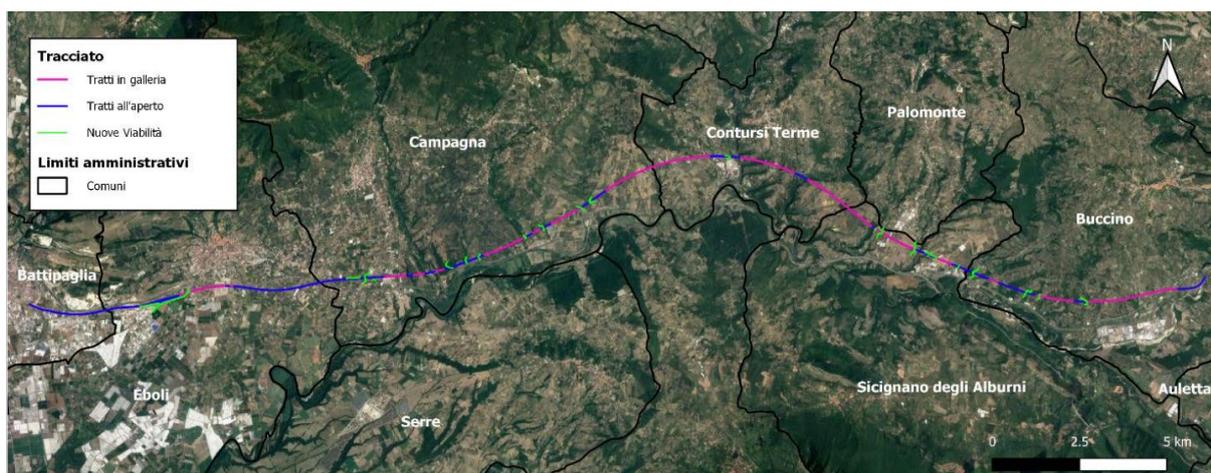
Il Lotto 1A Battipaglia - Romagnano, oggetto del Dibattito Pubblico, si colloca all'interno di un progetto più ampio che, una volta realizzato, consentirà il collegamento ferroviario veloce tra Salerno e Reggio Calabria. L'obiettivo è la realizzazione di un'infrastruttura con parametri prestazionali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

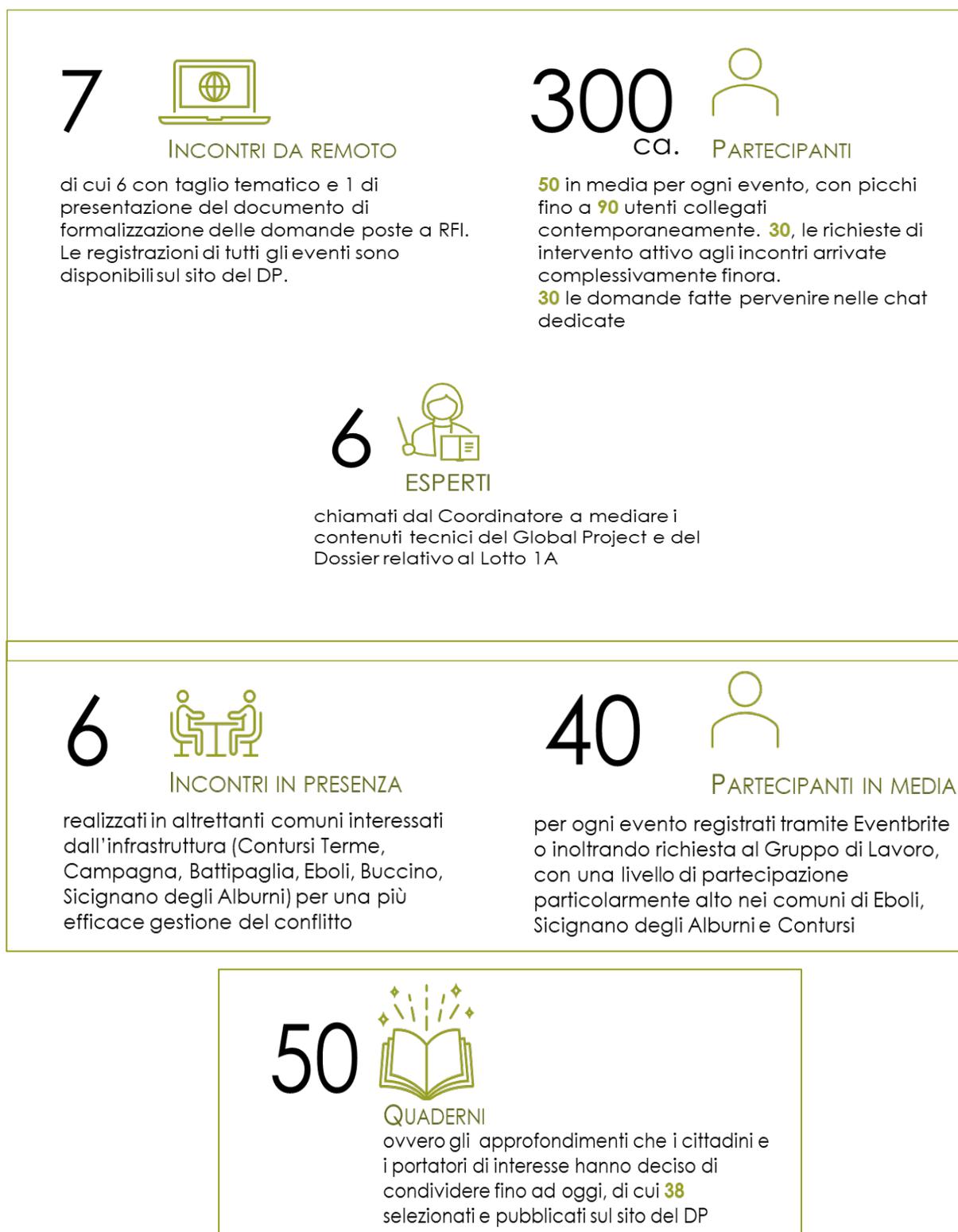
In seconda battuta, l'intervento si rivela fondamentale per le opportunità di concreta valorizzazione del territorio, tracciando, direttamente e indirettamente, benefici di diversa natura ad ampia scala.

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 1°A Battipaglia – Romagnano, con l'obiettivo di evidenziare la portata partecipativa del percorso intrapreso.



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).

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 divenuti 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 Commissione Speciale 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 piano-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.

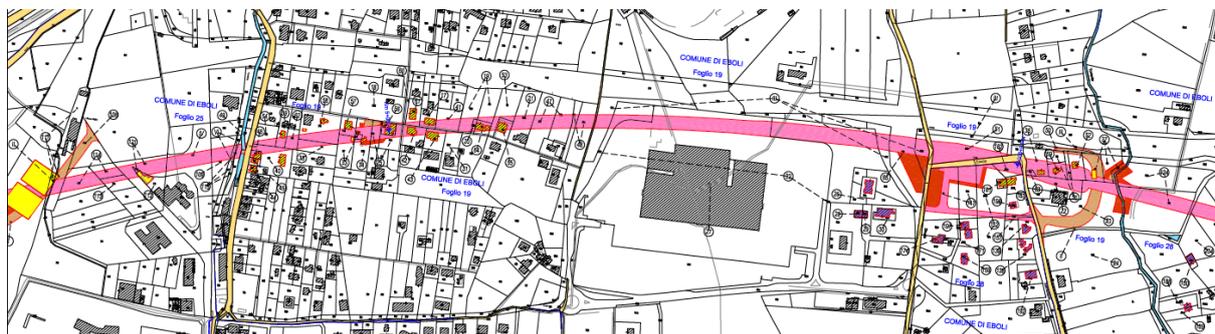


Inoltre, il sindaco ha coinvolto anche i rappresentanti dei comuni della piana del Sele e del Cilento settentrionale, sia attraversati dalla linea sia comunque interessati a beneficiare di questa nuova infrastruttura; insieme hanno presentato un importante e articolato documento, che di seguito viene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

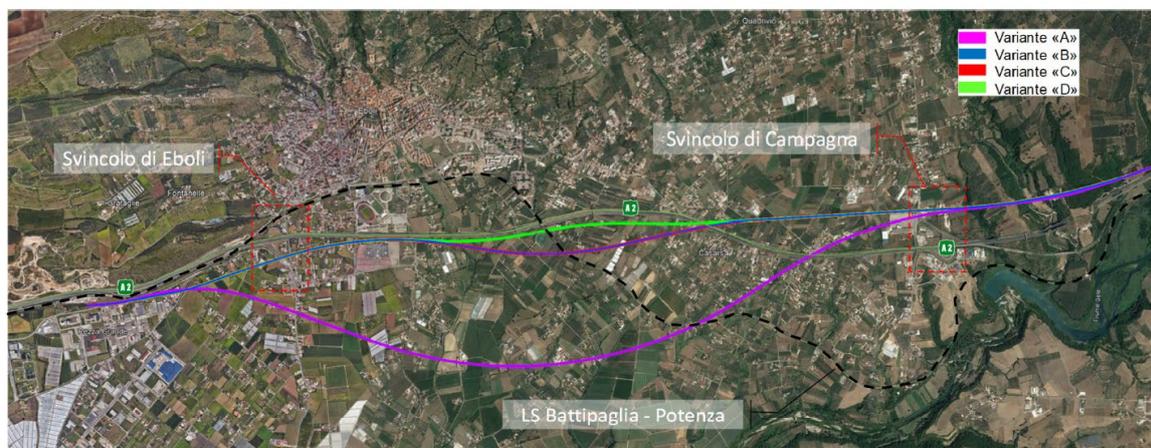


Figura 41 Soluzioni progettuali Tratto 2 (dal km 4 al km 11) del Lotto 1a Battipaglia-Romagnano. Corografia dell'intervento.

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](#)

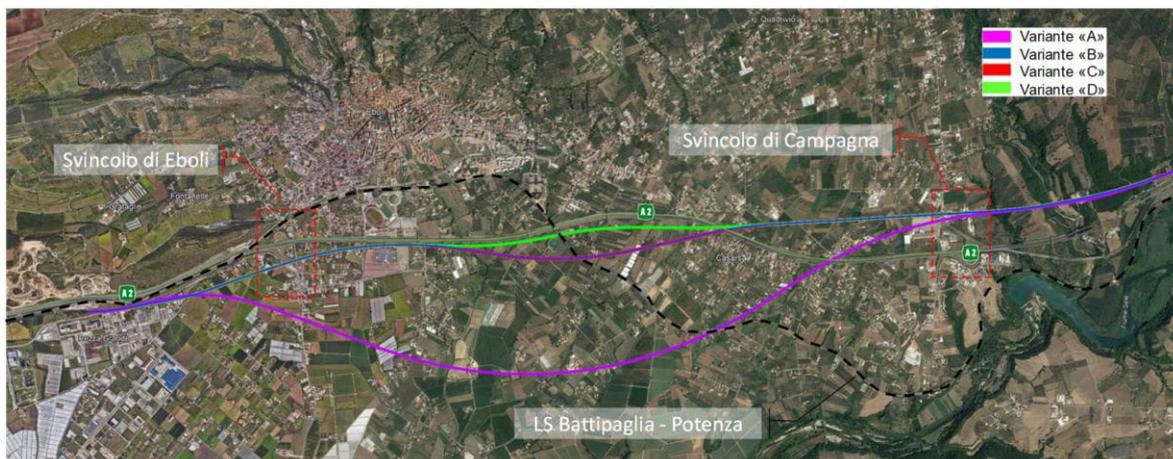
Le molte domande formulate possono essere così sintetizzate.

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 soprappasso autostradale di Via Serracapilli) diminuirebbe almeno l'impatto paesaggistico dell'opera. Quali sono le ragioni della scelta operata? Cosa impedisce di realizzare la galleria?

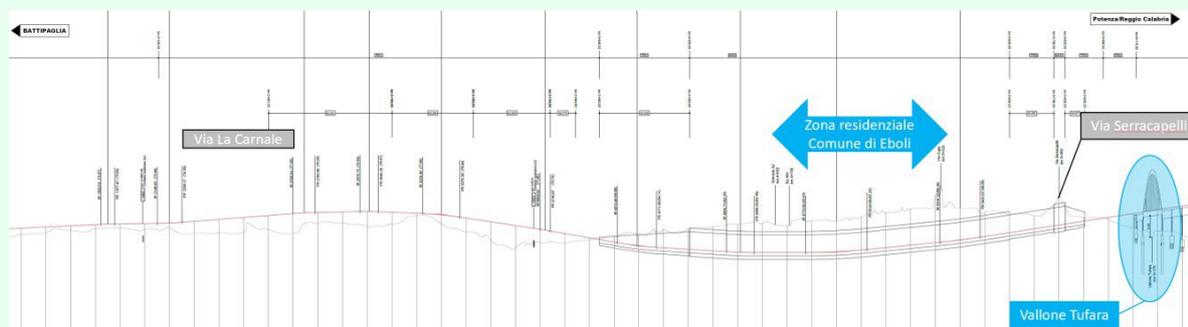
Per attraversare in galleria naturale la zona residenziale e salvaguardare gli edifici dai cedimenti indotti dallo scavo è necessario abbassare la livelletta ferroviaria per posizionare la volta della galleria a profondità di almeno 30m. Ne consegue un significativo aumento della lunghezza della galleria a partire circa dalla area in cui il nuovo tracciato si sviluppa in stretto affiancamento alla line 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:

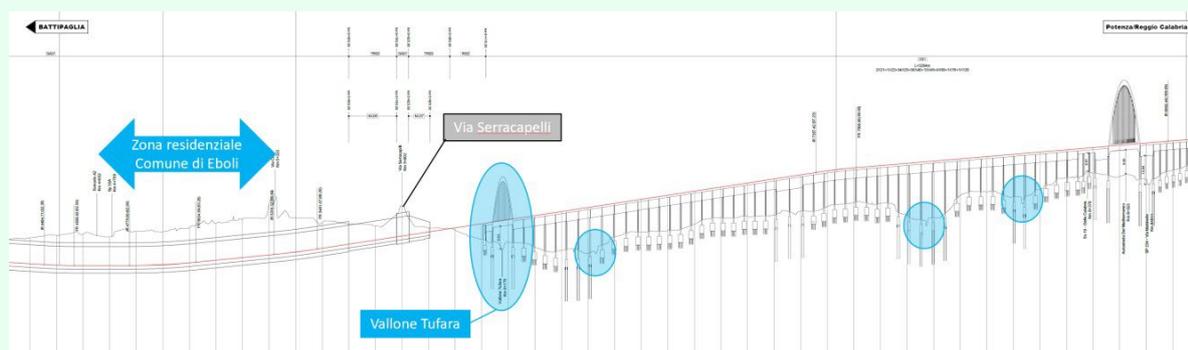
lato Battipaglia, una forte interferenza con la linea storica Battipaglia-Potenza, poiché il nuovo tracciato, sviluppandosi in stretto affiancamento alla linea, richiederebbe la realizzazione di opportuni interventi e di numerose opere di sostegno a protezione del rilevato della linea esistente. Inoltre, 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.

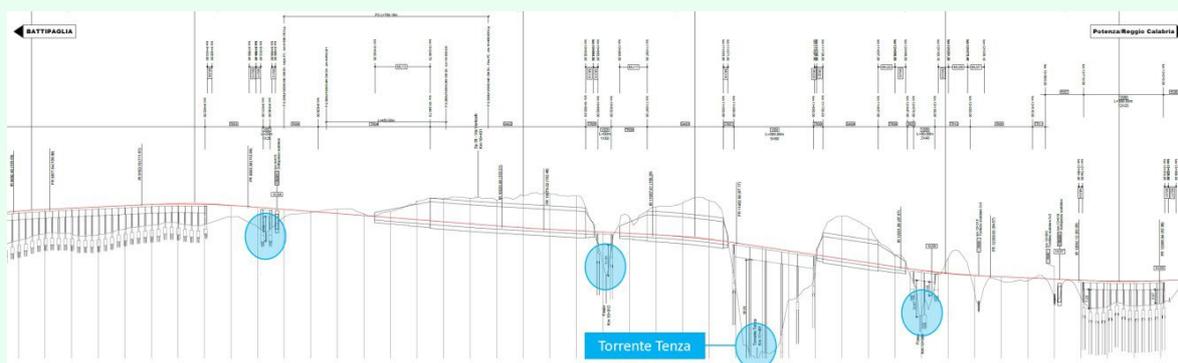


Stralcio profilo altimetrico zona residenziale - lato Battipaglia

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?

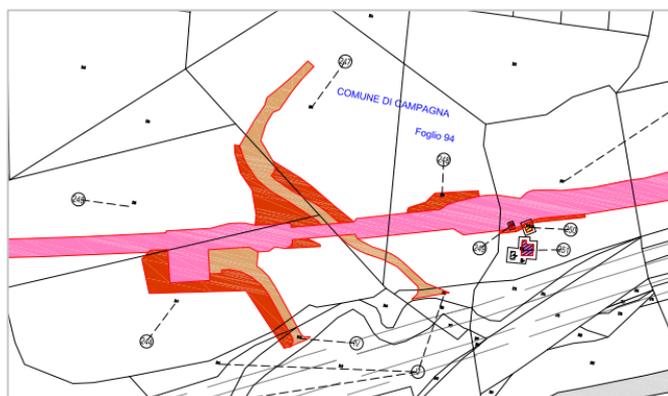
Si conferma che la presenza dell'attività è stata considerata nella redazione del progetto, anche in termini espropriativi. Laddove dagli approfondimenti successivi la prosecuzione dell'attività economica dell'impresa dovesse risultare non possibile, si provvederà a valutare il giusto ristoro economico.

7.3.3 L'attraversamento del comune di Campagna

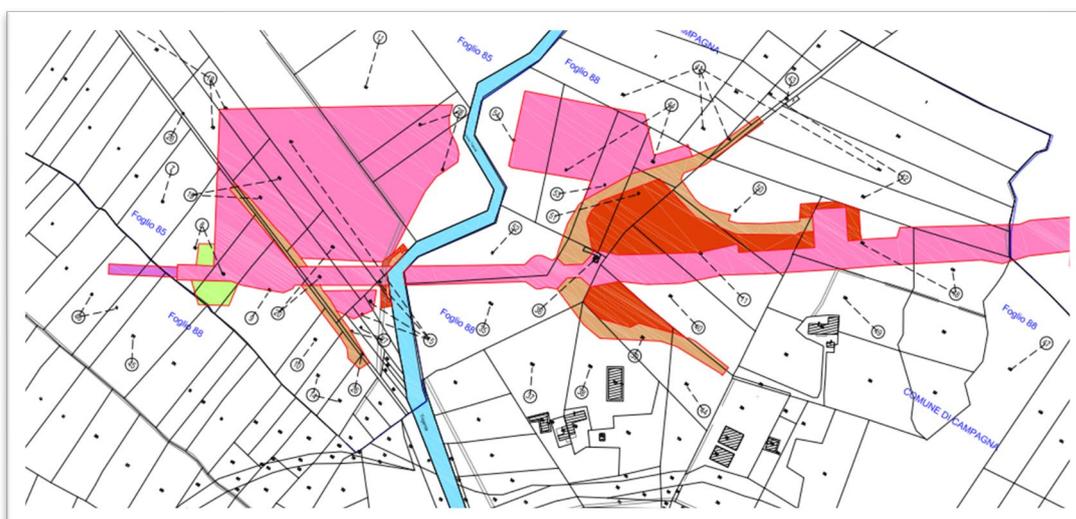
Anche nel territorio di Campagna si devono registrare importanti interferenze, con abitazioni, con aziende agricole e più in generale di carattere ambientale. Di seguito si riportano gli interventi e i contributi inviati riguardanti situazioni puntuali e la lettera del WWF che riguarda in particolare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



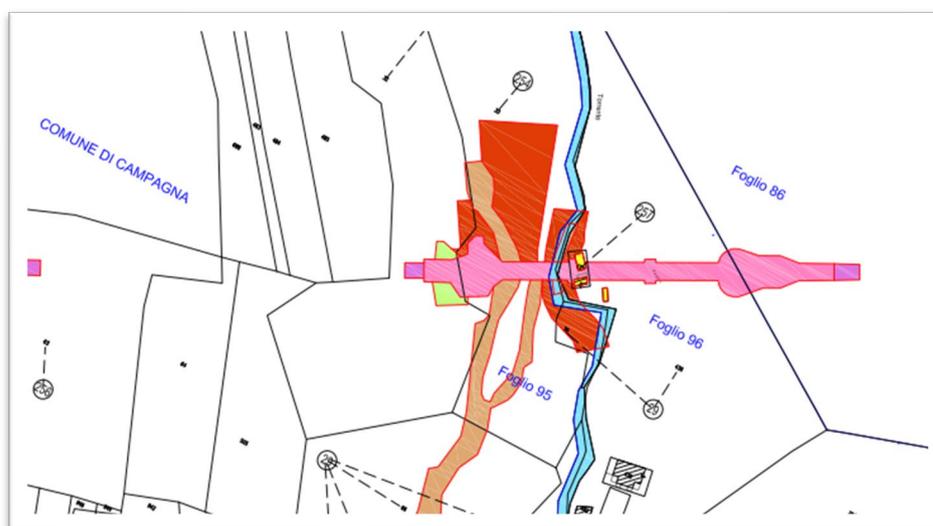
Le aree interessate ad esproprio sono indicate nella figura sottostante, mentre l'interferenza, soprattutto visiva essendo la linea in quel tratto su viadotto, si estende per un'area decisamente maggiore.

Contributo 14: [Interferenza con Azienda Agricola La Petrolla, 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 Petrolla, 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](#)

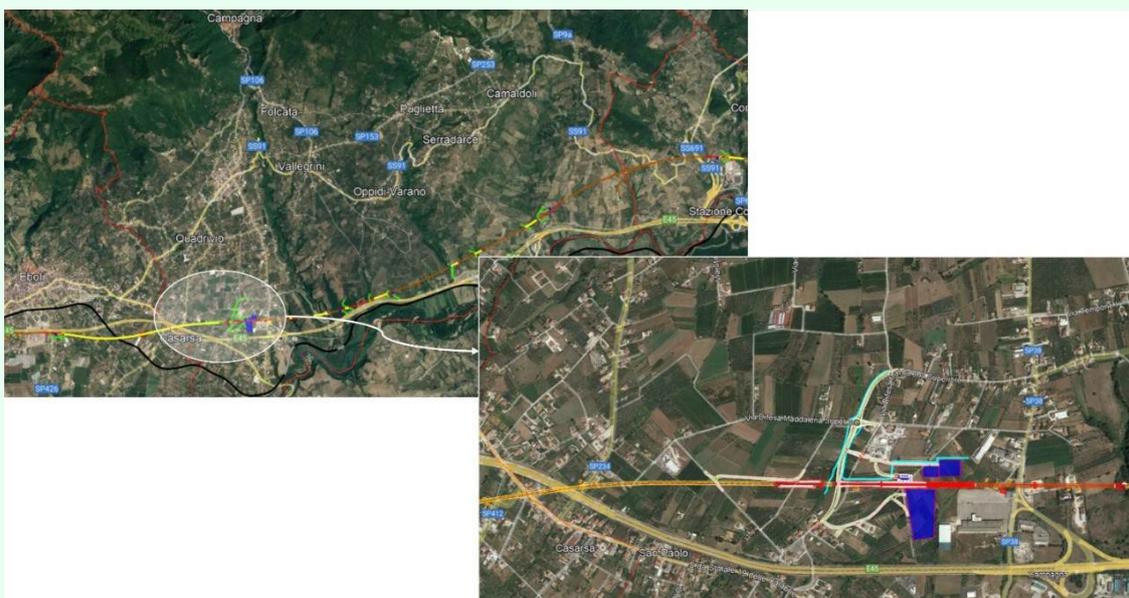
Infine, come già indicato dal Contributo 44, l'area attraversata è vicina alla riserva naturale del WWF, associazione che ha inviato un articolato contributo, del quale si riportano le conclusioni, che sono direttamente rilevanti per la valutazione di questo segmento di tracciato.

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.

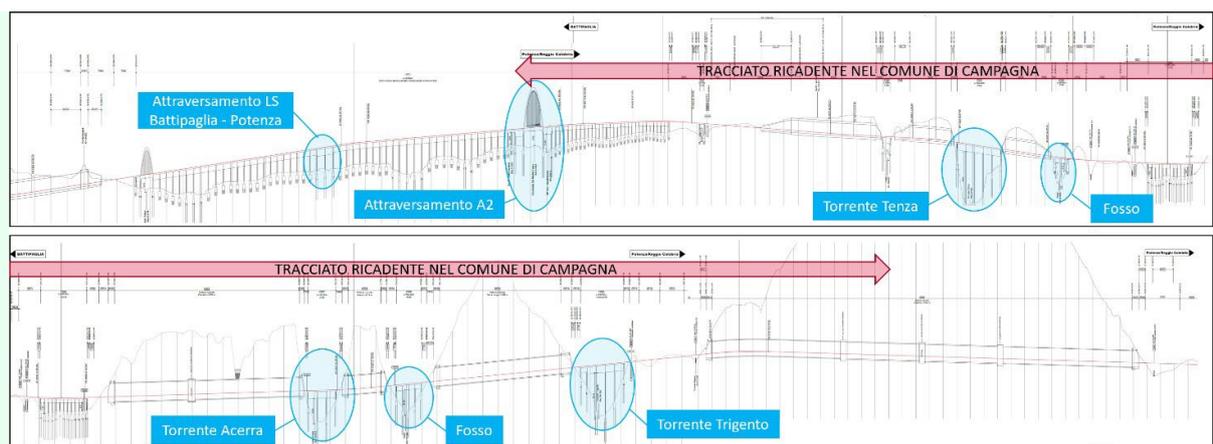


Inquadramento tracciato all'interno del comune di Campagna

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.

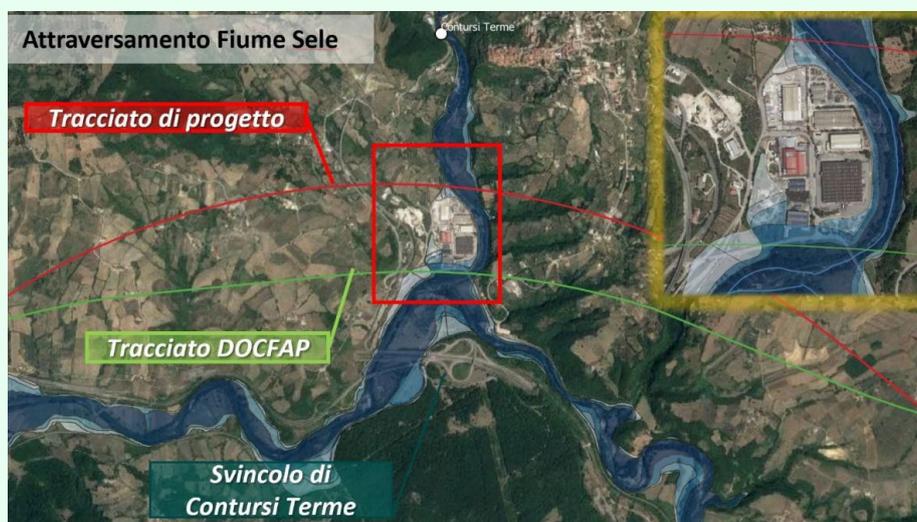
7.3.4 Attraversamento del comune di Contursi Terme

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.



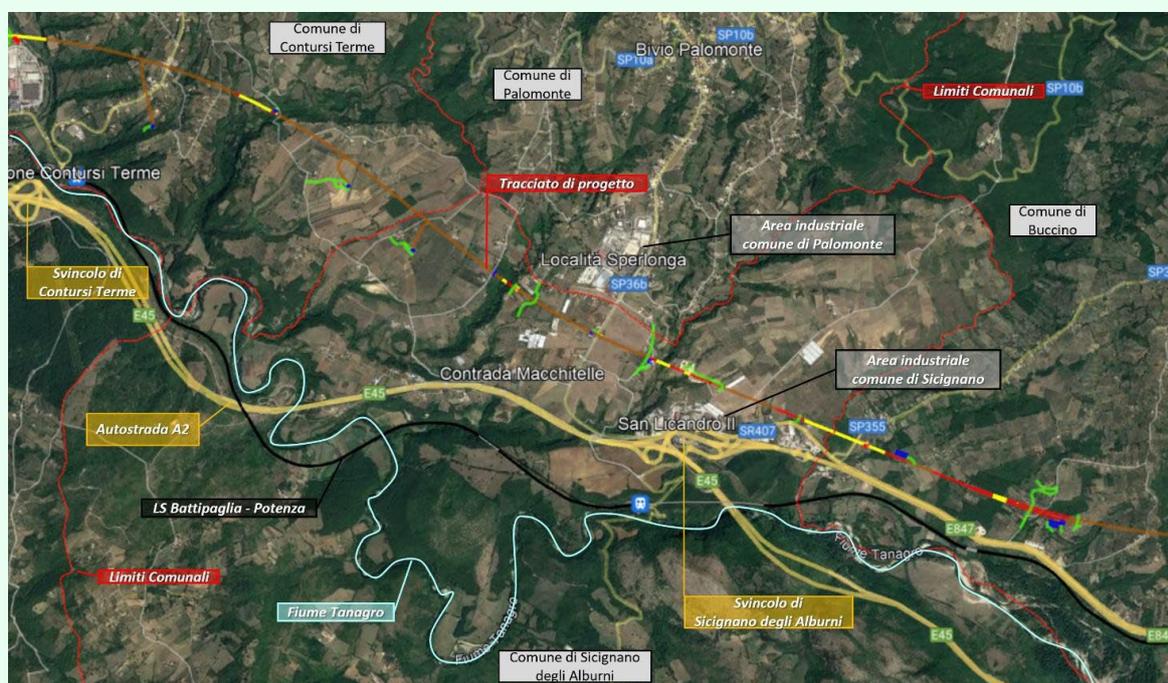
Come si può vedere nell'immagine sotto, l'azienda agricola (nel cerchio il capannone dove si è svolto l'incontro) viene attraversata dalla linea in trincea, con una necessaria modifica della viabilità. Poco più a Ovest (sinistra nella figura) si notano altre interferenze. Anche in



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.



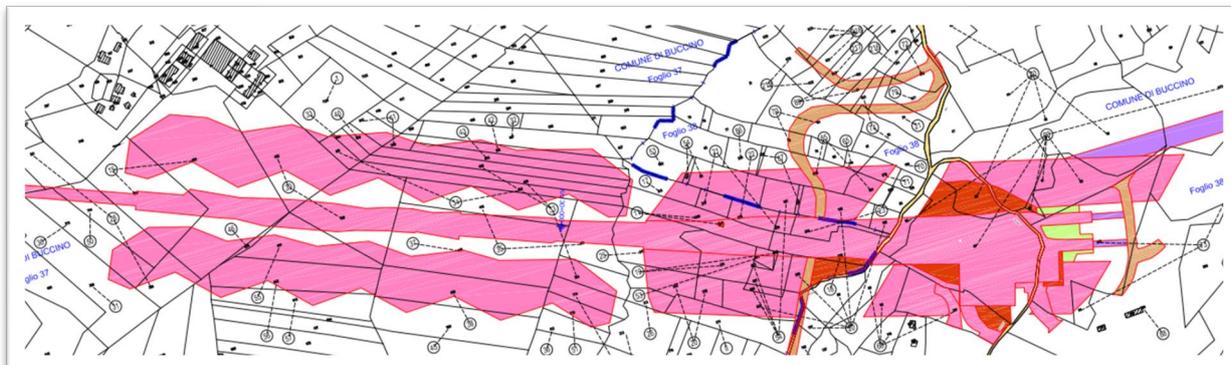
Pertanto, una modifica locale di traslazione verso nord comporterebbe di conseguenza l'interferenza diretta con l'area industriale del comune di Palomonte in località Sperlonga e una possibile incompatibilità con la connessione sulla linea storica Battipaglia Potenza in prossimità di bivio Romagnano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

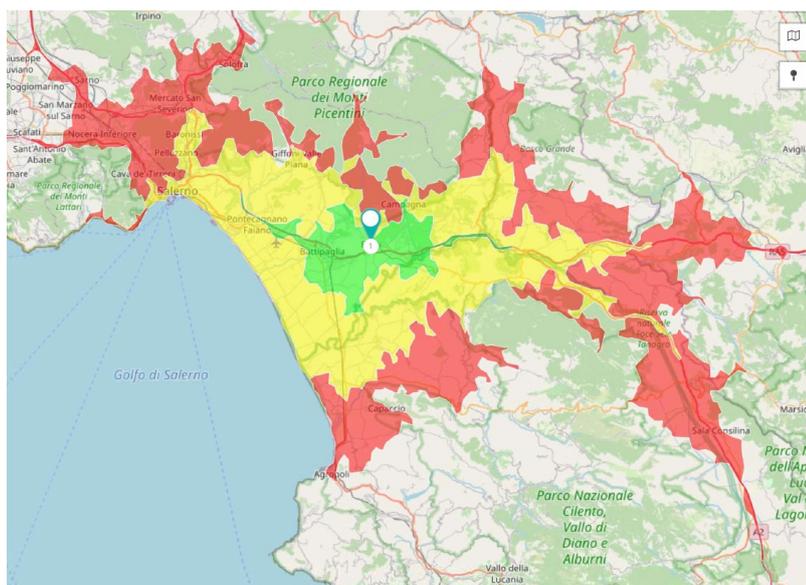
7.3.7 Il servizio di interconnessione nella Piana del Sele

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 inquadrate 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.



Diversi interventi e contributi hanno posto l'attenzione sulla opportunità di collegare Potenza con la direttrice Salerno - Reggio Calabria in maniera più efficiente di quanto fattibile con la connessione a Romagnano. Anche se il tema attiene in prevalenza al lotto 1b, coinvolge il lotto oggetto dell'attuale dibattito in quanto solleva il dubbio che l'interconnessione prevista a Romagnano possa essere, in futuro, inutile e quindi un investimento antieconomico.

Contributo 25: [Ciufer Basilicata, inadeguatezza della linea Romagnano - Potenza e proposta di collegamento Auletta – Tito - Potenza](#)

Sul tema sono anche pervenuti contributi con un contenuto simile da parte di Antonio Biagio e Davide Mecca.

Sullo stesso tema, Angelo Aromando ha inviato un contributo più articolato che mostra aspetti di maggior dettaglio del possibile collegamento verso Potenza – Taranto.

Contributo 26: [Angelo Aromando Interconnessione AV Salerno Reggio Calabria e direttrice per Potenza](#)

Domanda 29 – Nel disegno delle connessioni veloci è ipotizzabile la costruzione in futuro di un raccordo Auletta – Tito Scalo – Potenza? In caso di risposta affermativa, si giustifica dal punto di vista economico la costruzione della connessione tra nuova linea AV e la Battipaglia – Potenza in località Romagnano?

Nello studio condotto sono state analizzate due possibili soluzioni:

- a) Soluzione minima (km 3) – bretella di collegamento tra nuova linea AV (progressiva chilometrica 33) e linea attuale in località Romagnano.
- b) Soluzione massima (km 27) - bretella di collegamento tra nuova linea AV (progressiva chilometrica 44) e linea attuale in prossimità di Potenza.

La soluzione massima, a fronte di un maggior recupero di percorrenza, presenta delle potenziali difficoltà realizzative tali da pregiudicarne l'effettiva fattibilità. Tutto ciò ha riflessi negativi sulla stima di costo dell'intervento, pari a 2,1 mld di euro (con alea + 30%).

Il costo chilometrico medio derivante, pari a circa 78 mln di euro/km, che non trova paragoni a livello nazionale, rende difficilmente sostenibile la proposta. A ciò poi si aggiunge, una non scomponibilità in fasi funzionali dell'intervento, in relazione alle risorse disponibili.

Diversamente, la soluzione minima, consente da sola un significativo recupero di percorrenze (almeno 20 minuti) a fronte di un costo (250 mln di euro) oltre 8 volte inferiore a quello della alternativa di massima. Pertanto, in un'ottica di sostenibilità e di fattibilità della proposta, si è ritenuto preferibile includere tra gli interventi prioritari la realizzazione della alternativa 1.

Tale scelta, che per quanto riguarda le tempistiche di attuazione, ha avuto una sostanziale conferma per effetto della inclusione dell'intervento tra quelli del PNRR, non preclude l'eventuale successiva realizzazione anche della alternativa massima (una volta verificata l'effettiva fattibilità).

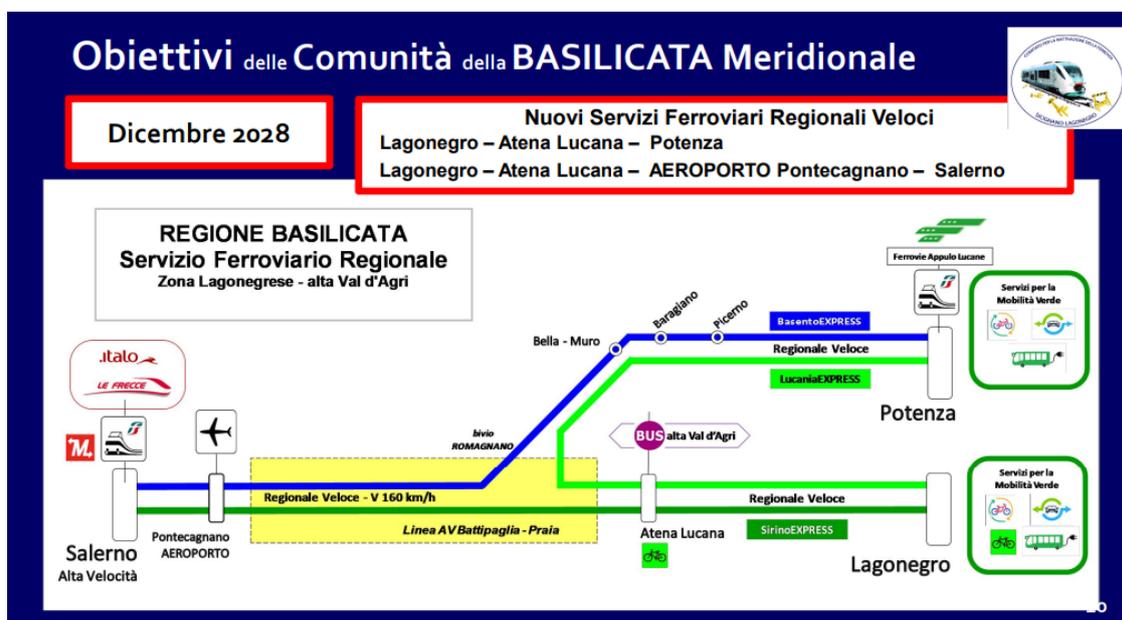
Infatti, l'interconnessione alla progressiva chilometrica AV 33, rimarrebbe comunque funzionale alla velocizzazione della linea esistente nel tratto di circa 45 km, compreso tra Romagnano e

Potenza C.le, lungo il quale sono presenti gli impianti di Balvano, Bella Muro, Baragiano, Franciosa, Picerno e Tito.

Sul tema della interconnessione tra la nuova linea AV e la storica Romagnano – Potenza è intervenuto anche il comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano – Lagonegro, tema che sarà trattato più ampiamente nell'ambito del DP sui lotti 1B e 1C. Per quanto attiene al lotto 1A si registra la seguente richiesta: di sviluppare la connessione in modo da rendere possibile il collegamento tra Est (Potenza) e Sud (Reggio Calabria) in entrambe le direzioni.

Contributo 27: [Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale](#)

Come si vede nello schema, tratto dal contributo citato, l'aspettativa del Comitato è che l'infrastruttura che sarà costruita consenta la connessione diretta tra Potenza e Lagonegro.



Domanda 30 – Rilevato che il progetto attuale, relativo al lotto 1A, non prevede questo tipo di interconnessione, esso sarà realizzato nell'ambito del lotto 1B?

Il PFTE del Lotto 1b+c, in corso di sviluppo, non prevede nel perimetro di progetto tale interconnessione (vedi Domanda 29).

7.4.3 Un possibile sviluppo della rete ferroviaria tra Eboli, Calitri e Pescopagano

La Svimar - Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle aree interne – e il Comitato Ferrovia Eboli - Calitri/Pescopagano sono intervenuti più volte nel corso del dibattito pubblico per sollecitare il completamento della rete ferroviaria locale mediante la costruzione di quella

che definiscono una "bretella" che abbia il compito di collegare la nuova linea ad alta velocità e capacità con le aree interne e in particolare tutta la Valle del Sele, la Valle dell'Ofanto in Alta Irpinia, i territori del Vulture-Melfese e Rocchetta Sant'Antonio in Puglia.

Andrea Cignarella, suggerisce che questo collegamento potrebbe essere di particolare interesse per il trasporto delle merci e, in particolare, per l'inoltro delle autovetture prodotte nello stabilimento di Melfi verso il porto di Gioia Tauro, abbreviando di circa 200 chilometri il lungo percorso attuale che richiede di passare dalla linea adriatica, transitare per Taranto e la linea Ionica, per poi attraversare la Calabria e giungere infine nel porto tirrenico.

Contributo 28: [Andres Cignarella, bretella ferroviaria Eboli - Calitri/Pescopagano](#)

Anche Pietro Calabrese, presidente del comitato Ferrovia Eboli - Calitri/Pescopagano, ha inviato un contributo sul tema.

Contributo 29: [Pietro Calabrese, proposta HUB Melfi](#)

Domanda 31 – Nell'ambito della programmazione nazionale è prevista la realizzazione di una tratta ferroviaria lungo il tracciato Eboli – Calitri/Pescopagano? La riduzione di tempi e costi nel trasporto di autovetture e altri prodotti è un elemento che potrà portare in futuro al suo inserimento nel disegno della rete di adduzione alla linea AV/AC?

Al momento tale intervento non è ricompreso nel Contratto di Programma – Investimenti e non risultano nei documenti programmatici sottoscritti fra RFI e le Amministrazioni interessate impegni di capacità per nuovi servizi che possano prefigurare un investimento su detta relazione.

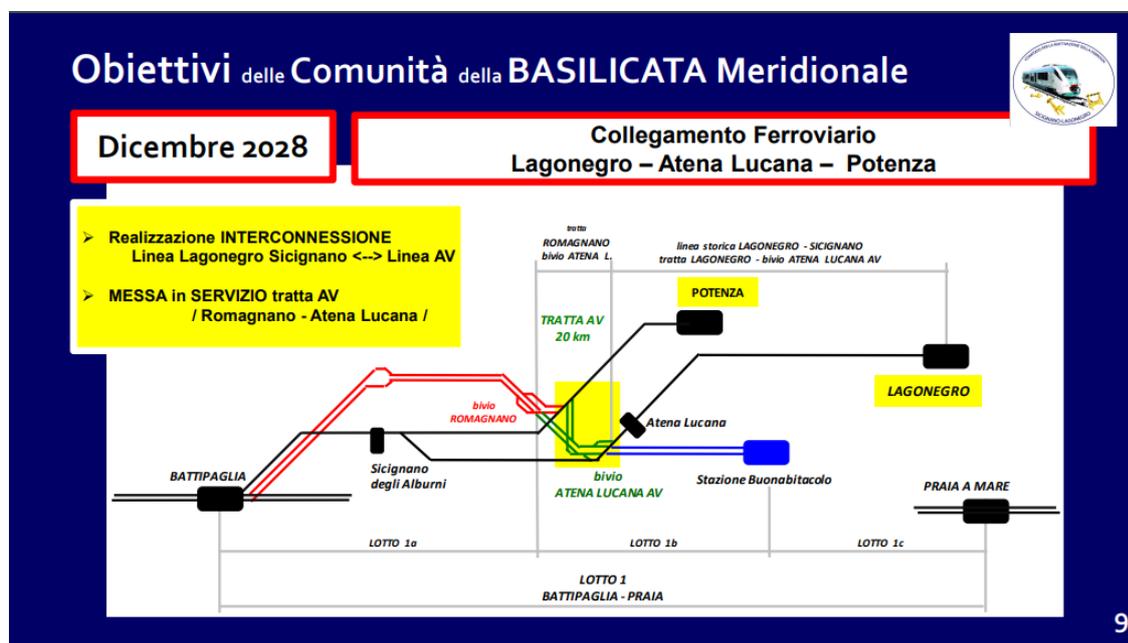
7.4.4 Connessione con la linea Sicignano – Lagonegro

Molto attivo e presente è stato nel DP il "Comitato per la riattivazione della linea Sicignano – Lagonegro", che in diversi interventi e inviando un contributo ha sollecitato non solo la riapertura al traffico della linea ma anche la sua interconnessione con la nuova linea AV.

Il tema della riapertura della linea e della compatibilità del tracciato AV, che potrebbe per un tratto utilizzare il sedime della linea oggi sospesa al traffico, sarà oggetto del DP del lotto 1B. Invece, inerente il lotto oggetto del presente DP, è la richiesta di un chiarimento in merito alla primo tratto della linea tra Sicignano degli Alburni e Atena Lucana, anche alla luce della possibilità di una sua utilizzazione a scopo turistico.

Contributo 30: [Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro - Riattivazione della linea Sicignano - Lagonegro](#)

Contributo 31: Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale



Lo schema riportato, tratto dal contributo citato, mostra quanto auspica il Comitato e, in particolare, il mantenimento dell'intero tratto della ferrovia storica tra Sicignano e Lagonegro.

Domanda 32 – Quale livello di accessibilità è previsto per la linea, attualmente sospesa al traffico, Sicignano – Lagonegro? Il tratto Sicignano – Atena Lucana, sarà definitivamente dismesso dopo la realizzazione della nuova linea o rimarrà disponibile per il servizio regionale e turistico?

La linea Sicignano – Lagonegro è stata individuata come linea turistica ai sensi della Legge n. 128 del 9 agosto 2017 e s.m.i. Al fine di verificare le condizioni per il ripristino dell'esercizio ferroviario su tale linea è stata stipulata una convenzione tra RFI e la Regione Campania per lo sviluppo di uno studio di fattibilità da cui è emerso che il costo delle opere necessarie per la riapertura ai soli fini turistici è stimato in circa 260 mln€ mentre quello per la riapertura al servizio commerciale è circa 700 mln€.

7.4.5 Conseguenze per la scelta dei nodi di interconnessione

Uno dei temi maggiormente ricorrenti nel dibattito è quello relativo alle fermate: “Non vogliamo essere attraversati, vogliamo essere serviti”, ha detto con efficace sintesi il sindaco di Campagna; giusta richiesta, se non che “essere serviti” viene poi molto spesso identificato come “avere una stazione AV”.

Molto importante è quindi il contributo di chi aiuta a impostare il ragionamento in termini più rispondenti alla realtà. Un contributo importante è venuto da un sindaco del Cilento, Stefano Pisani, Sindaco di Pollica: “Non è importante solo il percorso dell'AV ma come l'AV possa garantire l'accessibilità dei territori. Abbiamo quindi individuato delle possibili opportunità di

connessione tra AV e territorio. Il Cilento ha la necessità di connettersi ai due principali nodi di accesso: uno è sicuramente l'AV, con le stazioni che saranno decise e con l'aeroporto di Pontecagnano".

Intervento 32: [Sindaco di Pollica, come garantire accessibilità al Cilento](#)

Lo stesso equivoco, accessibilità è avere una fermata, c'è per il traffico merci. Negli incontri fatti sul territorio e in particolare a Battipaglia ed Eboli, ci sono stati interventi di imprenditori locali che hanno manifestato la loro attesa per poter usufruire dei servizi di trasporto ferroviari che la nuova infrastruttura potrà rendere possibili.

Relativamente a questi temi, il coordinatore ha valutato opportuno assumere un ruolo attivo, fornendo, sia direttamente sia tramite gli esperti che lo supportano, informazioni su alcuni aspetti essenziali per capire come funziona il trasporto in AV/AC e di conseguenza per assumere decisioni coerenti in fase di progettazione. In estrema sintesi:

- Il trasporto passeggeri AV deve fare necessariamente poche fermate: anche guardando al Golfo di Policastro, la nuova linea potrà fare solo una fermata

Intervento 33: [Coordinatore, l'AV fa poche fermate](#)

- Per questo è importante scegliere di fare la fermata nel sito più facilmente raggiungibile da tutto il territorio che si vuole servire

Intervento 34: [Coordinatore, come scegliere la località di fermata](#)

A questo scopo è stato dedicato uno specifico webinar, tenutosi il 31/3/2022, nel quale il prof. Giuseppe Siciliano, esperto del gruppo di lavoro che affianca il coordinatore, ha illustrato le logiche di funzionamento del trasporto ferroviario passeggeri e merci.

Intervento 35: [Giuseppe Siciliano, funzionamento del trasporto ferroviario](#)

Un contributo utile per la comprensione è stata la descrizione di un'ipotesi di viaggio turistico nei territori interessati dalla nuova linea, che ho mostrato, in modo molto concreto, come l'elemento essenziale per distribuire l'accessibilità sul territorio sia l'integrazione dei servizi più che la localizzazione della fermata.

Contributo 36: [Giancarlo Da Broi, Il valore dei servizi per la mobilità, in un'ipotesi di viaggio turistico di 4 giorni nei territori interessati dalla nuova linea](#)

7.4.6 La sostenibilità ambientale

L'inserimento di una nuova infrastruttura, soprattutto di una linea ferroviaria AV – infrastruttura lineare e rigida – interferisce sempre in maniera più o meno grave con l'ambiente preesistente. Da qui la comprensibile preoccupazione delle persone maggiormente sensibili a questi temi ma anche la cura posta dai progettisti nelle scelte, come più volte mostrato negli interventi di risposta nel corso del dibattito. A garanzia della massima attenzione e osservanza delle normative di tutela ambientale si è pronunciata, su esplicita richiesta locale, la Commissione Europea.

Contributo 37: [Commissione Europea, lettera sulla rigorosa osservanza degli aspetti ambientali](#)

Un contributo di una associazione locale, trasmesso dal Comune di Campagna, solleva, però, a questo proposito una contestazione, sostenendo che uno dei criteri fondamentali – Non provocare alcun danno significativo – sia stato in questo caso violato.

Contributo 38: [Comune di Campagna, coerenza con le procedure del PNRR](#)

Domanda 33 – Si ritiene che le considerazioni espresse nel contributo siano tali da richiedere una modifica dell'iter progettuale?

Al fine di verificare il rispetto del principio DNSH per i sei obiettivi ambientali definiti nel regolamento UE 2020/852, è stata redatta nell'ambito della progettazione una specifica relazione (Cod. RC1EA1R22RHSA000X001A) nella quale è stata effettuata una verifica del rispetto Criterio di Vaglio Tecnico riportato al par. 6.14 – Infrastrutture per il trasporto ferroviario - Regolamento Delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021 che in Allegato I fissa *"i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale"*, sono stati evidenziati alcuni contenuti tecnici specifici sviluppati nel progetto (impatti potenziali e misure di prevenzione e protezione) nonché riportati i dettagli del Monitoraggio Ambientale Ante Operam/Corso d'opera/Post Operam per verificare se l'impatto ipotizzato in fase di progettazione sia quello che si riscontra in fase realizzativa ed in fase di esercizio.

Per quanto esposto nel documento, si ritiene che il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui trattasi fornisca un contributo sostanziale ⁶ ad almeno uno degli obiettivi ambientali (Mitigazione dei cambiamenti climatici) e "non arrechi un danno significativo" a nessuno degli altri obiettivi di cui all'art. 9 del Regolamento UE 2020/852 "Tassonomia".

In particolare, a seguito dell'analisi effettuata per l'obiettivo protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, non si riscontra un danno significativo alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi e pertanto si ritiene confermata l'applicabilità di tale principio all'obiettivo.

Focalizzando l'analisi sul lotto 1A, oggetto del DP, il contributo di maggiore ampiezza è stato fornito dal WWF che è responsabile della gestione dell'Oasi di Serre Persano.

Il contributo fornito, dopo aver illustrato le caratteristiche dell'Oasi e la sua particolare importanza dice: "Proprio per questi motivi, sono stati definiti tra gli Obblighi e divieti previsti per il sito, in aggiunta alla normativa internazionale, nazionale e regionale: - divieto di cementificazione, alterazione morfologica, bonifica delle sponde, compresa la risagomatura e la messa in opera di massicciate (3250, 3270) - divieto di escavazione e asportazione della sabbia dall'alveo fluviale e dalle aree ripariali comprese tra le sponde del corso d'acqua e gli argini maestri, nelle quali le acque si possono espandere in caso di piena (3250, 3270, 92A0) - divieto di modifica della destinazione d'uso nell'habitat 6220.

È quindi del tutto evidente come la realizzazione dell'opera, sia nella fase di cantiere che di esercizio, potrebbe contravvenire a quanto stabilito, in particolare secondo i seguenti meccanismi:

- produzione di polveri in fase di cantiere, con conseguente alterazione qualità chimico-fisica e biologica delle acque, con inevitabili impatti negativi sugli habitat e specie sopra indicati
- alterazione del regime idrogeologico e della conseguente qualità chimico-fisica e biologica delle acque e disponibilità delle stesse, con ovvie conseguenze negative sugli habitat e specie sopra indicati, data la particolare densità dei corpi idrici nella parte inferiore della valle, come ben documentato nella Fig. 48 del Progetto di fattibilità tecnica ed economica
- alterazione geomorfologica del sito, con conseguente alterazione del ciclo delle acque e movimentazione di sedimenti, con impatti negativi sugli habitat e specie sopra indicati
- disturbo acustico delle specie presenti, sia in fase di cantiere che di esercizio, in particolare quelle tutelate dal sito ZPS IT8050021

Si aggiunga infine che la realizzazione dell'opera, nei tratti in rilevato o in trincea, sebbene posto in prossimità d'infrastrutture lineari esistenti, comunque contribuirà inevitabilmente all'ulteriore frammentazione ambientale dell'area. Al di là, dunque, di ogni valutazione sul cosiddetto "effetto cumulo", che si determina dalla sommatoria degli impatti dell'opera con quelle di altre infrastrutture presenti nell'area interessata, inevitabilmente si produrrà un ulteriore effetto barriera a danno di specie meno vagili, con un potenziale aumento della mortalità di specie faunistiche (particolarmente rilevante per le specie e gli habitat sopra indicati alla lettera D), un aumento della competizione per spazio e risorse, un aumento dell'edge effect inteso come l'insieme delle influenze che interessano l'area di confine fra due tipologie di ambiente, nonché la connettività con le altre aree protette circostanti, dal Parco Regionale dei Monti Picentini verso nord nord-ovest, Parco Nazionale del Cilento e Valle di Diano verso sud sud-est".

Contributo 39: [WWF, osservazioni sulle aree interessate, Oasi di Serre - Persano](#)

Il contributo conclude chiedendo di prendere in considerazione la seguente domanda.

Domanda 34: si chiede di voler considerare uno spostamento del tracciato di almeno 3 km verso Nord nel tratto Eboli Eboli-Contursi Terme e poi di nuovo in quello tra Contursi Terme e Palomonte, ovvero aumentare la quota in galleria dello stesso, fatti ovviamente salvi gli opportuni approfondimenti ed accorgimenti per non impattare in maniera significativa sulle falde freatiche.

Uno spostamento planimetrico di almeno 3 km verso nord rispetto alla soluzione di progetto comporta l'allontanamento dal corridoio infrastrutturale autostradale, in una zona che non è coperta dal buffer di progetto analizzato pertanto, dunque, non risulta possibile esprimersi tecnicamente sulla fattibilità di tale spostamento.

In ogni caso, volendo fornire una valutazione di massima, la traslazione del tracciato di 3 km verso Nord, mantenendo inalterato lo scavalco dell'autostrada A2 e a parità di caratteristiche prestazionali della linea, comporterebbe uno sviluppo maggiore dell'infrastruttura con conseguente aumento di costi e tempi di percorrenza, nonché una possibile incompatibilità con la connessione sulla linea storica Battipaglia Potenza in prossimità di bivio Romagnano (impianto Ponte S. Cono).

Se lo spostamento del tracciato riguardasse anche il tratto ricadente nel comune di Eboli, questo comporterebbe una incompatibilità con l'uscita dall'impianto della stazione di Battipaglia, un probabile attraversamento critico con l'autostrada A2 e un maggiore impatto con il centro abitato di Eboli e l'interferenza con il Parco Regionale dei Monti Picentini.

Anche l'associazione di consumatori CODICI Ambiente ha presentato un contributo ed è intervenuta tramite il proprio rappresentante, Giuseppe Ambrosio, sollevando, oltre ad una serie di questioni di carattere giuridico, il tema della sostenibilità sociale e ambientale, argomentando che la scelta di non adeguare la linea tirrenica esistente a 200 km/h, così come previsto a loro avviso dalle norme comunitarie, comporterà oneri ambientali "irragionevoli e non sostenibili".

Contributo 40: [Associazione CODICI Ambiente – Insostenibilità ambientale della scelta di realizzare una nuova linea](#)

Dalla medesima associazione è stato inviato un contributo di Pasquale Abignano e Giuseppe Perillo, sulla necessità di osservare il principio, a loro avviso violato, di non recare danno significativo (DNSH).

Contributo 41: [Associazione CODICI, violazione del criterio DNSH](#)

Domanda 35 – Realizzare un'infrastruttura nuova per essere percorsa a 300km/h, anziché adeguare quella esistente per renderla percorribile a 200 km/h come previsto dalle norme UE, non priva l'investimento del requisito della sostenibilità economica-finanziaria-sociale e, nel contempo, non crea un grave impatto ambientale rispetto alla soluzione indicata dall'UE?

In base alla vigente normativa comunitaria, la linea Salerno – Reggio Calabria deve essere adeguata ai parametri TEN T specifici per le linee di trasporto convenzionale, tra i quali si individua il requisito della velocità minima merci di 100 km/h, ma secondo il Regolamento 1315/2013 non è previsto alcun parametro di velocità minima passeggeri a 200 km/h.

L'infrastruttura esistente presenta tuttavia dei limiti prestazionali in termini di velocità (performance rilevante per il traffico viaggiatori) e in termini di sagoma, ovvero ampiezza trasversale dei convogli (performance rilevante per il traffico merci).

Il superamento di questi limiti prestazionali nella tratta Battipaglia-Sapri-Praja comporterebbe un investimento di risorse finanziarie estremamente rilevante oltre che impatti con l'esercizio ferroviario che non si ritengono sostenibili.

Più in dettaglio, per incrementare sensibilmente la velocità massima della linea esistente occorrerebbe introdurre delle varianti di tracciato molto estese, tanto da essere paragonabili alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria, in contesto territoriale ed ambientale molto complesso.

Per incrementare la sagoma della linea esistente aumentando la sezione libera delle gallerie fino allo standard PC/80 che consente il transito di semirimorchi, occorrerebbe prevedere la chiusura della linea. Qualora si volesse conservare l'esercizio ferroviario e intervenire sulle gallerie in regime di interruzione, ad esempio nelle fasce notturne, si avrebbero durate dei lavori non compatibili con gli obiettivi.

La decisione di realizzare una nuova infrastruttura ferroviaria Alta Velocità deriva dal DL n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale ha disposto all'art.208 lo stanziamento di 40 mln di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, **con caratteristiche AV/AC**, delle direttrici ferroviarie Salerno- Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Successivamente, il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza – Italia Domani, in coerenza con gli obiettivi di sostegno alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti e alla coesione sociale, oltre che nel rispetto degli stringenti vincoli temporali per l'accesso ai finanziamenti comunitari del Recovery and Resilience Facility, è stato inserito nella Missione 3 – Componente 1 il seguente intervento:

| Misura | Interventi |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci | <ul style="list-style-type: none"> • Lotto 1a Battipaglia - Romagnano della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria |

L'inserimento del lotto 1a Battipaglia-Romagnano nel PNRR pone le condizioni per il finanziamento della sua fase realizzativa per 1,8 mld da parte della Commissione Europea a fronte dell'impegno del MIMS e di RFI di realizzare l'opera entro il 2026.

Il 30 aprile 2021, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2021/241, il PNRR è stato ufficialmente trasmesso alla Commissione Europea, dopo i previsti pareri della Camera e del Senato.

Il 22 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato una proposta di decisione di esecuzione del Consiglio, fornendo una valutazione globalmente positiva del PNRR italiano.

Il 13 luglio 2021, il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio COM (2021) 344, che ha recepito la proposta della Commissione europea.

La sostenibilità economico-sociale della nuova linea AV Battipaglia-Romagnano-Praja è stata oggetto di valutazione nella Analisi Costi Benefici allegata alla documentazione di progetto del subplotto 1a Battipaglia-Romagnano, che ha individuato indicatori di redditività positivi.

Domanda 36 – La realizzazione della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria escluderà dal servizio il bacino di maggiore utenza, ossia i turisti che d'estate raggiungono la costa tirrenica. Questo stravolgimento della geografia dei trasporti non rischia di esporre l'Italia meridionale tirrenica ad un elevato costo in termini di incremento della mobilità veicolare, inquinamento ambientale e perdita di flussi turistici?

Come riportato nella risposta alla Domanda 1, la realizzazione di una nuova linea ad alte prestazioni, interconnessa con la linea tirrenica, consente di sviluppare nuove opportunità di servizio in adduzione ai maggiori centri di attrazione turistica, migliorando di fatto l'accessibilità alle località costiere per i flussi turistici ed in genere per i flussi di lungo raggio. In uno scenario di regime, inoltre, la nuova linea AV, pensata anche per avvicinare la Sicilia e l'Italia peninsulare, costituisce una opportunità per l'implementazione dei flussi turistici provenienti da sud.

Domanda 37 – Si prevedono compensazioni ambientali per ridurre l'impatto dell'opera? Di che tipo?

Il progetto prevede numerose nuove piantumazioni capaci di favorire e mitigare l'inserimento paesaggistico e ambientale delle opere in progetto, per un totale di circa 21 ha di nuove piantumazioni. Non sono previste invece vere e proprie opere di compensazione ambientale.

Contributo 42: [Comune di Campagna, vincoli ambientali e paesaggistici](#)

Una sezione del contributo di Francesco Maldonato, Direttore del Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, estendendo il campo di osservazione ben oltre il tratto oggetto del presente DP, lamenta che la costruzione della nuova linea vada pesantemente a interferire sugli aspetti naturali dei territori attraversati, sia per quanto riguarda il paesaggio sia per la sostenibilità degli assetti naturali. Il Coordinatore rileva che nel contributo si attribuisce erroneamente al solo lotto in esame il volume degli inerti che saranno scavati per i tre lotti oggetto dell'attuale progettazione.

Contributo 43: [Francesco Maldonato, Polo Museale S Giovanni a Piro, criticità ambientali](#)

Preoccupazione e richiesta di informazioni sono anche stati raccolti da un giornalista del luogo che si è fatto interprete delle "domande della gente", in particolare sugli effetti che la nuova infrastruttura avrà sulle aree protette e in particolare sulla avifauna: "In tanti hanno chiesto: che fine faranno le cicogne bianche che dal 1996 nidificano in contrada Termini a Sala Consilina, nei pressi del Fiume Tanagro? Specie migratorie che non nidificava in Italia dal 1700. A quanti chilometri di distanza passerà il nuovo tracciato AV dai luoghi scelti come dimora?"

Contributo 44: [Mario Fortunato cronista di strada, le domande della gente](#)

Domanda 38 – Le interferenze indicate nel contributo inviato sono state prese in considerazione nella valutazione di impatto ambientale? In particolare, quale è stata la valutazione dell'impatto che la presenza dell'infrastruttura avrà sulla vita delle specie volatili?

Le incidenze ambientali, nel caso specifico quelle sull'avifauna, sono connesse essenzialmente alla cantierizzazione dell'area, in particolare alle opere di scavo, alla movimentazione e stoccaggio delle materie prime e dei materiali di risulta. Per quanto riguarda la perdita di habitat di specie, gli uccelli potenzialmente interessati sono quelli individuati nel Paragrafo 5.6 della Valutazione di Incidenza.

Una specie potenzialmente interessata da perdita di habitat, sempre in modo temporaneo, è l'averla piccola. Per questa specie la potenziale perdita di habitat, seppure con un'estensione molto modesta, interesserebbe anche habitat riproduttivo. L'averla piccola nidifica infatti in spazi aperti con prati, pascoli e vegetazione arbustiva come quelli presenti su entrambe le sponde del fiume Sele. Si tratta tuttavia di ambienti di cui sussiste ampia disponibilità nel contesto territoriale di riferimento: l'area interferita costituisce dunque una porzione trascurabile dell'habitat effettivamente disponibile nei Siti Natura 2000 e nel loro intorno e l'eventuale impatto consisterebbe nella mancata disponibilità temporanea di habitat per un

numero massimo di 1-2 territori riproduttivi, con un impatto complessivo che risulta così molto basso e sicuramente non significativo.

La principale tipologia di incidenza nei confronti dell'avifauna è probabilmente data dal disturbo acustico, che riguarderà in particolare la fase di cantiere, poiché le emissioni sonore degli strumenti di perforazione delle gallerie (TBM) raggiungono picchi oltre i 100 dB. Tale rumore sarà di tipo continuo, perlomeno nelle ore diurne, risultando tuttavia limitato alla fase di cantiere, dunque, con un effetto reversibile nel tempo e, nel complesso basso e non significativo. La presenza di rumore elevato può generare in qualche modo interferenze con le comunicazioni acustiche degli uccelli, in particolare per i Passeriformi canori, che sono portati ad evitare l'area interessata dal rumore o a variare le tempistiche di emissione delle proprie vocalizzazioni per evitare la sovrapposizione alle fonti di disturbo.

Il rumore generato dal passaggio dei convogli nella fase di esercizio, seppur permanente, è di tipo intermittente con ampi intervalli di silenzio e con livelli di pressione sonora all'interno dei siti Natura 2000 perlopiù contenuti entro la soglia dei 60-65 dB. Anche per la fase di esercizio gli effetti del disturbo acustico sugli uccelli si valutano, dunque, come bassi e non significativi, sia in ragione della cronicità della fonte di rumore, cui solitamente si associano fenomeni di assuefazione, sia per i bassi livelli di pressione sonora nella quasi totalità delle aree bersaglio rappresentate dalle porzioni dei siti di rete Natura 2000 interferite dall'opera.

Per quanto concerne l'illuminazione non sono prevedibili effetti significativi dell'illuminazione apportata dal progetto sull'avifauna, sia nella fase di cantiere sia nella fase di esercizio. L'area risulta infatti già piuttosto illuminata poiché collocata a ridosso della zona produttiva e poco distante dall'abitato di Contursi Terme. La variazione di illuminazione non sarà tale da produrre cambiamenti significativi nel livello complessivo di illuminazione notturna dell'area interferita e il disturbo risultante sarà dunque molto basso e non significativo.

In considerazione del tipo di lavorazione e delle misure di mitigazione non si prevedono impatti sull'avifauna per quanto concerne l'emissione di sostanze inquinanti e polveri in atmosfera.

Inoltre, vista la morfologia del territorio, prettamente collinare e per la configurazione del progetto, caratterizzato da tratti in galleria, si esclude un potenziale rischio di elettrocuzione per l'avifauna. Analogamente, le specie di uccelli presenti nell'area di progetto non verranno interessate da fenomeni di interruzione corridoi ecologici.

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato RC1EA1R22RGIM0003001.

Paolo Beria, in un paragrafo del suo contributo, afferma che "non sono stati né computati e neppure nominati gli impatti della fase di costruzione".

Contributo 45: [Paolo Beria, emissioni CO2 in fase di cantiere](#)

Domanda 39 – Le emissioni in fase di cantiere sono state computate oppure è necessario completare il bilancio ambientale con le emissioni della fase di costruzione?

La stima delle emissioni correlate alla fase di realizzazione, effettuata sulla base di una specifica metodologia conforme allo Standard ISO 14064, è relativa alla costruzione del Lotto 1a Battipaglia Romagnano e rappresenta un impatto limitato nel tempo e trascurabile rispetto alle emissioni correlate al contesto territoriale di riferimento. Tale scenario emissivo della fase di cantiere è necessario per poter raggiungere benefici di lungo periodo che contribuiscono

concretamente alla strategia globale di decarbonizzazione tramite lo shift modale indotto dal Global Project durante l'intera vita utile dell'infrastruttura, calcolato sulla base della variazione veicoli*km in diversione modale che si otterrà nello scenario trasportistico futuro.

7.5 TEMI SPECIALISTICI

Sono stati classificati in questa sezione i temi che in genere non sono stati sollevati negli incontri con la popolazione ma sono stati portati nel Dibattito dal contributo di esperti, intervenuti su aspetti tecnici anche di notevole complessità.

7.5.1 Il rispetto della Convenzione Aarhus per gli aspetti ambientali

È stata, infatti, denunciata la mancanza di un'informazione preventiva, fornita prima che le scelte fossero consolidate in un progetto di fattibilità tecnico economica, e se ne deduce che la procedura seguita abbia violato quanto richiesto dalla convenzione di Aarhus e codificato con la legge 108/2001. Il contributo di una associazione locale, trasmesso dal Comune di Campagna, afferma in merito: "Il procedimento *di ascolto* in corso, invece, risulta attivato a cose fatte, su progettazioni già definite, esecutive, senza spazi per il coinvolgimento dei cittadini. La partecipazione dei quali pertanto è retrocessa a mera presa d'atto, ad un passaggio di rango notarile, insomma. Nessuna valida giustificazione di siffatto *modus operandi* può provenire dalla normativa relativa al PNRR [DL. n. 77/31.5.2021] atteso che trattasi di una fonte di rango giuridico pari a quello della L. 108/2001, rispetto alla quale, in assenza di elementi indicatori in tal senso, non costituisce *lex specialis* e non può pertanto derogare".

Contributo 46: [Comune di Campagna, presunta violazione della convenzione di Aarhus](#)

Domanda 40 – La procedura seguita per l'elaborazione del progetto è stata rispettosa delle condizioni di partecipazione previste dalla legge 108/2001?

L'intervento in questione rientra fra gli interventi dell'Allegato IV del DL 77/2021 per i quali il Dibattito pubblico (DP) si svolge obbligatoriamente – ai sensi dell'art. 46 del medesimo DL – sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE). Le modalità di svolgimento del DP sono definite dal DPCM 76/2018, nonché dalla raccomandazione n.2 della CNDP e nell'ambito della Conferenza dei Servizi di cui all'art. 44, comma 4, del decreto-legge n. 77/2021 verranno valutati gli esiti e le osservazioni raccolte del DP.

La Legge 108/2001 ha dato esecuzione alla convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale fatta dal trattato internazionale di Aarhus. In tal senso si ricorda che sul progetto in data 7/02/2022 è stata avviata la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) nell'ambito della quale dal 29/02/2022 al 30/03/2022 si è svolta la consultazione del pubblico ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 (c.d. Testo Unico sull'ambiente). Il PFTE sottoposto alla VIA, ed in particolare lo studio di impatto ambientale, contiene, così come previsto dall'Allegato VII del D.Lgs. 152/2006, la descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto prese in esame dal proponente. Pertanto, così come previsto dall'art. 6 della

Convenzione di Aarhus, il pubblico è stato informato nella fase iniziale del processo ambientale.

Premesso quanto sopra, si può affermare che la procedura seguita per l'elaborazione del progetto è rispettosa delle condizioni di partecipazione previste dalla legge 108/2001.

7.5.2 Una pregiudiziale questione di diritto

L'associazione di consumatori CODICI Ambiente ha presentato un contributo ed è intervenuta sollevando una serie di questioni di carattere giuridico, 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, per le seguenti ragioni:

- a) prevede di realizzare la nuova linea ferroviaria in aree differenti e lontane dall'attuale corridoio TEN-T, ossia lungo l'Italia meridionale appenninica interna anziché lungo la costa tirrenica;
- b) prevede di realizzare una nuova infrastruttura percorribile a 300 km/h anziché adeguare l'esistente a 200 km/h, come previsto dalla normativa UE;
- c) prevede di estromettere l'attuale linea ferroviaria tirrenica dalla rete TEN-T del corridoio scandinavo-mediterraneo, escludendo interi territori attualmente collegati dalla TEN-T ai mercati europei.
- d) prevede di realizzare la linea ferroviaria alta velocità tra Battipaglia-Romagnano-Metaponto-Taranto, nonostante per questa linea l'Europa abbia previsto soltanto una linea convenzionale (non ad alta velocità).

Contributo 47: Associazione CODICI Ambiente - Non conformità del progetto con la normativa comunitaria

Domanda 41 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano e la stessa RFI ad azioni risarcitorie da parte dei cittadini (class action) e delle imprese ingiustamente danneggiate?

Il Regolamento UE 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (Rete TEN-T), ha definito un doppio livello di rete: Rete Centrale (Core) e Rete Globale (Comprehensive) e gli orizzonti temporali in cui tragguardare gli obiettivi di requisiti uniformi, rispettivamente del 2030 (art.38) e 2050 (art.9).

In base al Regolamento UE 1315/2013 l'attuale linea Salerno-Reggio Calabria è inclusa nella Rete TEN-T Core europea e nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Secondo il Regolamento gli Stati membri devono prendere le misure adeguate affinché la rete Core sia sviluppata in modo da conformarsi entro 2030 ai seguenti parametri infrastrutturali:

- Scartamento nominale di 1.435 mm
- Completa elettrificazione

Relativamente alle linee merci:

- Almeno 22,5 t di carico per asse
- Almeno 100 km/h di velocità
- Possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 740 m
- Piena realizzazione dell'ERTMS
- Conformità ai requisiti delle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità).

Gli interventi per adeguare le infrastrutture ferroviarie a questi standard che hanno rilevanza soprattutto per il traffico merci, sono prevalentemente a carico delle risorse statali e, in minima parte, oggetto di co-finanziamento comunitario.

La configurazione della rete TEN-T riportata negli allegati al Regolamento UE 1315/2013 non è immutabile, ma è soggetta a periodiche revisioni secondo quanto previsto dall'art. 54 dello stesso Regolamento UE.

Nel corso del 2021 è stato avviato il processo di revisione della Regolamento TEN-T, attualmente in corso di negoziazione tra le Istituzioni europee, nell'ambito del quale la nuova tratta AV Battipaglia- Romagnano-Praja, in ragione della sua rilevanza strategica¹, è stata proposta dall'Italia come adeguamento del tracciato del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, ritenuto necessario per meglio servire la domanda di mobilità ferroviaria passeggeri e merci.

La proposta di revisione prevede inoltre l'allineamento tra i tracciati dei corridoi TEN-T (stabiliti dal Regolamento UE 1315/2013) e quelli dei corridoi merci (istituiti dal Regolamento UE 913/2010) la cui operatività è, come noto, immediata.

Gli esiti del negoziato non sono ancora noti e non è ancora confermata l'inclusione della nuova linea Battipaglia - Praja nella rete centrale e nel relativo Corridoio di Trasporto Europeo (al momento non è inclusa nella proposta pubblicata dalla CE). Qualora dovesse essere accolta, proprio per il principio dell'operatività immediata dei Corridoi Merci, potrebbero essere incluse entrambe le linee tra Battipaglia e Praja (storica e nuova AV) nel corridoio TEN T Scandinavo-Mediterraneo poiché la linea storica Battipaglia- Praja è attualmente parte del corridoio merci Scandinavo Mediterraneo e il completamento della nuova tratta AV è programmato per il 2030. Qualora tale assunzione dovesse essere confermata, la linea storica Battipaglia-Sapri-Praja continuerà quindi a essere oggetto dei programmi di miglioramento delle caratteristiche prestazionali previste dal Regolamento 1315/2013 e successive modifiche.

A questo proposito si rappresenta che l'attuale configurazione della infrastruttura ferroviaria Battipaglia-Sapri-Praja già risponde ad una parte importante dei requisiti del Regolamento 1315/2013: scartamento, elettrificazione, 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità convogli merci, standard di interoperabilità. Infine, nel PNRR e nella programmazione degli investimenti riportati nel Contratto di Programma tra il MIMS ed RFI è prevista l'attuazione del Piano accelerato ERTMS che riguarda tutta l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e quindi comprende l'attrezzaggio anche della linea tirrenica. Ne consegue che, a prescindere dalla classificazione della linea rispetto al Regolamento UE 1315/2013, gli obiettivi prestazionali richiesti, che hanno rilevanza soprattutto per il traffico merci, saranno ugualmente perseguiti dalla programmazione nazionale.

¹ La nuova linea AV Battipaglia-Praja è parte integrante della programmazione trasportistica nazionale (Allegato Infrastrutture DEF 2021, Documento strategico della mobilità ferroviaria passeggeri e merci 2021, Piano Nazionale Ripresa e Resilienza 2021) ed è stata approvata e co-finanziata dalla Commissione Europea nell'ambito dello strumento del Recovery and Resilience Facility disciplinato dal Regolamento UE 2021/241.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, non si ritiene sussistano elementi per eventuali richieste risarcitorie verso lo Stato italiano e RFI.

Domanda 42 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano ad una procedura d'infrazioni da parte delle competenti autorità preposte alla vigilanza sul rispetto delle norme UE (Commissione Europea, Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Corte dei Conti europea)?

La configurazione della rete TEN-T riportata negli allegati al Regolamento UE 1315/2013 è nativamente soggetta a modifiche in relazione all'evoluzione delle politiche di infrastrutturazione dei Paesi membri. L'assetto della rete TEN-T secondo diversi livelli di rilevanza (è all'esame la proposta di un triplice livello: Rete Centrale, Rete Centrale Estesa e Rete Globale) è definito sulla base di periodiche revisioni sulla base di un accordo tra tutte le istituzioni UE sulla nuova proposta: Consiglio dell'UE, Commissione europea e Parlamento europeo.

La revisione della rete TEN-T è attualmente in corso ed una volta adottata, stabilirà il nuovo contesto normativo di riferimento e quindi non sussisteranno motivi per una procedura di infrazione sul mancato adeguamento agli impegni previsti nel Regolamento UE 1315/2013 per sezioni non incluse e quindi non soggette ad obblighi; obblighi che, si ricorda, finora riguardano gli orizzonti temporali 2030 e 2050, ma non si riferiscono all'attualità.

La recente proposta di revisione avanzata dall'Italia che prevede l'inserimento nella rete Core e nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della nuova tratta AV è all'esame delle istituzioni europee; successivamente potrà essere oggetto di adozione a conclusione di un processo di discussione/condivisione. All'entrata in vigore del futuro atto che aggiornerà il Regolamento, le diverse tipologie di rete saranno rappresentate nella nuova mappa allegata al Regolamento e per la stessa varranno i nuovi requisiti e le nuove scadenze, definite nel nuovo Regolamento.

Domanda 43 – Realizzare la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria in modo differente da quanto previsto nel regolamento UE nr.1315/2013 non espone l'Italia al rischio di perdita del finanziamento europeo, come previsto dal regolamento nr.1315/2013 e dal regolamento n.1153/2021?

La normativa europea TEN-T è un corpus legislativo soggetto a periodiche revisioni che riflette l'evoluzione della politica europea dei trasporti, tenendo conto delle risorse disponibili e degli avanzamenti progettuali delle opere infrastrutturali nazionali.

La contestazione di una presunta mancata coerenza rispetto alla normativa comunitaria TEN-T può essere valutata solo in chiave prospettica tenendo conto che: gli orizzonti temporali obiettivo e quindi oggetto di verifica sono al momento il 2030 ed il 2050; dal 2021 è stato avviato un processo di revisione del Regolamento 1315/2013, ai sensi dell'art 54 del regolamento stesso, che non si è ancora concluso.

Nel corso delle negoziazioni bilaterali con la Commissione Europea, lo Stato italiano ha proposto di inserire la nuova linea AV Battipaglia-Romagnano-Praja nella rete Centrale – in aggiunta alla linea storica che rimarrà nella rete TEN T. La nuova linea AV Battipaglia-Romagnano-Praja è parte integrante della programmazione trasportistica nazionale (Allegato Infrastrutture DEF 2021, Documento strategico della mobilità ferroviaria passeggeri e merci

2021, Piano Nazionale Ripresa e Resilienza 2021) ed è stata approvata e co-finanziata dalla Commissione Europea nell'ambito dello strumento del Recovery and Resilience Facility disciplinato dal Regolamento UE 2021/241. Pertanto, la connotazione strategica della linea AV Battipaglia-Romagnano-Praja appare coerente con la proposta avanzata presso la Commissione ed il suo auspicato inserimento nella rete Centrale ne rafforza la rilevanza.

Da quanto sopra esposto, consegue che non sembrano paventarsi rischi di perdita di finanziamenti europei poiché la linea storica continuerà a mantenere le condizioni di eleggibilità a eventuali futuri finanziamenti europei (CEF o ERDF), in quanto parte della rete TEN-T.

7.5.3 Contrasto con le indicazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020

Andrea Debernardi e Gabriele Filippini hanno inviato un ampio e articolato contributo finalizzato "essenzialmente a mettere agli atti del processo una serie di indicazioni di natura programmatica, sviluppate dagli scriventi nell'ambito di una collaborazione professionale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) svolta nel 2019-20, relativamente agli orizzonti strategici di sviluppo della rete ferroviaria nazionale. La nota fa riferimento, in particolare, alla prospettiva di potenziamento della direttrice ferroviaria "tirrenica sud", sviluppata secondo quanto richiesto dagli Allegati Infrastrutture ai Documenti di Economia e Finanza del 2017 e del 2020."

Contributo 48: [Andrea Debernardi e Gabriele Filippini, incoerenza con AI DEF 2020](#)

L'articolato contributo, che viene fornito nel collegamento qui sopra nella sua interezza, affronta innanzitutto la configurazione generale dell'opera in rapporto alle richieste dell'Allegato Infrastrutture del DEF 2020, la metodologia adottata per la selezione delle alternative; pone a confronto le prestazioni della linea attuale con quelle della linea in progetto per, infine, suggerire un diverso sviluppo delle alternative di progetto.

Lo studio giunge alle seguenti conclusioni, chiedendo di:

- ridefinire il quadro delle alternative di intervento, prendendo in esame le prospettive di upgrading della linea Salerno-Reggio Calabria, secondo i criteri riassunti nella presente nota, ed aggiornare l'intero quadro delle valutazioni condotte sulla direttrice Tirrenica Sud, allineandole alle indicazioni contenute nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2020.
- Rivedere completamente l'impostazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali in modo tale da ricostruire una catena logica intelligibile tra gli obiettivi strategici perseguiti e le diverse opzioni progettuali da valutare su base comparata.
- Correggere le valutazioni socioeconomiche, assumendo, come valore di riferimento per i tempi di viaggio, la miglior prestazione attualmente conseguibile sull'infrastruttura esistente e non, invece, il tempo medio di percorrenza dei treni più veloci, con conseguente ridimensionamento dei benefici generati dalla realizzazione della nuova linea, in termini di risparmi di tempo rispetto alla situazione attuale.
- Riferire il calcolo dei risparmi di tempo alle migliori prestazioni conseguibili sulla rete nello scenario di riferimento.
- Riconsiderare il ruolo della stazione di Salerno, in particolare sviluppando scenari di servizio volti a rafforzare i collegamenti con l'area napoletana e non soltanto con Roma.

- Valutare (se possibile su base indipendente), anche le alternative di progetto, basate sul progressivo upgrading della linea esistente, eventualmente accompagnato dalla realizzazione di varianti parziali di tracciato.

Domanda 44 – Come si risponde alla contestazione che il progetto sia in contrasto con le indicazioni contenuti nell'allegato infrastrutture del DEF 2020?

La domanda si riferisce 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.

Come già indicato nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 – Connettere l'Italia, lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria ha comportato un sensibile incremento dei livelli di accessibilità delle maggiori aree metropolitane del Paese, che ne hanno saputo trarre elementi per un rilancio economico, a sua volta sostenuto da modifiche sostanziali nella domanda di mobilità a medio-lungo raggio. Pertanto, secondo la strategia definita nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, era necessario aprire la programmazione dell'infrastrutturazione del Paese ad una progressiva estensione dei servizi ferroviari veloci a più ampie porzioni del territorio nazionale, in modo da garantire una connettività “a rete” su tutte le principali direttrici interpolo, caratterizzate da condizioni di domanda potenzialmente idonee a sostenere un'offerta adeguata in termini di frequenza e velocità.

All'epoca, i vincoli esistenti in termini di risorse finanziarie, ambientali e territoriali del Paese hanno indotto a ritenere che tale maggiore connettività non potesse essere ottenuta mediante importanti estensioni di un sistema ferroviario AV/AC simile a quello realizzato. La soluzione proposta nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 consisteva nel programmare una progressiva estensione del sistema alta velocità in un sistema ad Alta Velocità “di Rete” (AVR), con l'obiettivo di massimizzare le prestazioni offerte ai principali centri urbani, mediante la valorizzazione della rete esistente attraverso interventi infrastrutturali di upgrading. L'obiettivo dell'AVR era quello di garantire a tutte le principali aree urbane dell'Italia peninsulare tempi di accesso a Roma non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV sulla sua tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in meno di 4h30min).

Questa impostazione strategica è stata successivamente modificata con il DL n. 34/2020 (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale ha disposto all'art.208 lo stanziamento di 40 mln di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, **con caratteristiche AV/AC**, delle direttrici ferroviarie Salerno- Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Occorre considerare che anche nel panorama europeo nel dicembre 2020 sono state emesse dalla Commissione europea indicazioni relative allo sviluppo del traffico Alta Velocità nel documento “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future”. Nella strategia tracciata dalla UE con il Green Deal: *“sono definite diverse tappe fondamentali volte a mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti ai nostri obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente, specificando in tal modo le ambizioni necessarie per le nostre politiche future, ad esempio,*

entro il 2030:

- almeno 30 milioni di veicoli a emissioni zero saranno in circolazione sulle strade europee
- 100 città europee saranno a impatto climatico zero
- il traffico ferroviario ad alta velocità raddoppierà
- i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in
- termini di emissioni di carbonio all'interno dell'UE
- la mobilità automatizzata sarà diffusa su larga scala
- saranno pronte per il mercato navi a emissioni zero

entro il 2035:

- saranno pronti per il mercato aeromobili di grandi dimensioni a emissioni zero

entro il 2050:

- quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi saranno a emissioni zero
- il traffico merci su rotaia raddoppierà
- il traffico ferroviario ad alta velocità triplicherà
- la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) multimodale, attrezzata per trasporti sostenibili e intelligenti con connettività ad alta velocità, sarà operativa per la rete globale".

Inoltre, ad aprile 2021 è stato finalizzato il Piano Nazionale Ripresa e Resilienza – Italia Domani che rileva come: *"Nel sistema ferroviario destinato al trasporto di passeggeri, la principale infrastruttura di collegamento del Paese, la rete ad alta velocità si ferma alla Napoli/Salerno. La popolazione residente non servita da quella tratta ferroviaria risulta pertanto scollegata dalla rete ad alta velocità e nel complesso, nel Mezzogiorno, la capacità, l'affidabilità e la frequenza dei servizi ferroviari sono limitate, con lunghi tempi di percorrenza."* Si ricorda che il PNRR prevede il finanziamento del sublotto 1a Battipaglia-Romagnano della nuova linea AV Battipaglia-Reggio C.

Queste scelte sono state poi rafforzate dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 – Dieci anni per trasformare l'Italia. Prioritariamente occorre rilevare che: *"L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) [2021] illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico sulla cui base il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) intende effettuare le scelte relative alle politiche per le infrastrutture e la mobilità del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)."* Nel documento di programmazione viene ribadito che: *"il Mezzogiorno costituisce una priorità per l'azione del Governo: il PNRR prevede che il 49% dei fondi (... omissis ...).*

In particolare:

a. con l'Alta Velocità ferroviaria si ridurranno i tempi di percorrenza per raggiungere, dal Mezzogiorno, la Capitale e il Nord. È previsto il completamento della tratta ad alta velocità/alta capacità Napoli-Bari e la realizzazione di un primo lotto funzionale ad Alta Velocità sulla Salerno- Reggio Calabria; ulteriori lotti funzionali saranno realizzati sulla Catania-

Messina-Palermo, sulla Roma-Pescara e sulla Taranto-Battipaglia. Tali interventi saranno poi completati entro il 2030 con le altre risorse nazionali ed europee."

Domanda 45 – Come si risponde alle richieste di calcolare diversamente il miglioramento delle prestazioni della nuova linea, in particolare assumendo valori dei tempi di percorrenza diversi?

La domanda suggerisce di correggere le valutazioni socio-economiche assumendo come valore di riferimento per i tempi di viaggio la miglior prestazione attualmente conseguibile sull'infrastruttura esistente, e non invece il tempo medio di percorrenza dei treni più veloci

Ai fini delle valutazioni di redditività socio-economica (Analisi Costi-Benefici), i risparmi di tempo sono ottenuti considerando la differenza tra i tempi di percorrenza nello scenario di riferimento e nello scenario di progetto per i collegamenti ferroviari di lunga percorrenza. I modelli di esercizio (tempi di percorrenza e frequenze per ciascuna relazione ferroviaria) di tali scenari sono in entrambi i casi differenti da quelli dell'orario attuale, e stati elaborati tenendo conto:

nello scenario di riferimento, degli effetti del miglioramento dell'infrastruttura dovuti ai progetti in corso sull'infrastruttura ferroviaria dell'area di studio, nonché del previsto potenziamento dei servizi regionali (cadenzamento e revisione delle relazioni);

nello scenario di progetto, in aggiunta agli elementi di cui sopra e considerati nello scenario di riferimento, degli ulteriori miglioramenti dell'infrastruttura ferroviaria legati al progetto oggetto di valutazione (realizzazione del Lotto 1 della linea AV che consente un aumento delle velocità e della capacità, velocizzazione della direttrice Bivio Romagnano – Metaponto, realizzazione della lunetta di Sibari e raddoppio della galleria Santomarco).

Dall'impostazione brevemente sintetizzata in precedenza, ne consegue che:

a)

i risparmi di tempo differenziali fra scenario di riferimento e scenario di progetto sono legati unicamente ai miglioramenti conseguibili grazie alla realizzazione del progetto, ed in particolare pressoché unicamente alla realizzazione del Lotto 1 della linea AV, per una riduzione dei tempi di percorrenza per i servizi AV pari a circa 23 minuti considerando il perditempo dovuto alla fermata di Buonabitacolo. Si precisa che eventuali ulteriori ottimizzazioni degli orari sulla linea storica tra Praia e Battipaglia (in aggiunta a quelle, non trascurabili, già considerate nello scenario di riferimento) non sono possibili per via dei limiti dell'infrastruttura esistente (velocità dell'infrastruttura e vincoli di capacità accentuati dall'eterotachicità dei servizi, soprattutto con l'ipotizzato potenziamento dei servizi regionali);

b)

eventuali ulteriori risparmi di tempo possibili ad infrastruttura data sull'intera relazione Reggio Calabria – Roma, eventualmente conseguibili tramite ulteriori ottimizzazioni dell'orario su altre tratte rispetto a quella di intervento (Lotto 1), applicandosi sia allo scenario di riferimento che a quello di progetto, per definizione non avrebbero alcun impatto sulle differenze di tempo di percorrenza tra i due scenari di valutazione, e quindi non altererebbero i risultati delle valutazioni socio-economiche.

Per quanto detto sopra, non sussiste alcuna necessità di calcolare diversamente il miglioramento delle prestazioni in base a diversi e più ottimizzati valori dei tempi di percorrenza,

in quanto il risparmio di tempo (ovvero il differenziale tra i tempi di percorrenza tra scenario progettuale e scenario di riferimento) è legato unicamente alla tratta di progetto, ed è invariante rispetto ad ulteriori ottimizzazioni dell'orario sulla relazione Reggio Calabria - Roma, di cui beneficerebbero in egual misura sia lo scenario di riferimento che quello di progetto.

Domanda 46 – Tenuto conto del contributo fornito, si conferma la scelta di non operare con varianti della linea storica ma di procedere nella realizzazione della nuova? Per quali motivi?

Nella domanda ci si riferisce alla circostanza che negli anni passati sono stati attuati una serie di interventi di upgrading della linea tirrenica finalizzati prevalentemente alla sua velocizzazione. Nel contributo al Dibattito Pubblico, assumendo l'obiettivo strategico di contenere entro le 4h00 i tempi di percorrenza tra Roma e Reggio Calabria, si propone di proseguire con le misure di upgrading, ovvero mediante ulteriori interventi di potenziamento infrastrutturale già ipotizzati dal Contratto di Programma, quali la velocizzazione della linea Salerno-Battipaglia, la realizzazione nel Cilento della variante Ogliastro-Sapri, o anche la revisione del nodo di Reggio Calabria.

Rispetto a questi rilievi occorre preventivamente registrare che l'attuale tempo di percorrenza Roma-Reggio C. con l'effettuazione di n.5 fermate intermedie è di 5 h. Inoltre, si deve evidenziare che la linea ferroviaria tirrenica presenta tratti con velocità che sfiorano i 200 km/h, alternati da altri con velocità inferiori a 150 km/h per effetto della tortuosità della linea, in particolare nelle tratte Agropoli – Praia e Gioia T. R. Calabria, per circa 140 km su 400 km di estesa. Infine, la proposta alternativa di operare varianti alla linea storica comprende il collegamento diretto Ogliastro-Sapri che avendo uno sviluppo di circa 57 km non può essere classificato tra gli interventi di upgrade della linea esistente, ma deve essere più propriamente connotato come un tratto di nuova linea ferroviaria che definisce un nuovo corridoio infrastrutturale.

In considerazione che l'obiettivo assegnato ai progettisti è ridurre i tempi di percorrenza e tenuto conto dei limiti prestazionali di alcuni tratti della linea tirrenica oltre che degli indirizzi strategici di infrastrutturazione del Mezzogiorno, è stato prodotto il Documento di fattibilità delle alternative progettuali che ha considerato come standard progettuale una linea Alta Velocità.

Si deve peraltro considerare la difficoltà di intervenire nell'upgrade di una linea ferroviaria in esercizio (a tal proposito vedere risposta 12).

Infatti, i livelli qualitativi e quantitativi del servizio sull'infrastruttura attuale, che rispondono alle esigenze espresse dagli Enti programmatori e dalle Imprese Ferroviarie per il traffico viaggiatori di lunga percorrenza e regionale e per il traffico merci, non possono prescindere dal considerare la centralità di alcuni fattori quali: accessibilità al sistema ferroviario, sostenibilità dell'offerta commerciale, capacità di assorbire eventuali anomalie infrastrutturali, necessità di garantire adeguate performance del servizio anche con attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura.

Un'eventuale revisione dei tempi di percorrenza, che sono il risultato di una calibrazione puntuale delle suddette esigenze di trasporto, si traducono di fatto in un fattore di instabilità del modello di servizio, con prevedibile conseguente riflesso sui livelli quantitativi offerti. Ciò potrebbe essere non più rispondente alle esigenze di riferimento oppure causare un

decremento della qualità del servizio stesso. Inoltre, occorrerebbe considerare la necessità di prevedere lavori “interferenti” con l’esercizio ferroviario dovendo anche ricorrere a lunghe interruzioni della linea

I benefici derivanti dagli interventi di potenziamento proposti dal contributo al Dibattito Pubblico sulla linea tirrenica non risultano paragonabili a quelli attesi dalla nuova linea alta velocità, essendo inquadrabili come upgrade finalizzati ad elevare in tratti circoscritti le attuali velocità da 170 Km/h fino a 200 km/h a beneficio di servizi di lunga percorrenza effettuati con specifico materiale rotabile (es. tilting). Tali interventi peraltro non sono utilmente attuabili nel tratto più lento della linea, le cui velocità massime raggiungibili rimangono attestare intorno ai 140-150 Km/h, a meno di intervenire in un contesto fortemente antropizzato con un impatto ambientale e sociale non proponibile.

Le varianti, oltre dunque a non consentire di ottenere un sistema performante come quello di una nuova linea AV/AC, genererebbero potenziali conseguenze anche in termini di interferenze con la continuità del servizio ferroviario.

Paolo Beria nel suo contributo ritiene che l’analisi delle alternative poste alla base del progetto in esame sia “del tutto impropria, anche alla luce della normativa esistente”. Sostiene anche che l’alternativa al corridoio autostradale o misto sia stata definita in modo troppo rigido (quadruplicamento totale con caratteristiche di AV 300Km/h) senza valutare, ad esempio, la realizzazione di quadruplicamenti parziali, di opere per la velocizzazione della linea storica, diversi modi di connessione con il resto della rete, diversi standard progettuali in particolare riguardo a pendenze e velocità di progetto.

Contributo 49: [Paolo Beria – Le alternative considerate](#)

Di parere opposto è Giuseppe Cantisani, che, citando la documentazione allegata al progetto, mostra come le diverse alternative siano state considerate, utilizzando diversi strumenti e restringendo il campo delle analisi di maggior dettaglio alla alternativa prescelta.

Contributo 50: [Giuseppe Cantisani, le alternative esaminate](#)

Si legge nel contributo: “In questo caso, in effetti, le valutazioni rispetto alle soluzioni di potenziamento del sistema ferroviario, comprensive dell’esame di possibili diverse scelte strategiche (es.: potenziamento tecnologico della linea esistente), si può ritenere siano state effettivamente compiute nel corso di un lunghissimo iter progettuale. Durante tale iter, come dettagliatamente ricostruito nel cap. 4 del “Documento di fattibilità delle alternative progettuali”, sono state considerate e valutate diverse possibili ipotesi di intervento.

A titolo di esempio si riporta in particolare quanto precisato nel paragrafo 4.2 del suddetto documento: «*Nell’ambito del Corridoio Tirrenico, quindi, furono successivamente presi in considerazione tre distinti scenari:*

1. *nuova linea AV/AC per l’intera direttrice Battipaglia – Reggio;*
2. *nuova linea Battipaglia-Sapri e velocizzazione della esistente tratta Sapri – Reggio Calabria;*
3. *potenziamento della tratta Battipaglia-Ogliastro (già oggi con livelli prestazionali adeguati), il quadruplicamento fuori sede della tratta Ogliastro-Sapri (tratta con i maggiori problemi di prestazioni di tutta la direttrice) e velocizzazione della tratta Sapri – Reggio Calabria».*

Da ultimo, però, la soluzione ottimale è stata conclusivamente indicata, e costituisce la finalità specifica del Documento di Fattibilità e del PFTE all'esame: «Scopo del presente documento è quello di individuare un corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria in cui studiare delle possibili alternative di tracciato di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche AV ...».

Il contributo sostiene anche che la correttezza dell'approccio seguito è confermata dalle "Linee guida" 2021, che suggeriscono: «L'analisi costi benefici (ACB) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteri e l'analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In tal caso, la alternativa prescelta a seguito della comparazione deve essere successivamente sottoposta ad analisi costi benefici».

Domanda 47 – Considerando le critiche avanzate, si ritiene che l'analisi delle alternative effettuata sia coerente con le linee guida ministeriali?

Il principale compito e scopo del Documento è stato, partendo da una ricognizione di tutti gli studi/progetti pregressi e dalla verificata dell'impossibilità di poter potenziare la linea attuale in modo utile per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, quello di individuare un corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria attraverso possibili alternative di tracciato di una nuova linea ferroviaria con caratteristiche AV, analizzando la loro:

- relativa fattibilità tecnica;
- la sostenibilità finanziaria e la convenienza economico-sociale;
- la compatibilità ambientale e la verifica procedurale.

Inoltre, ad integrazione di quanto esposto, si rimanda anche alla risposta **n. 14**

7.5.4 Analisi della domanda

Gli studi sulla domanda di trasporto, tematica molto tecnica, non sono stati toccati nel DP se non con affermazioni generiche, generalmente volte a sottolineare la scarsità del traffico, formulate in genere da coloro che si oppongono alla scelta di costruire una nuova linea per timore che il nuovo tracciato escluda i loro territori.

Un contributo di Paolo Beria, che entra invece nel merito delle metodologie utilizzate, rileva, innanzitutto, che "per la proiezione della domanda futura, è stato esplicitamente utilizzato lo scenario demografico più ottimistico in assoluto – pur in presenza di una dinamica demografica stabilmente calante su tutto il territorio" e che "anche gli scenari economici sono tutti estremamente ottimistici". Ancor più problematico è, a detta del contribuente, il modo con cui è stata definita l'offerta di progetto, cioè le performance di velocità e frequenza dei treni AV, IC e regionali nello scenario di riferimento e in quello (unico) di progetto. Di seguito il collegamento alla sezione in cui sono trattati questi argomenti e le domande conseguenti.

Contributo 51: [Paolo Beria, Traffico passeggeri e definizione dell'offerta](#)

Domanda 48 – Le stime di domanda sono basate su trend demografici ed economici ottimistici e dunque il risultato non è in favore di sicurezza; si richiede: non è opportuno

effettuare un'analisi di sensitività o di rischio, variando queste ipotesi con scenari esogeni più realistici?

Come evidenziato all'interno dello Studio di Trasporto, le fonti adottate per le proiezioni delle variabili socio e macro-economiche sono di provenienza esclusivamente istituzionale. Infatti, lo scenario selezionato per le previsioni demografiche attinge proprio dall'Istituto Nazionale di Statistica mentre le previsioni macroeconomiche riflettono le stime del Ministero dell'Economia e delle Finanze fino al 2026 e del Fondo Monetario Internazionale e della Comunità Europea dal 2027 in poi.

Inoltre, la scelta di adottare lo scenario di proiezione meno pessimistico sia per la curva demografica (limite superiore – intervallo di confidenza al 90%^{1 2}) che di Prodotto Interno Lordo (di seguito PIL), a scapito dello scenario mediano, ha lo scopo di intercettare i contributi che l'opera, insieme alla finalizzazione delle ulteriori Missioni previste nel *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (di seguito PNRR), potrà avere sulla produttività e sulla competitività del sistema economico dell'area di studio, con effetti positivi anche sulla riduzione dei fenomeni di spopolamento.

In ogni caso, dati i trend demografici registrati che sono negativi, sebbene per le Regioni interessate sia stato adottato il meno pessimistico degli scenari, il trend previsto è comunque decrescente, con un tasso medio (CAGR 2018-2030) per il Mezzogiorno di circa il -0,19%.

| Territorio | 2018 | 2019 | Limite sup 90% | | CAGR 2018 - 2030 |
|--------------------|------------|------------|----------------|------------|------------------|
| | | | 2030 | 2035 | |
| Italia | 61.551.621 | 60.428.892 | 61.196.895 | 61.697.268 | -0,05% |
| Nord | 28.803.806 | 27.750.501 | 28.628.662 | 29.129.172 | -0,05% |
| Centro | 12.050.054 | 12.038.972 | 12.348.987 | 12.550.297 | 0,20% |
| Mezzogiorno | 20.697.761 | 20.639.350 | 20.222.992 | 20.009.286 | -0,19% |
| Campania | 5.826.860 | 5.811.577 | 5.680.127 | 5.613.968 | -0,21% |
| Puglia | 4.048.242 | 4.035.350 | 3.936.828 | 3.883.759 | -0,23% |
| Basilicata | 567.118 | 564.161 | 542.699 | 533.021 | -0,37% |
| Calabria | 1.956.687 | 1.952.466 | 1.925.563 | 1.910.243 | -0,13% |

Confrontando tale variazione con lo scenario mediano, questo si attesta intorno al -0,32% (CAGR 2018-2030) che in valori assoluti corrisponde ad una variazione pari a -1,54% al 2030 e -2,57% al 2035. Estendendo tale confronto al territorio nazionale, congruentemente, le previsioni di popolazione si confermano inferiori nello scenario mediano con delta pari a -1,94% nel 2030 e -3,27% nel 2035.

L'adozione dello scenario meno pessimistico non è dunque da intendersi come l'assunzione di un'inversione della tendenza demografica, bensì come uno scenario in cui si registra un rallentamento del fenomeno migratorio (interno e verso i Paesi esteri) legato ai benefici in termini di accessibilità portati dall'opera.

Per quanto riguarda le proiezioni macroeconomiche, analogamente a quanto fatto per il trend demografico, la scelta di adottare lo scenario meno pessimistico si lega ancora una volta

² Previsioni ISTAT della popolazione - Anni 2020-2070: Vengono calcolate le previsioni per genere, anno di previsione, scenario mediano e livello di incertezza (intervalli di confidenza al 90%, 80% e 50%), con dettaglio territoriale fino al livello di Regione, fino all'anno 2070. (Dati estratti il 22 nov 2021)

alla volontà di intercettare i contributi che l'opera, insieme al resto del PNRR, potrà avere sulla produttività e sulla competitività del sistema economico dell'area di studio.

| Ente | Documento | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (NADEF2021) | | X | X | X | X | X | | | | | | | | | | | |
| Presidenza del Consiglio | <i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Tavola 4.3: Impatto sul Pil del PNRR</i> | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | | |
| Fondo Monetario Internazionale | | | | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| Commissione Europea | <i>Ageing Report</i> | | | | | | | | | | | | X | X | X | X | X |

Osservando le proiezioni riportate nello Studio di Trasporto, fatta eccezione per il periodo post pandemico (2021-2026), in cui si ipotizza un importante contributo del PNRR, sul medio-lungo periodo le proiezioni macro-economiche (1,001%-1,137%) si attestano all'interno del range dato dalle medie registrate nei periodi 2000-2007 (pre-crisi finanziaria) e 2015-2019 (post-crisi finanziaria pre-pandemia), rispettivamente pari a 1,45% e 0,99%.

| PIL IT PRJ | NADEF + impatti PNRR | | | | | FMI + impatti PNRR fino al 2026 | | | CE (Ageing Report) |
|---------------------------|----------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|--------|-----------|--------------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-2030 | 2031 - 2035 |
| Sc. BASE - NADEF 2021 | -8,9% | 4,1% | 4,3% | 2,5% | 2,0% | 1,001% | 1,001% | 1,001% | 1,137% |
| Sc. ALTO PNRR Mod. QUEST | | 0,50% | 1,20% | 1,90% | 2,40% | 3,10% | 3,60% | 1,001% | 1,137% |
| Sc. ALTO PNRR Mod. CGE | | 0,70% | 2,00% | 3,00% | 3,10% | 2,70% | 2,90% | 1,001% | 1,137% |
| Sc. MEDIO PNRR Mod. QUEST | | 0,50% | 1,10% | 1,60% | 2,00% | 2,40% | 2,70% | 1,001% | 1,137% |
| Sc. BASSO PNRR Mod. QUEST | | 0,50% | 0,90% | 1,40% | 1,50% | 1,70% | 1,80% | 1,001% | 1,137% |

Confrontando le proiezioni dello scenario adottato (PIL IT PRJ (Sc. ALTO PNRR Mod. QUEST)) con lo scenario medio (PIL IT PRJ (Sc. MEDIO PNRR Mod. QUEST)), si registra in Italia un Prodotto Interno Lordo più alto rispetto allo +0,88% per il 2030 ed il 2035.

Ricapitolando, a livello nazionale, lo scenario dello Studio è superiore rispetto allo scenario mediano del 3,27% per la popolazione e del +0,88% per il PIL. Tuttavia, il PIL pro capite dello scenario di Studio è inferiore rispetto a quello mediano del 2,31%.

Sulla base di tali proiezioni, le previsioni di crescita della domanda nello scenario mediano sarebbero inferiori di meno dell'1% rispetto a quelle previste dallo Studio, poiché il più alto PIL pro capite bilancia parzialmente l'effetto negativo della minor popolazione.

Domanda 49 – Visto che si tratta di offerta a mercato, non è necessario verificare – almeno a grandi linee – la coerenza tra l'offerta e la domanda simulata?

Occorre premettere che lo studio di traffico ha lo scopo di simulare l'interazione tra la domanda e l'offerta di trasporto nei diversi scenari temporali, a partire dalla ricostruzione dello scenario attuale. Questo complesso esercizio di ingegneria trasportistica non deve considerare se l'offerta sia economicamente o finanziariamente sostenibile e quindi "a mercato" o "contribuita". Tali scelte derivano dalle valutazioni politiche delle diverse Istituzioni che governano il settore dei trasporti ferroviari e dalle iniziative commerciali dei privati.

La tabella seguente presenta il riscontro richiesto in riferimento alla coerenza tra l'offerta e la domanda simulata per il traffico passeggeri nello scenario di progetto al 2035. Il calcolo del carico medio per treno sulle tratte di progetto (pax/treno) si basa sui dati già inclusi nella relazione trasportistica, ovvero:

- Figura 66 – Flussi ferroviari passeggeri/giorno bidirezionali lunga percorrenza sui servizi in transito sulla tratta Battipaglia – Bivio Romagnano sulla nuova infrastruttura (anno 2035);
- Figura 54 - Scenario di Progetto: servizi passeggeri a lunga percorrenza, segmento AV;
- Figura 55 - Scenario di Progetto: servizi passeggeri a lunga percorrenza, segmento SU.

| Tratta | U. d. M. | BATTIPAGLIA - BIVIO ROMAGNANO | BIVIO ROMAGNANO - BUONABITACOLO | BUONABITACOLO - PRAIA A MARE | MEDIA (giorno feriale di novembre) |
|----------------------|-----------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Passeggeri | pax/gg | 10.816 | 9.900 | 9.862 | - |
| Coppie treni (AV+SU) | coppie/gg | 29 | 26 | 26 | - |
| Treni (AV+SU) | treni/gg | 58 | 52 | 52 | - |
| Carico medio | pax/treno | 186 | 190 | 190 | 189 |

Il carico medio previsto all'orizzonte temporale 2035 sui treni a lunga percorrenza sulle tratte di progetto si attesta quindi su 189 pax/gg. A titolo indicativo, tale valore può essere comparato con il carico medio dei servizi ferroviari di lunga percorrenza attualmente operati in Italia, come desumibile dall'ultima edizione del Conto Nazionale Trasporti 2018-2019 (Tab. IV.1.4 – Traffico ferroviario viaggiatori di media e lunga percorrenza – Anni 2001, 2005, 2010, 2015-2018).

| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Media annuo |
|----------------|----------|--------|--------|--------|--------|-------------|
| Viaggiatori-km | Milioni | 20.387 | 19.855 | 20.306 | 20.596 | |
| Treni-km | Migliaia | 79.260 | 87.506 | 82.914 | 90.303 | |
| Carico medio | | 257 | 227 | 245 | 228 | 239 |

Tenuto anche conto del contesto territoriale di intervento, il carico medio simulato (189 pax/treno) non risulta quindi sostanzialmente dissimile dal valore a consuntivo nazionale (239 pax/treno nel periodo 2015-2018, con un valore di 228 per l'anno 2018 – anno di calibrazione del modello di simulazione), tanto più se si considera che la domanda prevista si riferisce al giorno medio feriale del mese di novembre che risulta, dai dati disponibili per la domanda ferroviaria attuale nell'area di studio, inferiore del 4% rispetto al dato giornaliero medio annuo.

Per quanto detto, si può pertanto confermare la complessiva coerenza dei dati di offerta e di domanda di simulazione, quantomeno al livello richiesto nello Studio di Trasporto prodotto nell'ambito del PFTE del Lotto 1a della linea AV Salerno-Reggio Calabria.

A conferma della robustezza e realismo delle previsioni di domanda in relazione all'offerta di servizi ferroviari di lunga percorrenza, si evidenzia inoltre come:

a)

l'incremento di offerta di servizi di lunga percorrenza tra lo scenario programmatico e progettuale sulle due linee a sud di Battipaglia (linea esistente e AV di progetto Battipaglia – Bivio Romagnano) sia pari al +31% e non al +100% citato nel contributo del Prof. Beria, come desumibile dalle Figure di cui alla "Sezione 5.2.3 ipotesi relative all'offerta di trasporto passeggeri" dello Studio di Trasporto. Questo valore risulta pertanto coerente con il previsto incremento della domanda (+25%) tra gli stessi scenari;

b)

l'elasticità della domanda ferroviaria dei servizi di lunga percorrenza alla frequenza degli stessi (ovvero all'offerta in termini di treni/giorno) è molto ridotta; pertanto, una eventuale riduzione anche significativa dell'offerta di coppie treni/gg sulle relazioni previste nel modello di esercizio avrebbe effetti marginali sulle previsioni di domanda – quantomeno fino al punto che siano garantiti livelli adeguati di comfort a bordo e sufficiente copertura oraria sulle principali relazioni. A titolo indicativo, il modello di simulazione prevede una elasticità della domanda alla frequenza dei servizi pari a circa 0.1; pertanto, una riduzione dell'intera offerta di servizi ferroviari AV pari al 10% (ovvero pari ad un terzo dell'intero incremento previsto a seguito del progetto) ridurrebbe la domanda prevista solamente nella misura dell'1%. Appare quindi evidente come le previsioni di incremento della domanda dipendano quasi esclusivamente dall'incremento delle prestazioni (riduzione dei tempi di percorrenza stazione-stazione) resi possibili dalle caratteristiche prestazionali della nuova infrastruttura di progetto e dai nuovi collegamenti attivabili grazie all'incremento di capacità, e non dalla prevista frequenza dei servizi ferroviari in termini di treni/giorno.

Sul tema degli scenari assunti per l'analisi della domanda è intervenuto anche Giuseppe Cantisani sostenendo nel suo contributo: "Si deve osservare che, sebbene lo scenario demografico considerato sia il più "ottimistico" tra quelli esaminati, esso risulta comunque caratterizzato da una dinamica demografica stabilmente calante su tutto il territorio". "In sostanza, aver considerato uno scenario "ottimistico" (cioè quello che rispecchia una riduzione meno marcata della popolazione residente) può risultare ragionevole, poiché gli interventi del PNRR programmati per il Sud Italia, se concretamente realizzati nel loro complesso, avranno certamente un impatto sulla migrazione da sud verso nord della popolazione più giovane (che può essere considerata concausa principale del calo demografico), disincentivandola rispetto all'attualità".

Contributo 52: [Giuseppe Cantisani, stima dei parametri](#)

Sempre il contributo di Paolo Beria tocca poi il tema delle merci, evidenziando che "lo Studio di Trasporto, nel simulare l'effetto del global project sul traffico merci, trova risultati coerenti con questa assunzione: la maggior parte del traffico merci generato da Sicilia e Calabria percorre la Galleria Santomarco e risale verso nord attraverso la linea Adriatica. L'effetto della Galleria è addirittura di togliere traffico merci dalla line Contributo 4 – Paolo Beria, Traffico passeggeri e definizione dell'offerta Tirrenica, coerentemente con quanto dichiarato in tutti i documenti".

Contributo 53: [Paolo Beria, Traffico merci e definizione dell'offerta](#)

Si chiede quindi perché la linea Salerno – Reggio Calabria “sia progettata al 12 ‰ con punte locali al 18 ‰. Questi sono valori tipici da linea adatta al transito di treni merci pesanti in singola trazione, non da linea AV passeggeri o da linea percorsa da treni merci leggeri (dato che comunque la linea costiera rimane ed è perfettamente adatta ad eventuali treni merci pesanti).

Domanda 50 – Perché è stato scelto di progettare il lotto 1 con pendenze da linea merci, ad un costo evidentemente maggiore, nonostante l'itinerario Salerno – Paola non avrà traffico merci aggiuntivo e si cerchi di spostare quello esistente sul percorso Adriatico, proprio grazie ad uno degli elementi del progetto, la Galleria Santomarco?

Domanda 51 – Perché lo standard progettuale della linea è PC80, quando in nessuna parte della documentazione si ravvisa l'esistenza di traffico accompagnato? Perché non è stato considerato tra le alternative anche un percorso con pendenze superiori al 18‰ e sagoma PC45, certamente di minore costo?

La risposta è unica per le domande precedenti in quanto correlate.

La documentazione a cui si fa cenno nella Domanda 5 (lo Studio di Trasporto di cui si compone il PFTE del Lotto 1a) “fotografa” una situazione che vede realizzata una prima parte del complesso disegno progettuale che si prefigura sull'intera direttrice Salerno - Reggio Calabria; questa situazione è limitata alla presenza del solo Lotto 1 Battipaglia-Romagnano-Praja e della Galleria Santomarco con l'intento di produrre l'analisi di redditività di questo circoscritto *global project*. Questo limitato contesto infrastrutturale comporta uno sviluppo del traffico delle merci che predilige il corridoio adriatico come correttamente osservato nella Domanda 4 (e come tra l'altro dimostrato nel richiamato Studio di Trasporto), traffico prevalentemente alimentato dalla componente *gateway* del porto di Gioia Tauro.

Gli standard di realizzazione del Lotto 1a (o, se vogliamo, dell'intero Lotto 1) devono viceversa essere inquadrati in una **diversa prospettiva** che prevede il corridoio AV tra Salerno e Reggio Calabria ultimato e che non trascuri la possibilità, in un futuro magari non immediato ma comunque compreso nella cosiddetta “vita utile” dell'investimento, di prevedere l'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

In questa prospettiva, a cui deve aggiungersi quella del possibile sviluppo dei traffici generati dal porto di Gioia Tauro, non si ritiene quindi opportuno limitare la possibilità di creare le condizioni per ulteriori sviluppi del traffico merci lungo la nuova infrastruttura. La scelta di realizzare questa opera, adatta sia al transito dei passeggeri sia delle merci può essere vista come l'opportunità di creare un **unico nuovo corridoio ad alte prestazioni**, con specifiche di interoperabilità coerenti con gli standard previsti a livello europeo, in un territorio dove le difficoltà orografiche e geologiche non permettono la realizzazione di più corridoi paralleli con le medesime caratteristiche.

Questa scelta deve essere anche inquadrata in uno scenario più ampio di interoperabilità del trasporto ferroviario da realizzare anche mediante l'adeguamento dei mezzi di trazione alle nuove specifiche prestazionali della infrastruttura nazionale (es. locomotive politensione, ERTMS/ETCS).

Nel merito della questione sollevata sulle pendenze si rappresenta anzitutto che lo standard di progettazione delle ferrovie italiane prevede per linee AV/AC una pendenza massima del 12%; tuttavia, al fine di ottimizzare il rapporto tra costi e prestazioni della linea, si può comunque adottare una pendenza massima del 18%.

A questo scopo, per il lotto in questione sono state originariamente prodotte anche delle ipotesi di tracciato con pendenza longitudinale fino al 25%, che però non avrebbero comportato significative riduzioni dei costi di realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda le sezioni delle gallerie si rappresenta anzitutto che il progressivo incremento della velocità dei treni in galleria nelle nuove linee ferroviarie genera effetti aerodinamici sempre più rilevanti, causando perturbazioni della pressione che si propagano lungo il tunnel e permangono al suo interno per un certo lasso di tempo. Nel caso in esame (linea AV/AC a 300 km/h) gli effetti aerodinamici dei treni passeggeri (oltre al rispetto della sagoma PC80) risultano l'elemento discriminante per il dimensionamento della sezione trasversale sia per le gallerie a singolo binario sia per le gallerie a doppio binario.

Un altro aspetto toccato da Paolo Beria nel suo contributo è la richiesta di maggiori informazioni sulla calibrazione del modello, sostenendo che la documentazione fornita non rende possibile valutare se il modello sia correttamente calibrato.

Contributo 54: [Paolo Beria, calibrazione del modello di traffico](#)

Domanda 52 – Perché si è accettata una simulazione merci palesemente non calibrata? È possibile avere la documentazione della calibrazione per il segmento passeggeri, in forma di scatterplot e tabella di corrispondenza tra le principali OD della relazione, simulate e rilevate?

Per quanto riguarda il modello merci, il citato contributo sostiene che il modello non sarebbe correttamente calibrato in quanto: a) l' R^2 dello scatterplot con il confronto dei flussi merci tra valore simulato (tra regioni) e valore EUROSTAT (Figura 5) è molto basso, molte OD sono palesemente errate (anche oltre il doppio o la metà del reale); b) complessivamente il modello sottostima sistematicamente i flussi (coefficiente pari a 0,77, quindi circa 23% di sottostima).

Le due affermazioni non sono tuttavia corrette, in quanto:

1.

in ragione dell'assenza di dati aggiornati ed ufficiali relativi al trasporto merci su ferro, il citato scatterplot e quindi il valore del coefficiente R^2 è riferito al confronto tra una matrice simulata relativa all'anno 2016 (anno base del modello) ed una matrice basata su rilievi statistici di EUROSTAT relativi all'anno 2005. Le differenze tra le due matrici evidentemente risentono innanzitutto dei mutamenti nel mercato del trasporto merci tra il 2005 ed il 2016 (tra cui gli effetti della recessione del 2008-2009), per cui non è corretto utilizzare questo confronto per confutare la bontà della calibrazione del modello. Peraltro, analoghi grafici relativi al totale di merci caricate e scaricate per regione – anch'essi inclusi nella relazione – mostrano correlazioni molto buone ($R^2 > 0.9$), presumibilmente anche per la maggiore stabilità nel tempo della localizzazione dei centri di produzione e consumo delle merci, rispetto alle specifiche relazioni OD, che maggiormente risentono della variabilità delle relazioni industriali tra imprese e dell'organizzazione delle catene logistiche;

2.

il coefficiente della retta di regressione non può essere utilizzato per affermare che il modello sottostima del 23% i flussi merci ferroviari. A riprova di ciò si noti come gli altri confronti presenti nella relazione di calibrazione, effettuati sulle sole origini o destinazioni, ovvero ad un livello di aggregazione spaziale macroregionale (NUTS1), presentino valori del coefficiente della retta di regressione molto più prossimi all'unità (0.97 per la generazione, 0.95 per l'attrazione e 0.89 per le OD macroregionali NUTS1). Si rileva infine che, in ogni caso, una eventuale sistemica sottostima dei flussi ferroviari simulati implicherebbe che la stessa sottostima si applichi anche alle stime di traffico futuro, rendendo quindi particolarmente prudentiali – e quindi a favore di sicurezza in termini di redditività economica – i risultati dello Studio di Trasporto.

Per quanto riguarda il modello passeggeri, si ritiene che lo Studio di Trasporto sia comprensivo dei risultati della validazione dei singoli sotto-modelli: sono ad esempio inclusi grafici di correlazione tra tempi di viaggio simulati e osservati, test di significatività dei coefficienti dei modelli di generazione e di ripartizione modale e grafici di distribuzione degli spostamenti per distanza di viaggio. Non sono viceversa presentati *scatterplot* e tabelle di corrispondenza tra gli spostamenti delle principali OD, simulati e rilevati, in quanto, come chiarito nello Studio, il modello di domanda stima la domanda passeggeri in modo incrementale, applicando le previste variazioni relative della domanda passeggeri ai valori effettivi della domanda ferroviaria all'anno base, quest'ultima calcolata come da consuntivo dei biglietti venduti; pertanto, a livello di singola relazione OD, i flussi di passeggeri ferroviari sui treni a lunga percorrenza all'anno base coincidono per definizione con i dati rilevati. Non si è quindi incluso nella relazione un confronto tra i due dati (flussi sulle OD rilevate e simulate), in quanto questi sono tra loro identici.

Anche un contributo inviato da Francesco Ramella della associazione Bridges Research si concentra su alcuni aspetti metodologici della stima della domanda di trasporto: secondo lo scrivente il metodo utilizzato porta ad una stima errata per eccesso, tale da inficiare le valutazioni di carattere socioeconomico ed in particolare l'analisi costi benefici.

Contributo 55: [Francesco Ramella Bridges Research, metodologia per la stima della domanda](#)

Domanda 53 – Perché si è ritenuto corretto aggiungere all'output dei modelli ulteriori stime dedotte dallo scenario di domanda contenuto nel PNRR?

Come ricordato nello Studio di Trasporto, gli strumenti di programmazione dell'Unione Europea e nazionali prefigurano il conseguimento di un significativo trasferimento modale a favore del trasporto merci ferroviario, prevedendosi a tal fine non solo misure di tipo infrastrutturale ma anche misure di accompagnamento di tipo normativo e regolatorio. A titolo di esempio si riporta uno stralcio del documento "Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future" di dic 2020 della Commissione Europea:

"Data l'elevata percentuale di emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE, l'obiettivo dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 sarà raggiunto solo introducendo senza indugio politiche più ambiziose volte a ridurre la dipendenza dei trasporti dai combustibili fossili e in sinergia con l'impegno di azzerare l'inquinamento."

“... il traffico merci su rotaia aumenterà del 50 % entro il 2030 e raddoppierà entro il 2050”, rispetto al traffico 2015”.

La recente adozione di simili misure in Italia (ferrobonus) così come in molti altri paesi Europei (Svizzera, Germania, Austria...) conferma la volontà di perseguire tali obiettivi.

Al momento, non è tuttavia stato definito quali saranno le effettive politiche di incentivazione del trasporto merci ferroviario che saranno adottate a livello nazionale e internazionale nei prossimi decenni, pur essendo invece chiari i target di riequilibrio modale prefissati che nel PNRR prevedono ad esempio il raggiungimento di una quota pari al 17% del trasporto terrestre nazionale. Tenuto conto di ciò, si è ritenuto più ragionevole assumere che negli scenari futuri siano raggiunti i target previsti, piuttosto che ipotizzare arbitrariamente misure regolatorie e cercarne di valutarne a priori l'efficacia. Per questa ragione, si è ritenuto corretto includere nelle stime di traffico ulteriori volumi in trasferimento modale dalla strada al ferro, utili a raggiungere i target definiti nel PNRR.

Per quanto attiene alla differenziazione tra gli scenari programmatici (ad infrastruttura data) e quelli di progetto, si è tenuto conto che, pur a parità di target nazionali, nello scenario programmatico l'atteso *shift* modale potrà materializzarsi solo laddove l'infrastruttura disponga della necessaria capacità residua, ovvero limitatamente ai flussi tra l'area di studio e la costa tirrenica (regioni Campania e Lazio), essendo la linea esistente non completamente satura. Viceversa, in assenza del previsto raddoppio della galleria Santomarco, non sarà possibile per l'infrastruttura ferroviaria servire gli ulteriori attesi flussi lungo la dorsale Adriatica, che pertanto sono stati conteggiati unicamente nello scenario di progetto.

7.5.5 Analisi Costi Benefici

L'analisi costi benefici è uno degli strumenti che sono utilizzati per valutare la fattibilità socioeconomica di un progetto: in particolare, l'analisi economica stima i costi e i benefici tenendo conto delle “esternalità”, cioè di quegli aspetti, positivi e negativi, che non sono percepiti direttamente dal proponente, il quale di conseguenza è portato a sottostimarne l'importanza.

Il progetto in esame comprende l'analisi costi benefici che è affiancata da altre due analisi: una sugli effetti di portata più generale (*wider economic effects*), che descrive effetti che è impossibile incorporare con sufficiente attendibilità nella analisi costi benefici, e una analisi multicriteria che è di fatto lo strumento con il quale sono state compiute le scelte.

L'esame della analisi costi benefici della nuova linea ferroviaria AV Salerno – Reggio Calabria ha visto riproporsi una serie di divergenze a riguardo di alcuni aspetti metodologici già ampiamente dibattute per il caso della nuova linea ferroviaria Torino – Lione. Di seguito si riportano sinteticamente i temi sollevati, rinviando come sempre al testo dei contributi forniti per ogni dettaglio: alle domande, estrapolate dal contributo, gli estensori degli studi sono chiamati a rispondere.

Contributo 56: [Paolo Beria, limiti dell'analisi costi benefici eseguita](#)

Domanda 54 – Perché l'ACB non è stata applicata per scegliere tra gli scenari alternativi di progetto (di tracciato, tecnologici, di offerta), come richiesto da tutte le linee

guida?

Perché il calcolo dei benefici per gli utenti che cambiano modo non è stato calcolato, come è corretto fare, con il surplus sul costo generalizzato e non è stata usata la Regola della Metà come prescritto dalle linee guida Europee? Non si ritiene che il valore del tempo utilizzato sia eccessivamente ottimistico? Come si giustifica il valore residuo economico, pari a circa 10 volte quello finanziario?

Perché l'ACB non è stata applicata per scegliere tra gli scenari alternativi di progetto (di tracciato, tecnologici, di offerta), come richiesto da tutte le linee guida?

Il tema delle soluzioni progettuali alternative e la scelta del tracciato per la nuova linea AV Salerno- Battipaglia-Reggio C. non si esaurisce nella documentazione messa a disposizione nel Dibattito Pubblico, ma deve essere inquadrata in un percorso che ha inizio nei primi anni duemila. Tutte queste iniziative non giunsero a conclusione per assenza di finanziamenti e, anche per questo motivo, è emersa la necessità di un abbattimento dei costi di realizzazione.

Più recentemente, in data 19 **maggio 2020** il DL n. 34 (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale ha disposto all'art.208 lo stanziamento di 40 mln di euro per la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche AV/AC, **delle direttrici ferroviarie Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.**

A valle di questa decisione istituzionale, è stato avviato un confronto con il MIMS che ha condotto all'individuazione di una primissima ipotesi progettuale in grado di contemperare le esigenze di infrastrutturazione dei due corridoi al fine di contenere l'ingente impegno finanziario per la fase realizzativa.

Nel **febbraio 2021** è stato istituito con il Regolamento UE 2021/241 il dispositivo per la ripresa e la resilienza (Recovery and Resilience Facility - RRF). Per l'accesso ai finanziamenti è richiesto un Piano che persegue obiettivi climatici, ambientali ed energetici adottati dall'Unione. Possono accedere ai finanziamenti gli interventi che presentano una manifestazione di spesa nel periodo 2020-2026 e che risultino pronti all'attivazione all'esercizio entro il 2026.

Nel **marzo 2021** RFI ha presentato al MIMS il **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali** (DOCFAP) della nuova linea AV Salerno – Reggio Calabria.

I criteri alla base dell'analisi delle alternative progettuali sono incentrati nel miglioramento della coesione del Paese ricercando degli itinerari tali da: a) Ridurre i tempi di percorrenza su più destinazioni: velocizzando non solo l'itinerario Roma-Reggio C.; b) Incrementare l'accessibilità alla rete ferroviaria: aumentando la capillarità dei servizi ferroviari (AV e non), tramite nuove interconnessioni e nuove fermate (lungo linea), favorendo una mobilità di rete ed intermodale ed evitando, laddove possibile, duplicazioni di linee esistenti; c) Integrare gli interventi in corso e programmati.

Questi criteri sono stati applicati in un quadro più ampio che prevedeva la ricerca di soluzioni di corridoio tali da consentire delle sinergie tra i due progetti Alta Velocità per le direttrici Salerno- Battipaglia-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Partendo da questi presupposti, sono stati rivisitati i tracciati dei due corridoi risultati quali i migliori nello studio di fattibilità del 2005, il Tirrenico e l'Autostradale, opportunamente modificati

secondo le normative, i vincoli e una diversa sensibilità intervenuta nel corso di questi anni (è di questi giorni l'inserimento nella Costituzione Italiana del principio della tutela dell'ambiente).

Vista la primaria necessità di ridurre i costi di realizzazione, si è partiti dalla ricerca di un corridoio tale da consentire questo obiettivo, almeno a parità di restanti "prestazioni" attese (in termini di miglioramento della coesione del Paese, sostenibilità, ...).

In quest'ottica, data l'orografia e l'antropizzazione dei luoghi, il tracciato tirrenico, a differenza dell'Autostradale, non consente delle ottimizzazioni significative essendo un quadruplicamento della linea esistente, costituito da una successione di gallerie e viadotti, che non aumenta l'accessibilità al sistema ferroviario bypassando la quasi totalità delle località oggi servite dalla ferrovia.

Il DOCFAP prodotto da RFI per l'AV sulla direttrice Salerno-Battipaglia-Reggio C. ha individuato n.7 lotti funzionali, ossia suscettibili di autonoma attivazione all'esercizio ferroviario. Il DOCFAP, verificato che la realizzazione dell'intero itinerario consente di raggiungere il target atteso relativo alla riduzione delle percorrenze Salerno-Reggio C. [11](#), conclude individuando n.3 scenari intermedi che definiscono le priorità tecniche.

Scenario A):

- Lotto 0 Salerno - Battipaglia
- Lotto 1 Battipaglia - Praja

Scenario B):

- Lotto 0 Salerno - Battipaglia
- Lotto 1 Battipaglia - Praja
- Lotto 2 Praja – Tarsia
- Raddoppio galleria Santomarco

Scenario C):

- Lotto 1 Battipaglia – Praja
- Lotto 2 Praja – Tarsia
- Raddoppio galleria Santomarco.

Nel frattempo, il Governo si è confrontato su questi temi con le Amministrazioni centrali e con le istituzioni territoriali per la redazione del PNRR. Nella Missione 3 – Componente 1 del PNRR è stato inserito il lotto 1a Battipaglia-Romagnano per il finanziamento della sua fase realizzativa per 1,8 mld da parte della Commissione Europea a fronte dell'impegno di realizzare l'opera entro il 2026.

Il **30 aprile 2021**, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2021/241, è stato ufficialmente trasmesso alla Commissione Europea il PNRR definitivo, dopo i previsti pareri della Camera e del Senato. Il **13 luglio 2021**, il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio COM (2021) 344, che ha recepito la proposta della Commissione europea.

Preso atto del favorevole accoglimento della candidatura del subplotto 1a Battipaglia-Romagnano e della necessità di dare continuità alla infrastrutturazione del lotto 1 Battipaglia-Praja, il Governo si è adoperato per individuare adeguate risorse finanziarie. Con il D.L. 6

maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti” convertito con Legge n.101 del 1 luglio 2021, sono state assegnate risorse al MIMS per la prosecuzione della linea AV Battipaglia-Reggio C. per ulteriori 9,4 mld.

A **luglio 2021** risultavano finanziati gli interventi che nel DOCFAP erano stati indicati nello scenario C):

- Lotto 1 Battipaglia – Praja
- Lotto 2 Praja – Tarsia
- Raddoppio galleria Santomarco.

Su queste basi e traguardando l'obiettivo della pubblicazione del PFTE del sublotto 1a Battipaglia- Romagnano **entro dicembre 2021**, sono state impostate le assunzioni su cui sono incardinati lo Studio di Traffico, all'Analisi Costi Benefici e alla Relazione di Sostenibilità che sono stati redatti in totale coerenza di assunzioni e di perimetro di analisi.

Con riferimento al presunto mancato utilizzo dell'Analisi Costi Benefici per l'analisi delle alternative di progetto, occorre considerare i più recenti aggiornamenti che, sotto il profilo metodologico, si sono registrati relativamente al tema dell'analisi delle alternative. Le “Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108)” emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio 2021 hanno indicato un nuovo indirizzo metodologico che non può essere trascurato. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prevede che:

“L'analisi costi benefici (ACB) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali.

Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteri e l'analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In tal caso, la alternativa prescelta a seguito della comparazione deve essere successivamente sottoposta ad analisi costi benefici”.

Ne consegue che, come riportato anche nel contributo al Dibattito Pubblico del Prof. Cantisani:

“(...) non è affatto detto che l'ACB debba prevedere diverse alternative di progetto: il confronto potrebbe essere effettuato anche tra una sola alternativa, cioè quella di progetto (es. Scenario 1) e lo scenario di riferimento (strato di fatto “o di non progetto” – Scenario 0).”

Perché il calcolo dei benefici per gli utenti che cambiano modo non è stato calcolato, come è corretto fare, con il surplus sul costo generalizzato e non è stata usata la Regola della Metà come prescritto dalle linee guida Europee?

In risposta alle critiche mosse alla metodologia utilizzata per la redazione della ACB da parte di RFI sul tema del **costo generalizzato**, si rappresenta quanto segue.

Lo strumento con cui vengono simulati i comportamenti dei viaggiatori e quindi considerati i costi generali del loro spostamento, non è l'Analisi Costi Benefici, ma è lo Studio di Traffico.

Lo Studio di Traffico parte dalla migliore riproduzione della situazione attuale degli spostamenti di tutte le modalità in una determinata area di studio sulla base di una molteplicità di elementi informativi connessi alle Origini/Destinazioni, ai flussi di traffico rilevati, alle categorie di utenti, ai motivi di spostamento.

In termini più semplici, lo Studio di Traffico ha l'ambizione di stimare la domanda di trasporto riproducendo il comportamento di scelta degli utenti. Per essere più precisi, lo Studio di Traffico tenta di riprodurre non tanto il meccanismo che conduce a una particolare decisione, quanto il risultato di quella decisione.

Successivamente, una volta calibrato l'insieme dei modelli di traffico sulla situazione effettivamente registrata su scala multimodale, viene effettuata una proiezione in scenari futuri che comprendono (Situazione di progetto) o non comprendono (situazione di riferimento) l'investimento infrastrutturale. Questo complesso strumento consente di mettere a confronto le diverse modalità di trasporto ed effettuare una previsione quantitativa dell'effetto sulla competitività di un sistema di trasporto per effetto del suo potenziamento. Si vedano le seguenti tabelle dell'ACB:

Tabella 3 – Variazione annua del traffico passeggeri agli orizzonti temporali 2026, 2030 e 2035

Tabella 25 - Passeggeri dei servizi ferroviari lunga percorrenza che beneficiano della riduzione del tempo di viaggio.

Tabella 26 - Passeggeri dei servizi ferroviari regionali che beneficiano della riduzione del tempo di viaggio.

L'Analisi Costi Benefici è una valutazione economico-sociale diversa da una analisi finanziaria. Occorre perciò riferirsi a "costi", che sono il consumo di risorse scarse sottratte a un uso alternativo e non alle "spese" (la tariffa ferroviaria dell'esempio) che attengono alle analisi finanziarie. C'è una complessa metodologia per valutare i costi a partire dalle spese: queste vanno depurate da ciò che non è consumo di risorsa, come le tariffe o le imposte (che semplicemente trasferiscono una somma tra due soggetti della comunità), ma anche dagli effetti distorsivi che le imperfezioni del mercato possono causare nel sistema dei prezzi. Se il progetto trasferisce una parte di traffico da una modalità all'altra, sarà necessario contabilizzare con cura le variazioni di consumo di risorse e non riferirsi ai trasferimenti tra soggetti.

Nella Analisi Costi Benefici redatta da RFI gli effetti economici per la collettività connessi alla diversione modale dalla strada alla ferrovia considerati sono:

Costo di produzione dello spostamento su vettore stradale (costi operativi dei veicoli) convertito in valori economici – si veda pag.39

Costo di produzione dello spostamento su vettore ferroviario convertito in valori economici – si veda pag.38.

Per effetto dello spostamento di una quota di viaggiatori dalla modalità stradale a quella ferroviaria si producono risparmi per la collettività in quanto il costo di produzione dello spostamento pro-capite su vettore ferroviario è notevolmente inferiore a quello stradale (vantaggio che si rileva anche dopo la conversione dei valori finanziari in valori economici). Questa componente di benefici non può essere trascurata ed anzi contribuisce in maniera significativa al prevalere dei Benefici sui Costi.

Per quanto attiene all'applicazione della **Regola della Metà** (*Rule of Half - RoH*), Si richiamano le Linee Guida della Commissione Europea del 2014 [\[2\]](#) che, nella versione italiana, a pag.99 riportano:

“La regola della metà (Rule of Half - RoH) si basa sull'assunto secondo cui, in assenza del progetto, la disponibilità a pagare dei non-utenti (DAP) è inferiore rispetto al costo generalizzato di trasporto.

La realizzazione del progetto comporta una riduzione del costo generalizzato di trasporto, che spinge a viaggiare alcune persone che alle circostanze precedenti non avrebbero invece viaggiato.”

È evidente che ci si riferisce al cosiddetto traffico indotto, ossia ai viaggiatori che in assenza della nuova infrastruttura non avrebbero effettuato alcun spostamento, ma che in ragione delle nuove opportunità decidono di effettuare spostamenti che si possono prevedere solo nella situazione di “progetto”.

Inoltre, a pag.100, le Linee Guida della Commissione evidenziano:

*“Se le condizioni di offerta migliorano, il surplus del consumatore aumenterà (...omissis...), a causa di una riduzione del costo generalizzato di equilibrio, laddove il beneficio totale dell'utente (per i nuovi utenti e quelli già esistenti) **può essere calcolato in maniera approssimativa** utilizzando la seguente funzione, nota come la regola della meta”.*

Si tratta quindi di un metodo approssimato che può essere utilizzato laddove non siano disponibili altri strumenti in grado di quantificare gli effetti del cambiamento del costo generalizzato del trasporto nell'interazione tra domanda e offerta.

A difesa della metodologia adottata da RFI nella redazione dell'Analisi Costi Benefici si rappresenta che le stesse Linee Guida Europee del 2014 forniscono le seguenti indicazioni rispetto alla quantificazione dei benefici connessi al valore del tempo nell'analisi economica.

Pag. 105 della versione italiana:

“Regole applicative

Una volta determinati i VOT unitari, i benefici generati dai risparmi di tempo devono essere calcolati separatamente, ossia divisi in:

“Passeggeri e beni dirottati da altre modalità di trasporto o da altri itinerari.

A livello europeo esistono differenti approcci e metodi per la stima dei costi del tempo per i passeggeri dirottati da altri itinerari o da altre modalità di trasporto e non c'è completo consenso su quale di questi sia il migliore. La scelta del metodo da utilizzare per l'analisi del traffico dirottato può infatti dipendere da circostanze specifiche di progetto, tra cui ad esempio valutazioni circa l'aumento o meno della capacità complessiva della rete, il grado di congestione che si può verificare quando l'infrastruttura si avvicina a livelli di saturazione della capacità, la disponibilità di modalità alternative con capacità sufficiente a ospitare il traffico che non potrebbe invece essere gestito nello scenario senza il progetto. Di seguito, si suggerisce un approccio semplificato:

La Regola della metà dovrebbe essere applicata alla variazione del costo generalizzato che si genera nello scenario con il progetto, ogni volta che i costi medi di viaggio nella modalità/itinerario verso cui o da cui si è verificato il trasferimento siano poco o per nulla noti.

L'applicazione della regola presuppone una stima dei flussi di traffico nella modalità O- D oggetto di spostamento.

Qualora sia disponibile una conoscenza buona e sufficientemente dettagliata e calibrata dei costi medi di viaggio tra origini e destinazioni su tutte le modalità considerate, va applicata l'intera differenza tra i costi della modalità da cui e verso cui si è verificato il trasferimento. I risparmi di tempo sono dunque calcolati come differenza tra la velocità di viaggio stimata

nello scenario con la realizzazione del progetto e la velocità di viaggio nella modalità/itinerario alternativo da cui il traffico sarà dirottato.

La RoH non sarà direttamente applicabile in caso di un'infrastruttura completamente nuova. In questo caso, la misurazione dei benefici dipenderà dalla natura della nuova modalità, dal suo posizionamento nella gerarchia delle modalità e dalla rete di trasporto e spesso dovrà essere derivato dalla DAP degli utenti.

Traffico generato/indotto.

Al fine di calcolare i risparmi di tempo per i passeggeri e le merci generati dal progetto, si raccomanda di effettuare una stima della metà dei risparmi di tempo calcolati per il traffico esistente, come previsto dalla Regola della metà."

Nell'Analisi Costi Benefici di RFI i benefici per risparmi di tempo degli utenti sono stati valorizzati in linea con le linee guida della Commissione Europea:

Traffico passeggeri che si prevede saranno dirottati verso la modalità ferroviaria da altre modalità: quantificazione dei risparmi di tempo per le diverse modalità e per tipologia (affari e altro) sulla base di uno Studio di Traffico, **senza** applicazione della cosiddetta Regola della Metà, trattandosi di una nuova infrastruttura;

Traffico passeggeri indotto/generato: quantificazione dei risparmi di tempo per le diverse modalità e per tipologia (affari e altro) sulla base di uno Studio di Traffico, **con** applicazione della cosiddetta Regola della Metà.

La valorizzazione dei risparmi di tempo è stata effettuata a partire dai risultati dello Studio di Traffico prima indicati che riproducono in termini orari gli effetti dell'investimento sui tempi di percorrenza per le diverse origini e destinazioni, le diverse tipologie di utenti e le diverse modalità di trasporto. Alla quantificazione del risparmio di tempo espresso in ore per le diverse categorie di utenti (spostamenti sistematici per lavoro o studio, spostamenti occasionali per business, spostamenti per altri motivi) ha fatto seguito la valorizzazione in termini monetari secondo le indicazioni delle linee guida comunitarie e nazionali.

Non si ritiene che il valore del tempo utilizzato sia eccessivamente ottimistico?

Le Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D. Lgs. 228/2011) del giugno 2017, indicano i valori del tempo di viaggio per motivo dello spostamento e classe di distanza:

Tabella A4_1 - Valore dei risparmi di tempo di viaggio per motivo dello spostamento e classe di distanza (passeggeri)

| | Valore del Tempo (€2016/pass.-h) | | |
|--|----------------------------------|--------------|--------------|
| | Business | Pendolarismo | Altri motivi |
| Spostamenti urbani e metropolitani | 12-20 | 5-10 | 5-15 |
| Spostamenti su medie e lunghe distanze | 20-35 | 10-15 | 10-25 |

Trattandosi di una linea AV i valori di riferimento sono relativi agli "spostamenti su medie e lunghe distanze" per ciascun motivo.

L'Analisi Costi Benefici è sviluppata all'anno base 2021 e questo sottintende che tutte le grandezze devono fare riferimento all'anno 2021 ed è la motivazione per cui i valori del tempo unitari del 2016 sono stati indicizzati a valori monetari del 2021 attraverso l'indicizzazione su PIL.

Ne consegue che i valori del tempo utilizzati nella ACB (Tab. 27), sono in linea con le indicazioni Ministeriali in quanto risultano o compresi nell'intervallo di valori proposto (è il caso della categoria "altri motivi") o in linea con il valore superiore del range proposto (è il caso della categoria "business" e "pendolarismo").

Tabella 27 - Valore monetario del tempo. Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

| Categorie di utenti | Valori €2021 (€) |
|--|------------------|
| Passeggeri per motivo di affari | 36,5 |
| Passeggeri per altri motivi | 16,0 |
| Passeggeri per spostamenti sistematici | 16,0 |

I valori del tempo utilizzati nell'analisi sono, infatti, attualizzati al 2021 mentre i valori proposti dalle sopramenzionate Linee Guida si riferiscono al 2016.

Come si giustifica il valore residuo economico, pari a circa 10 volte quello finanziario? Si conferma il valore residuo previsto nell'analisi costi benefici.

Il valore residuo è calcolato ai sensi di quanto previsto dal Regolamento Delegato (UE) 480/2014^[5] e secondo prassi, al 2060, ultimo anno di analisi, determinato come valore attuale netto dei flussi di cassa degli anni di utilità dell'opera, rimanenti oltre l'orizzonte temporale di analisi, oggetto di previsione esplicita nelle tabelle allegate all'Analisi Costi Benefici.

Per quanto riguarda l'analisi finanziaria, le ipotesi considerate sono le seguenti:

- il tasso di sconto applicato è del 4%.
- il flusso di cassa netto al penultimo anno di analisi (2059), è calcolato come differenza tra ricavi e opex.

| Categoria | Costo di investimento | Incidenza % sul totale | Anni di utilità |
|----------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------|
| Opere Civili | 6.499 | 86,0% | 75 |
| Impianti Tecnologici | 509 | 7% | 25 |
| Sovrastruttura ferroviaria | 261 | 3% | 25 |
| Aree | 309 | 4% | 100 |
| Totale | 7.578 | 100,0% | 71 |

l'utilità complessiva dell'infrastruttura – pari a 41 anni – è definita sulla base dell'articolazione dei costi di investimento per categoria inventariale, di seguito rappresentata:

| Categoria | Costo di investimento | Incidenza % sul totale | Anni di utilità |
|----------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------|
| Opere Civili | 6.499 | 86,0% | 75 |
| Impianti Tecnologici | 509 | 7% | 25 |
| Sovrastruttura ferroviaria | 261 | 3% | 25 |
| Aree | 309 | 4% | 100 |
| Totale | 7.578 | 100,0% | 71 |

Il valore residuo nell'analisi socio-economica è calcolato considerando le seguenti ipotesi:

- il tasso di sconto applicato è del 3%.
- il flusso di cassa netto al penultimo anno di analisi (2059), è calcolato come differenza tra benefici (risparmi da esternalità, risparmio di tempo, risparmi da esercizio stradale, aereo e navale) e costi (opex e costi di esercizio ferroviario).
- l'utilità complessiva dell'infrastruttura – pari a 41 anni – è definita come descritto per l'analisi finanziaria.

Considerando quanto esposto, si conferma il valore residuo previsto nell'analisi costi benefici. Infatti, la differenza tra il valore residuo previsto nell'analisi finanziaria e nell'analisi socioeconomica è connessa a:

- i flussi di cassa netti dell'analisi finanziaria (25.013.195€), al penultimo anno di analisi, calcolati come descritto precedentemente, sono circa 10 volte inferiori rispetto i flussi di cassa netti dell'analisi socioeconomica (233.658.288 €) comprensivi di tutti i risparmi come descritti di sopra;
- il tasso di sconto dell'analisi finanziaria è pari al 4% mentre per l'analisi socio-economica è uguale al 3%.

In sintesi, l'investimento in questione, come la gran parte degli interventi che prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie, non si contraddistingue per l'attrattività finanziaria – si ricorda che i pedaggi ferroviari sono regolati e non sono a mercato – bensì per l'attrattività economico-sociale che è confermata dal calcolo del valore residuo.

Nell'ambito del Dibattito, agli argomenti esposti dal contributo citato, Giuseppe Cantisani risponde affermando di essere di "parere completamente opposto": le ACB hanno un carattere "convenzionale" e sono sviluppate sulla base di "linee guida" e non di norme cogenti; siamo quindi di fronte ad una soft-regulation per cui "per taluni aspetti, gli estensori delle ACB possono impiegare assunzione modellistiche e/o variabili di input e valori di queste ultime anche diversi da quelli specificati nei suindicati documenti [le linee guida]".

Il contributo prosegue dicendo: "Non è affatto detto che l'ACB debba prevedere diverse alternative di progetto: il confronto potrebbe essere effettuato anche tra una sola alternativa,

cioè quella di progetto (es. Scenario 1) e lo scenario di riferimento (strato di fatto “o di non progetto” – Scenario 0). Infatti, le *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*, a pag. 9, stabiliscono che «Le alternative progettuali da prendere in considerazione ed analizzare possono indicativamente riguardare, a titolo di esempio:

- la localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione;
- le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture di trasporto;
- ecc.».

Quindi, ovviamente, non vi è alcun vincolo nella scelta del numero delle alternative (si usano i termini “possono indicativamente riguardare”!) né nella loro natura (esplicita possibilità di rendere oggetto dell'analisi la “localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione”).

Le analisi costi benefici, pertanto – del tutto legittimamente – possono prevedere anche una sola ipotesi di progetto; chiaramente, la soluzione valutata nelle ACB è peraltro il risultato di uno studio ingegneristico precedente nel quale si è pervenuti a un'opzione “ottimale”, tra numerose possibilità, nella definizione del progetto.”

Contributo 57: [Giuseppe Cantisani, alternative da considerare nella ACB](#)

Per la stima delle esternalità, ed in particolare per quelle che hanno effetti che non sono commerciati e per le quale il mercato non definisce un prezzo, ci si affida normalmente a parametri standard, frutto di studi e pubblicati in appositi manuali o indicati dalle linee guida. Francesco Ramella, dell'associazione Bridges Research, contesta la validità di alcuni parametri, suggerendo l'utilizzo di fonti diverse.

Contributo 58: [Francesco Ramella, critica ad alcuni parametri utilizzati nella ACB](#)

Domanda 55 – Da quali fonti o stime specifiche sono tratti i parametri utilizzati per stimare le esternalità? In particolare, come si risponde alla contestazione di avere sovrastimato i costi sociali dell'incidentalità?

Tutti i parametri adottati nella stima delle esternalità provengono dall' “*Handbook on the external costs of transport (European Commission, 2019)*”.

I valori dell'Handbook sono riferiti all'anno 2016. Nell'analisi costi benefici sono stati, pertanto, aggiornati al 2021 e indicizzati nel tempo in base all'evoluzione del PIL pro capite nazionale.

Anche per la valorizzazione monetaria dei costi esterni legati all'incidentalità, sono stati utilizzati i valori di costo unitario proposti nell'ambito dell'“*Handbook on External Costs of Transport – 2019*”, aggiornati a valori €2021 e indicizzati sulla base delle variazioni annue del PIL pro capite.

In particolare, si segnala che i costi medi (€-cent/vec.km) relativi all'incidentalità sono quelli riportati nelle tabelle 38, 39 e 40 della relazione ACB.

A titolo di esempio, si riportano i valori utilizzati nell'ACB per l'incidentalità del traffico stradale:

| Tipo di veicolo | Valori €2021 (€-cent/veicolo*km) |
|-----------------------|----------------------------------|
| Autovetture | 6,957 |
| Bus | 9,167 |
| Veicoli merci pesanti | 26,564 |

Per confronto, si riporta di seguito la tabella dei valori di incidentalità stradale del nostro Paese indicati dall' Handbook:

| | | Average costs (€-cent per vkm) | | | | |
|-------|----|--------------------------------|-----------|-------|-------|-------------|
| | | Pass car - total | Bus/coach | MC | LCV | HGV - total |
| Italy | IT | 6,957 | 9,167 | 6,161 | 3,024 | 26,564 |

Peraltro, la valorizzazione dei benefici connessi alla minore incidentalità della situazione di progetto è confermata dall' Analisi Costi Benefici redatta da Bridges Research³.

Anche in questo caso, di parere contrario il contributo di Giuseppe Cantisani. Ad esempio, in relazione al valore del tempo, egli osserva: "I valori non risultano eccessivamente alti, anche rispetto alla più recente fonte delle Linee Guida MIT (2017), ma risultano invece coerenti con questo documento, se si considera che lo stesso è stato pubblicato circa 5 anni fa. Infatti, sono stati utilizzati i "valori monetari del tempo" di seguito indicati (che è possibile porre a raffronto con quelli delle Linee Guida MIT indicati tra parentesi):

- Passeggeri per motivo di affari: 36,5 Euro (contro 20-35 Euro del documento LG MIT (2017))
- Passeggeri per altri motivi: 16.0 Euro (contro 10-25 Euro del documento LG MIT (2017))
- Passeggeri per spostamenti sistematici: 16.0 Euro (contro 15 Euro del documento LG MIT (2017))

Nel complesso, quindi, si ritiene che le stime compiute dagli analisti siano attendibili; peraltro, sarebbe opportuno che queste considerazioni fossero proposte in maniera più articolata"

Contributo 59: [Giuseppe Cantisani, stima dei parametri](#)

Sintetizzando uno studio effettuato dalla associazione Bridges Resarch, Francesco Ramella conclude: "L'analisi [di Bridges Research], pur assumendo ipotesi molto favorevoli al progetto e, in particolare, assumendo che tutti i traffici di medio raggio tra Sicilia e Campania e tra Calabria e Lazio siano acquisiti dalla ferrovia (condizione non verificata neppure sul collegamento tra Milano e Roma pur in presenza di un'offerta di servizi di gran lunga più consistente di quella che si può immaginare possa essere prevista sulla tratta in esame), porta a una stima di riduzione del benessere collettivo nel caso di costruzione dell'opera per un ammontare di oltre 12 miliardi". Secondo Ramella, quindi, non solo la costruzione della nuova linea non porterebbe un beneficio, ma farebbe inutilmente consumare una ingente quantità di risorse pubbliche. Sono valutazioni che portano a conclusioni diametralmente opposte a quelle della ACB allegata al progetto.

³ Si veda Tabella 13 di pag. 24 del Contributo: "Francesco Ramella, Audit analisi costi-benefici della linea AV Salerno – Reggio Calabria".

Contributo 60: Francesco Ramella, Bridges research, stima del valore attuale netto economico

Domanda 56 – A fronte di valutazioni (negative), opposte a quelle (positive) formulate dalla ACB allegata al progetto, si ritiene di dover modificare l'impianto della ACB, aggiungere elementi di approfondimento o si confermano le stime fornite?

Si confermano le stime fornite.

L'analisi costi benefici presentata da RFI nell'ambito del Dibattito Pubblico ha valutato gli impatti sulla collettività delle seguenti opere, per un costo di investimento complessivo pari a € 7,578 miliardi:

- Lotto 1a: Battipaglia-Romagnano;
- Lotti 1b e 1c: Romagnano-Praja;
- Nuova galleria Santomarco;

Interventi di velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. ottenendo i seguenti risultati positivi:

- VANE: € 733,9 milioni;
- TIRE: 3,8%;
- B/C: 1,12

L'analisi costi benefici presentata nel contributo di Bridges Research manifesta alcune sostanziali differenze nell'impianto metodologico.

Innanzitutto, si rileva che la valutazione economico-sociale di Bridges Rese non viene effettuata nell'ottica della collettività, ma secondo quella dello Stato. Per questo motivo sono considerate nella Analisi Costi Benefici di Bridges Research le accise ed i pedaggi autostradali nonostante le Linee Guida della Commissione Europea del 2014³ prescrivano di non inserire le tasse nella valutazione in quanto non costituiscono costi o benefici economici per la società, ma solo un trasferimento di risorse. Si riporta di seguito un estratto da pag. 59 della edizione italiana:

2.8.2 Le correzioni fiscali

Le imposte e le sovvenzioni non costituiscono costi o benefici economici reali per la società, ma semplicemente un trasferimento del controllo di determinate risorse da un gruppo sociale ad un altro. Per correggere tale distorsione è possibile stabilire alcune regole di carattere generale:

- i prezzi per input e output devono essere considerati al netto dell'IVA;
- i prezzi per gli input devono essere considerati al netto delle imposte dirette⁵¹ e indirette;
- i prezzi usati come proxy per il valore degli output (ovvero le tariffe) devono essere considerati al netto di eventuali sovvenzioni e altri trasferimenti concessi da un soggetto pubblico⁵².

Per quanto riguarda i metodi per depurare i prezzi dai fattori fiscali sopra citati, quando è possibile stabilirne l'esatto valore, essi possono essere eliminati direttamente dai flussi di cassa. Per esempio, i pagamenti dell'IVA sui costi di realizzazione possono essere semplicemente eliminati. Se invece non è possibile stabilirne l'esatto valore, è possibile utilizzare appositi fattori di conversione (v. sezione 2.8.4).

Altro elemento di differenziazione metodologica è connesso all'esclusione o alla riduzione dei benefici economici connessi alla diversione modale di una quota di utenti stradali verso il vettore ferroviario.

Secondo l'approccio di Bridges Research: *“È altresì erronea l'inclusione tra i benefici dei costi di esercizio risparmiati da coloro che cambiano modo di trasporto passando da auto, aereo e nave (merci) al treno. L'unica voce che dovrebbe essere considerata è, per i passeggeri che in precedenza utilizzavano l'auto, il costo non percepito.”*

Nello specifico, secondo la metodologia di Bridges Research: *“Il valore che dovrebbe essere considerato nelle analisi è solo quello dei “costi non percepiti” da parte degli automobilisti trasferiti su treno: i costi percepiti sono già stati considerati dal consumatore quando ha scelto il treno. Per le merci e per i passeggeri che si spostano dagli altri modi di trasporto tutti i costi sono percepiti e considerati nella scelta modale.”*

Si tratta di una impostazione che sembra negare la possibilità che, per effetto dello spostamento di una quota di viaggiatori dalla modalità stradale a quella ferroviaria, si producono risparmi per la collettività, disconoscendo che il costo di produzione dello spostamento pro-capite su vettore pubblico ferroviario è notevolmente inferiore a quello privato stradale. In altri termini, l'Analisi Costi Benefici di Bridges Research non è sviluppata traguardando l'impatto economico-sociale dell'investimento in termini di consumo di risorse scarse per la collettività nella sua accezione più ampia, ma si riferisce alla disponibilità a pagare degli utenti in una ottica particolare e privatistica considerando ininfluenti per la collettività le scelte della modalità di trasporto.

Questo approccio di Bridges Research conduce all'adozione di parametri non calati nell'area di studio (es. costo di esercizio stradale pari a 0,1 €/veicolo.km relativo alla Regione Lombardia, anno 2015, mentre nell'Analisi Costi Benefici prodotta per il Dibattito Pubblico è stato fatto riferimento ad un costo di esercizio stradale pari a 0,331 €/veicolo.km, anno 2021, fonte: tabelle ACI e relativo al parco veicolare circolante nel sud Italia).

Una considerazione interessante è contenuta in un contributo fornito da Pasquale Colonna, presidente di SETAC, una società di ingegneria incaricata da 48 Comuni, ricadenti nell'area del Cilento e del Vallo di Diano, di effettuare uno studio sulle alternative di tracciato, contributo che anche sarà ripreso successivamente. Nell'ambito di questo paragrafo, dedicato agli aspetti metodologici, è opportuno segnalare la seguente valutazione metodologica: *“La scelta dell'Alta Velocità Ferroviaria non è una scelta esclusivamente tecnica, perché coinvolge importanti aspetti comportamentali che possono avere conseguenze significative sulle abitudini e sulle scelte dei cittadini, delle famiglie, delle imprese e delle istituzioni.*

Nel Meridione d'Italia c'è un maggiore bisogno di offrire la possibilità di recuperare questa opportunità, proprio perché oggi, nel 2021, questa opportunità non è concessa alla maggioranza della popolazione meridionale che, di conseguenza, non la utilizza.

Per queste ragioni è altrettanto evidente che la scelta di implementare l'Alta Velocità Ferroviaria nel Sud Italia non può essere effettuata da una classica Analisi Benefici Costi basata sui traffici attuali, perché con grande probabilità darebbe sempre esito negativo nel presente e i risultati che dipenderebbero dalle previsioni future sono in realtà estremamente difficili da centrare.

La scelta deve essere dunque di tipo politico, basata su una chiara risposta ad una semplice domanda: si vuole che la gente del Meridione d'Italia ritorni ad avere l'opportunità di restare nel proprio territorio, valorizzandolo e sviluppandolo dal punto di vista economico, della qualità della vita e della libertà di agire?".

Contributo 61: [Pasquale Colonna, SETAC, perché l'analisi costi benefici non basta per decidere](#)

A conclusione di questo capitolo dedicato agli aspetti metodologici, è doveroso riportare in sintesi le conclusioni a cui giunge Giuseppe Cantisani.

Contributo 62: [Giuseppe Cantisani, conclusioni sugli aspetti metodologici](#)

In estrema sintesi, e rimandando al documento consultabile al Contributo 21:

- È necessario esaminare congiuntamente il Lotto 1a e all'intero intervento relativo all'itinerario Salerno – Reggio Calabria
- Le prestazioni raggiunte dall'intervento, in termini di riduzione dei tempi di viaggio, sono proprie ed esclusive delle linee ferroviarie AV e non sarebbero diversamente conseguibili mediante altre opzioni
- Le opzioni suggerite come alternative non possono essere considerate "equivalenti" e neanche comparabili, per problemi di inserimento fisico dell'infrastruttura e delle condizioni effettive della linea storica, realizzata oltre un secolo fa e che ha aspettative di vita utile residua e di resilienza alquanto limitate
- L'assunzione di differenti parametri geometrici di progetto non appare realmente significativa al fine di contenere gli oneri economici e ambientali per la costruzione dell'infrastruttura
- La stima degli indicatori demografici discende da fonti ufficiali, e comunque presenta una dinamica stabilmente calante su tutto il territorio; anche gli scenari economici appaiono ben sostenuti dalle fonti ufficiali, almeno nel breve-medio periodo
- La stima del valore monetario del tempo è coerente con le indicazioni fornite dalle Linee Guida MIT del 2017.

7.6 TEMI CHE IL DIBATTITO È NON RIUSCITO A TRATTARE O A ESAURIRE

7.6.1 Geologia e idrogeologia

I temi relativi alla geologia e alla interazione dell'opera con il sistema delle acque, sia superficiali sia sotterranee, è stato più volte toccato nell'ambito del DP; in prevalenza, si è trattato di domande finalizzate a comprendere le spiegazioni date dai tecnici, mentre in alcuni casi sono stati effettuati interventi di segnalazione di particolari situazioni problematiche o aperte critiche al progetto.

In generale, tuttavia, questi temi non sono confluiti nel DP, anche per il motivo che in contemporanea si svolgono i lavori della commissione speciale attivata presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la Conferenza dei Servizi, ambiti dove più naturalmente vengono portate le problematiche tecniche.

Segnaliamo, comunque, i contributi ricevuti, anche se appaiono formulati "a supporto" delle tesi di spostamento del tracciato già esaminate nei paragrafi precedenti.

Contributo 63: Comune di Campagna, rischio sismogenetico

Alcuni interventi, in parte riportando gli stessi elementi informativi, richiamano l'attenzione sulla complessità dell'assetto geologico che caratterizza il corridoio autostradale, ricordando la lunga sequenza di eventi sismici che hanno colpito queste terre.

Contributo: Francesco Maldonato Direttore Polo Museale del Comune di San Giovanni a Piro, considerazioni sul rischio sismico

Anche i fenomeni di instabilità sono segnalati come critici per il tracciato prescelto: "In molte aree ricadenti sui territori comunali di Contursi, Sicignano degli Alburni e Buccino la tratta indicata collima con zone oggetto di fenomeni di instabilità geologica ampiamente documentata. Tale situazione renderebbe pericoloso la realizzazione futura dell'intera opera".

Contributo 64: Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici

Domanda 57 – Le indicazioni contenute nei contributi, relative ai rischi di natura sismogenetica, sono state considerate nella scelta del corridoio o sono tali da richiedere una modifica del progetto?

Le opere in progetto sono state dimensionate applicando le azioni sismiche definite dalle NTC18 che derivano dal modello di pericolosità sismica MPS04 prodotto dall'INGV e attualmente vigente. Il suddetto modello tiene in debito conto tutti i dati di sismicità storica e la distribuzione delle sorgenti sismiche individuate da INGV al momento della redazione dello stesso.

Inoltre, si fa presente che alle opere in progetto è stata associata una vita di riferimento VR=200 anni, quindi un'azione sismica con probabilità di superamento del 10% in un tempo di ritorno di TR=1900 anni circa per lo Stato Limite SLV. Come noto, fare riferimento ad un elevato valore del tempo di ritorno si traduce, in termini probabilistici, nella valutazione dell'azione sismica che tiene conto anche dei terremoti più rari e di maggiore magnitudo.

In merito agli effetti in superficie correlati a potenziali faglie capaci, tale rischio è stato valutato ed in generale escluso sulla base di quanto dettagliato nello specifico paragrafo 8.4 - Faglie sismogenetiche e faglie capaci nell'area di progetto della Relazione Geologica, Geomorfologica, Idrogeologica (RC1EA1R69RGGE0001001A) allegata al PFTE.

Pochi sono stati i contributi e gli interventi focalizzati su tematiche tecniche; segnaliamo per completezza un suggerimento pervenuto a riguardo dei sistemi di manovra dei deviatori per le linee di alta velocità.

Contributo 65: Stefano Bittoni: sistemi di manovra deviatoio oleodinamici

Domanda 58 – Si ritiene possibile migliorare i sistemi di manovra oggi omologati per le linee AV grazie alla evoluzione del Sistema di Manovra Multipunto?

I sistemi di manovra attuali, proprio perché omologati, rispondono a specifici requisiti di affidabilità e sicurezza. Una eventuale implementazione di nuove forniture richiede un nuovo processo di omologazione.

7.6.2 Interferenze con il patrimonio storico e archeologico

Nel corso del dibattito pubblico nel comune di Buccino è stato sollevato il tema della protezione del sito di grande interesse storico e artistico del Complesso delle Grotte di S. Maria Di Sperlonga.

Questo tema, accanto ad altri di diversa natura, è stato oggetto di una contestazione, asserendo che “Il percorso impatta in modo devastante su un complesso rupestre paleocristiano denominato “Grotta Palomma” identificato e catalogato dalla Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio di Salerno ed Avellino come “Complesso delle Grotte di S. Maria Di Sperlonga”.

Contributo 66: [Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici](#)

Domanda 59 – In quale modo la nuova linea interferisce con il Complesso delle Grotte di S. Maria di Sperlonga? Come se ne è tenuto conto nella scelta del tracciato? Sono necessarie e previste azioni di mitigazione?

Dal punto di vista percettivo-visivo (riferito al monumento religioso) l'edificio si trova su uno sperone roccioso, che rientra verso l'interno rispetto alla valle del torrente Capoiazzo. Nell'immagine seguente, tratta da una delle fotosimulazioni effettuate, si evince come la parte tratteggiata in rosso costituisca un ostacolo alla visione dell'opera dal punto di vista dell'edificio religioso



Tale aspetto è ancora più evidente nella seguente immagine, dove sono mostrate le aree di visibilità (in verde) rispetto ad un osservatore a c.ca 2 m di altezza posto in corrispondenza del piazzale dove sorge la chiesa.



8 INDICI

8.1 INDICE DEI CONTRIBUTI

| | |
|---|----|
| Contributo 1: Francesco Maldonato Polo Museale s. Giovanni a Piro, scelta corridoio..... | 24 |
| Contributo 2 : Comune di Eboli, quali garanzie di una linea tutta ad AV? | 26 |
| Contributo 3: Giuseppe Cantisani, il valore tecnico funzionale della nuova linea | 27 |
| Contributo 4: Comitato Civico 1987, Manifesto per l'AV..... | 28 |
| Contributo 5: Egidio Marchetti, caratteristiche funzionali della linea tirrenica nel lungo periodo | 29 |
| Contributo 6: Vittorio Napolitano, Presidente Comitato Civico 1987 per l'AV: non abbandonate Sapri! | 29 |
| Contributo 7: Comune di Scalea, scelta per il corridoio tirrenico..... | 29 |
| Contributo 8: Comune di Eboli, il sistema insediativo della piana del Sele | 31 |
| Contributo 9: Comune di Eboli, richiesta revisione tracciato | 32 |
| Contributo 10: Cittadini di Eboli, richiesta adozione variante Sud..... | 32 |
| Contributo 11: Giovanni Palladino, proposta di un diverso tracciato in comune di Eboli..... | 38 |
| Contributo 12: LP Gas, presenza di attività a rischio di incidente rilevante..... | 38 |
| Contributo 13: Sonia Mirra, interferenza con abitazione, richiesta spostamento tracciato | 39 |
| Contributo 14: Interferenza con Azienda Agricola La Petrolla, richiesta modifica tracciato..... | 40 |
| Intervento 15: Giuseppe Zecca e prima risposta dei progettisti | 40 |
| Contributo 16: Azienda Agricola Elefante, richiesta di modifica tracciato..... | 40 |
| Contributo 17: WWF richiesta spostamento a Nord del tracciato | 40 |
| Contributo 18: Giordano Alberto, Extemebit srl, interferenza con sito produttivo in espansione..... | 42 |
| Contributo 19: Valentina Conte, interferenza indiretta in comune di Buccino..... | 46 |
| Contributo 20: Comune di Battipaglia, la nuova stazione d'interscambio | 47 |
| Contributo 21: Comune di Eboli, scelta dell'hub alta velocità e alta capacità..... | 47 |
| Intervento 22: Alberto Milotti, Verona Quadrante Europa, i collegamenti sud nord..... | 48 |
| Intervento 23: Daniele Testi, il ruolo della ferrovia e il porto di Gioia Tauro..... | 48 |
| Contributo 24: IIS "Leonardo da Vinci", i giudizi dei turisti sul Golfo di Policastro..... | 51 |

| | |
|--|----|
| Contributo 25: Ciufer Basilicata, inadeguatezza della linea Romagnano - Potenza e proposta di collegamento Auletta – Tito - Potenza | 52 |
| Contributo 26: Angelo Aromando Interconnessione AV Salerno Reggio Calabria e direttrice per Potenza | 52 |
| Contributo 27: Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale | 53 |
| Contributo 28: Andres Cignarella, bretella ferroviaria Eboli - Calitri/Pescopagano | 54 |
| Contributo 29: Pietro Calabrese, proposta HUB Melfi | 54 |
| Contributo 30: Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro - Riattivazione della linea Sicignano - Lagonegro | 54 |
| Contributo 31: Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, Nuovi servizi ferroviari Basilicata Meridionale | 55 |
| Intervento 32: Sindaco di Pollica, come garantire accessibilità al Cilento | 56 |
| Intervento 33: Coordinatore, l'AV fa poche fermate | 56 |
| Intervento 34: Coordinatore, come scegliere la località di fermata..... | 56 |
| Intervento 35: Giuseppe Siciliano, funzionamento del trasporto ferroviario..... | 56 |
| Contributo 36: Giancarlo Da Broi, Il valore dei servizi per la mobilità, in un'ipotesi di viaggio turistico di 4 giorni nei territori interessati dalla nuova linea..... | 56 |
| Contributo 37: Commissione Europea, lettera sulla rigorosa osservanza degli aspetti ambientali..... | 56 |
| Contributo 38: Comune di Campagna, coerenza con le procedure del PNRR..... | 57 |
| Contributo 39: WWF, osservazioni sulle aree interessate, Oasi di Serre - Persano..... | 58 |
| Contributo 40: Associazione CODICI Ambiente – Insostenibilità ambientale della scelta di realizzare una nuova linea..... | 59 |
| Contributo 41: Associazione CODICI, violazione del criterio DNSH | 59 |
| Contributo 42: Comune di Campagna, vincoli ambientali e paesaggistici | 61 |
| Contributo 43: Francesco Maldonato, Polo Museale S Giovanni a Piro, criticità ambientali..... | 61 |
| Contributo 44: Mario Fortunato cronista di strada, le domande della gente..... | 61 |
| Contributo 45: Paolo Beria, emissioni CO2 in fase di cantiere | 62 |
| Contributo 46: Comune di Campagna, presunta violazione della convenzione di Aarhus | 63 |
| Contributo 47: Associazione CODICI Ambiente - Non conformità del progetto con la normativa comunitaria | 64 |
| Contributo 48: Andrea Debernardi e Gabriele Filippini, incoerenza con AI DEF 2020..... | 67 |
| Contributo 49: Paolo Beria – Le alternative considerate | 72 |
| Contributo 50: Giuseppe Cantisani, le alternative esaminate..... | 72 |
| Contributo 51: Paolo Beria, Traffico passeggeri e definizione dell'offerta..... | 73 |
| Contributo 52: Giuseppe Cantisani, stima dei parametri | 77 |
| Contributo 53: Paolo Beria, Traffico merci e definizione dell'offerta | 77 |
| Contributo 54: Paolo Beria, calibrazione del modello di traffico | 79 |
| Contributo 55: Francesco Ramella Bridges Research, metodologia per la stima della domanda | 80 |
| Contributo 56: Paolo Beria, limiti dell'analisi costi benefici eseguita..... | 81 |
| Contributo 57: Giuseppe Cantisani, alternative da considerare nella ACB..... | 90 |
| Contributo 58: Francesco Ramella, critica ad alcuni parametri utilizzati nella ACB..... | 90 |
| Contributo 59: Giuseppe Cantisani, stima dei parametri | 91 |
| Contributo 60: Francesco Ramella, Bridges research, stima del valore attuale netto economico..... | 92 |

| | |
|--|----|
| Contributo 61: Pasquale Colonna, SETAC, perché l'analisi costi benefici non basta per decidere | 94 |
| Contributo 62: Giuseppe Cantisani, conclusioni sugli aspetti metodologici | 94 |
| Contributo 63: Comune di Campagna, rischio sismogenetico | 95 |
| Contributo 64: Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici..... | 95 |
| Contributo 65: Stefano Bittoni: sistemi di manovra deviatoio oleodinamici..... | 95 |
| Contributo 66: Azienda agricola Elefante, tutela beni ambientali e archeologici..... | 96 |

8.2 INDICE DELLE DOMANDE

| | |
|---|----|
| 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? | 25 |
| 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? | 26 |
| Domanda 3 – Volendo riassumere in termini semplici e divulgativi le conclusioni della analisi multicriteria, quali sono i motivi che “fanno perdere” il corridoio tirrenico?..... | 27 |
| 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? | 29 |
| 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?..... | 30 |
| 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? | 32 |
| 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?..... | 34 |
| 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?..... | 35 |
| 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 soprappasso autostradale di Via Serracapilli) diminuirebbe almeno l'impatto paesaggistico dell'opera. Quali sono le ragioni della scelta operata? Cosa impedisce di realizzare la galleria?..... | 35 |
| 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?..... 36
- 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? 37
- Domanda 12 – La possibilità mostrata nel disegno è stata considerata in fase di progettazione? Per quali motivi è stata ritenuta preferibile quella prescelta? 38
- 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? 38
- 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?..... 40
- 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?..... 42
- 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? 43
- 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?..... 45
- Domanda 18: sono previsti indennizzi o compensazioni per abitazioni collocate ad una distanza di circa 100 metri, che subiscono interferenze visive o acustiche? 46
- 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? 47
- 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?..... 48
- 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? 48
- Domanda 22 – Le comunità del Cilento interno che gravitano intorno alla città di Vallo della Lucania come accederanno all'infrastruttura?..... 48
- 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? 49
- 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)? 49

- Domanda 25 – I fondi che sono attraversati in viadotto possono essere ricongiunti tramite strade poderali che li sottopassano? 49
- Domanda 26 – Sono previste indennità per l'estensione delle fasce di rispetto che condizionano la destinazione urbanistica delle aree? 50
- 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? 50
- 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? 50
- Domanda 29 – Nel disegno delle connessioni veloci è ipotizzabile la costruzione in futuro di un raccordo Auletta – Tito Scalo – Potenza? In caso di risposta affermativa, si giustifica dal punto di vista economico la costruzione della connessione tra nuova linea AV e la Battipaglia – Potenza in località Romagnano? 52
- Domanda 30 – Rilevato che il progetto attuale, relativo al lotto 1A, non prevede questo tipo di interconnessione, esso sarà realizzato nell'ambito del lotto 1B? 53
- Domanda 31 – Nell'ambito della programmazione nazionale è prevista la realizzazione di una tratta ferroviaria lungo il tracciato Eboli – Calitri/Pescopagano? La riduzione di tempi e costi nel trasporto di autovetture e altri prodotti è un elemento che potrà portare in futuro al suo inserimento nel disegno della rete di adduzione alla linea AV/AC? 54
- Domanda 32 – Quale livello di accessibilità è previsto per la linea, attualmente sospesa al traffico, Sicignano – Lagonegro? Il tratto Sicignano – Atena Lucana, sarà definitivamente dismesso dopo la realizzazione della nuova linea o rimarrà disponibile per il servizio regionale e turistico? 55
- Domanda 33 – Si ritiene che le considerazioni espresse nel contributo siano tali da richiedere una modifica dell'iter progettuale? 57
- Domanda 34: si chiede di voler considerare uno spostamento del tracciato di almeno 3 km verso Nord nel tratto Eboli Eboli-Contursi Terme e poi di nuovo in quello tra Contursi Terme e Palomonte, ovvero aumentare la quota in galleria dello stesso, fatti ovviamente salvi gli opportuni approfondimenti ed accorgimenti per non impattare in maniera significativa sulle falde freatiche. 58
- Domanda 35 – Realizzare un'infrastruttura nuova per essere percorsa a 300km/h, anziché adeguare quella esistente per renderla percorribile a 200 km/h come previsto dalle norme UE, non priva l'investimento del requisito della sostenibilità economica-finanziaria-sociale e, nel contempo, non crea un grave impatto ambientale rispetto alla soluzione indicata dall'UE? 59
- Domanda 36 – La realizzazione della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria escluderà dal servizio il bacino di maggiore utenza, ossia i turisti che d'estate raggiungono la costa tirrenica. Questo stravolgimento della geografia dei trasporti non rischia di esporre l'Italia meridionale tirrenica ad un elevato costo in termini di incremento della mobilità veicolare, inquinamento ambientale e perdita di flussi turistici?..... 60
- Domanda 37 – Si prevedono compensazioni ambientali per ridurre l'impatto dell'opera? Di che tipo? 61
- Domanda 38 – Le interferenze indicate nel contributo inviato sono state prese in considerazione nella valutazione di impatto ambientale? In particolare, quale è stata la valutazione dell'impatto che la presenza dell'infrastruttura avrà sulla vita delle specie volatili? 61
- Domanda 39 – Le emissioni in fase di cantiere sono state computate oppure è necessario completare il bilancio ambientale con le emissioni della fase di costruzione? 62

- Domanda 40 – La procedura seguita per l'elaborazione del progetto è stata rispettosa delle condizioni di partecipazione previste dalla legge 108/2001? 63
- Domanda 41 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano e la stessa RFI ad azioni risarcitorie da parte dei cittadini (class action) e delle imprese ingiustamente danneggiate? 64
- Domanda 42 – L'estromissione della linea tirrenica esistente dal corridoio TEN-T non rischia di esporre lo Stato italiano ad una procedura d'infrazioni da parte delle competenti autorità preposte alla vigilanza sul rispetto delle norme UE (Commissione Europea, Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Corte dei Conti europea)? 66
- Domanda 43 – Realizzare la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria in modo differente da quanto previsto nel regolamento UE nr.1315/2013 non espone l'Italia al rischio di perdita del finanziamento europeo, come previsto dal regolamento nr.1315/2013 e dal regolamento n.1153/2021? 66
- Domanda 44 – Come si risponde alla contestazione che il progetto sia in contrasto con le indicazioni contenute nell'allegato infrastrutture del DEF 2020? 68
- Domanda 45 – Come si risponde alle richieste di calcolare diversamente il miglioramento delle prestazioni della nuova linea, in particolare assumendo valori dei tempi di percorrenza diversi? 70
- Domanda 46 – Tenuto conto del contributo fornito, si conferma la scelta di non operare con varianti della linea storica ma di procedere nella realizzazione della nuova? Per quali motivi? 71
- Domanda 47 – Considerando le critiche avanzate, si ritiene che l'analisi delle alternative effettuata sia coerente con le linee guida ministeriali? 73
- Domanda 48 – Le stime di domanda sono basate su trend demografici ed economici ottimistici e dunque il risultato non è in favore di sicurezza; si richiede: non è opportuno effettuare un'analisi di sensitività o di rischio, variando queste ipotesi con scenari esogeni più realistici? 73
- Domanda 49 – Visto che si tratta di offerta a mercato, non è necessario verificare – almeno a grandi linee – la coerenza tra l'offerta e la domanda simulata? 76
- Domanda 50 – Perché è stato scelto di progettare il lotto 1 con pendenze da linea merci, ad un costo evidentemente maggiore, nonostante l'itinerario Salerno – Paola non avrà traffico merci aggiuntivo e si cerchi di spostare quello esistente sul percorso Adriatico, proprio grazie ad uno degli elementi del progetto, la Galleria Santomarco? 78
- Domanda 51 – Perché lo standard progettuale della linea è PC80, quando in nessuna parte della documentazione si ravvisa l'esistenza di traffico accompagnato? Perché non è stato considerato tra le alternative anche un percorso con pendenze superiori al 18‰ e sagoma PC45, certamente di minore costo? 78
- Domanda 52 – Perché si è accettata una simulazione merci palesemente non calibrata? È possibile avere la documentazione della calibrazione per il segmento passeggeri, in forma di scatterplot e tabella di corrispondenza tra le principali OD della relazione, simulate e rilevate? 79
- Domanda 53 – Perché si è ritenuto corretto aggiungere all'output dei modelli ulteriori stime dedotte dallo scenario di domanda contenuto nel PNRR? 80
- Domanda 54 – Perché l'ACB non è stata applicata per scegliere tra gli scenari alternativi di progetto (di tracciato, tecnologici, di offerta), come richiesto da tutte le linee guida? Perché il calcolo dei benefici per gli utenti che cambiano modo non è stato calcolato, come è corretto fare, con il surplus sul costo generalizzato e non è stata usata la Regola della Metà come prescritto dalle linee guida Europee? Non si ritiene che il valore del tempo utilizzato sia eccessivamente ottimistico? Come si giustifica il valore residuo economico, pari a circa 10 volte quello finanziario? 81

- Domanda 55 – Da quali fonti o stime specifiche sono tratti i parametri utilizzati per stimare le esternalità? In particolare, come si risponde alla contestazione di avere sovrastimato i costi sociali dell'incidentalità?..... 90
- Domanda 56 – A fronte di valutazioni (negative), opposte a quelle (positive) formulate dalla ACB allegata al progetto, si ritiene di dover modificare l'impianto della ACB, aggiungere elementi di approfondimento o si confermano le stime fornite?..... 92
- Domanda 57 – Le indicazioni contenute nei contributi, relative ai rischi di natura sismogenetica, sono state considerate nella scelta del corridoio o sono tali da richiedere una modifica del progetto? 95
- Domanda 58 – Si ritiene possibile migliorare i sistemi di manovra oggi omologati per le linee AV grazie alla evoluzione del Sistema di Manovra Multipunto? 95
- Domanda 59 – In quale modo la nuova linea interferisce con il Complesso delle Grotte di S. Maria di Sperlonga? Come se ne è tenuto conto nella scelta del tracciato? Sono necessarie e previste azioni di mitigazione?..... 96