



## **COMUNICATO STAMPA**

### **ALTA VELOCITÀ PER IL MEZZOGIORNO: APERTO IL DIBATTITO PUBBLICO SUL TRACCIATO ROMAGNANO-BUONABITACOLO-PRAIA A MARE. 97 CHILOMETRI DI LINEA PER 8 MILIARDI DI EURO**

È stato molto partecipato il primo appuntamento, dello scorso martedì 28 novembre, del Dibattito pubblico sul progetto dell'Alta velocità ferroviaria per il Mezzogiorno riguardante il tracciato dei lotti 1B e 1C Romagnano-Buonabitacolo-Praia a Mare, di quasi 97 chilometri, che costerà 8 miliardi di euro finanziati dal Fondo complementare, sarà realizzato in 6/8 anni, vedrà l'impiego di quasi 85mila addetti a tempo pieno e, secondo le stime tecniche, genererà un valore aggiunto di 6,1 miliardi di euro e poi un incremento di 230 milioni di euro del traffico turistico e di quello business.

Ha introdotto i lavori il professore **Roberto Zucchetti**, che in premessa ha chiarito l'essenziale scopo informativo dell'incontro on line con cui è iniziata la procedura obbligatoria del Dibattito pubblico sui lavori in progetto, coordinata dallo stesso economista e consultabile sul sito <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it>, che con aggiornamento continuo contiene i relativi documenti e tutte le informazioni utili.

I responsabili tecnici di **Rfi e Italferr** hanno illustrato le valutazioni preliminari e i dettagli progettuali. In particolare, l'ingegnere **Marco Marchese**, responsabile per Rfi del progetto dell'Alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (che rientra fra le opere commissariate del Sud Italia seguite dal sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Tullio Ferrante), ha inquadrato il contesto complessivo in cui si inserisce l'opera in discussione, caratterizzato da ulteriori interventi strutturali – come il potenziamento della trasversale ferroviaria Battipaglia-Taranto e il raddoppio della galleria Paola-Cosenza per consentire il trasporto delle merci dal porto di Gioia Tauro lungo la ferrovia adriatica –, volti, ha scandito Marchese, a «riportare il Meridione a standard di velocità e servizi degni di quello che succede nelle altre parti del Paese». L'ingegnere Pietro Bruni, della Direzione investimenti di Rfi, ha sottolineato la forte riduzione dei tempi di percorrenza, non soltanto da Napoli a Reggio Calabria ma anche verso altre località, come ad esempio Potenza, e la complessità delle opere dell'Alta velocità ferroviaria da realizzare per il Sud, comprendenti integrazioni alla rete delle merci e collegamenti infrastrutturali anche con gli aeroporti. «Stiamo parlando – ha chiarito Bruni, con riferimento alla nuova linea dell'Alta velocità ferroviaria verso la Calabria – di zone in cui gli spazi disponibili per realizzare nuove infrastrutture sono molto limitati: abbiamo montagne a picco sul mare e tratti molto spesso urbanizzati, con aree franose e altri problemi di conformazione del territorio». **Nicol Mancuso**, project engineer di Italferr per i lotti 1B e 1C, ha evidenziato che «la velocità massima di progetto è pari a 300 chilometri orari». «Al contempo – ha aggiunto – andiamo a incrementare l'accessibilità al sistema ferroviario mediante la realizzazione di interconnessioni, cioè di collegamenti tra questa nuova linea di progetto e la linea della rete esistente, nonché mediante la realizzazione di una nuova stazione ad Alta velocità in corrispondenza del Vallo di Diano», nei pressi dell'uscita autostradale di Buonabitacolo (Salerno). **Giuseppe Crisà**, ingegnere di Italferr, ha descritto minuziosamente il progetto sottoposto al Dibattito pubblico: il lotto 1B Romagnano-Buonabitacolo è di circa 51 chilometri, di cui il 41 per cento di gallerie, il 43 per cento di viadotti e scatolari e il 16 per cento di rilevati e trincee; il lotto 1C Buonabitacolo-Praia a Mare si sviluppa per circa 46

chilometri, di cui l'80 per cento di gallerie, l'11 per cento di viadotti e scatolari e il nove per cento di rilevati e trincee. **Luca Colacillo**, architetto di Italferr, ha spiegato come è stato determinato il tracciato in esame: attraverso l'analisi «delle innumerevoli preesistenze»; la considerazione dei beni paesaggistici tutelati da Parchi, da Riserve e dal Sito Unesco, che include la Certosa di Padula; lo studio accurato degli impatti, in modo da approntare le migliori soluzioni a salvaguardia della biodiversità, della bellezza e dell'integrità del territorio. **Alessandra De Lucia**, ingegnere di Italferr, si è soffermata sugli aspetti di sostenibilità ambientale e sociale, tra l'altro precisando che «il 93 per cento della produzione dei materiali di scavo si utilizzerà internamente al cantiere e all'esterno per attività di rimodellamento morfologico e ripristino ambientale delle cave dismesse, mentre il 7 per cento della produzione di codesti materiali sarà gestito come rifiuto e almeno il 70 per cento dei rifiuti prodotti verrà avviato a recupero».

Il coordinatore del Dibattito pubblico ha ringraziato «i tecnici di Rfi e di Italferr per lo sforzo compiuto, e riuscito, di presentare in maniera sintetica e semplice un progetto molto complesso, che ha richiesto di assumere decisioni molto difficili». Zucchetti ha poi invitato tutti gli interessati «a consultare il Dossier di progetto e gli altri materiali presenti sul sito del Dibattito pubblico, per rendersi conto di questa grande complessità». «Adesso – ha concluso – arriva il momento di entrare nel merito di quanto presentato, facendo osservazioni, portando suggerimenti ma anche esprimendo dissenso e proposte alternative». Il prossimo incontro del Dibattito pubblico sul tracciato dell'Alta velocità Romagnano-Buonabitacolo-Praia a Mare si terrà on line **lunedì 4 dicembre ore 17.30** [ per intervenire iscriversi al link: <https://us02web.zoom.us/j/81316743260> ]. Nello specifico, il focus sarà sulla scelta del tracciato di non seguire la linea costiera e di passare, invece, per il Vallo di Diano. Potranno intervenire tutti gli interessati, iscrivendosi tramite l'apposito sito web del Dibattito pubblico.