



Al Presidente della VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
On.le Alessia Rotta
Al Presidente della I Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
On.le Giuseppe Brescia

On. li Presidenti,

il recente progetto di Rete Ferroviaria Italiana e la volontà del Governo di realizzare una nuova linea ad Alta Velocità da Salerno a Reggio Calabria passando per il Vallo di Diano, escluderebbe una parte importante della Provincia di Salerno per un lungo tratto di circa 100 km. Precisamente, la Piana del Sele, il Cilento ed il Golfo di Policastro. Oltre all'importante porto turistico di Maratea.

Si aggiunga che nello studio di fattibilità presentato da RFI a marzo del 2021 la Linea Tirrenica, cioè l'attuale tratta Battipaglia-Sapri viene considerata "specializzata al traffico regionale" (pag.202), una sorta di declassamento a tutti gli effetti, con l'esito di vedere precluso l'uso della stessa per i treni di rilevanza nazionale. Questa tratta già presenta diverse strozzature, note a RFI, che ne pregiudicano l'efficienza.

Il progetto, così come proposto, rappresenta un danno a carico delle aziende agricole, del turismo, del commercio, dei servizi pubblici e delle scuole di circa 100 comuni. Danno inflitto sulla base della duplice presunzione di risparmiare sui costi e sui tempi di percorrenza.

Già oggi si rileva una bassa propensione a venire a lavorare nel Cilento nelle Scuole, nei Tribunali e negli Ospedali a causa della scarsa qualità dei collegamenti, tali da far annoverare le stesse, quali sedi disagiate.

Con la perdita di un servizio di trasporto ferroviario si avrebbe la prospettiva di un futuro votato al declino per gli abitanti di questa area, già penalizzata dalla mancanza dell'autostrada e colpita da un progressivo spopolamento soprattutto nelle aree interne.

L'area compresa tra Paestum e Sapri, fino a Maratea, è una zona di pregio ambientale e culturale con vari siti Unesco, due aree marine protette ricadenti all'interno del Parco Nazionale del Cilento, tre siti archeologici quali Paestum, Velia e Roccagloriosa, dove l'economia turistica muove ogni anno flussi pari a circa tre milioni di presenze, con il primato di avere ben cinque comuni cilentani nelle prime cinque posizioni nella classifica regionale dei posti letto per abitante (fonte: Agenzia Regionale Campania Turismo).

Sulla base degli indirizzi del Piano strategico del turismo si tratta di un'area assolutamente vocata ad essere attraversata dall'AV. Viceversa, in contrasto con gli obiettivi del PNRR, viene condannata a un turismo essenzialmente automobilistico. Sarebbe stato utile avere anche i dati ufficiali relativamente al flusso dei passeggeri in arrivo ed in partenza nelle stazioni a sud di Battipaglia fino a Sapri, numero considerevole ma del quale non esiste una statistica ufficiale o quanto meno disponibile.

Il Cilento è un territorio vasto e variegato orograficamente, connotato da una scarsità di vie di comunicazione, salvo la storica rete ferroviaria, molto lontano sia da Salerno che da Napoli, rispetto alle quali Sapri, ultimo comune della Campania, dista rispettivamente 150 e 200 km via strada e 100 e 144 km via ferrovia.

All'interno di questa area esiste una rete sanitaria di sette ospedali, tre cliniche e cinque distretti sanitari con circa 1.300 posti letto e 4.000 dipendenti (Fonte ASL di SALERNO).

Un'articolazione di presidi pubblici a supporto di un'area grande come il Molise e che conta circa 300 mila abitanti e contempla un Tribunale a Vallo della Lucania, l'Agenzia del Territorio, una Diocesi, Comandi dei Vigili del Fuoco, dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza.

Il Comitato che ho l'onore di presiedere, chiede che si realizzino delle sinergie e dei bilanciamenti:

1) innanzitutto si valuti che l'Hub della nuova linea ad Alta Velocità sia costruito a Battipaglia e non nella Valle dell'Irno, per motivi logistici: a) intersezione con la linea AC/AV per Potenza e Taranto; b) crocevia di due storiche strade statali la SS 18 e la SS 19; c) equidistanza con il Cilento ed il Vallo di Diano; d) vicinanza con l'Aeroporto di Pontecagnano.

2) oltre alla realizzazione della nuova Linea ad Alta Velocità, si indirizzino risorse importanti anche a quella esistente (la c.d. Linea Tirrenica) realizzando degli investimenti significativi, utilizzando una parte di quei "fondi di coesione" indicati recentemente dal Ministro Giovannini per le opere accessorie, al fine di modernizzarla e velocizzarla, rendendola fruibile da treni di moderna concezione, tali da garantire un servizio capillare per 12 mesi all'anno e non solo quelli di ambito regionale.

Elemento fondamentale in tal senso sarebbe il passaggio delle Linea Tirrenica con il Compartimento RFI di Napoli, superando l'anacronistica competenza in carico a quello di Reggio Calabria, foriera di lamentele per la distanza e la mancanza di omogeneità nella gestione.

3) In ultimo, ma non per importanza, si valuti la realizzazione di un collegamento ferroviario tra il Vallo di Diano ed il Golfo di Policastro, sia come ipotesi di corridoio ad Alta Velocità, già ipotizzato da RFI nel suo studio di fattibilità di marzo 2021) oppure, in alternativa al "c.d. corridoio autostradale", come linea tradizionale, creando quella "metropolitana del Parco" che, in modo circolare, abbraccerebbe tutti gli ambiti del Parco Nazionale: Cilento, Piana del Sele, Alburni, Vallo di Diano e Golfo di Policastro.

La contemporanea assenza nei nostri territori della nuova linea ad AV e di una linea autostradale, richiederebbe altresì una serie di opere compensative che possano rammagliare i due territori uniti geograficamente sotto le competenze del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, ma mai veramente collegati da una rete stradale e ferroviaria. Un territorio che rischia di perdere anche questa occasione per mettersi al passo con le aree più evolute del Paese.

L'utilizzo e la destinazione dei fondi di coesione rappresentano un momento di verità. Già in passato il Governo italiano e RFI programmarono delle spese compensative nei territori attraversati da opere ferroviarie particolarmente invasive, spendendo circa 1 MLD di euro tra Emilia Romagna e Toscana, durante la realizzazione della Variante di Valico che unisce Firenze a Bologna.

In questo senso, un'opera rappresentativa sarebbe proprio la "Strada del Parco" che collegherebbe Vallo della Lucania con Campagna ed Atena Lucana per congiungere finalmente i due poli del Parco Nazionale, progetto già completato ed autorizzato ma non ancora finanziato.

Unitamente a ciò, riveste carattere strategico la realizzazione anche della strada a scorrimento veloce Agropoli- Eboli, per collegare il Cilento all'Autostrada del Sole e quindi a Battipaglia, sede ideale come HUB ferroviario per merci e passeggeri per il nord salernitano, collegata con le due costruende linee ad AV: la Salerno-Reggio Calabria e con la nuova Linea AV Battipaglia-Potenza che raggiungerà anche Matera e Taranto.

Non può esistere una vera transizione ecologica in Campania se si deprivi questa area di un servizio ferroviario essenziale, incrementando addirittura il traffico stradale su di una rete viaria già vetusta ed insufficiente per gli stessi residenti, inadeguata a supportare le citate presenze turistiche.

In sintesi, lo sviluppo di un territorio non può avvenire a danno di un altro, bensì bilanciando e mantenendo dei servizi essenziali, riducendo le distanze, omogeneizzando le opportunità di crescita.

Probabilmente oggi siamo di fronte ad un momento storico cruciale, dove le logiche dell'ammodernamento del Paese e dell'efficienza devono compenetrare i bisogni di tutti, garantendo l'equità nello sviluppo nei territori meno fortunati.

Poter contare sul sostegno del Parlamento in questa rivendicazione del diritto allo sviluppo sostenibile, correggendo un disegno che farebbe nascere nuove barriere, non solo infrastrutturali ma anche sociali, economiche e culturali, aiuta a sentirci meno soli.

Rimettendo al centro l'uomo, la mobilità, il progresso e la pari dignità tra i territori.

Il Cilento ringrazia per la cortese attenzione.

Egidio Marchetti
Presidente del Comitato Alta Velocità per il Cilento

Vallo della Lucania, 21 giugno 2021