

Ferrovia

Il riassetto della linea Battipaglia-Metaponto

La Basilicata si segnala a livello ferroviario per essere il terreno di sperimentazione di un nuovo tipo di approccio agli studi di fattibilità - per le nuove linee o il riassetto di quelle esistenti - che permette di ottenere un risultato economico e prestazionale certo, con il minor costo e, nel caso di linee esistenti, con la minore interazione con l'esercizio, individuando già nella fase preliminare l'insieme degli interventi gestionali, tecnologici e infrastrutturali.

Questo nuovo approccio, basato su criteri multidisciplinari, è stato applicato per la prima volta da Rfi per il progetto della Battipaglia-Reggio Calabria (possibile prosecuzione dell'Alta velocità Roma-Napoli-Battipaglia), e soprattutto negli studi di fattibilità per il riassetto della Battipaglia-Potenza-Metaponto, dove è stato definito e standardizzato come metodo.

Di fatto, questo è un ennesimo esempio del processo di valorizzazione delle fasi iniziali del progetto - per ridurre al minimo le conflittualità e gli imprevisti nelle fasi successive e quindi accelerare la realizzazione delle opere - che lentamente sta sviluppandosi in Italia (come

nel caso dell'interconnessione fra i bacini idrici del Tirso e del Flumendosa, illustrato nel dossier sulla Sardegna, nel numero di luglio 2005), rispondendo a uno dei motivi principali del varo della Legge Obiettivo.

Nascita di un metodo

Lo studio di fattibilità per la Battipaglia-Metaponto si inserisce nel quadro di un generale riassetto delle reti ferroviarie nel Mezzogiorno, in parte programmato e in parte già in corso da parte di Rfi (vedi ad esempio il dossier sulla Puglia, del giugno 2005), fissato anche da una delibera Cipe del settembre 2002.

L'obiettivo dello studio è ambizioso, perché già a questo livello si vogliono individuare, con la migliore approssimazione, sia il possibile utilizzo e redditività della linea - che attraversa la parte centrale della Basilicata e oggi è destinata prevalentemente al traffico regionale (con solo due coppie di Eurostar della lunga percorrenza in servizio tra Roma e Taranto) - sia i costi di una eventuale ristrutturazione, i tracciati possibili e l'impatto sul territorio.

Da qui lo sviluppo di un nuovo approccio multidisciplinare agli studi di fattibilità - ricorda Antonio Basili, Responsabile della Direzione Progetti per il Mezzogiorno di Rfi - che per la prima volta tengono conto dell'evoluzione del territorio, sia in termini di uso residenziale ed economico, sia come valutazione ambientale strategica, analisi geologiche dei tracciati e costi/benefici; il tutto utilizzando in maniera definitiva e complessiva i me-



to di multibioiettivo per la valutazione alternativa dei tracciati.

Rispetto a un classico studio di fattibilità questo nuovo approccio ha richiesto la creazione di gruppi di lavoro differenti, ma soprattutto ha portato a considerare, sin dalle prime fasi di scelta "politica", una serie di considerazioni che spesso sono vissute come verifiche di scelte già fatte in precedenza, e non come indirizzo della progettazione.

Di fatto, dopo l'esperienza lucana, per Rfi uno studio di fattibilità è un tracciato al 10.000, uno sviluppo dei costi parametrici a livello nazionale e una serie di analisi che vanno dalla domanda di trasporto allo sviluppo economico del territorio, dall'ambiente alla geologia, ai costi e benefici di possibili soluzioni alternative.

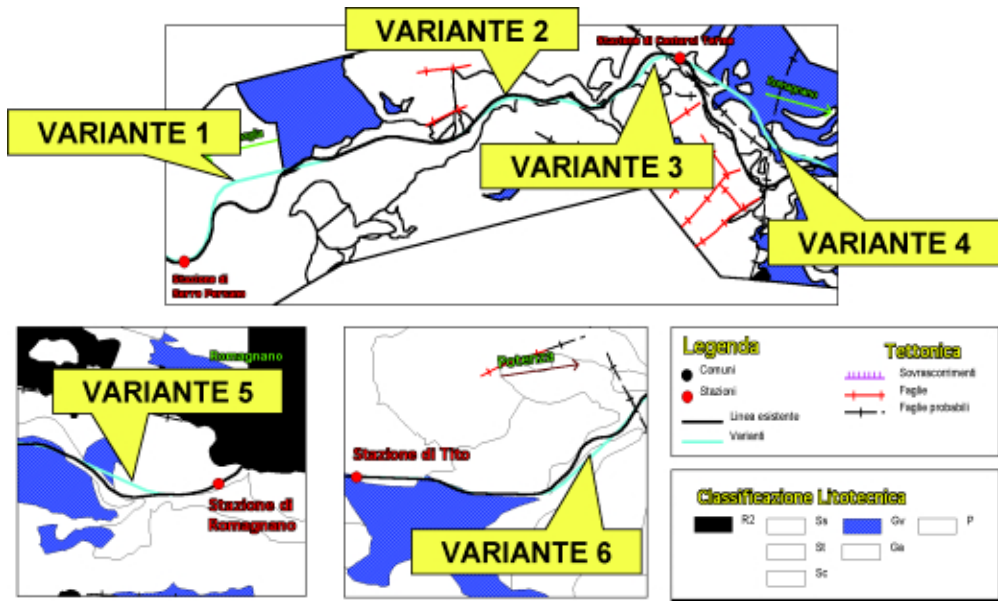
Risultati dello studio

Un primo contributo importante deriva dall'analisi dell'uso del territorio, del contesto residenziale e produttivo e delle caratteristiche infrastrutturali della linea, che ha permesso di individuare i segmenti di domanda e quindi prevedere un innalzamento delle prestazioni mirato: innanzitutto viene escluso un potenziamento finalizzato al traffico merci (sagome, categoria e alimentazione elettrica) perché richiederebbe interventi pesanti sulle gallerie - già evitato precedentemente nella fase di elettrificazione della linea - non giustificati dalla domanda esistente e prevedibile; viceversa, sono emerse potenzialità nel settore passeggeri, sia regionale che di media e lunga percorrenza, supportabile con costi di potenziamento relativamente contenuti. Sulla base di una serie di zone omogenee di intervento è stata poi verificata una scala di interventi possibili, con una difficoltà e un costo crescenti, che permettessero di sviluppare innanzitutto i

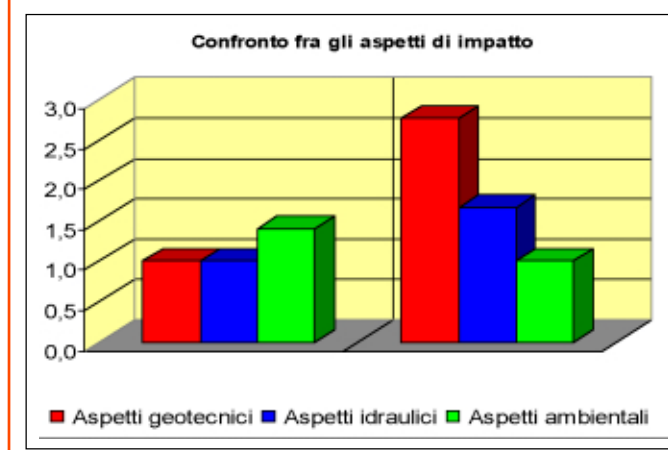
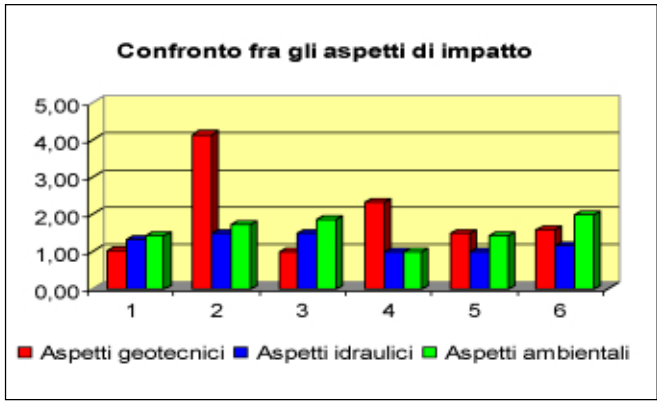




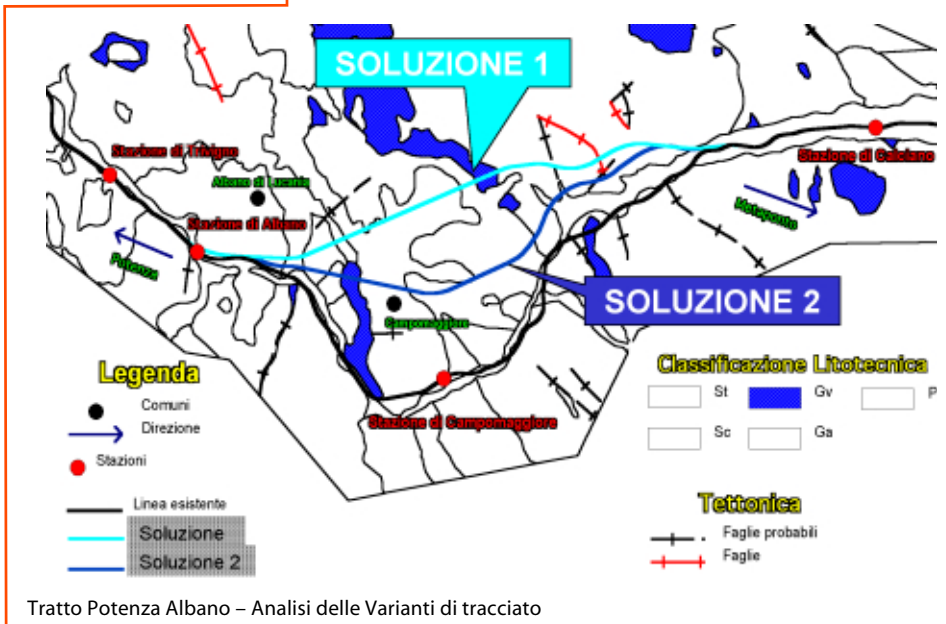
Tratto Battipaglia Potenza – Analisi delle Varianti locali



conto di tutti gli elementi di analisi.
L'applicazione del metodo sulla Battipaglia-Metaponto ha contribuito alla scelta tra possibili soluzioni diverse, oltre a prevedere la complessità e i costi degli interventi, così da indirizzare anche le indagini e gli studi delle fasi di progettazione successive.



timento, coefficiente di reperimento di materiale idoneo ai lavori, coefficiente di impatto visivo in termini estetico-paesaggistici). Sulla base di questi fattori e indici viene definito un modello di analisi utile per valutazioni preliminari di tipo quantitativo, così da consentire confronti e ragguagli tra situazioni e soluzioni diverse. In particolare, facendo riferimento a un singolo tratto di opera, i diversi fattori di impatto sono valutati attribuendogli classi di valori definiti in funzione del livello di complessità, su una scala da uno a cinque - impatto molto elevato, elevato, medio, basso, molto basso - basata su valutazioni semi-quantitative che però tengono



Tratto Potenza Albano – Analisi delle Varianti di tracciato