



**DOCUMENTO del 12 febbraio 2022**

**Sant'Angelo Le Fratte (PZ)**

**MOBILITA' SOSTENIBILE**

**per il MEZZOGIORNO**

( ai sensi art. 44 D.L. 31 maggio 2021 n. 77 convertito in L. 29 luglio 2021 n. 108 Allegato IV)

**Collegamento della Linea Ferroviaria Battipaglia- Potenza- Taranto**

con la **BRETELLA Potenza – Tito – Auletta (km 44 )**

**alla Linea Ferroviaria Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria**

Il 12 febbraio 2022 presso il Comune di Sant'Angelo Le Fratte , sala Polifunzionale zona Cantine, su richiesta dello Svimar , "Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle Aree Interne" (con il Presidente Giacomo Rosa, i vice Presidenti Marco Trotta e Pietro Calabrese, la consigliera Carmen De Rosa, i componenti Rocco Pergola, Pierluigi Smaldone e Valerio Tramutoli) e organizzata dal Sindaco di Sant'Angelo Le Fratte Michele Laurino, si sono riuniti, insieme ai sindaci, al Presidente del Gal dell'area, ai rappresentanti dei sindacati di Categoria Filt Cgil e Fit Cisl **per sostenere il progetto di collegamento** della linea ferroviaria Battipaglia- Potenza- Taranto a quella della nuova linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria destinata all'Alta Velocità attraverso la **Bretella** che attraversa il territorio del Melandro per circa 23/24 km. innestandosi direttamente dalla **tratta Potenza - Tito** ( della linea Taranto- Potenza – Battipaglia) **al km. 44 - territorio di Auletta, della linea Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria**

### PREMESSO

- che a questa riunione hanno partecipato insieme alla Svimar : i Sindaci di Sant'Angelo Le Fratte ( Michele Laurino) , Brienza ( Antonio Giancristiano), Sasso di Castalda ( Rocchino Nardo) , Savoia di Lucania (Rosina Ricciardi) , Satriano di Lucania ( Umberto Vita) , Tito ( Graziano Scavone ) , Lagonegro ( Maria Di Lascio) della provincia di Potenza , i consiglieri comunali della città di Potenza ing. Rocco Pergola, Avv. Pierluigi Smaldone, Prof. Valerio Tramutoli ( tutti componenti dello Svimar ) e i Sindaci di Caggiano ( Modesto Lamattina), Salvitelle ( Maria Antonietta Scelza), Pertosa ( Domenico Barba), Auletta ( Pietro Pessolano) della provincia di Salerno , il Presidente del Gal " Percorsi " Michele Miglionico e i rappresentanti sindacali di categoria Filt Cgil e Fit Cisl;
- che attraverso gli investimenti di risorse, provenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Fondo Complementare, relative alla missione 3 " Infrastrutture per una mobilità sostenibile " affidate a RFI si deve realizzare la linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria e la linea Battipaglia-Potenza -Taranto ai sensi delle normativa sulla **<< Governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure >>** D.L. 31 maggio 2021 n. 77 convertito in L. 29 luglio 2021 n. 108, **Titolo III << Procedura speciale per alcuni progetti PNRR >>**, art. 44 **<<Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto>>**, per gli interventi indicati nell'allegato IV << n.3 linea ferroviaria Salerno – Reggio Calabria e n. 4 linea ferroviaria Battipaglia- Potenza – Taranto >>;
- che le risorse derivanti dai fondi del Next Generation UE sono stati stanziati per finanziare investimenti per superare la crisi economica e avviare la ricostruzione post-pandemica. Lo strumento messo in campo dalla Ue è il meccanismo del RRF ( Recovery e Resilience Facility) che assegna all'Italia una dotazione superiore agli altri Paesi Europei , per superare i divari territoriali tra il Centro-Nord e il Sud, erogati

sotto forma di sovvenzioni (68,9 Mld di euro) e prestiti (122,6 Mld), e basato su complessivi 191,5 miliardi di euro del PNRR a cui si aggiungono i 30,6 miliardi di euro del Fondo Complementare;

- che la realizzazione di grandi opere e interventi infrastrutturali rappresentano la spina dorsale dello sviluppo economico e sociale del territorio, un traguardo importante per la transizione ecologica e per la mobilità sostenibile, soprattutto per le linee ferroviarie perchè riducono fortemente l'inquinamento del trasporto merci e passeggeri a causa dell'emissione di CO2 derivanti dall'energia prodotta dalle fonti fossili utilizzata con gli altri mezzi di trasporto;
- che il divario del Mezzogiorno con l'Europa nelle infrastrutture rimane elevato, anche rispetto alle altre aree del Paese. Le Aree Interne presentano un gap sia nelle quattro regioni meridionali continentali: Basilicata, Campania, Puglia e Calabria, che nelle isole Sicilia e Sardegna. La Basilicata presenta una accessibilità dei trasporti (calcolata in base ai tempi di collegamento) inferiore di circa il 75% rispetto alla media UE. In Campania e Puglia il ritardo è intorno al 65%, in Calabria del 60%;
- che il collegamento tra la linea ferroviaria di Alta Velocità Salerno Reggio Calabria con la linea Battipaglia – Potenza – Taranto si incrocia nel tratto del 1 lotto Battipaglia – Praia a Mare, a sua volta suddiviso in 3 sub lotti (1.a Battipaglia- Romagnano, 1.b Romagnano – Buonabitacolo, 1.c Buonabitacolo- Praia);
- che RFI nella audizione della commissaria Vera Fiorani in Parlamento il 3 febbraio 2021 ha presentato due soluzioni per realizzare il collegamento tra le due linee ferroviarie: **la soluzione n. 1** della **Bretella diretta** di circa 23/24 km che parte dal km 44 (Auletta) della linea Alta Velocità SA-RC per collegarsi a Tito sulla linea Battipaglia – Potenza – Taranto, attraversando l'area del Melandro; e **la soluzione n. 2** della **Interconnessione** dal km. 33 della linea Alta Velocità SA-RC a Romagnano, dove si raccorda alla linea ferroviaria storica, costruita dal 1875 al 1880. La soluzione 2 dell'interconnessione alla tratta ferroviaria esistente presenta delle criticità che la rendono inadatta all'Alta Velocità e al trasporto merci: 1) in quanto la velocità media del tratto Romagnano – Potenza è pari a 95 km/h, ma tra Balvano e Bella non supera i 75 km/h, e da Romagnano a Tito non supera gli 85 km/h.; il percorso è tortuoso come si può vedere ad occhio nudo dai tracciati; 2) le **pendenze** raggiungono il **25 per 1000** nel tratto Baragiano – Picerno dove si passa da 357 mt. a 641 mt. S.l.m. con un dislivello di 284mt., e il **26 per mille** nel tratto Picerno –Tito dove si sale da 641 mt. a 792 mt s.l.m. con un divario di 151 mt; 4) le gallerie e i raggi di curvatura limitano la velocità dei treni e impediscono il passaggio dei treni merci secondo le normative tecniche per il trasporto ferroviario merci; 5) i tempi di percorrenza sono quasi il doppio in direzione Nord e il Frecciarossa viaggia alla stessa velocità del treno regionale: il tempo di percorrenza tra Potenza e Salerno del Frecciarossa, sulla linea attuale, raggiunge 1 ora e 27 minuti contro i 45 minuti circa con la Bretella, della soluzione 1, di collegamento diretto alla AV SA-RC. 6) mentre in direzione Sud a Maratea – Praia a mare, il tempo di percorrenza è di circa

6 o 7 volte in più del tragitto diretto , infatti Potenza – Praia raggiunge le 4 ore con il Frecciarossa con un cambio , mentre con il regionale ci vogliono oltre 5 ore rispetto ai circa 45 minuti con la Bretella Potenza-Tito – Auletta ( orario di partenza da Potenza con 1 cambio, via Battipaglia, alle ore 6,25 con il treno regionale e alle ore 7,17 con il Frecciarossa, per arrivare a Praia a mare sempre alla stessa ora 11,28 per la coincidenza del treno regionale da Battipaglia );

- che la Bretella Potenza – Tito – km. 44 Auletta ( AV SA-RC) permette di raggiungere gli obiettivi:
  1. di ridurre i **tempi di percorrenza** a 45 minuti circa ( sia verso Salerno che verso Praia );
  2. di migliorare l'**accessibilità alla rete Av** e alle linee ferroviarie delle Basilicata ( Montagna potentina , Val Basento , il Vulture , la costa Jonica, la Murgia materana e le aree interne ) collegandole velocemente all'area Sud lucana, al Pollino, al Cilento e alla Riviera dei Cedri di alta valenza turistica ( Maratea, Pollino, Sapri, Praia , Scalea , San Nicola Arcella ), area costiera che ricade in tre regioni ( Campania, Basilicata, Calabria), portando vantaggi e benefici al territorio con l'incremento dei flussi turistici, del business, della mobilità degli studenti e lavoratori , con l'ampliamento del mercato del lavoro, e con un effetto agglomerativo in aree a bassa densità abitativa per mitigare il declino demografico;
  3. di aumentare l'**accessibilità alla rete delle merci** (non prevista per la direttrice storica Potenza – Romagnano nel modello di esercizio futuro previsto da RFI nel Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica) collegando le aree industriali della Val Basento , di Potenza, Tito , Balvano , Baragiano, San Angelo le Fratte, Melfi e le aree Zes Jonica interregionale alla AV Salerno- Reggio Calabria con i porti di Taranto nel mar Ionio, di Salerno e Gioia Tauro nel mar Tirreno , con la diagonale della direttrice ferroviaria Battipaglia- Potenza -Taranto si connette ai corridoi ferroviari merci adriatico-ionico e tirrenico;
  4. di sfruttare, come chiave di sviluppo economico e sociale, il trasporto merci e la logistica per l'insediamento di nuove industrie nei retroporti delle aree interne , favorite della vicinanza ai **grandi porti Hub del Mezzogiorno** (Taranto e Gioia Tauro) nelle funzioni di approvvigionamento dei beni intermedi e **alle reti dell'alta Velocità ferroviaria** per la consegna dei beni finali ai mercati del Nord Italia e del Nord Europa ;
  5. di collegarsi al Corridoio Scandinavo- mediterraneo , appartenente alla rete multimodale Ten-T, attraverso l'AV Sa- RC al terminale ferroviario per le merci di Marcianise – Maddaloni ( NA) e attraverso la direttrice Potenza – Taranto al terminale ferroviario merci di Bari Lamasinata per dirottare il 30% del trasporto stradale merci superiori a 300 km. verso il trasporto ferroviario merci, per raggiungere gli obiettivi, capisaldi della politica comunitaria, della transizione ecologica e della mobilità sostenibile;

- che il collegamento delle direttrici Battipaglia – Potenza –Taranto attraverso la Bretella Potenza – Tito - Auletta km 44 AV SA-RC può contribuire all'arresto o ridimensionamento del fenomeno dello spopolamento delle Aree Interne dell'Appennino Meridionale , facendo leva sulla mobilità e lo sviluppo economico e sociale che sono determinati a breve termine dalla connessione diretta all'Alta Velocità.

### TANTO PREMESSO

I sottoscrittori si impegnano a sostenere e promuovere il **progetto di Bretella ferroviaria di Potenza –Tito – km. 44 ( Auletta ) come connessione della linea Battipaglia-Potenza -Taranto alla direttrice di Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria** da inserire tra le opere strategiche delle due direttrici ferroviarie Salerno- Reggio Calabria e Taranto-Metaponto-Potenza– Battipaglia sottoposte alla normativa di semplificazione della governance del PNRR previste dall' Allegato IV dell' art. 44 D.L. 31 maggio 2021 n. 77 convertito in L. 29 luglio 2021 n. 108. Per tali opere strategiche si è autorizzata RFI, ai sensi dell'art. 208 comma 3 del DL. n. 34 del 19 maggio 2020, alla redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica delle due direttrici il cui potenziamento deve avere << **caratteristiche di Alta Velocità** >>, mentre la scelta operata da RFI nel PFTE del lotto 1 Battipaglia- Praia , nella fattispecie del lotto 1a, di interconnettersi alla linea storica del tratto Romagnano-Potenza è inadatto a raggiungere gli obiettivi: 1. di ridurre i **tempi di percorrenza**, 2. di migliorare l'**accessibilità alla rete Alta Velocità**, 3. di aumentare l'**accessibilità alla rete merci**. La connessione al km 33 della linea AV SA-RC con il tracciato storico Romagnano-Potenza risalente al 1875-1880, elettrificato dal 1986 al 1993, presenta una serie di criticità rispetto alla **Bretella diretta da Tito ad Auletta** : velocità media di 95km/h , pendenze del 26 per mille tra Baragiano e Picerno e del 25 per mille tra Picerno e Tito, mancanza del trasporto merci nel modello di esercizio futuro del PFTE , non rende possibile il collegamento veloce all'Area Sud della Basilicata ( costa tirrenica e Pollino) né riduce sensibilmente i tempi di percorrenza verso Salerno e il Nord del Paese.

I sottoscrittori si impegnano a:

Istituire un Coordinamento rappresentato da Sindaci, Svimar e associazioni per interloquire con le Istituzioni ed una Cabina di Regia tra Enti Locali, Svimar, Regione e Governo al fine di coordinare le attività necessarie alla realizzazione del **progetto di Bretella**

Sensibilizzare le Istituzioni e le Autorità Competenti: Comuni Provincia, Regione, Parlamento , Unione Europea per l'inserimento del progetto Bretella Ferroviaria di connessione delle due direttrici ferroviarie Salerno – Reggio Calabria e Battipaglia- Potenza – Taranto nelle Grandi Opere per lo sviluppo del Mezzogiorno sottoposte alla Governance e alle risorse del PNRR , del Fondo Complementare e di tutte gli altri Fondi Europei , Nazionali e Regionali

Sostenere le linee di azioni: 1. della estensione del sistema Alta Velocità nel Sud del Paese (direttrice Salerno-Reggio Calabria), 2. dello sviluppo delle connessioni veloci trasversali (collegamento della Bretella Potenza – Tito – Auletta km.44 alla linea AV SA\_RC), 3. del potenziamento e della modernizzazione delle reti regionali (linea storica Romagnano-Potenza –Metaponto – Taranto) secondo gli obiettivi strategici delle politiche delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile previsto dal “ Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di Passeggeri e Merci” Mims ( Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ) del 31 dicembre 2021.

N.	Ente	Denominazione	Carica	Rappresentante	Pec	Firma
1	Associazione	Svimar	Presidente	Giacomo Rosa		
2	Associazione	Svimar	Vice Presidente	Marco Trotta		
3	Associazione	Svimar	Vice Presidente	Pietro Calabrese		
4	Associazione	Svimar	Consigliera	Carmen De Rosa		
5	Associazione	Svimar	Collegio Proviv.	Pierluigi Smaldone		
6	Associazione	Svimar	Collegio Proviv.	Rocco Pergola		
7	Associazione	Svimar	Comitato Scient.	Valerio Tramutoli		
8	Comune	Sant'Angelo L.F. (PZ)	Sindaco	Michele Laurino		
9	Comune	Brienza (PZ)	Sindaco	Antonio Giancristiano		
10	Comune	Sasso di Castalda (PZ)	Sindaco	Rocchino Nardo		
11	Comune	Savoia di Lucania (PZ)	Sindaco	Rosina Ricciardi		
11	Comune	Satriano di Lucania	Sindaco	Umberto Vita		
12	Comune	Tito (PZ)	Sindaco	Graziano Scavone		
13	Comune	Lagonegro (PZ)	Sindaco	Maria Di Lascio		
14	Comune	Caggiano (SA)	Sindaco	Modesto Lamattina		
15	Comune	Salvitelle (SA)	Sindaco	Maria A. Scelza		
16	Comune	Pertosa (SA)	Sindaco	Domenico Barba		
17	Comune	Auletta (SA)	Sindaco	Pietro Pessolano		
18	Sindacato	FILT CGIL	Segretario	Luigi Di Tella		
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
39						
40						
41						
42						
43						

44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						
71						
72						
73						
74						
75						
76						
77						
78						
79						
80						
81						
82						
83						
84						
85						
86						
87						
88						
89						
90						
91						
92						

