



DIBATTITO PUBBLICO
Alta Velocità ferroviaria
Salerno-Reggio Calabria



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



KNOWLEDGE **THAT** INNOVATES

DIBATTITO PUBBLICO **Alta Velocità ferroviaria** **Salerno-Reggio Calabria**

Lotto 1A Battipaglia - Romagnano

Ciufer Basilicata,
Contributo scritto al Dibattito Pubblico

IL DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1°

LINEA TARANTO - METAPONTO - POTENZA -BATTIPAGLIA

Le parole dell'amministratrice delegata Vera Fiorani in commissione Lavori pubblici al Senato hanno confermato quello che tutti sapevano e nessuno aveva il coraggio di dire, ovvero che sembra più semplice e ottenibile l'interconnessione ad un corridoio esistente che non una variante o una costituzione ex novo.

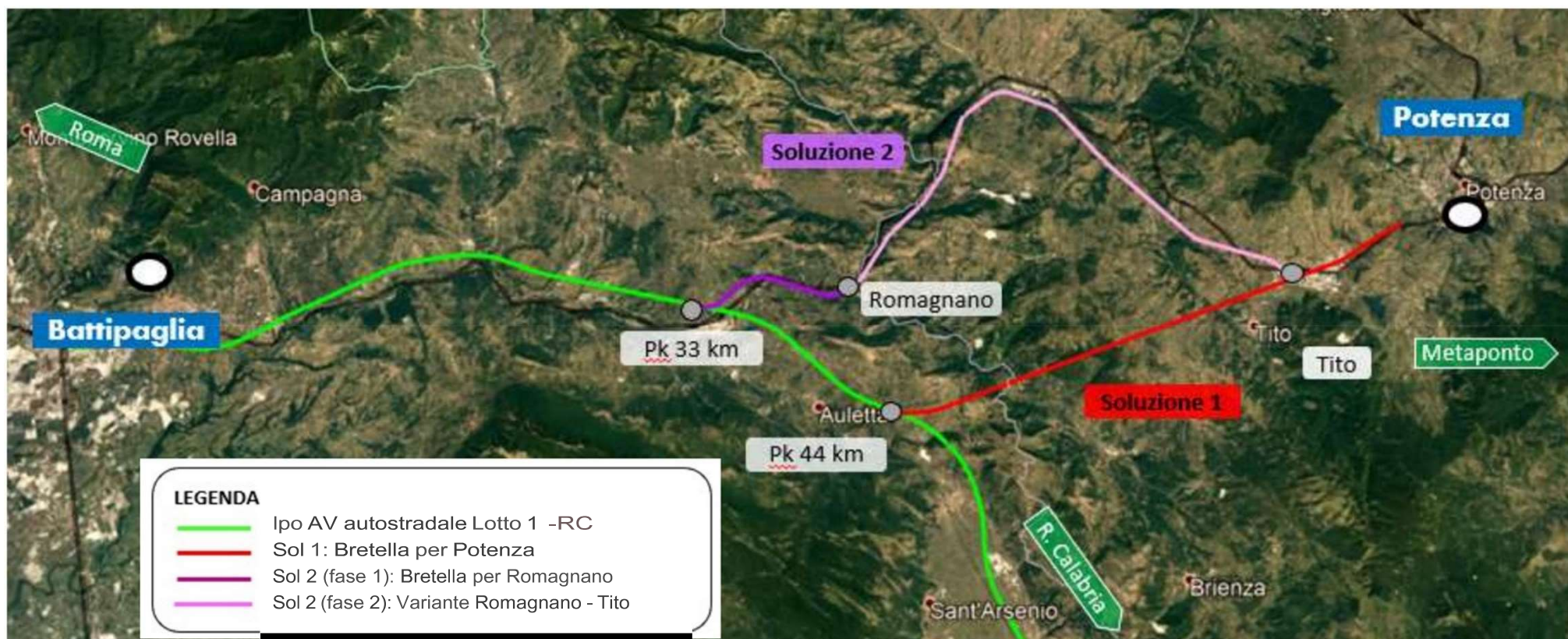
Il ruolo marginale conferito alla città di Potenza, capoluogo di regione, nel disegno del "Piano di sviluppo" illustrato dal commissario, Vera Fiorani, ci preoccupa e non poco. Chiediamo chiarezza sui piani infrastrutturali appulo-lucani, problematica importante e strategica per l'intero territorio regionale e, in particolare, per le zone interne vergognosamente trascurate da decenni e decenni di politiche poco propense agli investimenti sui territori e sul grande tema dell'attraversabilità reale, da persone e merci, del Sud-Italia.

Al momento sulla tratta sono attive 6 coppie di treni Regionali, due coppie di Intercity e una di Frecciarossa che rendono ancora oggi il treno un mezzo tanto affascinante, anacronistico e caratteristico quanto sostanzialmente inutilizzato. La linea ferroviaria Potenza-Battipaglia è talmente ridotta in condizioni precarie che i convogli viaggiano a una velocità media di 55 km/h, in alcuni casi non è azzardato dire che camminino a passo d'uomo. Per percorrere i 46 km che separano il capoluogo dalla stazione di Romagnano, occorrono 45 minuti (48 se calcoliamo alcune fermate), in pratica un chilometro al minuto.

L'interconnessione non porterà alcun "sostanziale" miglioramento all'esercizio ferroviario. Quella somma se impiegata per completare il corridoio AV fino a Potenza, avrebbe permesso il raggiungimento non soltanto di migliori standard di sicurezza, ma anche una immediata riduzione dei tempi di percorrenza che rimarranno anacronistici anche quando, fra quattro o cinque anni, si sarà completata quella breve ed inutile interconnessione tra Romagnano e la costruenda linea AV Salerno-Reggio Calabria. La Basilicata, con una popolazione di oltre 540.000 residenti e un esercito di vacanzieri che nel periodo estivo supera abbondantemente i due milioni di presenze, non può essere trascurata, i suoi abitanti sempre "ultimi tra gli ultimi" ad essere presi in considerazione, non meritano di essere trattati ancora come cittadini di serie B.

Ciufer Basilicata

In sostituzione dell'interconnessione prevista, si propone di realizzare il collegamento Auletta – Tito -Potenza, che completerebbe in modo esauriente la rete AV verso i territori lucani e pugliesi.



Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia

Fase successiva Battipaglia - Potenza

Descrizione Progetto

Realizzare un collegamento veloce dell'itinerario SA-PZ-TA sfruttando parte del corridoio AV verso Reggio, ad integrazione degli interventi in corso o programmati sulla Potenza-Metaponto e sulla Metaponto - Taranto. L'ipotesi è quella di prevedere una interconnessione dal primo lotto della AV Salerno Reggio, la Battipaglia - Praja, verso l'attuale linea Battipaglia - Potenza.

Stato di attuazione

E' in corso il PFTE dove sono allo studio due alternative.

La prima prevede una interconnessione dal lotto Battipaglia- Praja, posta alla progressiva km 44 dello stesso, realizzabile solo in un'unica fase, che di fatto completa il corridoio AV sino a Potenza (in rosso).

La seconda alternativa (riportata in figura in viola e rosa), realizzabile per fasi, prevede una interconnessione alla progressiva km 33 con la linea esistente ed un potenziamento di quest'ultima sino a Potenza.



Analisi delle alternative: marzo 2021
Ultimazione PFTE: dicembre 2021.

Obiettivi e Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza su tutto l'itinerario RM-PZ-TA.

Nota: il costo varia in funzione delle alternative.

Nel caso della soluzione 2, ai costi della fase 1 vanno aggiunti quelli, in corso di definizione, connessi al potenziamento, prevalentemente tecnologico della restante tratta

Stima= 2.100 M€

MAX (sol. 1)

Stima= 400 M€

MIN (sol. 2 fase 1)

Recuperi di percorrenza LIT= da ca 20' a ca 40'

