



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

Marco Trotta,
Contributo scritto al Dibattito Pubblico

DIBATTITO PUBBLICO

Collegamento Alta velocità ferroviaria Salerno- Reggio Calabria con la direttrice Battipaglia-Potenza-Taranto

Lotto 1A Battipaglia – Romagnano

Contributo scritto al Dibattito Pubblico sulla linea ad Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria e collegamento alla linea Battipaglia- Potenza-Metaponto-Taranto .

Lotto 1a Battipaglia- Romagnano

Dott. Marco Trotta, Presidente associazione “ Potenza Nostra “ e vice Presidente Svimar

15/04/2022

MOBILITA' SOSTENIBILE: L'OCCASIONE MANCATA DELL'ALTA VELOCITA' IN BASILICATA.

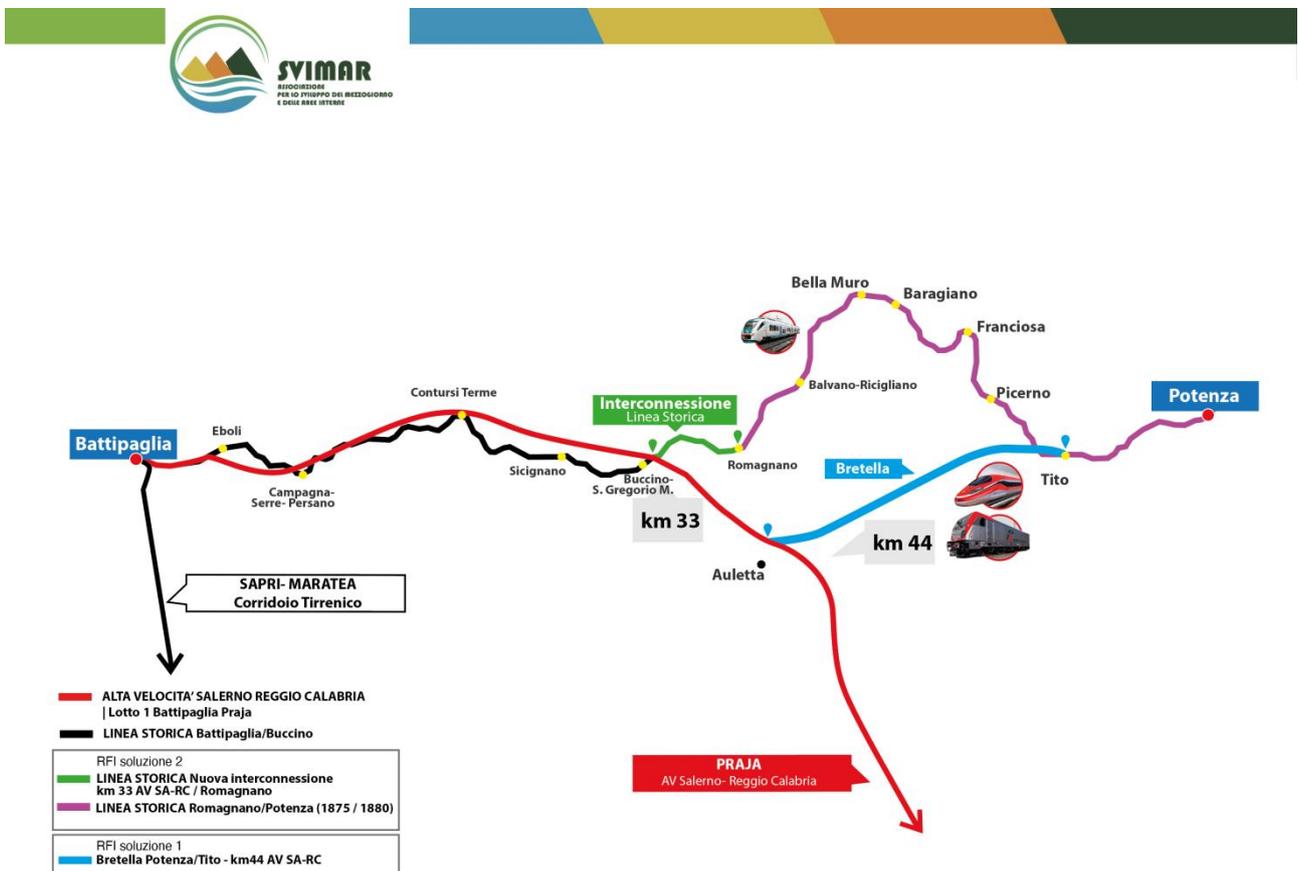
Collegamento linea ferroviaria AV SA-RC alla direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Marco Trotta

Presidente Potenza Nostra

vice-Presidente e Segretario Svimar

Associazione per lo Sviluppo del Mezzogiorno e delle Aree interne



La presente nota è stata predisposta come contributo scritto al Dibattito Pubblico sulla **linea AV Salerno – Reggio Calabria (lotto 1a Battipaglia – Romagnano) e collegamento alla linea Battipaglia- Potenza- Metaponto- Taranto.**

PREMESSA

Il Parlamento con il decreto legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito in **legge n. 108 del 29 luglio 2021 (Governance PNRR)** all'art. 44 ha disciplinato << le semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto >>.

Nell'allegato IV, all'art.44, ha individuato tra le opere pubbliche complesse e prioritarie due assi ferroviari, che hanno una corsia preferenziale e veloce : 3) la realizzazione della linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (Alta Velocità) e 4) la realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia – Potenza – Taranto (diventata poi “collegamento veloce” e “potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali “ dell'itinerario SA-PZ-TA “).

La decisione politica di attribuire la dotazione di risorse del PNRR (fondi europei) e del Fondo Nazionale Complementare (fondi ordinari dello Stato) ai due assi ferroviari meridionali individuati, ha permesso l'avvio degli investimenti pubblici sulle due direttrici, con la realizzazione dell'Alta Velocità sulla linea Salerno-Reggio- Calabria e un semplice collegamento alla linea ottocentesca Romagnano-Potenza (linea Battipaglia-Potenza-Taranto) , che è un collo di bottiglia dove attualmente il Frecciarossa , dall'alta velocità (in Campania), si trasforma in una diligenza (in Basilicata) e percorre il tratto anche a 40 km/h per raggiungere una velocità media di 95 km/h, su un binario unico.

L'Alta Velocità per il Sud diventa una occasione storica per la riduzione dei divari infrastrutturali, economici e sociali. Infatti essa comporta un effetto significativo nel breve periodo sullo sviluppo economico e sociale , sull'accessibilità dei territori e sulle abitudini di mobilità. Nelle aree interessate dall'Alta Velocità si realizzano una maggiore coesione e riequilibrio territoriale, ed importanti benefici con l'aumento dei flussi turistici, di business e di studenti, con ampliamento del mercato del lavoro e con la rete e l'agglomerazione del territorio.

E' una opportunità epocale per recuperare il gap infrastrutturale esistente , collegare all'asse strategico dell' Alta Velocità Salerno – Reggio Calabria la direttrice ferroviaria diagonale Battipaglia- Potenza – Metaponto- Taranto , unendo il Tirreno allo Jonio, con un corridoio di AV di 25/27 km , portando l'Alta Velocità in Basilicata a Potenza.

Le aree interne dell' Appennino lucano possono uscire dalla condizione di isolamento e spopolamento attraverso una migliore accessibilità alla rete ferroviaria. **La scelta nel PFTE** del lotto 1a Battipaglia- Romagnano (gennaio 2022) di RFI, tra le due alternative di collegamento individuate nell' audizione parlamentare della dott.ssa Fiorani in Parlamento (3 febbraio 2021), **per la soluzione d'innesto sulla direttrice ferroviaria ottocentesca esistente** (Romagnano – Potenza) rispetto a quella nuova, un << **corridoio diretto di AV**>> di circa 25/27 km , della Bretella Potenza-Tito –Auletta con connessione sull'asse

dell' AV Salerno- Reggio Calabria (al km. 44) **costituisce un grande imbroglio**, in quanto si vuol spacciare per Alta velocità la bassa velocità sia del Frecciarossa che del treno regionale sul tratto ottocentesco Romagnano-Potenza. . In Basilicata si crea il primo esempio di asse ferroviario europeo **dell'Alta Velocità a dorso di mulo** per le Aree Interne e dell'Appennino Meridionale.

E' evidente la scelta di discriminare la rete e i servizi ferroviari tra le varie regioni del Sud, dove la Campania e la Calabria ottengono una linea di Alta Velocità, mentre la Basilicata, come figlio di un Dio minore , ottiene soltanto l'accesso all'Alta Velocità all'altezza di Romagnano, per giustificare il corridoio autostradale da realizzare nel lotto 1 Battipaglia-Praia, mentre conserva, nel suo territorio, la stessa bassa velocità e lo stesso tracciato , costruito nell' 800, con elevate pendenze, tortuosità, e alti tempi di percorrenza.

Cristo è ancora fermo ad Eboli, dal 1945 anno in cui è stato pubblicato per Einaudi il libro di Carlo Levi. Da Eboli << il treno abbandona la costa di Salerno e il mare , e si addentra nelle desolate terre di Lucania . Cristo non è mai arrivato qui, né vi è arrivato il tempo>>.

L'INTERVENTO PUBBLICO NON CAMBIA NULLA PER L'AREA INTERNA DEL MEZZOGIORNO. La ferrovia del tratto Romagnano – Potenza conserva, per i Lucani, la stessa condizione di arretratezza infrastrutturale ferroviaria di allora , aggravata dalle condizioni di lavori in corso da 15 anni sul Raccordo autostradale Sicignano-Potenza, ridotto ad una statale a due corsie per lunghi tratti. La Basilicata non ha né strade né ferrovie al passo con i tempi, è la regione con la più bassa dotazione di infrastrutture d'Italia. A distanza di oltre 75 anni da allora, l' opportunità determinata dal cambio epocale , post pandemia, degli interventi di politica economica viene disattesa.

1. CAMBIO DI PARADIGMA.

La pandemia, , scoppiata all'inizio del 2020 con i suoi effetti economici e la crisi della domanda e dell'offerta , ha causato un cambio di paradigma determinando la possibilità di aumentare la spesa pubblica in deficit. **I SOLDI CI SONO PER GLI INVESTIMENTI.**

Si è verificato un cambiamento storico con l'abbandono delle politiche europee di austerità, modificando lo scenario dell'intervento pubblico svincolato dal patto di stabilità (con la possibilità di adottare politiche economiche espansive e in deficit) e caratterizzato dall'intervento europeo diretto a finanziare gli investimenti pubblici, con l'assunzione per la prima volta del debito da parte della UE, attraverso la dotazione di risorse del Next Generation UE , da utilizzare attraverso lo strumento del PNRR. Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ha l'obiettivo di superare la crisi economica ed avviare la ricostruzione post-pandemica con un piano di investimenti pubblici rispettando il vincolo di realizzazione delle opere entro metà 2026, per questo il Governo ha istituito un Fondo complementare aggiuntivo di 30 miliardi per finanziare le opere che richiedono tempi superiori. Le risorse del PNRR sono straordinarie e aggiuntive , e non sostitutive , dei fondi pubblici ordinari: non si può replicare quanto avvenuto nel passato con l'intervento straordinario della Cassa del Mezzogiorno, le cui risorse sono diventate sostitutive a quelle della spesa pubblica ordinaria .

Una delle misure strategiche dei fondi comunitari è quella di finanziare gli investimenti per la mobilità sostenibile (M3) del PNRR, soprattutto le linee ferroviarie perché riducono fortemente l'inquinamento del trasporto merci e passeggeri a causa dell'emissione di CO2. L'obiettivo della transizione ecologica è quello di limitare l'utilizzo delle fonti fossili, responsabili del cambiamento climatico.

Si apre una nuova fase con la disponibilità di una notevole quantità di risorse per gli investimenti pubblici, che possono cambiare il volto del Paese, soprattutto per le aree in ritardo di sviluppo del Mezzogiorno

2. IL PNRR e la missione delle Infrastrutture per la Mobilità Sostenibile.

Lo strumento per avviare la ripresa e la resilienza è il PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza), con le 6 missioni e le rispettive dotazioni con 191,5 miliardi di euro a cui si aggiungono le risorse nazionali del fondo complementare con 30,6 miliardi. La missione destinata alla mobilità sostenibile è la M3 " Infrastrutture per una mobilità sostenibile ". Questa notevole quantità di risorse, destinate all'Italia per superare i divari territoriali ed erogate come prestiti e sovvenzioni dalla UE, costituisce l'opportunità per avviare un profondo cambiamento del Paese, della sua struttura economica e del modello di sviluppo economico-sociale superando la frantumazione contrapposta, campanilistica e differenziata dell'Italia, per ridurre il divario infrastrutturale, economico e sociale tra Nord e Sud.

3. INTERCONNESSIONE AV SA-RC lotto 1a (Battipaglia – Praja) alla linea Battipaglia-Potenza- Taranto : le due alternative di tracciato presentate al Parlamento nel 2021.

La stazione appaltante RFI ha presentato nell'audizione in Parlamento della Commissaria Vera Fiorani del 3 febbraio 2021 per l'interconnessione del primo lotto 1a (Battipaglia-Praja) dell'Alta Velocità SA-RC alla linea Battipaglia - Potenza- Metaponto -Taranto due soluzioni. (Slide pag. 11 audizione in Parlamento del 3 febbraio 2021 della dott.ssa Vera Fiorani).

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.

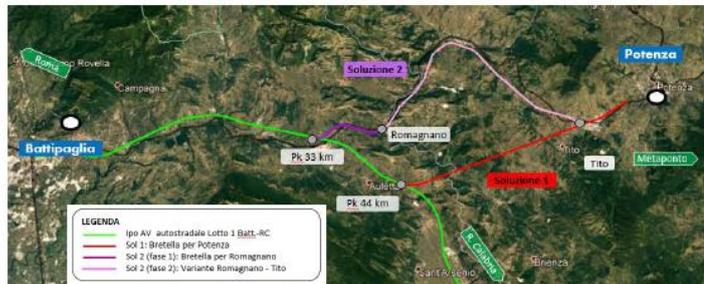
Analisi delle alternative: marzo 2021
Ultimazione PFTE: dicembre 2021.

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 $\Delta T =$ da ca 20' a ca 40'

11

Infatti, nella slide (pag. .11) nella **descrizione del progetto** si riporta queste indicazioni : << realizzare un collegamento veloce..... ad integrazione degli interventi in corso o programmati sulla Potenza- Metaponto e la Metaponto- Taranto >>, e nello **stato di attuazione** sono allo studio nel PFTE in corso due soluzioni alternative : **la prima** (**la Bretella**) dal km. 44 della AV Battipaglia- Praja a Tito, **da realizzare in un'unica fase**, << che di fatto **completa il corridoio di Alta Velocità fino a Potenza**>>. Da ciò si evince che 1) gli interventi sulla Potenza- Taranto non sono sostitutivi alla bretella , ma aggiuntivi, 2) che la bretella costituisce un corridoio di Alta Velocità.

La seconda soluzione (l'**Interconnessione**) di innesto dell'AV SA-RC dal km 33 alla linea storica ottocentesca Romagnano-Potenza presenta notevoli criticità (velocità media di 95 kmh, il Frecciarossa va alla stessa velocità del treno regionale, notevoli pendenze , tracciato tortuoso, tempi lunghi di percorrenza, penalizzazione trasporto locale, mancato collegamento diretto all'area sud, mancato passaggio dei treni merci). Il modello di esercizio futuro di RFI non prevede il passaggio del trasporto ferroviario delle merci sulla linea Potenza-Battipaglia nella linea storica Romagnano-Potenza .

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LINEA SALERNO – REGGIO CALABRIA NUOVA LINEA AV SALERNO – REGGIO CALABRIA LOTTO 1 BATTIPAGLIA – PRAIA LOTTO 1A BATTIPAGLIA – ROMAGNANO PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA					
	RELAZIONE GENERALE TECNICA	COMMESSA R01E	LOTTO A1 R 05	CODIFICA RG	DOCUMENTO MD0000 001	REV. C

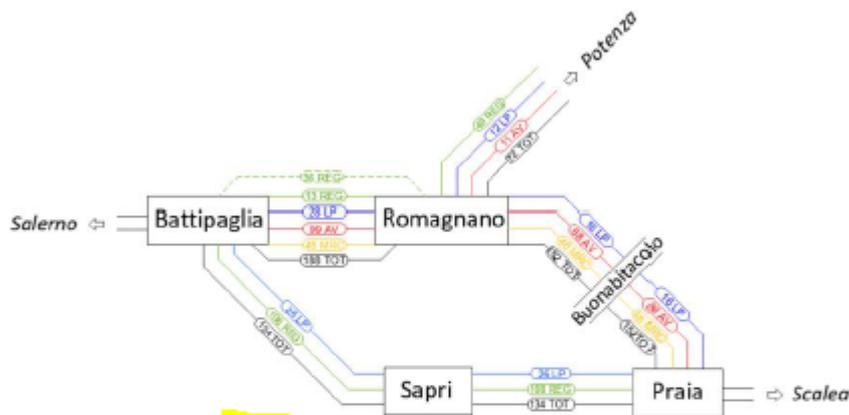


Figura 43 - Modello di esercizio futuro (scenario di regime)

9 SIMULAZIONI DI MARCIA

Il tempo di percorrenza attuale tra Battipaglia e la località di Romagnano, estratto da PIC (Piattaforma Integrata Circolazione) in un giorno ferialo medio e relativo al servizio passeggeri attualmente più veloce, è pari a 34 minuti. Il tempo di percorrenza, invece, tra Battipaglia e Praia risulta essere di circa 1 ora.

Sono state effettuate delle simulazioni di marcia sul tracciato di progetto attraverso il software proprietario IF-SIM, al fine di confrontare i tempi di percorrenza dei servizi viaggiatori con quelli dello scenario attuale.

Di seguito si allega il diagramma di marcia e il relativo tempo di percorrenza riferiti all'attivazione del lotto 1a (con elettrificazione a 3 kV c.c.) e all'attivazione completa del lotto 1 (con elettrificazione a 25 kV c.a.)

La simulazione di marcia attuale relativa al tempo di percorrenza tra Battipaglia e la località Romagnano è di 34 minuti, e si riduce sulla linea dell'AV in Campania di circa 20 minuti, riducendo il tempo di percorrenza tra Potenza e Salerno di circa 20 minuti, abbassandolo da 1 ora e 27 minuti a 1 ora e 10 minuti circa, mentre il Frecciarossa, con l'innesto sul tracciato Romagnano –Potenza, diventa una diligenza che viaggia anche a 40 km/h nel territorio lucano.



Le due alternative di tracciato: la prima corrisponde alla realizzazione della **Bretella** diretta che parte da Tito (Linea BLU) e si collega al km. 44 della linea di AV SA-RC (Auletta – Linea Rossa) di circa 25/27 km. e la seconda che prevede l'**interconnessione** a Romagnano (Linea Viola) alla vecchia linea Ferroviaria risalente al 1874-1880. (Linea Rosa).

4. OPACITA' NEL PROCESSO DECISIONALE NELLA SCELTA DELLA INTERCONNESSIONE ALLA VECCHIA LINEA STORICA OTTOCENTESCA A ROMAGNANO .

Il Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE), presentato da RFI in gennaio 2022, ha scelto la soluzione 2 , cioè l'interconnessione alla vecchia tratta ferroviaria ottocentesca Romagnano-Potenza, senza che sia stato presentato né nel PFTE né nel Dossier di progetto lo studio e la valutazione comparativa tra le due alternative di tracciato.

Si è saltata una fase , quella della valutazione comparativa delle due alternative previste da RFI , con i pro e i contro della due soluzioni e la indicazione trasparente e pubblica della scelta effettuata nel PFTE, soprattutto sulla individuazione del costo di ogni soluzione, che non è stato documentato per la bretella Potenza-Tito –Auletta (corridoio di AV di 25/27 km) senza indicare il tracciato, né la composizione tra viadotti e gallerie, né le caratteristiche tecniche per il trasporto passeggeri e le indicazioni sul tipo di moduli, di peso assiale e di sagome delle gallerie per il trasporto merci che incidono notevolmente

sul costo finale , dando una stima , non si sa come determinata, di costo di 2 miliardi e 100 milioni, che è stato ulteriormente innalzato da un Parlamentare fino a 2 miliardi e 700 milioni con un costo medio di 78/84 milioni a km (RFI) e di 100/108 milioni a km (Parlamentare del Senato) , che superano di gran lunga il costo medio dell'intero tratto AV Salerno Reggio Calabria pari a 51 milioni per km (km 445 per un costo complessivo di 22 miliardi e 800 milioni). Il Lotto 1 Battipaglia- Praia prevede un costo medio di circa 48 milioni a km. (127 km per un costo complessivo di 6 miliardi e 100 milioni).

Questa oscillazione dei costi della Bretella dal 50/60% in più nella stima RFI, e addirittura del 100% in più del Parlamentare della commissione lavori Pubblici del Senato , non è stata suffragata da uno studio e da una analisi puntuale del tracciato che doveva essere allegato al Piano di fattibilità Tecnico ed Economico (Dossier di progetto, Relazione Generale Tecnica, Documento di Fattibilità delle alternative progettuali) , come è avvenuto con le altre alternative di tracciato.

Si è falsato e sviato il processo decisionale politico nella scelta della alternativa di tracciato, in quanto oltre al costo assoluto (eccessivamente aumentato almeno del 60% in più nelle stime RFI) andava valutato sia il rapporto tra il costo e il diverso impatto economico, sociale e infrastrutturale per lo sviluppo dell' Area interna della Basilicata, sia la possibilità con una bretella di appena 25/27 km (rispetto all'AV SA-RC di 445 km) di collegare l'Alta Velocità/Alta Capacità in Basilicata direttamente fino a Potenza, per il trasporto passeggeri e merci.

Si sono presentate **due incongruenze relative all'opacità, alla mancanza di trasparenza sia nella fase decisionale che nel dibattito pubblico** : una, nella fase preliminare dello studio , la mancata valutazione comparativa tra le due alternative di interconnessione nel PFTE e nel Dossier di Progetto, e l'altra in quella del Dibattito Pubblico previsto dalla normativa sulle Opere pubbliche a rilevante impatto e complessità.

4.1 Mancata pubblicizzazione della valutazione comparativa delle alternative di interconnessione.

Nel PFTE e nel Dossier di Progetto manca la valutazione comparativa tra le due alternative (**la Bretella e l'interconnessione**) di collegamento tra la direttrice dell'Alta Velocità SA-RC alla linea Battipaglia-Potenza-Taranto. La decisione politica di collegare l'Alta Velocità SA-RC alla tratta storica ottocentesca all'altezza di Romagnano non è stata trasparente, né fondata su uno studio, o se ci fosse, non è stato pubblicizzato nel PFTE né nel Dossier di progetto. Non sono stati divulgate : a) le motivazioni della scelta dell'Interconnessione alla Romagnano-Potenza , b) i pro e i contro delle due alternative, c) i criteri per la scelta eseguiti, quali

- i tempi di percorrenza (attuali sulla tratta storica : da 1 h 27 minuti attuali da Potenza a Salerno, e 4/5 ore tra Potenza e Maratea), confrontando quelli attuali con le simulazioni di marcia futuri delle due alternative ;
- l'accessibilità all'AV e alla rete ,
- l'accessibilità al trasporto merci ,

tali criteri risultano tutti favorevoli alla bretella Potenza-Tito-Auletta per i tempi di percorrenza circa 45 minuti da Potenza a Salerno e a Praia per il trasporto passeggeri , per il passaggio di treni merci , per l'accessibilità alle reti e all'AV, oltre che per il rilevante impatto economico, sociale, infrastrutturale e ambientale di un 'area vasta (Basilicata, Puglia, Campania, Calabria).

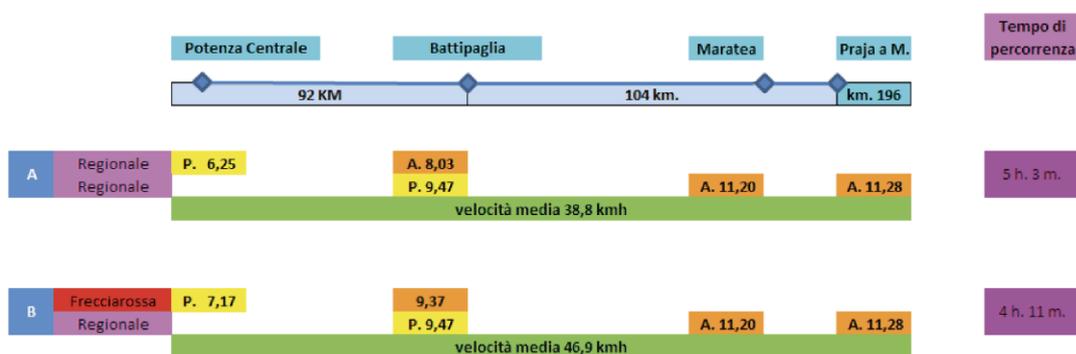
4.2 Mancata risposta nell'incontro di Dibattito Pubblico in presenza a Contursi Terme.

Il Dibattito Pubblico è lo strumento che ha l'obiettivo di coinvolgere i cittadini nei procedimenti degli appalti per la realizzazione delle Grandi Opere Pubbliche di rilevante impatto economico, sociale e ambientale. Nel Dibattito Pubblico svoltosi in presenza a Contursi Terme (SA) il 21 marzo 2022 con il prof. Zucchetti e gli ingegneri di RFI, sono state formulate le obiezioni e le criticità, rispetto al trasporto passeggeri, sulla scelta dell'interconnessione della linea Battipaglia- Potenza – Taranto all'AV Salerno-Reggio Calabria all'altezza di Romagnano, e si è chiesto conto della valutazione comparativa tra le due alternative di interconnessione, delle motivazioni e dei criteri della decisione presa nel PFTE. Gli ingegneri di RFI e il prof. Zucchetti non hanno risposto alla domanda ed hanno rinviato ad una futura risposta scritta da parte di RFI. L'opacità del processo decisionale e la mancata pubblicizzazione dello studio preliminare costituiscono gli "arcana imperii" che non possono essere conosciuti dai comuni mortali: i cittadini. La scelta è politica e non è tecnica. In questo modo si vanifica la funzione del dibattito Pubblico.

5. VALUTAZIONE COMPARATIVA DELLE DUE SOLUZIONI

Le differenze si manifestano già ad occhio nudo : la bretella è diretta, diritta e intercetta la linea AV SA-RC ad Auletta al km. 44, passando per l'area del Melandro, con una lunghezza di 25/27 km, realizzando anche il superamento della frattura tra l'area Nord e l'area sud della Basilicata.

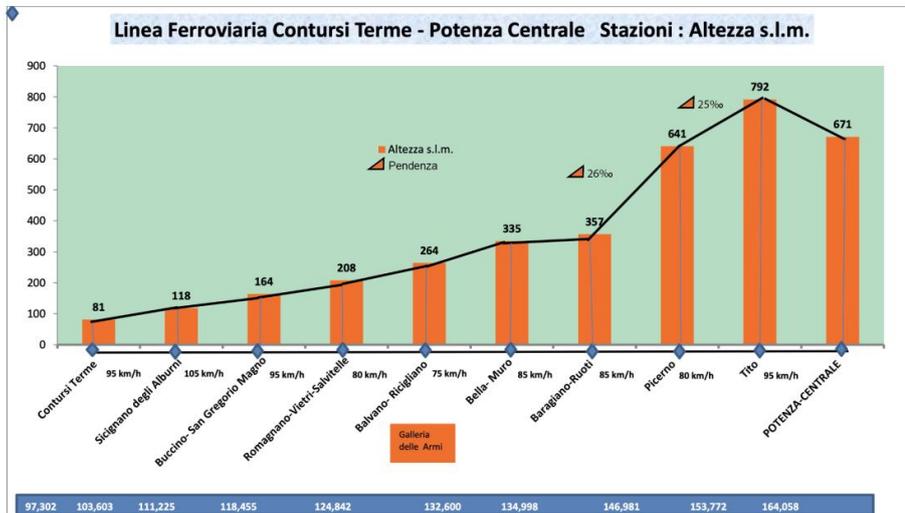
L'innesto dell'AV Salerno-Reggio Calabria sulla linea storica all'altezza di Romagnano (soluzione 2) è inadatta per la linea dell'Alta Velocità del trasporto passeggeri e per il passaggio dei treni merci. Infatti, questa scelta presenta numerose criticità : 1) per la velocità sul tratto ferroviario Romagnano –Potenza, che scende in alcuni tratti a 40 km/h 2) per i tempi di percorrenza attuali del Frecciarossa che tra Potenza e Salerno impiega 1 ora e 27 minuti (che si ridurrà con la scelta futura di collegarsi alla linea storica a 1 ora e 10 minuti), 3) nel tratto Romagnano – Potenza il Frecciarossa transita alla stessa velocità del treno regionale, 4) per la notevole pendenza che riduce la velocità, infatti, nel tratto Baragiano- Picerno è del 26 per mille e tra Picerno e Tito è del 25 per mille, inadatto all'Alta Velocità, 5) per le sagome delle gallerie che non permettono il passaggio dei treni merce, 6) per il mancato collegamento diretto verso la costa tirrenica e l'area Sud della Basilicata , della Campania e dell'alto Cosentino, utilizzando il treno da Potenza per dirigersi a Praia a mare/Maratea via Battipaglia, si impiegano rispettivamente 4 ore con il Freccia rossa (cambio a Salerno) o 5 ore con il treno regionale (cambio a Battipaglia) , 7) per la penalizzazione dei pendolari, delle stazioni da Contursi a Potenza, che utilizzano i treni regionali della tratta Romagnano-Potenza che vedono aumentare i tempi di

IL VIAGGIO : Potenza - Praja a Mare via Battipaglia (partenza


Relazione a cura di:
DOTT. MARCO TROTTA
 Vice Presidente SVIMAR

Tabella 10

percorrenza sull'unico binario della linea per recarsi nel capoluogo lucano per il passaggio del Frecciarossa, che ha la precedenza assoluta, e determina l'attesa dei treni regionali in stazione dai 10 ai 30 minuti(che si aggiungono a quelli di percorrenza in viaggio) per aspettare il passaggio del Frecciarossa sia in arrivo da dietro che in fase di incrocio, 8) per l'eliminazione del traffico merci sulla tratta Romagnano-Potenza, che penalizza i trasporti e la logistica della Basilicata: le aree industriali non possono collegarsi a Salerno e al corridoio tirrenico del trasporto merci.



Relazione a cura di:
DOSS. MARCO TROTTA
Vice Presidente SVIMAR

Tabella 9

La soluzione della Bretella Potenza- Tito-Auletta, corridoio di AV di 25/27 km., porta l'Alta Velocità /AC direttamente a Potenza con i seguenti vantaggi : 1) riduce notevolmente i tempi di percorrenza tra Potenza e Salerno a 45 minuti (da 1 ora e 27 minuti attuali) , dimezzandoli, 2) si arriva in 45 minuti all'aeroporto di Pontecagnano, favorendo l'intermodalità treno-aereo , 3) aumenta la velocità media del nuovo percorso ferroviario verso l'AV SA-RC, 4) collega direttamente l'area Sud costiera e tirrenica della Campania (Cilento), della Basilicata (Maratea e Pollino) , e della Calabria (Riviera dei Cedri) con la fermata AV a Praia a mare in 45/50 minuti (rispetto alle 4/5 ore attuali), riunificando e integrando l'area nord e sud della Basilicata, 5) si crea il collegamento tra i porti di Taranto e Salerno , per il passaggio del trasporto merci tra lo Ionio e l'area Tirrenica (lungo il corridoio tirrenico dei trasporti ferroviari) favorendo l'insediamento industriale nelle aree produttive e ZES della Basilicata, lo sviluppo economico e sociale delle Aree Interne , 6) si può raggiungere la stazione di Roma Termini in 2 ore e 35 minuti circa da Potenza, servizio usufruibile da tutti i comuni della Basilicata , e si riducono i tempi anche da Ferrandina(Matera), da Metaponto, da Taranto verso la Capitale del Paese.

Il grande imbroglio è quello di collegare l' Alta Velocità SA-RC ad una mulattiera (linea regionale) è come mettere in pista una ferrari in una strada dissestata , il Frecciarossa viaggia alla stessa velocità del treno regionale su quel tratto.

La tabella n. 9 indica le altezze sul livello del mare di ogni singola stazione tra Contursi Terme e Potenza , le pendenze e la velocità media massima tra ogni stazione della linea

ferroviaria ottocentesca Romagnano- Potenza , evidenziando ad occhio nudo la strozzatura e la mancanza del rispetto dei criteri di scelta per le opere pubbliche ferroviarie : la riduzione dei tempi di percorrenza, l'accessibilità alla rete e all'AV, l'accessibilità alla rete merce.

la Bretella Potenza – Tito – al km. 44 Auletta (AV SA-RC) permette di raggiungere gli obiettivi previsti dalla scelta delle opere ferroviarie:

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, Galdo di Lauria 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;



Relazione a cura di:
DOTT. MARCO TROTTA
Vice Presidente SVIMAR

Tabella 6

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.

