



**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**

**Pietro Calabrese,**  
*Proposta di hub ferroviario a Melfi*

# HUB MELFI

---

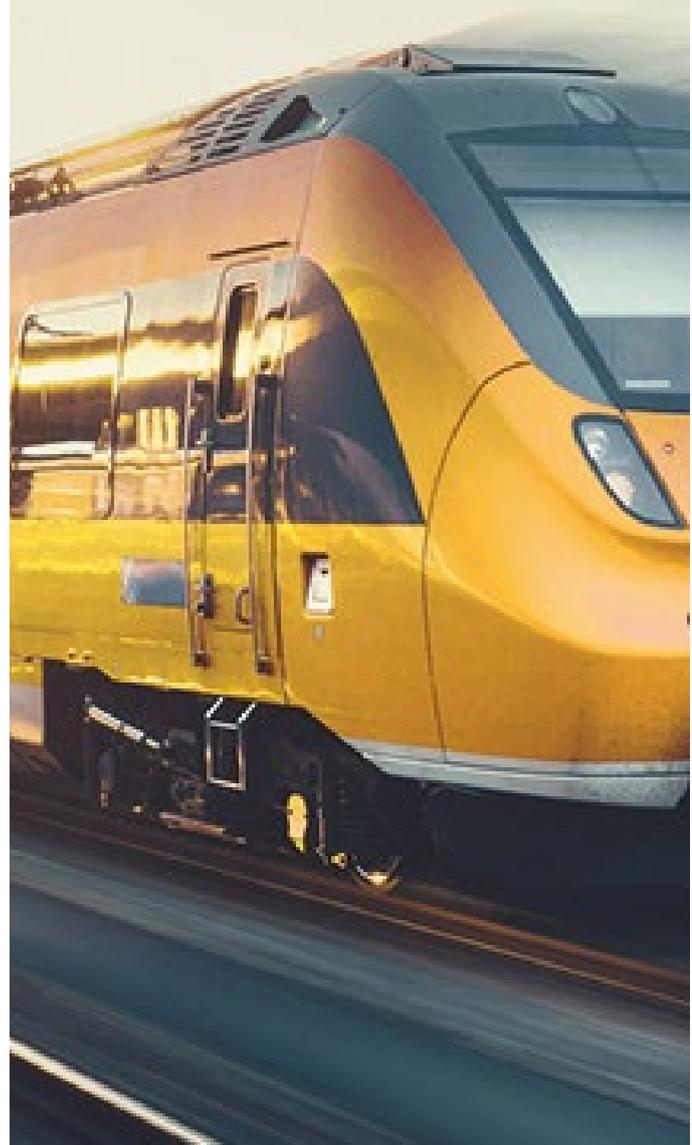
REALIZZAZIONE DI UN HUB FERROVIARIO PER PASSEGGERI CONNESSO ALLA RETE TEN-T, COLLEGAMENTO LEGGERO SU ROTAIA TRA I COMUNI DEL NORD BASILICATA E NODO LOGISTICO MERCI NELL'AREA INDUSTRIALE DI SAN NICOLA DI MELFI CON LINEA CATEGORIA D4.

**PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA.  
MISSIONE 3 – SOTTOPROGRAMMA M3C1.  
INVESTIMENTI 1.7 E 1.5.**

**21 APRILE 2021**

---

**Autore: Alessandro Panico.**



---

# Premessa

La presente proposta di intervento infrastrutturale si rivolge agli attori della negoziazione pubblica coinvolti o interessati al processo decisionale sul **PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)**: istituzioni locali, regionali e Governo.

La proposta si concretizza nella realizzazione di una

**“Variante di tracciato alla ferrovia Potenza-Foggia nel tratto Leonessa – Rio Salso, realizzazione di un terminal HUB passeggeri in località Leonessa di Melfi per connessione del Nord-Basilicata all’Alta Velocità ferroviaria Napoli-Bari, utilizzo delle linee esistenti come metropolitana di superficie tra i Comuni del Nord-Basilicata e collegamento merci elettrificato alla direttrice ofantina Rocchetta-Calitri- Contursi-Eboli-Salerno”**

La proposta richiede necessariamente un’integrazione alla **bozza di documento nazionale PNRR, versione marzo 2021, Missione 3** – Infrastrutture per una mobilità sostenibile, **sottoprogramma 1 M3C1** – Ferrovie ad alta velocità e strade sicure, **investimento 1.7** (Miglioramento, elettrificazione e resilienza delle ferrovie nel Sud (stanziamento complessivo nazionale 2,40 miliardi) e **investimento 1.5** (Rafforzare i nodi metropolitani e i principali collegamenti nazionali (stanziamento complessivo nazionale 2,97 miliardi).

Il documento nasce all’esito dell’incontro online del 31 marzo organizzato da Italia Viva Melfi, con l’on. Sara Moretto, i consiglieri regionali Mario Polese e Luca Braia, il coordinatore cittadino Alessandro Panico, imprenditori e segretari regionali dei sindacati su:

***“Prospettive industriali e occupazionali per il Sud,  
la Basilicata e per lo stabilimento Stellantis di Melfi”***

Essa inoltre integra la **proposta inoltrata dalla Regione Basilicata** al Governo per l’impiego delle risorse PNRR di cui alla **Scheda 3.6** – Realizzazione e completamento dei collegamenti alla rete Ten-T – **Investimento 1** (Ammodernamento linea ferroviaria Potenza – Foggia. Intervento di variante di tracciato San Nicola di Melfi) e alla **Scheda 3.9** (Ripristino e potenziamento della linea da San Nicola di Melfi a Spinazzola).

---

# Necessità di modifica alla bozza PNRR

L'intervento proposto richiede **l'integrazione in due punti** della bozza di documento PNRR, nell'ultima versione disponibile (marzo 2021 - 487 pagine) con particolare riferimento agli investimenti 1.7 e 1.5 del sottoprogramma M3C1 della Missione 3, anche in relazione alla Scheda 3.6, investimento 1, proposta dalla Regione Basilicata, come segue.

## MISSIONE 3 – INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

### 1 M3C1 – Ferrovie ad alta velocità e strade sicure

**Investimento 1.7** – Miglioramento, elettrificazione e resilienza delle ferrovie nel Sud (stanziamento complessivo nazionale 2,40 miliardi).

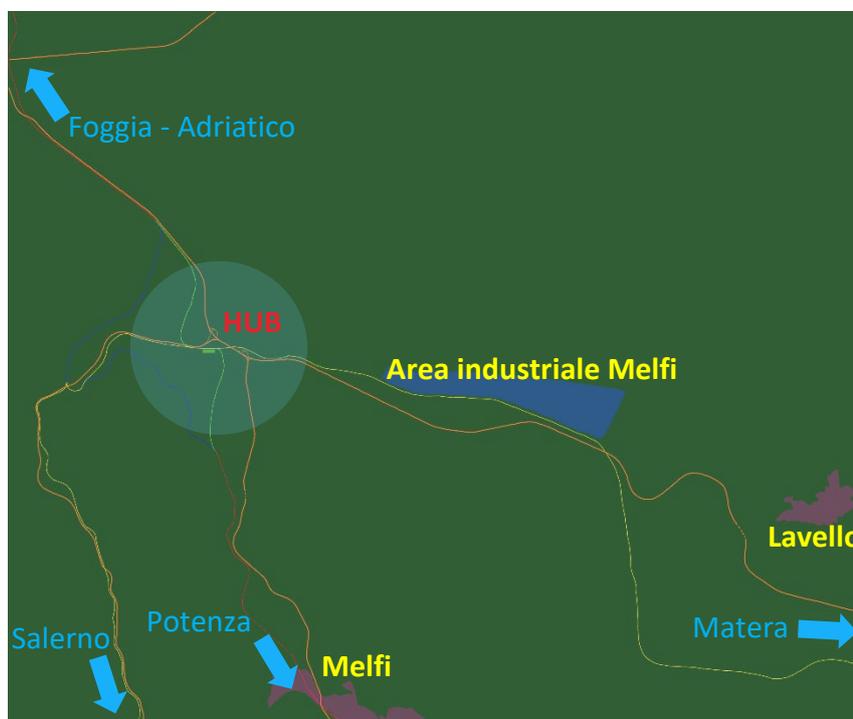
**A pag. 294**, nell'elenco investimenti previsti aggiungere il seguente punto:  
**“Variante di tracciato Potenza-Foggia per terminal HUB passeggeri area industriale di Melfi e metropolitana di superficie del Nord-Basilicata”**

**Investimento 1.5** – Rafforzare i nodi metropolitani e i principali collegamenti nazionali (stanziamento complessivo nazionale 2,97 miliardi)

**A pag. 291**, nell'elenco investimenti previsti aggiungere il seguente punto:  
**“Variante di tracciato Potenza-Foggia per terminal HUB passeggeri, metropolitana di superficie del Nord-Basilicata e potenziamento collegamento merci dell'area industriale di Melfi”**

# Sintesi della proposta

La proposta interviene “chirurgicamente” sull’impianto progettuale di RFI, introducendo **una variante di tracciato** che riduce di circa **8 km** la percorrenza tra Potenza e Foggia ed elimina un tortuoso tratto con numerose gallerie e saliscendi. Soprattutto, essa **avvicina sensibilmente la linea Potenza-Foggia all’area industriale** di San Nicola di Melfi, realizzando un **nuovo HUB per passeggeri** nel più importante **nodo di intersezione ferroviario e stradale tra Puglia, Basilicata e Campania**, prossimo al nodo logistico di interscambio merci con treni a **modulo standard di 750 metri e categoria di carico D4**.



Insieme al potenziamento dell’esistente tratta Leonessa–Calitri, di circa 35 km, l’intervento consentirà di connettere su rotaia il polo produttivo di Melfi al **corridoio adriatico** (via Foggia), al **corridoio scandinavo-mediterraneo Ten-T** (via Napoli-Bari) e al **porto di Salerno**, fondamentale per il polo automotive (via Contursi-Eboli).

Infine, connettendo in un punto strategico le due linee già esistenti, il nuovo HUB consentirà il **collegamento leggero di superficie** tra i centri urbani, con un bacino di circa **110.000 abitanti**, molti dei quali **lavoratori nell’area industriale**. La proposta prevede un investimento di **200 milioni di euro**, da cui vanno decurtati i **sensibili risparmi** connessi all’eliminazione del tratto di ferrovia ottocentesca (intervento CIPE), il cui adeguamento programmato da RFI risulta essere eccessivamente oneroso.

---

# Analisi di coerenza con obiettivi PNRR

L'analisi di coerenza dimostra la piena compatibilità dell'intervento proposto con gli obiettivi, le missioni e gli interventi del PNRR, come segue.

## Obiettivi generali

L'intervento è pienamente coerente con i seguenti obiettivi generali del PNRR:

- I) Decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso lo **spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia**
- II) Maggiore connettività e coesione territoriale grazie alla **riduzione dei tempi di percorrenza**
- IV) **Aumento della competitività dei sistemi produttivi del Sud attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari**

## Programmi nazionali

L'intervento:

- è coerente con la “Strategia nazionale in materia di mobilità del MIT delineata in Orientativo Italia Veloce”
- è incentrato sulla rete ferroviaria nota come sistema di trasporto nazionale di 1° livello (SNIT), con una **chiara priorità sulla rete TEN-T** (centrale e globale).

## Macro-interventi nel settore ferroviario

La proposta è pienamente coerente con i seguenti macro-interventi del PNRR specificamente focalizzati sul settore ferroviario:

- I) collegamenti ferroviari ad alta velocità verso sud per passeggeri e merci
- III) connessione diagonale
- VI) **rafforzamento delle linee ferroviarie regionali**
- VII) **valorizzazione, elettrificazione e resilienza delle ferrovie a sud**
- VIII) **potenziamento delle stazioni ferroviarie a sud.**

---

## Macro-finalità del PNRR per il settore ferroviario

L'intervento si integra pienamente con le seguenti macro – finalità del PNRR:

**Doppia transizione:** “sostenendo il trasferimento di passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia RFI prevede un aumento del 10% di passeggeri/km per ferrovia nel lungo periodo e del 20% nel trasporto merci), ...questa componente promuove la transizione verde e digitale”

**Lavoro e crescita:** “una rete di trasporto ferroviario... più connessa, sicura e sostenibile dal punto di vista ambientale accrescerà la competitività delle persone, dei territori e delle città, sostenendo la presenza e la crescita di siti di produzione e attività commerciali. Nel complesso, RFI ha dimostrato che il suo programma di investimenti fino al 2026 potrebbe creare in media un livello di occupazione di circa 60.000 persone all'anno”.

**Interesse sociale:** “l'aumento della capacità dei nodi ferroviari chiave nelle aree metropolitane avrà ricadute positive sui treni regionali, rendendo i centri urbani più accessibili e migliorando la qualità di vita dei cittadini. Inoltre, gli investimenti ferroviari volti a stabilire collegamenti con e/o all'interno dell'Italia meridionale ridurranno il divario infrastrutturale e i tempi di percorrenza, migliorando la coesione sociale”.

## Risultati attesi per riforme e investimenti

Rispetto ai risultati attesi per riforme e investimenti dal PNRR, l'intervento è pienamente coerente con:

**Risultato 1:** Trasferire il traffico passeggeri e merci dalla strada alla rotaia, aumentare la velocità/capacità/connettività ferroviaria e migliorare la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali

**Investimento 1.5 – Rafforzare i nodi metropolitani e i principali collegamenti nazionali**

**Investimento 1.6 – Rafforzamento delle linee regionali**

**Investimento 1.7 – Miglioramento, elettrificazione e resilienza delle ferrovie nel Sud**

**Investimento 1.8 – Ammodernamento delle stazioni ferroviarie a sud.**

---

## Coerenza con gli specifici investimenti in cui si inserisce

La proposta si inserisce negli **investimenti 1.7 e 1.5**.

In riferimento all'**investimento 1.7**, la proposta è pienamente coerente con tutti i punti:

**Sfide:** “Diverse linee ferroviarie nel sud dell’Italia necessitano di adeguamento ed elettrificazione e presentano strozzature nel loro collegamento con il resto della rete ferroviaria e nei nodi di traffico chiave.”

**Obiettivi:** “Sono previsti investimenti specifici per migliorare la rete ferroviaria in vari punti critici dell’Italia meridionale, al fine di aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale (ferrovie – aeroporti – porti) e i collegamenti con le principali città.”

**Attuazione:** “RFI attuerà il piano di investimenti di cui sopra, seguendo le varie fasi di progettazione del progetto, ottenendo autorizzazioni, appaltando i lavori, aggiudicando e supervisionando i lavori”.

**Popolazione bersaglio:** “utenti delle linee ferroviarie ristrutturate”.

**Tempistica:** “entro il 2026”.

In riferimento all'**investimento 1.5**, la proposta è pienamente coerente con tutti i punti, con particolare attenzione alla movimentazione merci:

**Sfide:** “RFI realizza un programma di investimenti ...per ammodernare i nodi ferroviari chiave. ... I principali collegamenti ferroviari nazionali esistenti necessitano di un miglioramento, in quanto presentano strozzature e scarsi risultati, a causa della ridotta capacità e dell’interferenza tra il traffico passeggeri e quello merci”.

**Obiettivi:** “RFI prevede un programma di investimenti riguardante nodi e collegamenti chiave sul territorio nazionale con i seguenti obiettivi:

- sviluppo infrastrutturale e potenziamento tecnologico dei principali collegamenti di interesse nazionale, delle linee di collegamento con i principali scali merci e dei collegamenti dell’ultimo miglio con i porti
- adeguamento dei livelli di prestazione (modulo, sagoma, peso per asse) per consentire il transito di volumi di merci più elevati sui corridoi TEN-T, sulle linee merci e sulle linee di collegamento con i porti principali e i terminali intermodali
- attenuazione delle strozzature per lo sviluppo del traffico passeggeri e merci, compresi interventi puntuali per gestire le interferenze tra i flussi di traffico passeggeri e merci

- 
- aumento della capacità e riduzione dei tempi di percorrenza attraverso l'eliminazione dei punti critici
  - rinnovo delle stazioni.

In coerenza con la strategia nazionale “Italia VELOCE” l'intervento proposto si inserisce nell'ambito dei seguenti obiettivi:

- concentrarsi su collegamenti regionali veloci, in grado di garantire servizi di viaggio a medio raggio, sostenendo la domanda di mobilità espressa dalle grandi aree urbane diffuse, con livelli competitivi di velocità e comfort rispetto all'uso delle automobili private
- migliorare l'accessibilità e l'interscambio tra stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità.

**Attuazione:** “Il programma di investimenti di RFI comprende numerosi lavori in tutto il paese. RFI seguirà da vicino l'attuazione di questo programma nazionale, comprese le fasi di progettazione dei progetti, aggiudicazione dei lavori e supervisione dei lavori”.

**Popolazione bersaglio:** “...utenti di tutto il paese interessati dall'ammodernamento dei principali collegamenti”.

**Tempistica:** “entro il 2026”.

## **Dimensione verde**

In riferimento alla verifica della “dimensione verde” del componente, la proposta consegue i seguenti obiettivi (uniformi per l'intero investimento nazionale):

- l'intervento inserito nell'investimento 1.7 ha un impatto verde (clima) del 40%
- l'intervento inserito nell'investimento 1.5 ha un impatto verde (clima) del 100%.

Entrambi sono migliorativi rispetto agli investimenti nel settore stradale, che hanno impatto climatico zero.

---

# L'intervento in corso di RFI

Nel 2012 il CIPE ha deliberato un finanziamento di 200 milioni di euro per l'ammmodernamento del collegamento ferroviario Potenza-Foggia, da agganciare all'alta capacità e alta velocità Napoli-Bari nel nodo di Cervaro (Foggia Sud). L'intervento **non prevede una nuova linea, ma l'adeguamento della tratta esistente**, con due sottoprogetti:

1. razionalizzazione impianti e stazioni, affidato a RFI, in fase di ultimazione
2. elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede, affidato a ITALFERR, in fase di avvio.

Nel tratto pugliese (fino al fiume Ofanto), più pianeggiante, è prevista la velocizzazione e la modifica di categoria della linea, dall'attuale C3 alla D4, massima categoria di peso tollerato (22,5 tonnellate per asse e 8 tonnellate per metro corrente). È inoltre previsto l'adeguamento del cosiddetto "modulo", per consentire il transito di treni merci nello standard di 750 metri di lunghezza. **Nel tratto lucano (dall'Ofanto a Potenza) è prevista la sola elettrificazione.**

Nel particolare tratto interessato dalla presente proposta, da "Rio Salso" a "Leonessa" sono presenti tre gallerie collocate tra il km 52+950 e il km 54+050 (Capraia 1 e Capraia 2) e tra il km 54+900 e il km 55+500 (Leonessa). Per tali gallerie l'attuale progetto prevede interventi di adeguamento particolarmente onerosi e invasivi, come l'abbassamento del piano del ferro fino a 63 cm, la demolizione e la ricostruzione dell'intera infrastruttura ferroviaria, dell'arco rovescio esistente, la snicchiatura della calotta con consolidamento delle murature di sostegno, le quali presentano *"un avanzato stato di degrado, con presenza di fessure o discontinuità, mattoni poveri di malta, irregolari, sporgenti e/o pericolanti, aree molto umide o fortemente concrezionate e alterate"* (cfr. Relazione LO\_116\_RFI\_Studio di impatto ambientale).

NB: La proposta regionale sul PNRR, allo stato, aderisce sostanzialmente senza modifiche al progetto elaborato da RFI, in buona parte già finanziato nell'ambito dell'**Alta Capacità Napoli – Bari** e fondato sul miglioramento della esistente linea aperta nel 1892. Il progetto di ammodernamento inoltre presenta, nel tratto interessato dalla presente proposta, alcune difficoltà emerse in fase di progetto definitivo, che ne stanno ritardando l'esecuzione.

---

# La proposta in dettaglio

La proposta qui formulata, da inserire negli **investimenti 1.7 e 1.5 della Missione 3, Sottoprogramma M3C1 del PNRR per essere poi recepita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI**, intende realizzare una variante di tracciato sull'asse Potenza – Foggia, tra la località “Rio Salso” in Comune di Candela e la località “Leonessa” in territorio di Melfi, tra i Km 43 e 55 dell'esistente tratta. L'intervento persegue i seguenti obiettivi:

## **A. VARIANTE DI TRACCIATO SULLA POTENZA - FOGGIA**

- ridurre la percorrenza complessiva eliminando un tratto di circa 12 km e sostituendolo con un tratto di circa 7 km, con un risparmio di 5 km
- eliminare un tratto problematico dell'antica tratta del 1892, caratterizzato da 3 gallerie deteriorate e inidonee (vedi interventi previsti da RFI nel paragrafo precedente), da saliscendi e da un andamento estremamente tortuoso, sostituendolo con un tratto più rettilineo, a curvatura morbida e interamente scoperto, lungo un tracciato privo di particolari ostacoli naturali e degradante con minori pendenze, quindi percorribile a maggiore velocità, scarsamente antropizzato
- dimezzare la distanza della linea ferroviaria Potenza – Foggia dall'area industriale di San Nicola di Melfi, avvicinando di circa 5 km il punto di intersezione con la linea Avellino – Gioia del Colle, che transita nell'area industriale
- collocare il punto di intersezione ferroviaria in coincidenza con l'intersezione stradale tra le due grandi direttrici Matera – Avellino e Foggia – Potenza, in località “Leonessa” del Comune di Melfi.

## **B. HUB PASSEGGERI IN LOCALITA' “LEONESSA” DI MELFI**

Nel nuovo nodo di intersezione tra le due linee ferroviarie e le quattro principali arterie stradali di valenza interregionale (superstrade 658 Potenza-Melfi, 655 Matera-Foggia e 401 Melfi-Avellino), punto di accesso da nord all'intera regione, si intende realizzare un HUB (stazione passeggeri) con funzione di:

- **terminal passeggeri** per l'intera area nord della Basilicata. Il terminal servirà un bacino di utenza di circa **110.000 abitanti** e potrà istituire un **collegamento diretto** (senza fermate) al nodo di Cervaro dell'alta velocità Napoli – Bari, distante circa 40 km e percorribile in circa 20 minuti. Ciò consentirà a regime, al netto dei tempi di attesa per coincidenza, di **raggiungere Milano in 4 ore e 30 minuti e Roma in 2 ore e 30 minuti**, facendo uscire un intero territorio dall'isolamento, sia **per i residenti** che

- 
- per coloro che devono raggiungere il polo produttivo per **ragioni di lavoro** e per i **turisti** che vorranno raggiungere le città d'arte e i siti naturali come Melfi, Venosa e Monticchio o, attraverso la linea turistica per Spinazzola, i percorsi del grano e l'Appia
- connettere il polo industriale di San Nicola di Melfi con tutti i centri urbani dell'area, utilizzando le linee già esistenti grazie alla nuova intersezione, come linea leggera locale, o "**metropolitana di superficie**" tra Rionero in Vulture e Venosa, passando per Barile, Melfi, San Nicola e Lavello. Questo collegamento consentirà di alleggerire notevolmente il traffico pendolare su gomma e favorirà la residenza nei centri urbani ubicati a corona del polo produttivo, anche nella prospettiva del potenziamento delle modalità di lavoro agile e dello smart working
  - garantire l'interscambio veloce automobile – treno, in quanto il punto di intersezione delle direttrici viarie e ferroviarie viene a coincidere in un unico sito
  - tenere separato il terminal logistico per le merci di San Nicola di Melfi dal terminal passeggeri (circa 4 km), con possibilità di aumentare il confort e la qualità paesaggistica e architettonica dell'intervento
  - intervenire su un'area già interessata da svincoli e infrastrutture stradali o ferroviarie, limitando il consumo di suolo e l'impatto ambientale e paesaggistico.

### **C. CONNESSIONE ALLA DIRETTRICE TIRRENICA E AL PORTO DI SALERNO**

Grazie a questo intervento, sia il polo produttivo di San Nicola di Melfi che la cintura urbana del nord Basilicata entrerà in connessione diretta con il corridoio adriatico e, via Cervaro (Foggia) con la direttrice Napoli-Bari.

Tuttavia, sul versante del movimento merci, è di vitale importanza **connettere il polo industriale anche alle infrastrutture logistiche del porto di Salerno** e, in prospettiva grazie all'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, a **Gioia Tauro** (raggiungibile via Salerno in 247 km anziché gli attuali 485 km del percorso via Taranto).

È ormai in fase avanzata la proposta, cui già hanno aderito tutti i Comuni dell'area irpina e ofantina, di connettere Calitri (Av) a Contursi Terme (Sa) per allacciarsi all'alta velocità Contursi-Eboli-Salerno, nell'ambito degli impieghi del PNRR proposti dalla Regione Campania. Per questo progetto RFI sta ultimando lo studio di fattibilità. La previsione di costo per realizzare la tratta di 33 km da Calitri a Contursi, in una zona appenninica, è di circa 260 milioni di euro. Per potenziare i 22 km da Calitri a Leonessa, trattandosi di una linea già esistente e collocata nel fondovalle, sarà necessario un investimento notevolmente inferiore, per distanza e caratteristiche, probabilmente non diverso da quello stanziato per l'analogo potenziamento della Foggia-Potenza, pari a circa 2 milioni a chilometro in media, quindi con una stima di costo pari a 44 milioni.

---

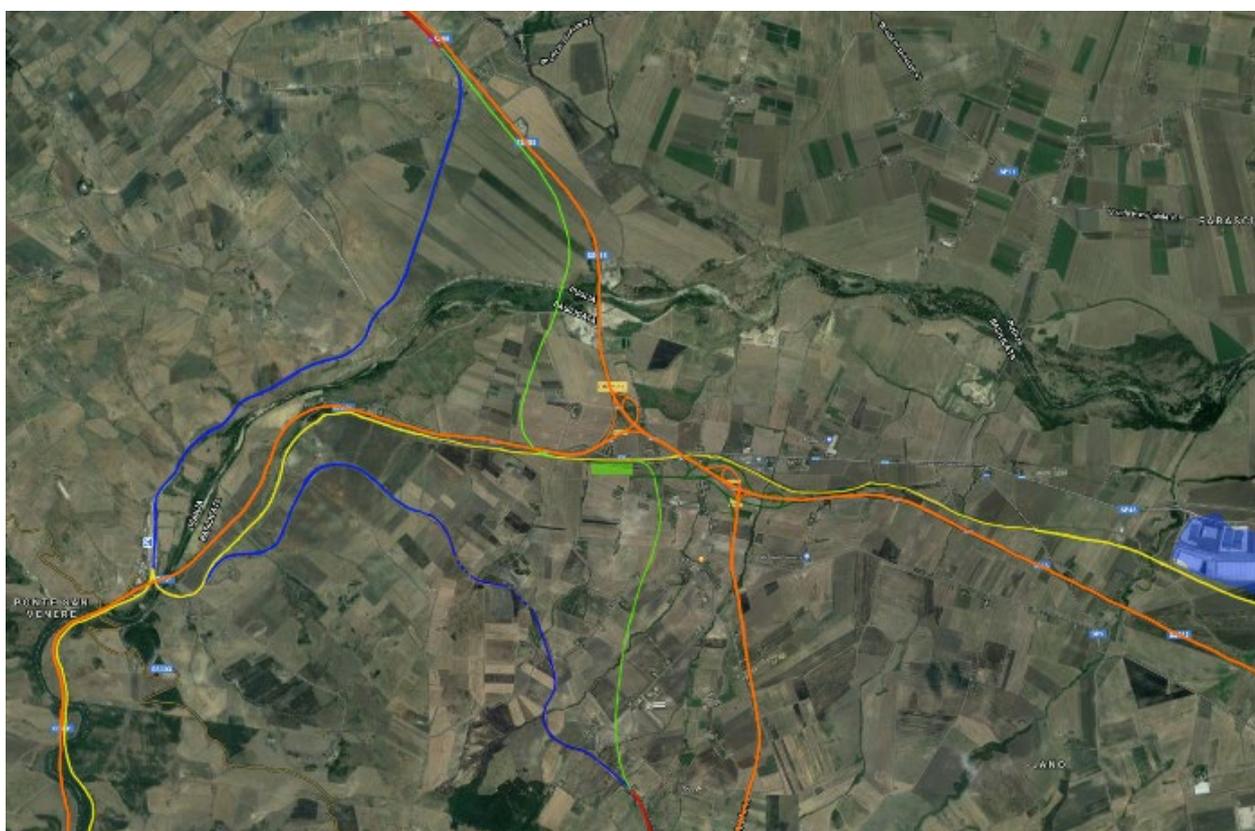
Come già detto, il collegamento su rotaia ai porti di imbarco è fondamentale per il settore automotive. Un recente studio realizzato dalla TRT Trasporti e Territorio stima in circa il 33% il risparmio, per tratte fino a 500 km, del trasporto interamente su rotaia rispetto al trasporto interamente su strada. In particolare, il costo per tonnellata scende da 0,06 euro a 0,04 euro. Ad esempio, il trasporto su ferro di una autovettura “Jeep Compass”, dal peso di circa 1,9 tonnellate, costerebbe circa 5,30 euro in meno per Salerno (140 km) e 15,20 euro in meno per Civitavecchia (400 km), che sono i due maggiori porti di imbarco. Se si moltiplicano questi importi, in media 10 euro, per le 250.000 vetture prodotte da FCA (oggi Stellantis) a Melfi nel 2020, si ricava un **risparmio di 2,5 milioni di euro all’anno**, pari al **costo del lavoro di 100 lavoratori**.

#### **D. LINEA TURISTICA DA SAN NICOLA A GIOIA DEL COLLE**

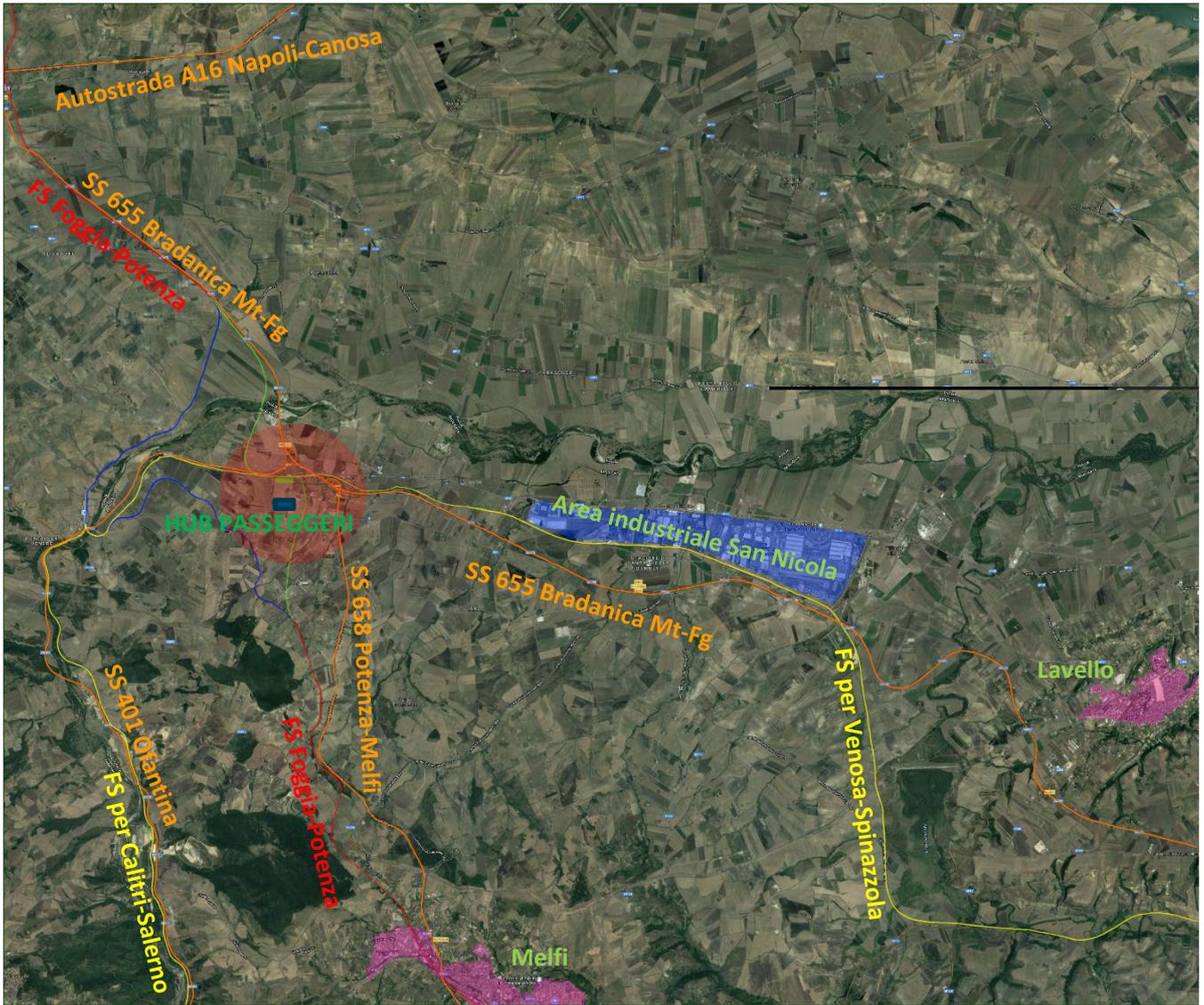
Si intende, infine, riprendere il progetto di ripristino della linea turistica da San Nicola a Gioia del Colle, già oggetto di valutazione da parte del Governo (vedi interrogazione parlamentare al Ministro Infrastrutture e Trasporti dell’on. Nunzio Angiola e risposta del Sottosegretario Roberto Traversi del 26 maggio 2020) con una stima di costi di 33 milioni di euro, operandone però l’elettrificazione fino alla stazione di Venosa (i primi 18 km), a valere su. Il piano già prevede un costo di investimento di 33 milioni di euro, da aumentare di circa 18 milioni di euro per l’elettrificazione del primo tratto (San Nicola di Melfi – Venosa), estendendo la stima della Scheda 3.9 già inserita nella prima ipotesi di modulazione del PNRR elaborata dalla Regione Basilicata.



**1 – Ammodernamento del tracciato esistente previsto dall’attuale progetto RFI – ITALFERR.**



**2 - Variante di tracciato proposta con il seguente documento (in verde).**



**3 – Planimetria di area vasta**

## Il bacino di utenza

Il terminal potrà servire un bacino di utenza di circa 110.000 residenti tra il nord Basilicata, l'alta Irpinia e l'Appennino dauno meridionale, nonché i 14.000 lavoratori dell'area industriale di San Nicola di Melfi, sia per la mobilità pendolare (attraverso il collegamento di superficie tra i centri urbani) che per le lunghe percorrenze. Di seguito una tabella con i Comuni dell'area, ordinati per distanza in termini di tempo di percorrenza stradale per raggiungere il nuovo HUB:

<b>Comune</b>	<b>Abitanti</b>	<b>Tempo min</b>	<b>Distanza km</b>
Lavello	13.525	14	20
Melfi	17.822	15	14
Rapolla	4.400	18	17
Candela	2.802	18	20
Barile	2.708	19	20
Ascoli Satriano	6.204	20	25
Rionero in Vulture	13.239	22	23
Lacedonia	2.304	22	25
Rocchetta Sant'Antonio	1.843	22	25
Ginestra	748	24	25
Venosa	11.837	24	31
Aquilonia	1.617	26	28
Atella	3.860	26	30
Ripacandida	1.718	27	30
Montemilone	1.594	28	38
Filiano	2.913	30	36
San'Agata di Puglia	1.929	32	33
Rapone	959	34	43
Ruvo del Monte	1.070	34	44
Spinazzola	6.204	36	49
Maschito	1.637	37	37
Pescopagano	1.777	42	52
Forenza	2.058	46	44
San Fele	2.966	46	45
<b>TOTALE</b>	<b>107.734</b>		

# L'investimento

Il costo complessivo dell'investimento è stimato in **200 milioni di euro** come segue:

<b>Intervento</b>	<b>Costo stimato (Euro/milioni)</b>
Variante di tracciato km 8	40
Realizzazione terminal hub passeggeri	60
Elettificazione Rocchetta Sant'Antonio – Calitri km 22	44
Espropri	1
Fermate linea di superficie (San Nicola n. 3 + Lavello)	4
Ripristino linea turistica da San Nicola a Gioia del Colle	33
Elettificazione San Nicola di Melfi - Venosa	18
<b>TOTALE</b>	<b>200</b>

Il finanziamento dell'intero intervento è da inserire nel PNRR (riferimento schede 3.6 e 3.9 della Missione 3, attualmente elaborate per 119 milioni).

Nella valutazione complessiva dell'incremento di investimento, va tenuto conto che l'intervento riguarda in parte anche altre Regioni (tratto campano della linea Ofantina e tratto pugliese della linea per Gioia del Colle) e, inoltre, libera risorse attualmente impegnate, o in corso di impegno, a valere su altri canali finanziari, quali:

- il finanziamento delle linee ferroviarie turistiche nell'ambito del Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022, per 33 milioni di euro sulla San Nicola – Gioia del Colle
- i risparmi derivanti dall'eliminazione degli onerosi interventi di ammodernamento della linea Foggia – Potenza nel tratto da dismettere, pari a circa 12 km, stimati in circa 18 milioni di euro.

Il costo netto di impiego risorse PNRR effettivamente gravante sul territorio lucano è quindi di circa 149 milioni di euro contro gli ipotizzati 119 milioni, con un incremento netto di 30 milioni.

---

# Le ricadute socio-economiche

Come già detto, la realizzazione di un HUB centralizzato per la mobilità dei passeggeri mette in connessione l'intera area del Nord Basilicata, dell'alta Irpinia e del sub-Appennino Dauno all'alta velocità ferroviaria su almeno tre direttrici in corso di realizzazione:

- alta velocità Napoli-Bari (corridoio scandinavo-mediterraneo Ten-T)
- corridoio adriatico
- corridoio tirrenico meridionale Salerno-Reggio Calabria.

Le ricadute sul tessuto demografico e socio-economico sono estremamente significative, in quanto l'intervento mette finalmente in relazione continua, attraverso un sistema di mobilità eco-sostenibile e nell'ottica della transizione ecologica, un territorio isolato spesso per la mancanza dell' "ultimo miglio".

La possibilità di **raggiungere il nord Italia in poco più di 4 ore e Roma in poco più di due ore** costituirà un rilevante fattore di attrattività per il territorio, sia in ottica turistica che in ottica di residenzialità, soprattutto per i giovani alla ricerca di modalità lavorative compatibili con lo smart working. In particolare, a scala locale, il collegamento "metropolitano" di superficie renderà fortemente interconnessi con mobilità pubblica ed ecologica i principali centri dell'area (Melfi, Lavello, Venosa, Rionero in Vulture, ma anche quelli minori), generando sinergie e contrastando fenomeni di spopolamento.

L'area industriale di San Nicola diventa fulcro effettivo dell'intero contesto antropico del territorio, esteso anche alle regioni limitrofe, mentre le modalità lavorative potranno essere rese più adeguate da forme di pendolarismo veloce e confortevole, riducendo drasticamente il traffico su gomma e favorendo le modalità di "lavoro agile" sempre più rilevanti nel futuro (residenza e remote-working nei borghi e sede aziendale centrale nel polo produttivo, a non oltre 30 minuti di percorrenza dai vari centri urbani circostanti).

Anche il traffico merci risulterà agevolato dalla riduzione di circa 5 km di percorso e dalla possibilità di alimentare la piattaforma logistica di San Nicola con treni a modulo standard di 750 metri, su una linea con capacità di portata di categoria massima (D4).

# Sinergie con interventi infrastrutturali

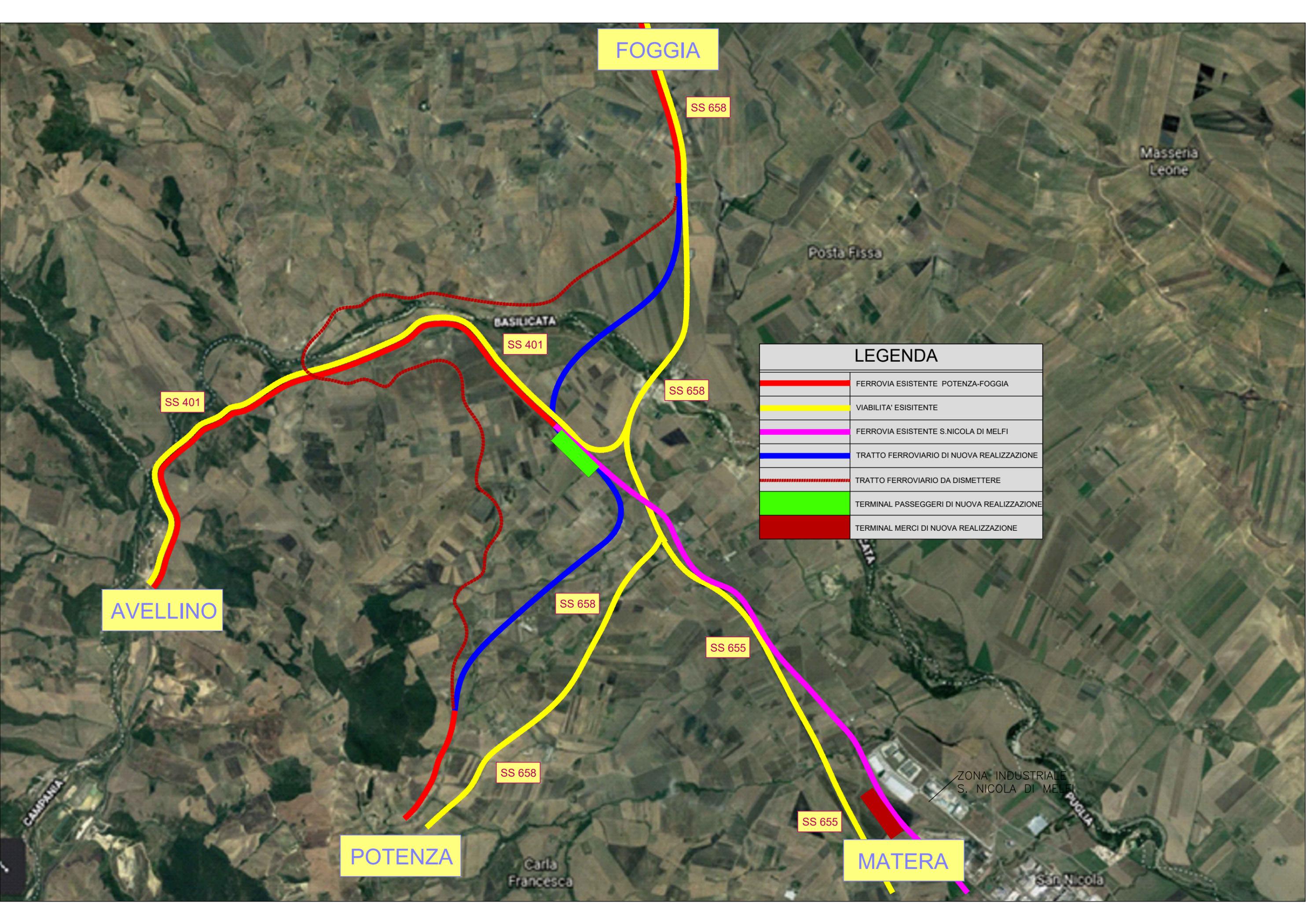
L'opera proposta si integra con i seguenti altri interventi previsti dall'ipotesi regionale sul PNRR:

Scheda	Motivazione
<b>Scheda 3.11</b> – Intervento 1 Collegamento stradale Lauria-Candela	Il potenziamento della direttrice viaria intraregionale nord-sud, ricondotta nel Vulture al tracciato originario, ossia con raddoppio della connessione Melfi-Ofanto, renderà immediatamente raggiungibile anche su strada il terminal passeggeri, attraverso la Potenza-Melfi-Leonessa, a partire dalle aree più interne della provincia di Potenza (la provincia di Matera è già connessa a Melfi tramite la SS 655 Bradanica).
<b>Scheda 3.8</b> – Intervento 6 Realizzazione ampliamento SS 93 Lavello – Cerignola	Il collegamento della SS 93 assicura una connessione veloce di alcuni comuni dell'alta Murgia pugliese a Lavello e, quindi, al terminal di San Nicola di Melfi, estendendo il bacino di utenza anche a centri più lontani come Canosa, Spinazzola e Minervino Murge.
<b>Scheda 3.1</b> Funivia dei Laghi di Monticchio	Il progettato collegamento a fune tra Melfi, il monte Vulture e Monticchio si integra, mediante la stazione di valle sul versante orientale del vulcano, con il collegamento ferroviario sulla Potenza-Melfi, dando la possibilità ai turisti di raggiungere Monticchio esclusivamente con mezzi pubblici, non su gomma. L'utilizzo turistico della ferrovia nel Parco del Vulture si realizza anche attraverso l'integrale ripristino, previsto dal presente documento, della linea Leonessa-Calitri, lungo la quale si trova la stazione ferroviaria di Monticchio, nel versante occidentale.
<b>Scheda 1.12</b> Banda ultralarga aree grigie	L'intervento di infrastrutturazione della banda larga è assolutamente prioritario per garantire le condizioni di connettività indispensabili allo sviluppo di forme di smart working tra i centri urbani circostanti e il polo produttivo di San Nicola di Melfi.

---

# Tempi e procedure

Essendo inserita come variante su un investimento già in corso, affidato a procedura commissariale, l'intervento potrà essere ultimato entro il 2026 nel rispetto degli obiettivi e dei limiti imposti dal PNRR.



FOGGIA

SS 658

Masseria Leone

Posta Fissa

BASILICATA

SS 401

SS 658

SS 401

LEGENDA

	FERROVIA ESISTENTE POTENZA-FOGGIA
	VIABILITA' ESISTENTE
	FERROVIA ESISTENTE S.NICOLA DI MELFI
	TRATTO FERROVIARIO DI NUOVA REALIZZAZIONE
	TRATTO FERROVIARIO DA DISMETTERE
	TERMINAL PASSEGGERI DI NUOVA REALIZZAZIONE
	TERMINAL MERCI DI NUOVA REALIZZAZIONE

AVELLINO

SS 658

SS 655

SS 658

SS 655

POTENZA

Carla Francesca

MATERA

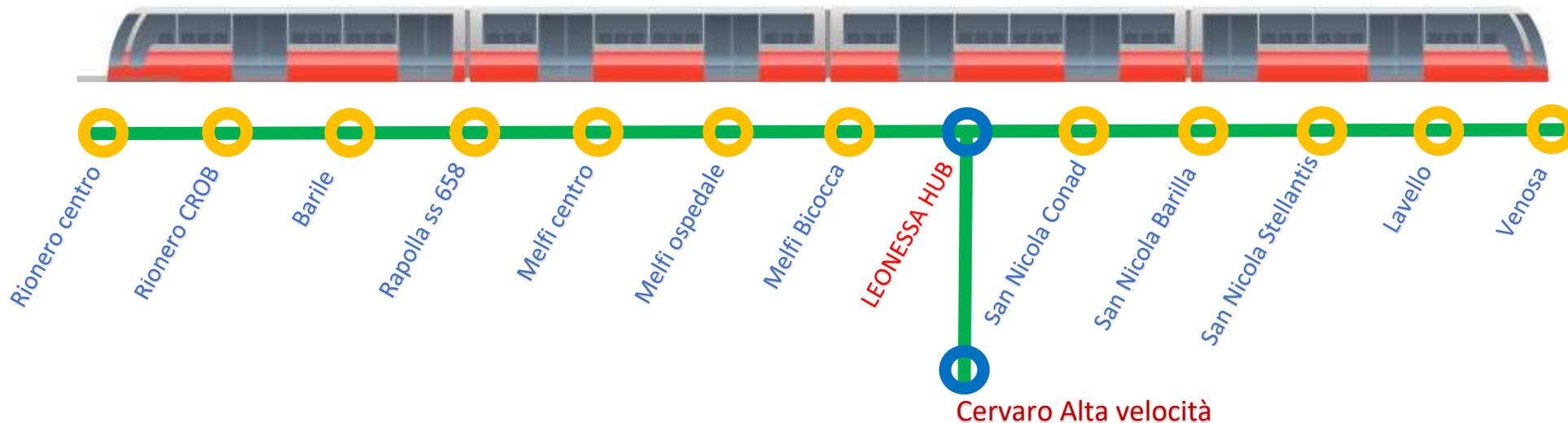
ZONA INDUSTRIALE S. NICOLA DI MELFI

San Nicola

CAMPANIA

PUGLIA

## Collegamento leggero di superficie Comuni del Vulture-Melfese



<b>Fermate</b>	<b>Distanza Km</b>		<b>Vel. Km/h</b>	<b>Tempo</b>	
	<b>Interv.</b>	<b>Progr.</b>		<b>Interv.</b>	<b>Progr.</b>
<i>Rionero centro</i>	-				
<i>Rionero CROB</i>	1,40	1,40	25,00	00:03:22	00:03:22
<i>Barile</i>	2,60	1,20	35,00	00:02:03	00:05:25
<i>Rapolla (svincolo sup.)</i>	6,20	3,60	45,00	00:04:48	00:10:13
<i>Melfi centrale</i>	9,30	3,10	45,00	00:04:08	00:14:21
<i>Melfi ospedale</i>	10,40	1,10	30,00	00:02:12	00:16:33
<i>Melfi Bicocca</i>	11,60	1,20	30,00	00:02:24	00:18:57
<b>LEONESSA HUB</b>	22,00	10,40	70,00	00:08:55	00:27:52
<i>San Nicola Conad</i>	27,00	5,00	40,00	00:07:30	00:35:22
<i>San Nicola Barilla</i>	30,00	3,00	30,00	00:06:00	00:41:22
<i>San Nicola Stellantis</i>	31,80	1,80	30,00	00:03:36	00:44:58
<i>Lavello</i>	39,70	7,90	70,00	00:06:46	00:51:44
<i>Venosa</i>	50,00	10,30	70,00	00:08:50	01:00:34

Le fermate nei centri urbani potranno essere realizzate in coincidenza dei passaggi a livello soppressi:

- Rionero ex casello via per Barile
- Melfi ex casello via Pertini
- Melfi ex casello zona D1

A Rapolla è possibile realizzare una fermata in prossimità dello svincolo della SS 658.

