



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



## **DIBATTITO PUBBLICO ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA SALERNO - REGGIO CALABRIA**

Lotto 1b Romagnano - Buonabitacolo

Lotto 1c Buonabitacolo - Praia a Mare

Basilicata Meridionale

Strategia per lo Sviluppo e la Coesione del Territorio

*Contributo di*

*Contributo a cura del Comitato per la riattivazione della  
Ferrovia Sicignano - Lagonegro*

# BASILICATA

## Meridionale

**Strategie per lo Sviluppo  
e la Coesione del Territorio**



**Contributo a cura del Comitato per la riattivazione  
della Ferrovia Sicignano – Lagonegro**





# BASILICATA Meridionale

## Strategie per lo Sviluppo e la Coesione del Territorio.

Contributo a cura del Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro

### INTRODUZIONE

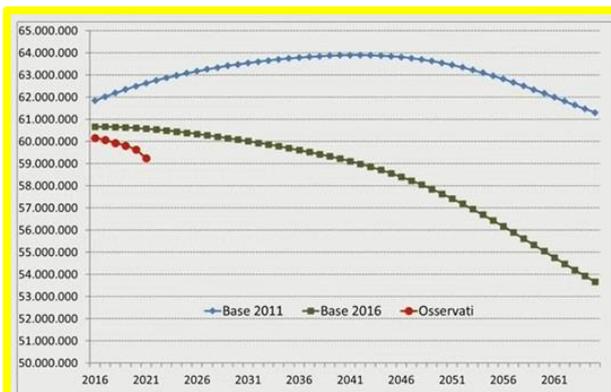
Denatalità, migrazione, invecchiamento e “degiovanimento” della popolazione sono fenomeni in atto in vaste AREE INTERNE dell'Italia a causa della bassissima attrattività dei territori dovuta a carenze di servizi e accessibilità difficile. Gli squilibri demografici in atto anche nelle comunità della Basilicata Meridionale sono una forte minaccia di decadimento irreversibile di territori di pregio ai quali la Regione Basilicata deve dare adeguate risposte in tempi rapidi con il sostegno del Governo Nazionale.

Con il presente documento, redatto dal Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, s'intende dare un contributo d'idee utili a contrastare i fenomeni della marginalizzazione e del declino demografico in atto nel vasto territorio comprendente la maggior parte dei comuni delle Comunità Montane del Lagonegrese, Alta Val d'Agri, Alta Val Sinni, Sud Melandro, **aggregato di 33 comuni con 90.000 abitanti.**

In base alla specificità del Comitato ed alle competenze che è in grado di esprimere, questo documento fa riferimento al **tema generale della "Mobilità"** ed ai relativi interventi per il potenziamento dell'offerta qualitativa e quantitativa dei servizi di **trasporto interno e di accesso ai territori periferici ed ultra-periferici dell'Italia** secondo gli indirizzi strategici propri indicati a livello Ministeriale dall'Agenzia per la Coesione Territoriale e con particolare attenzione alla conformità ai principi di sostenibilità.

Come è noto, **i servizi per la mobilità delle persone a livello locale, regionale e per l'accessibilità interregionale** di territori periferici ed ultra-periferici, **unitamente ai servizi per la Salute e l'Istruzione**, sono stati definiti come **servizi essenziali, imprescindibili e prioritari** sul quale intervenire per garantire alle comunità locali nuove opportunità di vita e di sviluppo.

**Salute, Istruzione e Trasporti sono le fondamenta sulle quali realizzare qualunque nuovo progetto.** Tutti gli investimenti e le attività messi in campo dalla Regione Basilicata per contrastare i fenomeni della marginalizzazione e del declino demografico potranno divenire opportunità reali e durature di crescita sociale ed economica solo se si saranno realizzati adeguati servizi per risolvere efficacemente i problemi di accessibilità del territorio e per favorire in modo inclusivo la mobilità di lavoratori, studenti, residenti e turisti.



Fonte: Istat - Elab. Prof. Rosina - Uni Catt MI

#### Trend demografico italiano

***Il trend osservato è influenzato in modo determinante dalla situazione dei territori delle aree interne che coprono il 52% dei comuni ed il 22% della popolazione nazionale.***



Le proposte presentate in questo documento prevedono interventi infrastrutturali e la realizzazione di nuovi servizi ferroviari, **proposte già condivise da organismi autorevoli quali Legambiente, UNIONCAMERE CAMPANIA e Uniontrasporti attraverso documenti propri.**

Anche la CEI (Conferenza Episcopale Italiana) si è espressa direttamente a livello nazionale sul problema del decadimento demografico delle Aree Interne e, nel caso specifico, a quello dei territori del Vallo di Diano, Alburni e Basilicata Meridionale, 58 Comuni con 156.000 abitanti, come da articolo pubblicato su Avvenire del 1 Marzo 2023 riportante la proposta del Comitato riattivazione ferrovia Sicignano-Lagonegro.

**Il sostegno di questi organismi indipendenti ha dato conferma della validità delle nostre proposte che, se recepite a livello politico attraverso un progetto attuativo, renderebbe attrattivi i territori della Basilicata Meridionale e aperti a nuove opportunità di sviluppo socio-economico.**

Il documento si compone delle seguenti OTTO parti indipendenti:

- Pag. 4 - **UN'OPERA NECESSARIA ma di LUNGO TERMINE**
- Pag. 5 - **UN'OPERA DISPONIBILE GIA' NEL 2026**
- Pag. 9 - **Evoluzione del SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE attraverso il progetto ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA**
- Pag. 12 - **UN'OPERA VERAMENTE PRIORITARIA**
- Pag. 14 - **CICLOVIE E FERROVIE:  
UNA GRANDE OPPORTUNITÀ PER LA BASILICATA MERIDIONALE**
- Pag. 16 - **"COSA SERVE DAVVERO AL MEZZOGIORNO" -  
Asserzioni tratte dal documento "Pendolaria" di Legambiente**
- Pag. 17 - **UN PROGETTO DI VALORE EUROPEO**
- Pag. 19 - **Contributo al DIBATTITO PUBBLICO AV ferroviaria Salerno-Reggio C.**

## UN'OPERA NECESSARIA ma di LUNGO TERMINE

*“La Nuova Linea Ferroviaria Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria è un progetto per il Sud e per l'Italia che consentirà di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone a elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre che velocizzare anche collegamenti verso Potenza, verso la Sicilia, verso i territori della Calabria sul Mar Jonio (Sibari, Crotona) e verso Cosenza e, allo stesso tempo, contribuirà in maniera significativa al potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro – Paola – Bari (corridoio Adriatico).”*

E' questo il testo introduttivo presente sul sito del Dibattito Pubblico dedicato all'Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (<https://dp.avsalernoreggiocalabria.it/av-salerno-reggio-calabria/>) ripreso dalla Relazione Generale Tecnica del PFTE-Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Lotto 1.



E' evidente nel testo la mancanza di riferimenti alla Basilicata Meridionale, territorio che dovrebbe trarre molto beneficio dalla **Stazione AV Intermedia nel Vallo di Diano** mentre si è sottolineato la “velocizzazione dei collegamenti verso Potenza”. Questi due punti saranno invece ampiamente trattati in questo documento perché influenzeranno moltissimo il futuro di questo territorio.

Grandi sono le aspettative dell'Alta Velocità nel Vallo di Diano correlate ai tempi di percorrenza tra la Stazione AV Intermedia ed il Centro Italia ( 1h 55 min da Roma, 3h 35 min da Firenze) così come al Nord d'Italia ( 4h da Bologna, 4h 55 min da Milano) e molti sono i **benefici attesi indotti dai servizi ferroviari “Alta Velocità” previsti per il 2033.**

**Incrementi significativi del PIL e di altri importanti indicatori economici saranno possibili se, quando arriveranno i TAV-treni Alta Velocità nel Vallo di Diano, troveranno un territorio ben predisposto con riferimento alla rete delle imprese attive ed ai servizi per i cittadini e per le stesse imprese.**

Possiamo affermare con certezza che la Nuova Linea Ferroviaria Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria è un progetto a lungo termine (dieci anni) che è necessario integrare urgentemente con interventi a breve termine tali da creare condizioni strutturali indispensabili per lo sviluppo socio-economico dei territori attraversati e per non vanificare, tra dieci anni, i potenziali benefici dell'Alta Velocità.

**Coerentemente con le politiche europee e nazionali, è la ferrovia regionale che, con servizi efficienti, veloci ed interconnessi con la rete nazionale dei trasporti, potrà ...**

- ... favorire la coesione sociale ed il riequilibrio del territorio,
- ... incentivare l'insediamento di nuovi residenti e nuove attività,
- ... rendere facilmente accessibile territori ricchi di tesori nascosti e potenzialità turistiche non espresse,
- ... essere, in ultima analisi, vero motore della vita sociale, dell'economia e del turismo della Basilicata Meridionale.



In tal senso la riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro costituisce la vera grande opportunità da valorizzare in quanto infrastruttura già presente nel territorio, ferrovia non dismessa (ovvero ancora inclusa nella Rete Ferroviaria Italiana e disponibile in quanto non dichiarata dismessa con apposito Decreto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ma recuperabile efficacemente attraverso un progetto a basso impatto ambientale realizzabile già entro il 2026 grazie a finanziamenti PNRR.



#### UN'OPERA DISPONIBILE ed ATTRATTIVA GIA' NEL 2026

La linea Sicignano-Lagonegro velocizzata, modernizzata e messa in sicurezza consentirebbe l'effettuazione di **Servizi Regionali "Omnibus"** e **Regionali Veloci** sulla direttrice Lagonegro-Sicignano-Salerno con treni moderni, confortevoli, accessibili a PMR-passeggeri a mobilità ridotta, con disabilità, anziani, offrendo ai viaggiatori coincidenze garantite e protette con i Servizi Alta Velocità già disponibili a Salerno, nodo ferroviario e polo regionale raggiungibile direttamente da Lagonegro in 1h e 50 minuti.

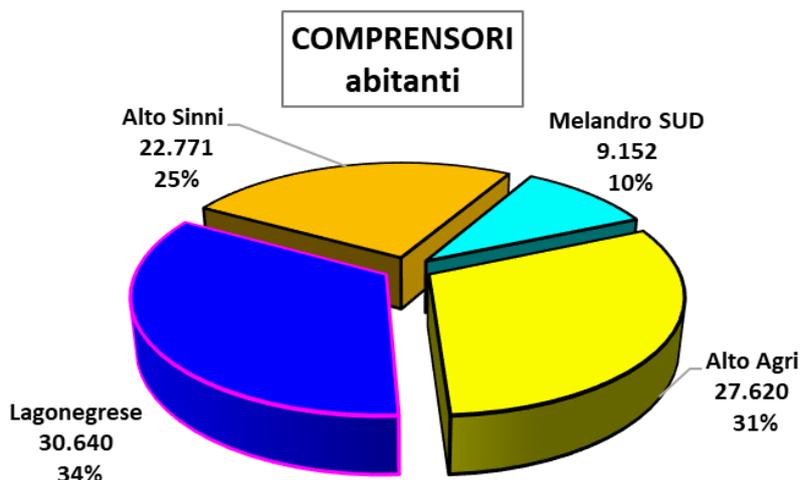
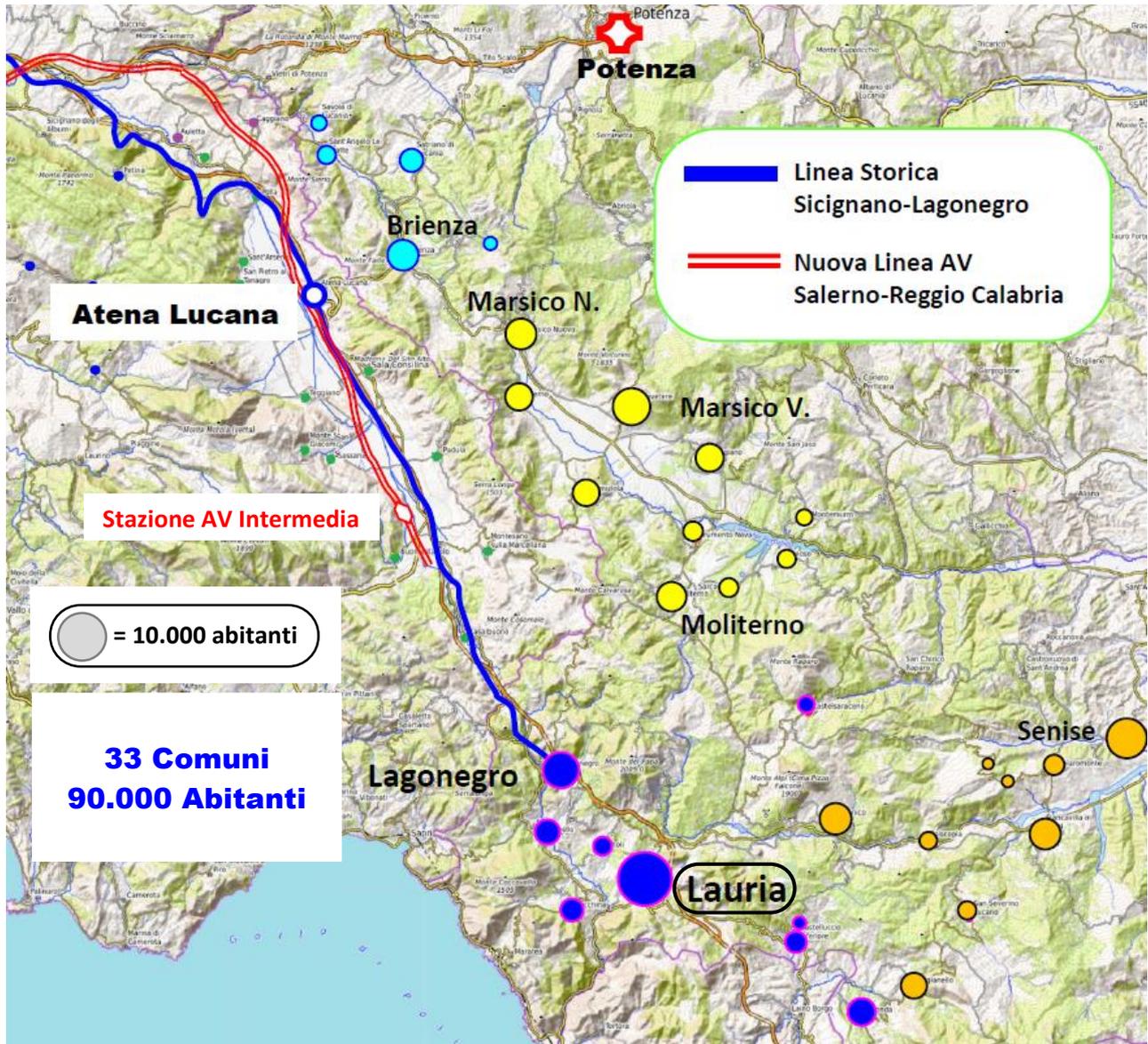
Ulteriore importante collegamento sarebbe realizzabile tra Lagonegro ed il rinnovato Aeroporto di Pontecagnano per il quale è prevista l'apertura ai voli internazionali a partire dalla seconda metà del 2024. **L'Aeroporto sarebbe raggiungibile direttamente dal capolinea Lagonegro in 1h e 40 minuti con sosta nella Nuova Fermata – Pontecagnano Aeroporto** prevista da RFI nell'ambito del progetto già esecutivo per il "Prolungamento della metropolitana di Salerno".





## Una ferrovia di forte attrattività per la Basilicata Meridionale.

La figura proposta di seguito mostra la distribuzione sul territorio dei Comuni della Basilicata Meridionale rappresentati da un cerchio di dimensione proporzionale alla popolazione residente. Il colore indica l'appartenenza ad uno dei QUATTRO comprensori sotto riportati in base ai quali è stata suddiviso il territorio. In evidenza la linea ferroviaria storica "Sicignano-Lagonegro" che attraversa il territorio e la nuova linea Alta Velocità in progetto.





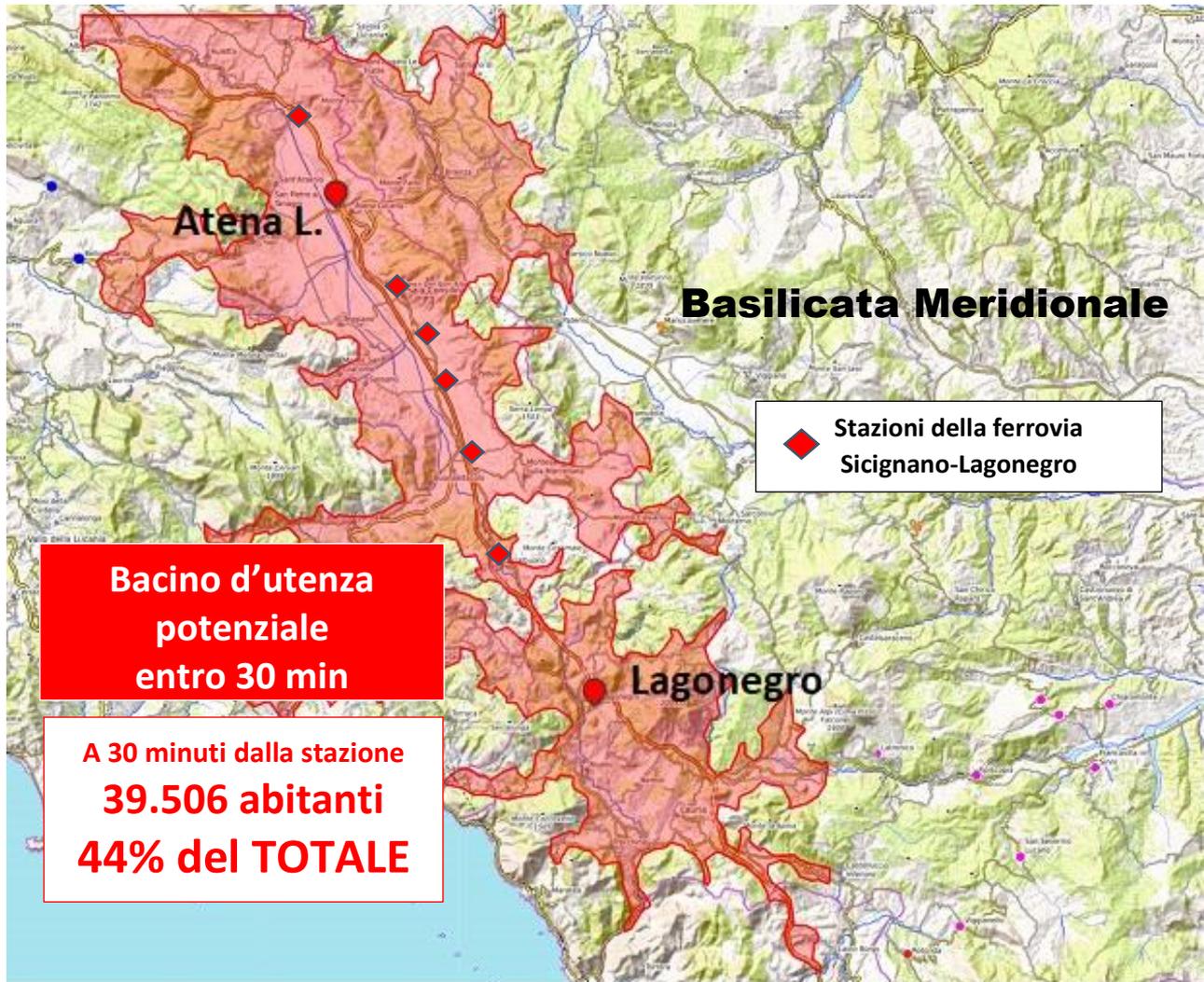
Lo studio che segue intende verificare la **raggiungibilità della ferrovia Sicignano-Lagonegro** da parte di tutti i territori della Basilicata Meridionale attraverso un viaggio di trasferimento in auto di 30 e 45 minuti, tempi **ritenuti interessanti e accettabili per un viaggio intermodale auto + treno** effettuato per lavoro, studio, necessità occasionale o per svago.

Il risultato è rappresentato dal numero di abitanti dei comuni compresi nella **Zona Rossa sottesa dalla linea "isocrona" relativa alla stazione più vicina raggiungibile con l'automobile**.

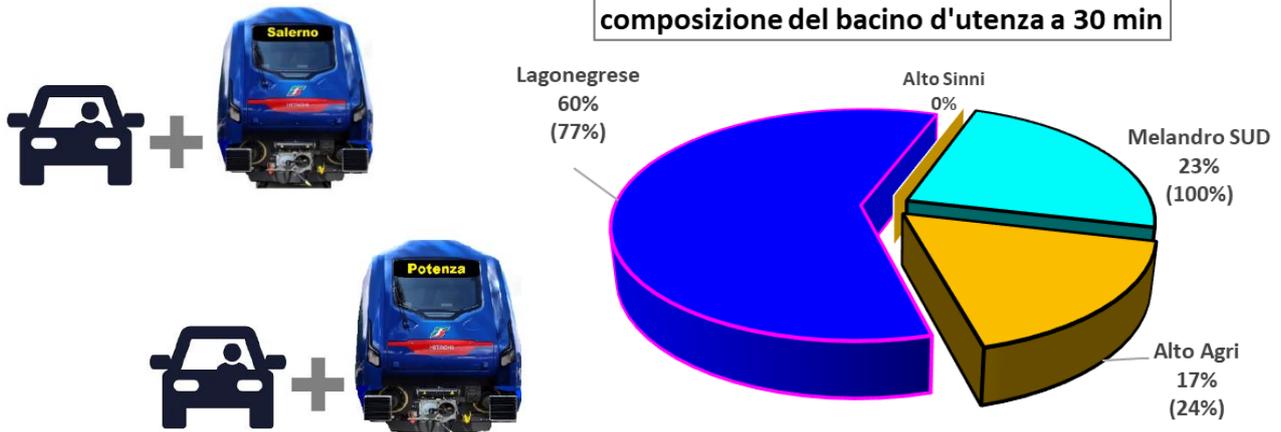
I dati vengono messi a disposizione senza conclusioni di merito lasciando al lettore (cittadino, amministratore, politico, decisore, ...) qualunque valutazione critica.

Le isocrone sono determinate utilizzando il software dell'applicazione "OpenRouteService-HeiGIT".

## Isocrona a 30 minuti



composizione del bacino d'utenza a 30 min



## Isocrona a 45 minuti

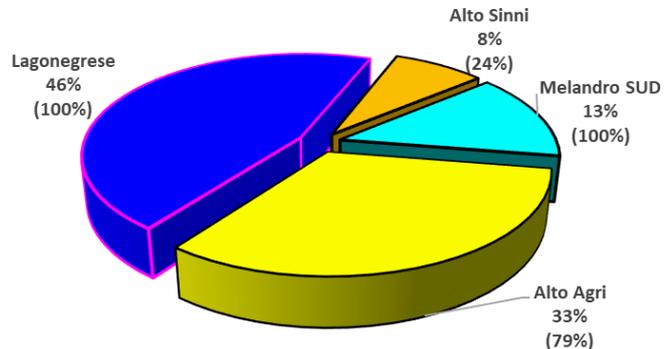
L'elaborazione a 45 minuti estende il bacino d'utenza potenziale a circa 67.000 abitanti pari al 74% del totale della Basilicata Meridionale.

**Bacino d'utenza  
potenziale  
entro 45 min**

**A 45 minuti dalla stazione  
67.100 abitanti  
74% del TOTALE**

**100% degli abitanti del  
Lagonegrese**

composizione del bacino d'utenza a 45 min



Infine è possibile affermare che tutti i Comuni più periferici della Basilicata Meridionale, tra i quali Senise, San Severino Lucano e Viggianello, avrebbero una infrastruttura ferroviaria con servizi regionali usufruibili attraverso un trasferimento in auto entro i 60 minuti dal proprio comune.

Le stazioni di **Lagonegro ed Atena Lucana** risultano le più idonee a generare viaggiatori originati dalle località ultra-periferiche rispettivamente dei comprensori <Lagonegrese, Alto Sinni> e <Alta Val d'Agri> soprattutto nell'auspicata prospettiva di **collegamento diretto Lagonegro-Potenza**.

Determinante il contributo delle stazioni di **Lagonegro ed Atena Lucana** come **"PORTE DI ACCESSO"** alla Basilicata Meridionale per il turismo nazionale ed internazionale grazie all'offerta di servizi treno+auto, treno+bici, treno+bus che caratterizzerebbero questi due **nodi d'interscambio modale strategici della rete dei trasporti di Basilicata e Campania**.

**Atena Lucana sarebbe poi la logica soluzione trasportistica dove realizzare la nuova Stazione AV Intermedia della Linea AV Salerno-Reggio Calabria con l'indispensabile collegamento intramodale treno-treno mentre tutte le altre stazioni della linea storica Sicignano-Lagonegro contribuirebbero alla distribuzione policentrica del traffico su gomma grazie ad una rigenerata accessibilità viaria che agevoli lo scambio modale gomma-ferro.**

## IN EVIDENZA

*La prospettata soluzione di RFI per una Stazione AV Intermedia come NODO UNICO d'interscambio FERRO-GOMMA del sistema di trasporto del Vallo di Diano e della Basilicata Meridionale, determinerebbe il **monopolio esclusivo dei Servizi Alta Velocità** per tutti i collegamenti ferroviari assegnando al trasporto pubblico su gomma l'alternativa di trasporto per i collegamenti regionali con i poli del lavoro, dello studio, della salute, dello svago; la scarsa attrattività del trasporto pubblico su gomma **favorirebbe la crescita ulteriore dell'uso dell'auto privata in un contesto palesemente evitabile**. Anche i collegamenti con l'Aeroporto di Pontecagnano ed il circuito turistico internazionale dei siti UNESCO di Campania e Basilicata sarebbero appannaggio esclusivo della mobilità su gomma.*

*Lo scenario prospettato da RFI con la Stazione AV Intermedia come NODO UNICO d'interscambio FERRO-GOMMA del sistema di trasporto del Vallo di Diano e della Basilicata Meridionale prefigura uno scenario anacronistico di mobilità "non sostenibile" dominato dal traffico automobilistico, da episodi sempre più probabili di congestione della viabilità ordinaria ed autostradale, dall'aumento del numero d'incidenti stradali.*



*Disegno schematico della Stazione AV Intermedia futuribile della linea Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, interconnessa ad Atena Lucana con la linea Storica Sicignano-Lagonegro, secondo le indicazioni del Regolamento UE 1315/2013.*

## Evoluzione del SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE attraverso il progetto ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA

La riattivazione in tempi brevi della linea Storica Sicignano-Lagonegro secondo modalità e criteri moderni consentirebbe l'organizzazione di efficaci **Servizi Ferroviari Regionali in grado di collegare il Lagonegrese e la Basilicata Meridionale ad importanti nodi della rete nazionale dei trasporti (Salerno-AV, Aeroporto di Pontecagnano).**

Oltre a generare turismo grazie alla migliorata accessibilità al patrimonio paesaggistico, culturale, storico della Basilicata Meridionale, innumerevoli sarebbero i **benefici prodotti dai Nuovi Servizi Ferroviari** con l'uso del treno, tra i quali ricordiamo:



- **Riduzione del traffico e della congestione stradale con UN Treno Regionale capace di sostituire almeno 4 Autobus o 73 Auto con 3 persone a bordo.**
- **Riduzione degli inquinanti climalteranti e decarbonizzazione dei trasporti attraverso l'impiego di treni ibridi a basse emissioni.**
- **Tutti i benefici previsti per i viaggiatori dal Reg.(UE) 2021/782 tra i quali la possibilità di usufruire di biglietti cumulativi Treno Regionale + Treno AV con coincidenze garantite e protette nella stazioni di Salerno e Battipaglia.**
- **Garanzia dell'accessibilità e l'assistenza per PMR-persone a mobilità ridotta, disabili, ultrasessantacinquenni (non prevista dai servizi bus su tratte inferiori a 250 km).**
- **L'accessibilità alle famiglie con bebè e passeggino a bordo dei treni.**
- **L'offerta di trasporto di bicicletta al seguito del viaggiatore, servizio esclusivo dei treni, ulteriore generatore di turismo.**

Questo traguardo sarebbe conseguibile in tempi relativamente brevi (TRE anni - 2026) e consentirebbe di attendere con fiducia il successivo traguardo previsto per il 2029 quando si concluderanno i lavori del lotto 1b della Nuova Linea Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria.

### Scenario 2029

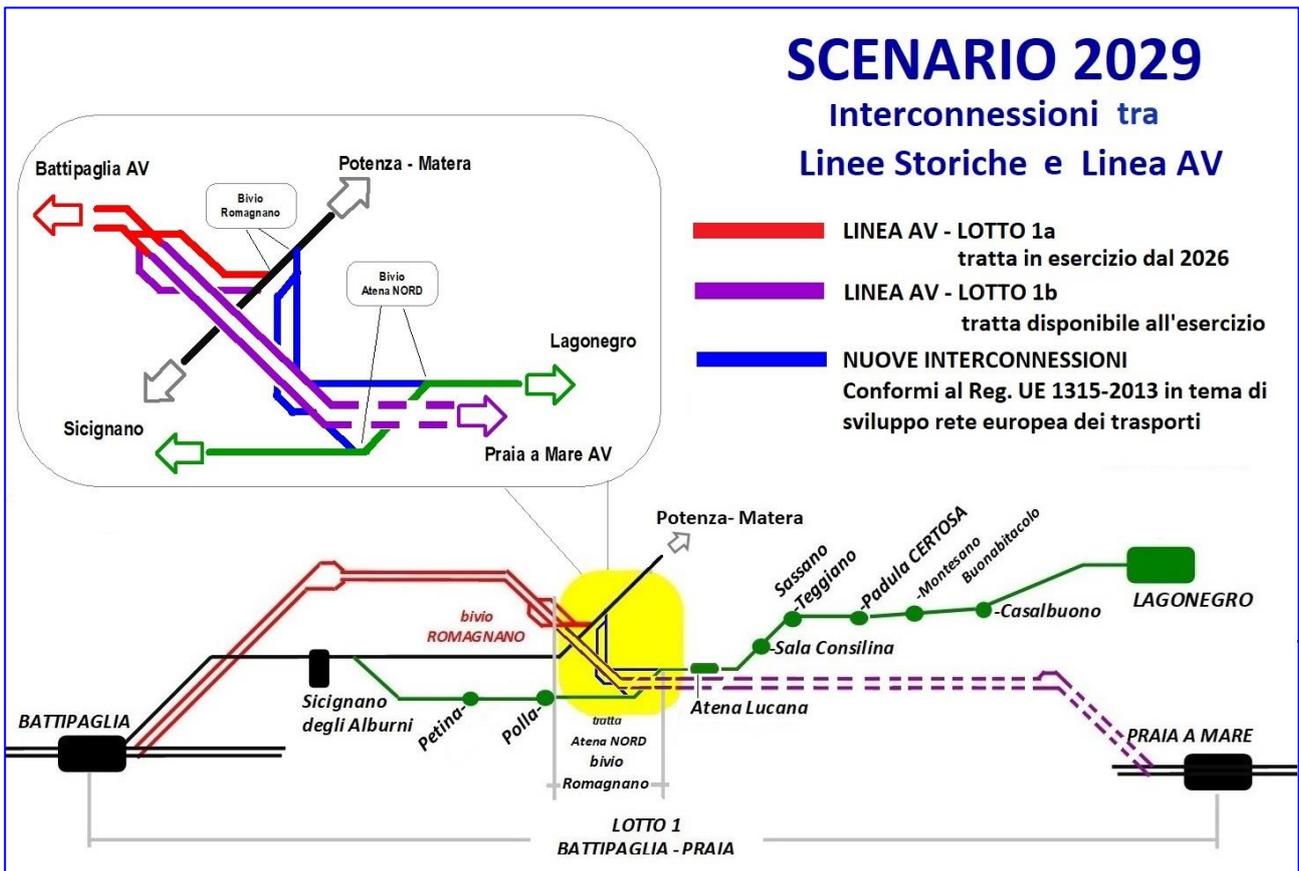
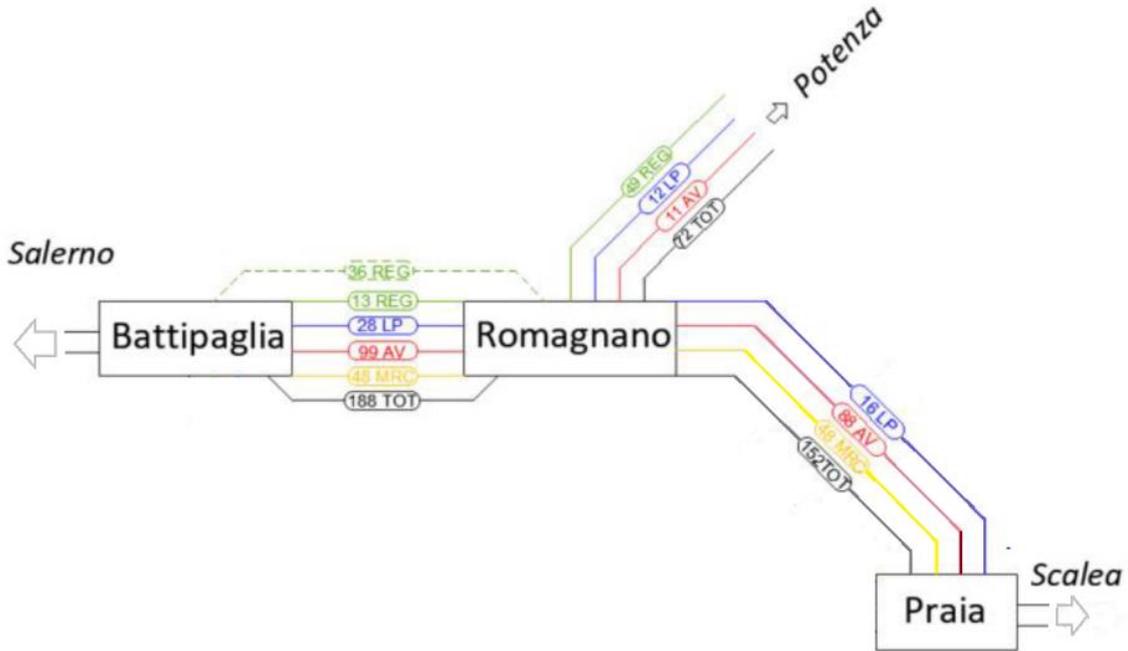
Il lotto 1b che sarà concluso nel 2029 comprende la tratta Bivio di Romagnano - Stazione AV Intermedia prevista nel Vallo di Diano, tratta che potrà essere percorsa interamente a 300 km/h dai TAV-Treni Alta Velocità a partire dal 2033. Questa tratta offrirebbe l'opportunità ai Treni Regionali di **ridurre in modo consistente i tempi di percorrenza da Lagonegro a Salerno, Napoli ed Aeroporto se si connettesse la Linea Storica alla Linea AV** (secondo le prescrizioni del Reg.UE 1315-2013 dell'Unione Europea in tema di sviluppo della rete dei trasporti) **all'altezza di Atena NORD /confine Polla-Atena Lucana** ovvero nella zona in cui le due linee si intersecano su due livelli differenti.

**I treni regionali in partenza da Atena Lucana e provenienti da Lagonegro, immessi sulla tratta AV attraverso l'interconnessione di Atena NORD, potrebbero raggiungere Battipaglia in soli 30 minuti viaggiando sino alla velocità massima di 160 km/h così come è già previsto dal Modello di Esercizio della tratta Battipaglia – Romagnano presentato con PFTE – Lotto 1A.**



Secondo tale modello, già nel 2026, con l'inizio esercizio della tratta Alta Velocità - Lotto 1A, Regionali in servizio tra Salerno e Potenza potranno assicurare collegamenti veloci con tempi di percorrenza ridotti di 20 minuti rispetto all'attuale itinerario - via Sicignano degli Alburni.

In particolare, lo schema sottostante ripreso dal PFTE del lotto 1A, ipotizza per la tratta AV da Battipaglia a Romagnano 13 treni/giorno REGIONALI "VELOCI" oltre a 36 treni/giorno REGIONALI "OMNIBUS" sulla tratta storica (linea tratteggiata).



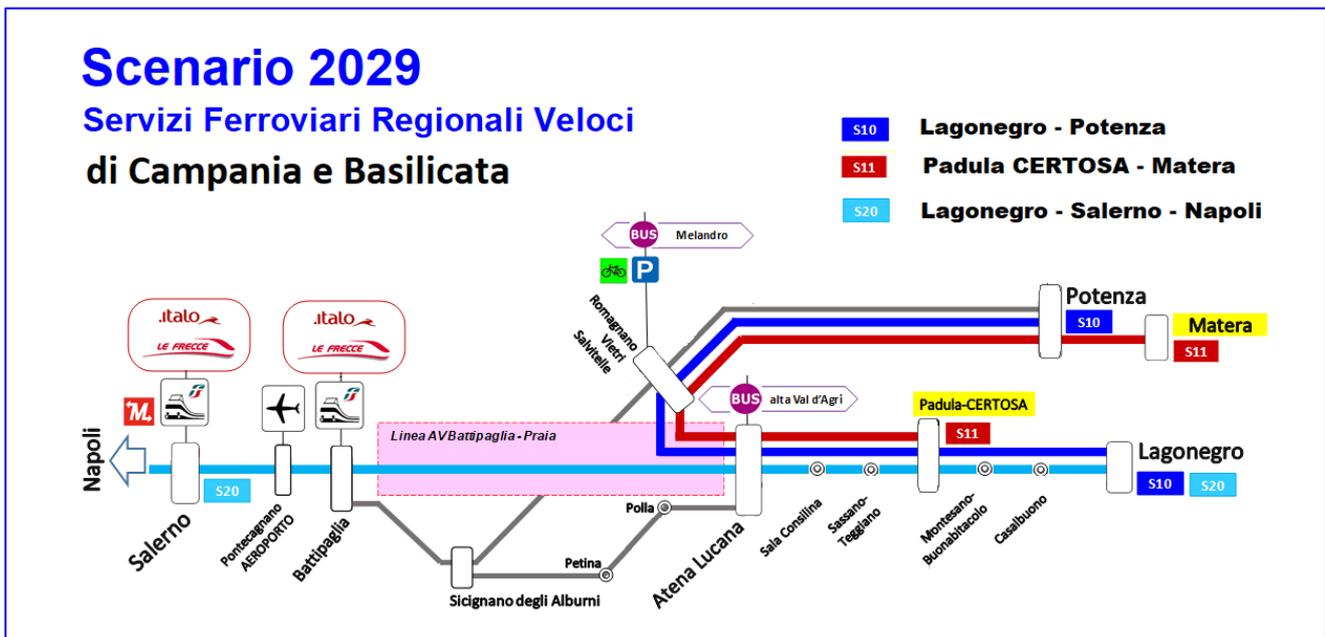


Se poi si realizzasse sulla tratta del lotto 1B anche l'interconnessione SUD-EST con la linea storica Battipaglia-Potenza per consentire collegamenti da Lagonegro e Praia a Mare verso Potenza e viceversa (non prevista a Romagnano ma conforme a quanto prescritto sempre dal Reg.UE N. 1315/2013), lo scenario dei possibili servizi ferroviari cambierebbe molto con l'istituzione di **nuovi collegamenti veloci** schematizzati come segue:

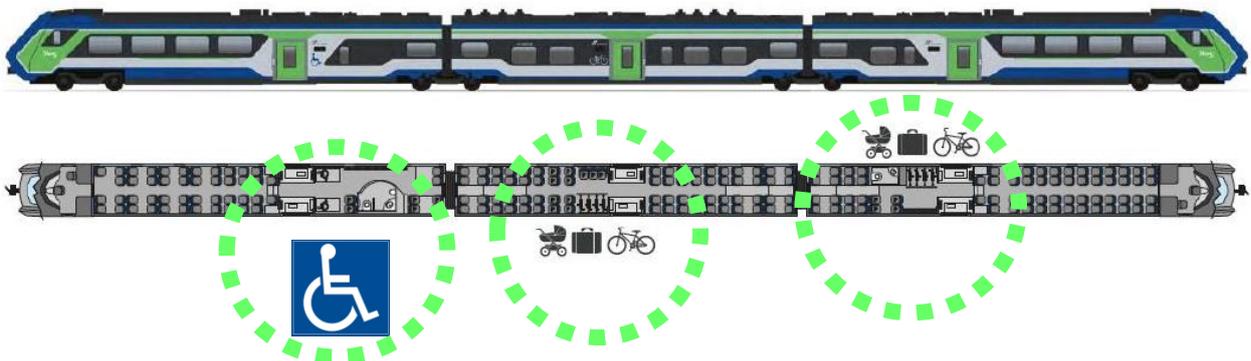
- **Servizio Regionale Veloce per Aeroporto, Salerno e Napoli**  
con i seguenti tempi di percorrenza:

▪ Atena – Battipaglia	:	30 min
▪ Lagonegro – Aeroporto	:	1h 05 min
▪ Lagonegro – Salerno	:	1h 15 min
▪ Lagonegro – Napoli Centr.	:	1h 50 min

- **Servizi Ferroviari Regionali della Basilicata**  
con collegamenti diretti Lagonegro-Padula-Atena Lucana-Potenza-Matera



Inclusivo, Intermodale, Sostenibile, Turistico



## UN'OPERA VERAMENTE PRIORITARIA

**UNIONCAMERE CAMPANIA**, con la collaborazione tecnico-scientifica di **UNIONTRASPORTI**, ha recentemente pubblicato il **“Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania”**, documento di indirizzo strategico sulle opere necessarie e indifferibili per il sistema economico campano.

Tra le 15 opere individuate **di PRIMO livello di priorità, di rilevanza regionale e con possibilità di azione nel breve periodo** rientra **la riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro**.

La ferrovia Sicignano-Lagonegro rientra tra le linee di interesse turistico, situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, indicate dal Decreto Interministeriale n.146 del 17/05/2022.

Il macro obiettivo principale indicato dal documento di Unioncamere per quest'opera è quello di **“Promuovere i collegamenti per la fruizione del patrimonio turistico-culturale, naturalistico e paesaggistico”** mentre un ulteriore importante macro obiettivo conseguibile da quest'opera è quello di **“Migliorare le connessioni esterne della Campania”**, in questo caso verso la Regione Basilicata.

Alla voce **“BENEFICI”** indotti dall'opera, il documento di Unioncamere Campania indica: **“Sviluppo delle Aree Interne - Arresto dello spopolamento - Opportunità di sviluppo turistico e commerciale per i territori”**.

Nella descrizione dell'opera si evidenzia quindi la possibilità di attivare un **percorso turistico ferroviario** tra l'Area archeologica di Paestum, la Certosa di Padula ed i Sassi di Matera, di promuovere il **Cicloturismo** e, fatto rilevante, di **interconnettere la Linea AV con la Linea Storica in corrispondenza della Stazione di Atena Lucana della Linea Sicignano-Lagonegro, zona di sovrapposizione delle due linee**.

Quest'ultimo risultato, conseguibile con il progetto di riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro e l'integrazione con il “Progetto Alta Velocità”, conferirebbe **rilevanza sovraregionale all'opera perché consentirebbe collegamenti tra le Aree Interne della Basilicata Meridionale** ed il proprio capoluogo di regione attraverso specifici Servizi Regionali Veloci sulla **relazione**



**Lagonegro-Atena Lucana-Potenza-Matera.**

Ulteriore valenza dell'opera è stata indicata dalla **possibilità di effettuare soccorsi** attivabili attraverso l'interconnessione Linea AV-Linea Storica nel Vallo di Diano, interventi effettuabili **in caso di guasti ed emergenze ferroviarie**.

In tema di “emergenze” è importante ricordare che **il territorio del Vallo di Diano e del Lagonegrese sono ad alto rischio sismico** e che la ferrovia Sicignano-Lagonegro offre la

**possibilità di accesso del Treno Sanitario della Protezione Civile Nazionale con 21 posti letto per terapia intensiva** nelle Stazioni di Lagonegro e di Polla situate in **prossimità di due importanti ospedali regionali**; questa possibilità costituisce senz'altro un ulteriore valore aggiunto da

considerare a favore della **riattivazione della linea Sicignano-Lagonegro utile alla “mobilità delle emergenze”**.

### Nuovi servizi regionali turistici

Con la riattivazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro sarebbe possibile poi l'istituzione di regolari **collegamenti turistici tra i siti del patrimonio UNESCO di Campania e Basilicata ed il Lagonegrese**.

Questo progetto sarà concretamente realizzabile grazie al contributo della **nuova compagnia “FS Treni Turistici Italiani”** del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha già preannunciato l'**istituzione di Omnibus-Regionali composti da rotabili predisposti per “Servizio Turistico”** ( ristoro, wi-fi, “infotainment”, assistenza turistica e ospitalità, ecc.) che garantiranno la circolazione di treni nei giorni più favorevoli ( **week-end ed altre festività** ) a **tariffe vantaggiose e accessibili a tutti**.



Concepiti per offrire viaggi “esperienziali”, i servizi della nuova società saranno in grado di promuovere un nuovo turismo veramente sostenibile, per raggiungere con il treno anche il territorio del Lagonegrese ricco di storia, con borghi e aree di interesse paesaggistico, naturalistico e con tradizioni gastronomiche molto peculiari.

Secondo un recente studio, effettuato dall'Università Bocconi di Milano per conto della Fondazione FS, ogni viaggiatore, a fronte di 1 euro speso nell'acquisto di servizi con treno storico-turistico, spende almeno 1,50 euro e fino a 3,18 euro in beni e servizi offerti dal territorio attraversato. Questo effetto moltiplicatore **potrà contribuire non poco a generare ricchezza anche nella Basilicata Meridionale considerando la forte crescita del flusso di viaggiatori-turisti prevista nel mondo** che si stima raggiungerà la quota record di 2 miliardi nel 2030 e gran parte di questi sceglieranno l'Italia, già oggi al quinto posto per numero di turisti con circa 56 milioni di arrivi internazionali nel 2022 e una previsione di oltre 75 milioni nel 2023.



I TRE anni valutati per rendere operativi i Nuovi Servizi Ferroviari della Linea Sicignano-Lagonegro consentirebbero poi ai comuni della Basilicata Meridionale di predisporre e realizzare un adeguato **piano per la mobilità locale e turistica sostenibili** in grado di incentivare l'utilizzo del treno a partire dal 2026 e rendere il proprio comune facilmente accessibile ed attrattivo non solo turisticamente ma anche ai residenti e soprattutto ai giovani ed alle nuove generazioni. L'occasione sarebbe molto propizia per la valorizzazione delle piste ciclabili già esistenti e delle ciclovie per le quali il territorio della Basilicata Meridionale presenta una “naturale predisposizione”.



**CICLOVIE E FERROVIE:  
UNA GRANDE OPPORTUNITÀ PER LA BASILICATA MERIDIONALE**

Il cicloturismo è una fiorente attività economica in molti territori dell'Europa e più recentemente anche in alcune zone d'Italia ("bike economy").

Il triangolo di territorio che ha come vertici le località di **Sicignano degli Alburni, Lagonegro e Metaponto** comprende centinaia di chilometri di ciclovie promosse da **FIAB-Potenza** come "**BASILICATA bikeways**".



Nella mappa sottostante sono riportate gran parte di queste ciclovie oltre a due ferrovie storiche che possono avere un ruolo determinante per lo sviluppo del cicloturismo nella Basilicata Meridionale:

- linea Battipaglia - Potenza - Taranto
- linea Sicignano degli Alburni – Lagonegro



**Ciclovie della Basilicata Meridionale**

- ■ ■ ■ ■ "Ciclovie del Sole" (percorso parziale)
- ■ ■ ■ ■ "Ciclovie dei Due Mari"
- ■ ■ ■ ■ "Ciclovie dell'Appennino" (percorso parziale)
- ■ ■ ■ ■ Ciclovie "La Via Silente"
- ■ ■ ■ ■ } Ciclovie "BASILICATA bikeways" (rete parziale) promosse da FIAB Potenza

**Ferrovie e Stazioni**

- Linea Storica Battipaglia - Potenza - Taranto
- Linea Storica Sicignano -Lagonegro (sospesa)
- Stazione AV intermedia - Nuova Linea AV/Sa- Rc
- Stazione RFI - nodo d'interscambio multimodale
- Stazione RFI di accesso agli itinerari cicloturistici
- altre stazioni di rilievo della rete RFI

## Tre importanti contributi dalla ferrovia

### Accessibilità

La mappa evidenzia le numerose stazioni ferroviarie che intercettano la rete cicloviana rendendola accessibile **ad una grande platea di potenziali cicloturisti italiani ed europei attraverso adeguati Servizi Ferroviari Regionali** connessi con la rete nazionale ed internazionale dei trasporti.

### Circolarità

La ferrovia permette al turista di realizzare infiniti itinerari alternando percorsi in bicicletta con tratte in treno; con l'offerta di servizi **"bici+treno"** è possibile realizzare itinerari circolari **con partenza ed arrivo in uno stesso punto d'interscambio** da raggiungere in auto oppure **con il treno da ognuna delle tante stazioni**.



### Flessibilità

Il numero infinito di itinerari personalizzabili si traduce in grande flessibilità per il turista che può **programmare il suo viaggio "bike & train" per un solo giorno e sino a due settimane ed oltre** in funzione della lunghezza del percorso in bicicletta scelto.

## TRE interventi decisivi

Tre sono gli interventi necessari per cogliere la grande opportunità del cicloturismo nella Basilicata Meridionale:

- 1. Riattivare la linea storica Sicignano-Lagonegro per realizzare nuovi Servizi Ferroviari Regionali permanenti** in grado di generare nuovo traffico turistico verso la **"RETE CICLOVIARIA dei PARCHI LUCANI"**:
  - *Parco Nazionale dell'Appennino Lucano, Val d'Agri, Lagonegrese*
  - *Parco Nazionale del Pollino.*
- 2. Organizzare servizi per il cicloturismo, la mobilità dolce, la mobilità condivisa** in tutte le stazioni della linea Sicignano-Lagonegro **valorizzando** il distretto di **Lagonegro come nodo strategico** della rete cicloviana della Basilicata Meridionale, incrocio tra TRE importanti ciclovie **della RETE CICLABILE NAZIONALE** - Bicitalia 2022:
  - **"Ciclovie del Sole"** – itinerario europeo EUROVELO 7 > Capo Nord-Malta <; BICITALIA 1 > San Candido – Palermo <
  - **"Ciclovie dell'Appennino"** – itinerario nazionale BICITALIA 8
  - **"Ciclovie della Magna Grecia"** – itin.naz. BICITALIA 14 > Maratea-Lagonegro-Sibari-Reggio C.<
- 3. Interconnettere** la Nuova Linea AV Salerno-Reggio Calabria con la linea Sicignano-Lagonegro nella Stazione Intermedia AV di Atena Lucana **per realizzare un nodo d'interscambio TRENO-TRENO, TRENO-BICI e avvicinare la "RETE CICLOVIARIA dei PARCHI LUCANI" al resto d'Italia.**

## IN EVIDENZA

### Reg.UE 2021/782 e Legge 11 gen 2018, n.2

Il regolamento dell'Unione Europea e la Normativa Italiana riconoscono alla mobilità **bicicletta + treno** un modo per valorizzare il territorio, i beni culturali, **accrescere e sviluppare l'attività turistica e la "bike economy"**. La normativa prevede **Piani Regionali** triennali della mobilità ciclistica capaci di promuovere il cicloturismo.

L'auspicio è che Regione Basilicata si impegni attivamente per la **realizzazione di nuovi Servizi Ferroviari Regionali permanenti** sulla linea Sicignano-Lagonegro **capaci di rendere accessibile la "RETE CICLOVIARIA dei PARCHI LUCANI"** ed accrescere e sviluppare l'attività turistica in questi **territori oggi monopolizzati da servizi di trasporto su gomma che limitano lo sviluppo della "mobilità dolce" e dell'intermodalità con uso di bici.**

**I maggior costi sostenuti per fornire prestazioni di trasporto a più alto valore aggiunto come quello del trasporto ferroviario regionale verrebbero ripagati dallo sviluppo socioeconomico delle comunità dei territori interessati altrimenti destinate all'impovertimento, all'emarginazione territoriale ed allo spopolamento.**

## “COSA SERVE DAVVERO AL MEZZOGIORNO”

Asserzioni tratte dal rapporto PENDOLARIA 2023 di Legambiente

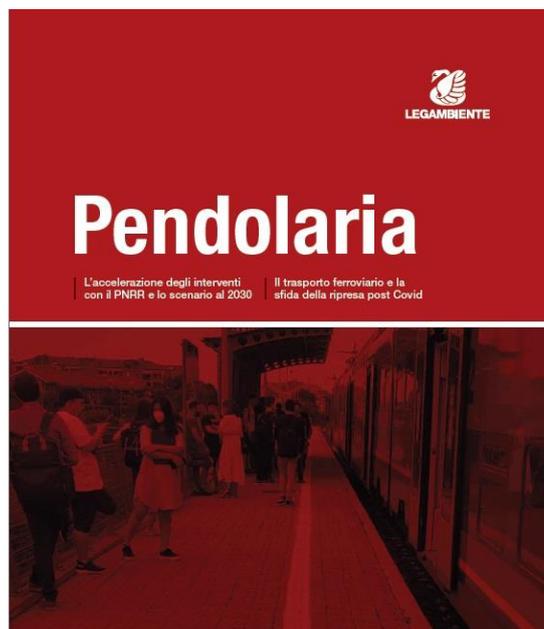
Il processo di riconversione dei trasporti in Italia è fondamentale. Lo è se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990.....

Linee a binario unico, treni con frequenze a dir poco irrispettose dei cittadini, risorse economiche inadeguate a rendere più competitivo il mezzo pubblico su ferrovia rispetto a quello privato su strada, ritardi nella riattivazione di linee ferroviarie interrotte, sospese o abbandonate.... È davvero ancora troppo lenta la transizione ecologica del settore dei trasporti nel nostro Paese - come emerge dai numeri del nostro Rapporto.....

Occorre invertire la rotta e puntare su importanti investimenti per la “cura del ferro” del nostro Paese. Occorre investire in infrastrutture, in alcuni casi davvero fondamentali e in ritardo da decenni, ma anche in servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, e realizzare accessibilità ed inclusività. **Serve investire nelle linee ferroviarie urbane, suburbane ed extraurbane, potenziando il servizio dei treni regionali e Intercity....**

Un punto dolente per il trasporto ferroviario è l’inadeguata attenzione da parte delle Regioni. Nel 2021 gli stanziamenti sono stati, in media, pari allo 0,57% dei bilanci regionali, in miglioramento rispetto allo 0,34% registrato nel 2020, ma in diminuzione rispetto allo 0,65% del 2019....

**“Il Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro” propone di sfruttare l’occasione dei lavori per la Sa-Rc con cinque interventi di buon senso per una nuova mobilità regionale, capace di trasformare in pochi anni un quadrante importante della Basilicata, quello meridionale, a favore dei pendolari e dei potenziali turisti. Si tratta innanzitutto della rigenerazione e riattivazione della linea storica Sicignano-Lagonegro, lunga 78 km e sospesa dal 1987. Ovviamente la proposta include la velocizzazione, modernizzazione e messa in sicurezza del tracciato. Il secondo punto riguarda l’interconnessione ad Atena Lucana con la nuova linea AV; il terzo punto prevede un’altra interconnessione, stavolta a Romagnano (SA), tra la linea AV Salerno-Reggio Calabria e la linea Battipaglia-Potenza. Fondamentale poi la rigenerazione ed il restyling delle stazioni, anche per la capacità di attrarre più turisti. Infine, punto cruciale, la creazione di un servizio ferroviario espresso regionale, con orari cadenzati e treni moderni...**



Persistono le differenze tra le diverse aree del Paese



Le scelte per cambiare la mobilità in Italia al 2030



Le buone pratiche. Il sogno dei pendolari: il treno che vorrei





## UN PROGETTO DI VALORE EUROPEO

La riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro è un progetto che si integra perfettamente con il più grande progetto dell'Alta Velocità nel Vallo di Diano ed interpreta perfettamente le linee d'intervento strategiche pensate dal legislatore europeo per lo sviluppo armonico di tutti i territori dell'Unione.

Riportiamo emblematicamente alcune parti del **REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 dicembre 2013** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, parti integrate con riferimenti specifici al progetto di riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro ed al territorio della Basilicata Meridionale.



**La realizzazione della Nuova Ferrovia Sicignano-Lagonegro offre un grande “valore aggiunto europeo” in quanto contribuisce a realizzare i seguenti obiettivi:**

**a) la coesione territoriale, attraverso:**

- l'accessibilità e la connettività della Basilicata Meridionale;
- la riduzione del divario esistente con altre aree della Regione Basilicata e del Paese a livello di qualità di infrastrutture per il trasporto passeggeri;
- l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio (Alta Velocità) da un lato, ed il traffico locale dall'altro.

**b) l'efficienza, attraverso:**

- l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto compresa la “mobilità dolce”;
- la promozione della ferrovia come trasporto economicamente efficiente e di alta qualità, che contribuisce alla crescita e competitività economica della Basilicata Meridionale anche attraverso servizi turistici;
- l'uso efficiente di una infrastruttura già esistente nel territorio;

**c) la sostenibilità, attraverso:**

- lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;
- la promozione della ferrovia come trasporto a bassa emissione di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub>, in linea con gli obiettivi di riduzione dell'Unione;

**d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:**

- il soddisfacimento delle aspettative ed esigenze di trasporto e mobilità dei residenti del Vallo di Diano nell'ambito regionale e locale;
- la garanzia di standard qualitativi sicuri e di elevata qualità;
- il sostegno alla mobilità anche in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo e assicurando l'accessibilità ai servizi di emergenza e di soccorso anche attraverso l'impiego straordinario del Treno Sanitario della Protezione Civile Nazionale;
- l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

A pieno titolo, la Nuova Ferrovia Sicignano-Lagonegro potrà rientrare a far parte della Rete Globale transeuropea dei trasporti e del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti come Rete SNIT di 2° livello per la funzione di attrazione della domanda residenziale e turistica verso il Lagonegrese ed i territori limitrofi.

## Rete Europea dei Trasporti - Infrastrutture ed interconnessioni per la Basilicata Meridionale

Il progetto della Nuova Linea AV Salerno-Reggio Calabria rientra nel piano di sviluppo della “Rete Centrale” dell’Unione Europea illustrato dal già citato Regolamento UE N. 1315/2013 ed in particolare si inserisce nel Corridoio Scandinavia-Mediterraneo della rete TEN-T.

*“I corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale. Per consentire un trasporto multimodale efficiente sotto il profilo delle risorse, contribuendo in tal modo alla coesione attraverso una maggiore cooperazione territoriale, i corridoi della rete centrale sono incentrati su:*

*a) integrazione modale; b) interoperabilità; c) sviluppo coordinato dell’infrastruttura.”*

(articolo 42 del Reg. UE N. 1315/2013 - dedicato alla REALIZZAZIONE DELLA RETE CENTRALE)

In tal senso, il progetto di riattivazione della Linea Sicignano-Lagonegro come linea ferroviaria regionale e locale della “Rete Globale” europea deve essere considerato nell’ambito del più ampio progetto AV Salerno-Reggio Calabria in conformità agli orientamenti strategici indicati dal Reg.UE N. 1315/2013.

I due progetti integrati implicheranno inevitabilmente scelte tecniche e politiche importanti perché avranno ricadute dirette sul territorio della Basilicata Meridionale.

Fondamentale e vincolante sarà quanto previsto dall’articolo che riportiamo di seguito:

**“Articolo 4 – punto a) la coesione, attraverso:**

- iii) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l’interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall’altro.”

Riguardo agli elementi utili da valutare per la scelta della localizzazione della Stazione Intermedia AV nel Vallo di Diano si evidenzia quanto prescritto dal Regolamento UE 1315/2013:

**“Sezione I - Infrastruttura del trasporto ferroviario - Articolo 11 - Componenti dell’infrastruttura:**

**1. L’infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:**

- c) stazioni lungo le linee indicate nell’allegato I per il trasferimento di passeggeri all’interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto.”

Nel caso specifico, il rispetto della Normativa Europea comporta il fatto che la **Stazione Intermedia AV**, da realizzarsi nel Vallo di Diano, può essere **localizzata sul tratto tra Atena Lucana e Sala Consilina della linea AV dove il tracciato è più vicino e parallelo a quello della linea ferroviaria storica Sicignano-Lagonegro**. Auspichiamo pertanto che vengano considerati tutti gli interventi infrastrutturali proposti in questo documento e siano di conseguenza **valutati tutti gli elementi utili alla scelta della localizzazione della Stazione AV intermedia e tali da consentire, come previsto dalla normativa europea, la piena integrazione intramodale fra traffico ferroviario per il trasporto a lungo raggio e trasporto ferroviario regionale** così come l’integrazione intermodale ferro-gomma.



**Disegno schematico di stazione lungo linea ad Alta Velocità – come previsto dal Regolamento UE 1315/2013.**



## **Contributo del Comitato riattivazione ferrovia Sicignano-Lagonegro al Dibattito Pubblico relativo a Lotto 1b della linea AV Salerno-Reggio C.**

Questo Comitato rileva che la linea storica Sicignano–Lagonegro, sospesa al traffico commerciale, con Decreto Interministeriale n. 146 del 17/05/2022 è stata inserita nell’elenco delle linee ferroviarie turistiche, come definite dall’articolo 1 del medesimo Decreto, su cui possono circolare rotabili TURISTICI, oltre a quelli storici.

Ad oggi risulta autorizzata ed attiva l’Impresa Ferroviaria “FS Treni Turistici Italiani” del Gruppo Ferrovie Italiane dello Stato, con rotabili turistici di proprietà. Dalla lettura delle Condizioni Generali di Trasporto di questa Impresa Ferroviaria, si evince chiaramente, che per i passeggeri ferroviari di FS Treni Turistici Italiani si applica il Regolamento UE 782/2021 (Diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario) con l’emissione di biglietti cumulativi con l’Impresa ferroviaria Trenitalia; diritto a coincidenze garantite e protette tra i treni delle medesime Imprese Ferroviarie; diritto nell’assistenza dei disabili e delle persone a mobilità ridotta nelle stazioni e per la salita e discesa a bordo treno assicurato dal Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria RFI , mentre FS Treni Turistici Italiani garantisce il servizio di assistenza a bordo dei treni.

Tutto ciò comporta che la localizzazione della Stazione Intermedia AV nel Vallo Diana debba rispettare quanto prescritto dal Regolamento UE 1315/2013:

Sezione I - Infrastruttura del trasporto ferroviario

Articolo 11 - Componenti dell’infrastruttura:

1. L’infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:

... c) STAZIONI lungo le linee indicate nell’allegato I per il TRASFERIMENTO DI PASSEGGERI ALL’INTERNO DEL MODO FERROVIARIO ....

Nel caso specifico il rispetto della Normativa Europea comporta il fatto che la stazione Intermedia AV, da realizzarsi nel Vallo di Diana, può e deve essere localizzata sul tratto tra Atena Lucana e Sala Consilina della linea AV dove il tracciato è più vicino e parallelo a quello della linea storica Sicignano-Lagonegro. Su questo argomento specifico è stata presentata un’interrogazione da parte del Senatore Francesco Castiello al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (allegato).

Si evidenzia, inoltre l’obbligatorietà delle INTERCONNESSIONI tra la nuova linea AV e le linee storiche Sicignano- Lagonegro e Battipaglia- Potenza, ai sensi dell’articolo 4, punto a), lettera iii) del citato Regolamento UE 782/2021, come puntualmente evidenziato anche nella medesima interrogazione del Senatore Castiello.

Firmato: Il Presidente del  
Comitato riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro  
Dottor Rocco Panetta


**ALLEGATO : Interrogazione del Senatore Francesco Castiello al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti**

11/12/23, 12:42

ShowDoc


**Legislatura 19ª - Atto di Sindacato Ispettivo n. 4-00860**

Atto n. 4-00860

Pubblicato il 29 novembre 2023, nella seduta n. 130

**CASTIELLO** - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -

Premesso che:

la linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria è parte del corridoio scandinavo-mediterraneo del sistema di reti transeuropee dei trasporti (TEN-T), compresa nella cosiddetta rete centrale dei collegamenti individuati e disciplinati dal regolamento (UE) n. 1315/2013;

ai sensi dell'art. 4 del regolamento la rete transeuropea dei trasporti "rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva", obiettivo raggiungibile tramite l'interconnessione con le linee regionali "sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall'altro";

alla sezione I-infrastruttura del trasporto ferroviario l'art. 11, componenti dell'infrastruttura, il regolamento recita: "1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare: (...) c) stazioni lungo linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario";

sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato pubblicato il progetto di fattibilità tecnico-economica del lotto Romagnano-Buonabitacolo (fermata intermedia) della linea ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, scelta progettuale di RFI che è in palese contrasto con gli artt. 4 e 11 citati, in quanto tale fermata è localizzata in una posizione che non consente il trasferimento dei passeggeri sui treni circolanti sulla vicina e parallela linea Sicignano-Lagonegro, da interconnettere con la linea ad alta velocità, con coincidenze garantite e protette (ex regolamento (UE) 782/2021) tra treni regionali e treni ad alta velocità;

la linea Sicignano-Lagonegro è un'infrastruttura ferroviaria che serve 156.000 abitanti distribuiti in 58 comuni, ricadenti parte nella Basilicata meridionale e parte nella Campania nelle aree del Vallo di Diano e degli Alburni;

il piano per attuare il regolamento n. 1315 dovrebbe prevedere adeguate interconnessioni con la linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro e a Romagnano con la Battipaglia-Potenza in modo da consentire la circolazione anche dei treni regionali veloci sulla tratta ad alta velocità da e per Lagonegro-Vallo di Diano-Romagnano-Potenza e Lagonegro-Vallo di Diano-Battipaglia,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per garantire la piena applicazione del regolamento (UE) n. 1315/2013 e i collegamenti ferroviari del Vallo di Diano, degli Alburni e della Basilicata meridionale.



*Documento presentato in occasione dell'audizione del  
Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano – Lagonegro  
da parte della Terza Commissione Consiliare Permanente  
Attività Produttive, Territorio, Ambiente  
di REGIONE BASILICATA*

