



**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

*Contributo di*

Rocco Panetta



**La RIAPERTURA al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro, SOSPESA dal 1 Aprile 1987, con un servizio sostitutivo con autobus di Trenitalia attivo, ancora oggi , sulla relazione Napoli- Battipaglia- Lagonegro, a carico della Regione Campania, è INDISPENSABILE per la realizzazione di collegamenti ferroviari della Basilicata Meridionale ( alta Val d'Agri e Lagonegrese) con Salerno, Potenza ed il resto della rete ferroviaria nazionale, gestita da RFI, allo stato inesistenti, pur essendo interessato il territorio, attraversato da questa linea, dai lavori per la costruzione della tratta Alta Velocità Battipaglia- Praja. Il TRACCIATO del lotto 1b (Romagnano-Buonabitacolo) della tratta AV prevede, per la lunghezza di circa 7 chilometri, nel territorio dei Comuni di Polla, ATENA LUCANA, Sala Consilina, l'utilizzo dell'area di sedime della linea Sicignano- Lagonegro, motivo per cui deve essere decisa, in sede di approvazione del progetto definitivo della tratta AV, con l'assenso anche della Regione BASILICATA, anche la RIAPERTURA al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro, con INTERCONNESSIONE, a nord della stazione di Atena Lucana, con la tratta AV Battipaglia-Praja. L'ipotesi alternativa, improponibile, è l'emanazione di un Decreto di DISMISSIONE della linea Sicignano-Lagonegro( 78 km) da parte del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. La mancata realizzazione dei collegamenti ferroviari che si propongono di realizzare si tradurrebbe , nel Vallo di Diano e nel Lagonegrese, nel passaggio, a 300 km/ora, di Treni Alta Velocità che fermeranno , nella migliore delle ipotesi da cronoprogramma RFI, SOLO nel 2031, alla stazione AV di Buonabitacolo (Salerno), in aperta campagna, senza INTERCONNESSIONE con la linea regionale RFI Sicignano- Lagonegro, con un costo dei biglietti ferroviari dei Treni Alta Velocità , a libero mercato, pari ad almeno il QUADRUPLO dei biglietti ferroviari dei Treni Regionali da e per: Potenza, Salerno, in cui il costo del servizio è a carico per il 65%, per Legge, della Regione committente il servizio di Trasporto Pubblico Locale che, nel caso dei collegamenti che si propongono, è la Regione BASILICATA. Avremmo l'ASSURDA situazione di ZERO benefici per gli abitanti di questi territori (Vallo di Diano e Lagonegrese) a fronte del notevole impatto AMBIENTALE dato dall'escavazione di tunnel, lunghi decine di chilometri, nell'Appennino Lucano.**

**Inoltre, il perpetuarsi di collegamenti SOLO a mezzo AUTOBUS impedirebbe l'esercizio del diritto alla MOBILITA' alle Persone a Ridotta Mobilità, tra i quali, oltre ai disabili, sono compresi anche gli anziani, visto che i Regolamenti Europei impongono l'assistenza a queste persone, da parte delle Imprese di trasporto su gomma (autobus) SOLO per i viaggi con percorrenza superiore a 250 chilometri, quindi con esclusione di collegamenti, con autobus, da e per: Lagonegro-Salerno; Lagonegro-Potenza. Pertanto si impone la realizzazione, con cronoprogramma biennale, a partire da Giugno 2022 fino a Dicembre 2028, dei collegamenti, descritti nelle slides (vedi) condizionati dal cronoprogramma RFI per la realizzazione della tratta AV Battipaglia-Praja. Si evidenzia la necessità di iniziare, già DA Giugno 2022, la realizzazione, nella stazione di SICIGNANO degli Alburni, dei collegamenti tra Treni Intercity, sovvenzionati dallo Stato, e minibus del Servizio sostitutivo di Trenitalia, sovvenzionati dalla Regione BASILICATA, onde consentire condizioni CIVILI di viaggio anche sulle lunghe distanze, visto che l'uso dei WC, per Legge, è interdetto durante la circolazione degli autobus che ne sono provvisti. Lo stesso motivo vale anche per il servizio con minibus Freccialink di Trenitalia, in coincidenza con la fermata alla stazione di SICIGNANO degli Alburni del Frecciarossa 1000, finanziato dalla Regione Basilicata, in circolazione sulla relazione Taranto-Milano, da attivare DA Dicembre 2022. Detti collegamenti cesseranno a Dicembre 2026, come da cronoprogramma RFI, perché i Treni Intercity e quelli ad Alta Velocità NON transiteranno più per la stazione di Sicignano degli Alburni ma percorreranno la tratta AV Battipaglia-Romagnano. Per questo motivo si impone ENTRO Dicembre 2026 la COMPLETA RIAPERTURA al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro, NON elettrificata, con uso di Treni Regionali bimodali: elettrico e batterie, onde consentire i collegamenti con i Treni Intercity alla stazione di Battipaglia e con quelli ad Alta Velocità alla stazione di Salerno. ENTRO il 2024 la RIAPERTURA al traffico di un PRIMO tratto funzionale della linea Sicignano-Lagonegro, senza variazione di tracciato, può essere realizzata anche oltre la stazione di Atena Lucana( Salerno), indicata quale ipotesi minimale, ma fino alla fermata di Casaletto, in località PENNARRONE del Comune di LAGONEGRO (Potenza), onde consentire un collegamento rapido con l'AEROPORTO di Salerno-Pontecagnano, visto che per quella data è prevista la fine dei lavori di allungamento della pista. ENTRO Dicembre 2028, come da cronoprogramma RFI, deve essere realizzata l'INTERCONNESSIONE, a nord della stazione di Atena Lucana, tra la linea Sicignano-Lagonegro e l'entrata in ESERCIZIO della tratta AV: INTERCONNESSIONE Atena Lucana-ROMAGNANO, percorsa da Treni Regionali, a 160 km/ora, che viaggiano alla medesima velocità(160 km/ora) anche sulla tratta AV Romagnano-BATTIPAGLIA e sulla tratta storica Battipaglia-SALERNO ed, invece, a 80 km/ ora, di media, sulla linea**

**storica Romagnano-POTENZA. Si evidenzia la NECESSITA', per ridurre drasticamente i tempi di percorrenza dei Treni Regionali da e per: Lagonegro-Atena Lucana-POTENZA, di costruire la nuova bretella Auletta-Tito, sulla tratta AV Romagnano -Atena Lucana.**

**Firmato**

**Il Presidente del Comitato riattivazione ferrovia Sicignano-Lagonegro**

**Dott. Rocco Panetta**

## **Contributo del Comitato riattivazione ferrovia Sicignano-Lagonegro a Dibattito Pubblico su Lotto 1b tratta Battipaglia-Praja a Mare della linea AV SA-RC**

**Questo Comitato rileva che la linea storica Sicignano–Lagonegro, sospesa al traffico commerciale, con Decreto Interministeriale n. 146 del 17/05/2022(allegato) è stata inserita nell’elenco delle linee ferroviarie turistiche, come definite dall’articolo 1 del medesimo Decreto, sui 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(vedi allegato), 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 Diano debba rispettare quanto prescritto dal Regolamento UE 1315/2013: Sezione I-Infrastruttura del trasporto ferroviario-Articolo11-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 Diano, 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, si veda anche l’interrogazione Senatore Francesco Castiello al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (allegata). Si evidenzia, inoltre l’obbligatorietà delle INTERCONNESSIONI tra la costruenda 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**

Perchè il PFTE non ha previsto la localizzazione della stazione AV in un punto del tracciato in cui è possibile il trasferimento dei passeggeri in modalità ferroviaria, come prescritto dal Regolamento UE 1315/2013, quale quella della vicina e parallela, per circa 6 chilometri, linea storica Sicignano-Lagonegro? Vedi anche interrogazione parlamentare del Senatore Francesco Castiello del 29 Novembre 2023 in relazione anche alla assenza ,nel PFTE, di interconnessioni con la linea storica Sicignano -Lagonegro, solo scavalcata dal tracciato AV, ed a Romagnano Sud Est, con la linea storica Battipaglia-Potenza,onde consentire la circolazione di Treni Regionali Veloci anche sulla tratta AV Romagnano-Vallo di Diano, come già previsto dal programma di esercizio sulla tratta AV Romagnano-Battipaglia( 13 Treni Regionali Veloci al giorno), da e per: Lagonegro-Vallo di Diano-Battipaglia e Lagonegro-Vallo di Diano- Romagnano-Potenza.

Rocco Panetta



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



**ALLEGATI**



## **CONDIZIONI GENERALI DI TRASPORTO**

## 1. Ambito di applicazione

Le presenti Condizioni Generali di Trasporto dei passeggeri (di seguito “CGT”) si applicano ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri effettuati da FS Treni Turistici Italiani S.r.l. (di seguito anche “FS Treni Turistici Italiani”) e al servizio automobilistico integrativo del trasporto ferroviario denominato “Bus Espresso Cadore Link”<sup>1</sup>.

Le norme contenute nelle CGT si applicano a tutti i suddetti servizi, salvo diversamente indicato o specificato.

Le presenti CGT sono consultabili sui principali canali di contatto Trenitalia (cfr. par. 5).

---

<sup>1</sup> Il servizio bus non è vendibile singolarmente, ma solo in collegamento con il relativo treno ed è prevista l’assegnazione del posto.

## 2. Principali fonti legislative in materia di trasporto ferroviario passeggeri

Il servizio di trasporto ferroviario passeggeri di FS Treni Turistici Italiani è disciplinato da norme europee e nazionali.

E' inoltre regolato dalle misure adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART).  
Costituiscono principali fonti legislative delle CGT:

- a) la Legge 4 aprile 1935, n. 911, e s.m.i. relativa a *“Condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato”*;
- b) il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 relativo a *“Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”*;
- c) il Regolamento (UE) n. 782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- d) il D.Lgs. 17 aprile 2014, n. 70, relativo alla *“Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento CE 1371/2007”* e s.m.i.;
- e) il D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”*.

### **3. Il contratto di trasporto**

Con il contratto di trasporto, regolato dalle presenti CGT, FS Treni Turistici Italiani si obbliga a titolo oneroso a trasferire persone da un luogo a un altro.

## 4. Il titolo di viaggio

### 4.1. Generalità e contenuto

Il contratto di trasporto concluso con FS Treni Turistici Italiani a norma delle CGT per l'utilizzo di servizi ferroviari è rappresentato dal titolo di viaggio.

All'atto dell'acquisto del titolo di viaggio il passeggero si obbliga al rispetto delle disposizioni contenute nelle CGT.

Il titolo di viaggio può essere su supporto materiale (per esempio: cartaceo, plastico) o immateriale/elettronico (per esempio: *file pdf, ticketless, QR Code*).

Il passeggero ammesso al trasporto deve essere in possesso di un titolo di viaggio valido per il treno, il livello di servizio, la classe prescelta e il giorno, ove previsti.

Il titolo di viaggio fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

Il titolo di viaggio, oltre all'indicazione della tipologia, dei gestori dei servizi coinvolti e dei relativi siti web, riporta tutte le indicazioni necessarie a definire il contenuto del contratto di trasporto, in particolare riporta, salvo per determinate tipologie, le seguenti indicazioni:

- la stazione di partenza e quella di arrivo;
- l'itinerario, se rilevante ai fini del prezzo;
- la categoria di treno o il servizio;
- la classe o livello di servizio;
- il giorno di rilascio;
- l'offerta applicata;
- il treno, carrozza, posto ed il giorno del viaggio;
- il prezzo;
- il numero delle persone distinto per adulti e per ragazzi;
- l'indicazione degli elementi atti a identificarne il legittimo possessore (nome, cognome e, ove previsto, la data di nascita);
- il codice identificativo di prenotazione (PNR) e il codice di cambio prenotazione (CP).

### 4.2. Tipologie ed emissione di titoli di viaggio

#### 4.2.1 Tipologie di titoli di viaggio

Il titolo di viaggio riporta l'indicazione della tipologia e può essere:

- **biglietto singolo:** titolo di viaggio che abilita ad utilizzare i servizi di trasporto ferroviario nell'ambito di un unico contratto di trasporto (biglietto di corsa semplice);
- **biglietto integrato:** titolo di viaggio che abilita all'utilizzo di più servizi di trasporto, ferroviario e non ferroviario, oggetto di uno o più contratti di trasporto a seconda delle diverse combinazioni di servizi e/o imprese;
- **biglietto cumulativo:** uno o più titoli di viaggio, oggetto di una soluzione di viaggio composta a sistemi di vendita di FS Treni Turistici Italiani e acquistati in un'unica transazione commerciale, che abilitano all'utilizzo di più servizi ferroviari successivi operati da FS Treni Turistici Italiani, Trenitalia, Trenitalia France e Ferrovie del Sud Est (FSE) nell'ambito di un unico contratto di trasporto. Sono esclusi i treni di altre imprese ferroviarie.

I titoli di viaggio integrati – a tariffa integrata o meno – anche laddove rappresentati da un unico tagliando, sono da considerarsi contratti di trasporto distinti con riguardo ai rapporti verso la clientela, per quanto concerne ad esempio l'assistenza, la trattazione dei reclami e la corresponsione di rimborsi e indennità.

#### 4.2.2 Modalità di emissione dei titoli di viaggio

- **Il biglietto con assegnazione contestuale del posto**

Per i treni FS Treni Turistici Italiani viene emesso un biglietto nominativo con assegnazione contestuale del posto sul treno e per il giorno riportato sul biglietto stesso.

Il biglietto con assegnazione del posto è valido per il giorno ed il treno prenotati.

Non è richiesta la convalida del biglietto prima della partenza.

- **Il biglietto ticketless**

Con la modalità ticketless per i biglietti acquistati sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), sull'App di Trenitalia, presso le biglietterie, le agenzie di viaggio abilitate o le Self-service, il passeggero accede al treno senza effettuare il ritiro materiale del biglietto, limitandosi a comunicare al personale di bordo il codice identificativo della transazione (PNR)

Al momento dell'acquisto il passeggero può ottenere un promemoria di viaggio via e-mail all'indirizzo di posta elettronica comunicato e può anche richiedere l'invio aggiuntivo tramite SMS dei dati relativi alla transazione effettuata. Presso le biglietterie e le Self-service, al cliente è rilasciato anche un promemoria cartaceo – che non sostituisce in alcun modo il titolo di viaggio – che riporta tutti i dati relativi alla transazione effettuata.

- **Il Postoclick**

Al passeggero è accordata la possibilità di pre-riservare sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) o sull'App Trenitalia, l'acquisto di biglietti senza effettuare contestualmente il relativo pagamento. La pre-riservazione va effettuata, con un anticipo di almeno 48 ore. Il pagamento deve avvenire entro 48 ore dalla richiesta di pre-riservazione.

Non si possono avere più di tre richieste in sospeso contemporaneamente;

Il pagamento dei biglietti può essere effettuato:

- attraverso il sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com);
- presso i PuntoLis;
- presso gli sportelli Bancomat Unicredit;
- presso i punti vendita Mooney.

Il pagamento può, inoltre, essere effettuato presso le agenzie di viaggio abilitate, le Self-service o, se queste non presenti o non funzionanti, presso le biglietterie.

Per il pagamento effettuato presso i punti Sisal, gli sportelli Bancomat Unicredit, gli esercizi commerciali del circuito Lottomatica o le agenzie di viaggio, è previsto un costo aggiuntivo, come specificato all' Allegato 1 - Listino dei prezzi.

In caso di mancato pagamento in tempo utile, la prenotazione dell'acquisto effettuata con Postoclick sarà considerata non confermata e il sistema in automatico la cancellerà e rimetterà in disponibilità il posto assegnato.

### **4.3. Prezzo e tariffa**

FS Treni Turistici Italiani presta servizi di trasporto passeggeri in regime di libero mercato (anche “a mercato”).

FS Treni Turistici Italiani stabilisce e varia i prezzi secondo criteri di sostenibilità economico-finanziaria e di efficienza.

L'importo del titolo di viaggio deve essere pagato prima della partenza del treno (o servizio sostitutivo), con moneta avente corso legale nello Stato o con carte di credito o di debito espressamente indicate.

Modalità di pagamento diverse possono essere previste a seconda del canale di vendita utilizzato e della tipologia di titolo di viaggio acquistato.

### **4.4. Vendita dei titoli di viaggio**

Il passeggero può acquistare i titoli di viaggio tramite i seguenti principali canali di vendita: il sito istituzionale [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), l'App Trenitalia, le biglietterie, le emittitrici self-service, le agenzie di viaggio,

i tour operator e altri rivenditori autorizzati.

Nel caso di acquisto presso le agenzie di viaggio abilitate, al prezzo del titolo di viaggio può essere applicato un diritto di commissione a discrezione dell'agenzia.

In caso di furto, smarrimento, distruzione o deterioramento del titolo di viaggio qualora non sia ammesso il rilascio di un duplicato, il passeggero che voglia comunque effettuare il viaggio deve acquistare un nuovo titolo.

L'acquisto del biglietto a bordo del treno di norma non è consentito per motivi relativi alla sicurezza e per l'obbligo della prenotazione del posto.

Tale possibilità è prevista, senza alcun sovrapprezzo comunque denominato, limitatamente a determinate tipologie di biglietti<sup>2</sup>, previo avviso al personale di accompagnamento all'atto della salita e per il percorso servito dal treno, esclusivamente per i passeggeri che siano partiti da stazioni in cui non siano presenti biglietterie, biglietterie self-service accessibili e altri modi accessibili per acquistare un biglietto in anticipo.

#### **4.4.1. Verifiche a carico del passeggero in fase di acquisto**

Prima di completare la transazione di acquisto o all'atto di ricevere il titolo di viaggio in caso di acquisto presso le biglietterie, il passeggero deve verificare:

- la corretta indicazione dei dati riportati sul titolo di viaggio (nome e cognome per i biglietti nominativi, origine e destinazione, itinerario, data, classe/livello di servizio, numero dei passeggeri);
- la riduzione di prezzo eventualmente spettante;
- il prezzo pagato, che deve corrispondere a quello esposto sul titolo di viaggio.

#### **4.4.2. Divieto di cessione dei titoli di viaggio**

È severamente vietato il commercio, la distribuzione e la vendita dei titoli di viaggio non autorizzati da FS Treni Turistici Italiani e fuori dai canali di vendita previsti.

Per alcuni titoli di viaggio nominativi, nei casi espressamente previsti al Punto 17, è ammesso il cambio del nominativo presso i canali autorizzati. Il passeggero che effettui o tenti di effettuare viaggi con titoli intestati a terzi è soggetto al pagamento di quanto stabilito al Punto 6.2 per tali fattispecie.

#### **4.4.3. Modifiche al titolo di viaggio**

Le modifiche al titolo di viaggio sono consentite secondo i limiti e le modalità definite ai successivi Punti 15, 16 e 17.

---

<sup>2</sup> I biglietti per modifiche e prolungamenti d'itinerario;

## 5. L'informazione

FS Treni Turistici Italiani prima, durante e dopo il viaggio assicura le seguenti informazioni di carattere generale concernenti almeno:

- i diritti sanciti dalla normativa europea e nazionale applicabile;
- le presenti CGT nel testo aggiornato;
- gli orari e le condizioni per il viaggio più veloce e per quello al prezzo più basso;
- le condizioni di accesso ed il servizio di assistenza disponibile per le persone con disabilità ed a mobilità ridotta;
- le condizioni per l'eventuale accesso di biciclette;
- la disponibilità dei servizi a bordo (a titolo esemplificativo, cuccette, Vagoni Letto, ristorazione);
- i ritardi, le interruzioni di linea, la soppressione dei servizi (pianificati e in tempo reale) e gli scioperi del personale;
- le procedure per il recupero dei bagagli smarriti e per la presentazione di reclami.

Tali informazioni vengono fornite tramite una pluralità di canali quali, ad esempio: il sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), l'App Trenitalia, gli Uffici Assistenza e le biglietterie nelle stazioni, le agenzie di viaggio abilitate.

In caso di irregolarità o modifiche del servizio l'informazione è fornita in tempo reale mediante strumenti telematici.

Inoltre, nelle stazioni nelle quali la biglietteria e/o le emittitrici self-service non sono funzionanti, è garantita l'informazione sulle modalità alternative di acquisto e sulle stazioni più vicine in cui le biglietterie o le Self-Service sono funzionanti attraverso l'affissione di apposite locandine. Ugualmente, con le stesse modalità, nelle stazioni in cui non è previsto il servizio di assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta vengono rese note le stazioni più vicine in cui il servizio è presente.

## 6. Il controllo dei titoli di viaggio

Il passeggero deve esibire, su richiesta del personale ferroviario preposto, a bordo del treno (o servizio sostitutivo) e in stazione, in presenza di varchi e/o attività di controlleria anche preventiva e/o attività di filtro per motivi di sicurezza e politiche antifrode, idoneo titolo di viaggio, il documento che giustifica l'eventuale riduzione di prezzo nonché, ove necessario, un valido documento di identificazione<sup>3</sup>. Nel caso di titolo di viaggio emesso in modalità ticketless, il passeggero deve fornire il codice identificativo di prenotazione (PNR) o il QR Code ricevuto al momento dell'acquisto.

I passeggeri devono salire a bordo dei treni (o servizi sostitutivi) già muniti di regolare titolo di viaggio. L'accesso al treno è consentito sino ad un minuto prima dell'orario di partenza indicato sul biglietto.

Nell'esercizio delle operazioni di controlleria il personale ferroviario è pubblico ufficiale. In materia si applica quanto previsto dalle leggi nazionali (in particolare il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 recante "*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*") nonché dalle eventuali leggi regionali in materia.

I passeggeri trovati sprovvisti di titolo di viaggio ovvero in possesso di titolo di viaggio non idoneo per il treno (o servizio sostitutivo), il livello di servizio o la classe utilizzata, vengono invitati a regolarizzare la propria posizione con il pagamento di quanto dovuto, ove vi siano posti disponibili a bordo, in caso contrario il passeggero viene fatto scendere alla prima stazione in cui il treno effettua fermata, previa regolarizzazione.

Qualora, ove ammesso, non provvedano a regolarizzare la loro posizione vengono fatti scendere dal treno (o servizio sostitutivo) alla prima fermata utile ed assoggettati al pagamento di quanto dovuto e previsto al Punto 6.2, salvo che potrà essere consentito, previa identificazione del viaggiatore, di far proseguire il viaggio. I passeggeri trovati in possesso di titolo di viaggio contraffatto o alterato sono sanzionati o regolarizzati secondo quanto di seguito previsto; in questi casi il titolo di viaggio viene ritirato dal personale di controlleria.

I passeggeri muniti di biglietti particolari (ad esempio biglietti a tariffa ridotta, biglietti elettronici, biglietti pagati con particolari modalità) devono in qualsiasi momento essere in grado di provare la loro identità e il relativo diritto con documenti in corso di validità conformemente alle condizioni che li regolano.

In caso di rifiuto da parte del passeggero a dichiarare le proprie generalità il personale ferroviario richiederà l'intervento delle competenti Autorità.

In caso di mancata identificazione il cliente non può proseguire il viaggio.

L'assenza, l'irregolarità o la perdita del titolo di viaggio non esonerano il passeggero dal rispetto integrale delle CGT.

Gli importi aggiuntivi dovuti a titolo di penalità, soprattassa e/o sanzione non sono rimborsabili, né indennizzabili.

### 6.1 Documenti d'identità considerati validi da FS Treni Turistici Italiani per il riconoscimento dei clienti.

- Certificato D'IDENTITÀ
- Carta D'IDENTITÀ
- Carta D'IDENTITÀ ELETTRONICA
- Carta D'IDENTITÀ DIPLOMATICA
- PASSAPORTO DIPLOMATICO
- PASSAPORTO ORDINARIO
- PASSAPORTO ELETTRONICO
- PASSAPORTO DI SERVIZIO
- Tessera Agente e Agente Scelto CORPO FORESTALE DELLO STATO

<sup>3</sup> Si veda elenco in calce al capitolo. Per i minorenni sprovvisti di documento di identificazione lo stesso può essere sostituito dal certificato di nascita o da documentazione sostitutiva, ivi compresa l'autocertificazione resa dal genitore del minore o da chi ne fa le veci, dalla quale risulti l'identità del ragazzo.

- Tessera Ufficiali AGENTE DI CUSTODIA
- Tessera Militare Truppa AERONAUTICA MILITARE
- Tessera Sottufficiale AERONAUTICA MILITARE
- Tessera Ufficiali AERONAUTICA MILITARE
- Tessera Appuntato CARABINIERI
- Tessera Sottufficiale CARABINIERI
- Tessera Ufficiali CARABINIERI
- Tessera. Sottufficiale CORPO FORESTALE DELLO STATO
- Tessera Ufficiali CORPO FORESTALE DELLO STATO
- Tessera S.I.S.D.E.
- Tessera Militare ESERCITO ITALIANO
- Tessera Sottufficiale ESERCITO ITALIANO
- Tessera Ufficiali ESERCITO ITALIANO
- Tessera Appuntato GUARDIA DI FINANZA
- Tessera Sottufficiale GUARDIA DI FINANZA
- Tessera POLIZIA TRIBUTARIA GUARDIA DI FINANZA
- Tessera Ufficiali GUARDIA DI FINANZA
- Tessera Riconoscimento MAGISTRATI
- Tessera Militare MARINA MILITARE
- Tessera Sottufficiale MARINA MILITARE
- Tessera Ufficiali MARINA MILITARE
- Tessera PARLAMENTARI
- Patente NAUTICA
- Patente di GUIDA
- Porto FUCILE USO CACCIA
- Porto FUCILE DIFESA PERSONALE
- Porto D'ARMI USO SPORTIVO
- Porto PISTOLA DIFESA PERSONALE
- Porto D'ARMI GUARDIE GIURATE
- Tessera Agenti/Assistenti POLIZIA PENITENZIARIA
- Tessera Ispettori POLIZIA PENITENZIARIA
- Tessera Sovrintendenti POLIZIA PENITENZIARIA
- Tessera Ufficiali POLIZIA PENITENZIARIA
- Tessera Agenti/Assistenti POLIZIA DI STATO
- Tessera POLIZIA FEMMINILE
- Tessera Funzionari POLIZIA DI STATO
- Tessera Ispettori POLIZIA DI STATO
- Tessera Sovrintendenti POLIZIA DI STATO
- Tessera Ufficiali POLIZIA DI STATO
- Titolo di Viaggio RIFUGIATO POLITICO
- Tessera Militare TRUPPA AISE
- Tessera Sottufficiale AISE
- Tessera Ufficiali AISE
- Tessera Iscrizione ALBO MEDICI CHIRURGHI
- Tessera Iscrizione ALBO ODONTOIATRI
- Tessera UNICO PER LA CAMERA
- Tessera CORTE DEI CONTI
- Tessera DOGANALE rilasciata da MININSTERO DELLE FINANZE
- Tessera Ferroviaria SENATO
- Tessera MINISTERO PUBBLICA ISTRUZIONE
- Tessera MILITARE NATO

- Tessera ENTE NAZIONALE ASSISTENTE VOLO
- Tessera MINISTERO POLITICHE AGRICOLE E FORESTALI
- Tessera MINISTERO AFFARI ESTERI
- Tessera Iscrizione ALBO ARCHITETTI
- Tessera Iscrizione ALBO AVVOCATI
- Tessera CORTE D'APPELLO
- Tessera CONSIGLIO DI STATO
- Tessera Riconoscimento D.I.A.
- Tessera Membro EQUIPAGGIO AEREO
- Tessera Iscrizione ALBO INGEGNERI
- Tessera MINISTERO LAVORI PUBBLICI
- Tessera MINISTERO BENI E ATTIVITA' CULTURALI
- Tessera MINISTERO DIFESA
- Tessera MINISTERO FINANZE
- Tessera MINISTERO GIUSTIZIA
- Tessera MINISTERO INTERNO
- Tessera MINISTERO TRASPORTI/NAVIGAZIONE
- Tessera MINISTERO SANITA'
- Tessera MINISTERO TESORO
- Tessera DELL'ORDINE NOTAI
- Tessera ORDINE GIORNALISTI
- Tessera PRESIDENZA CONSIGLIO MINISTRI
- Tessera PUBBLICA ISTRUZIONE
- Tessera POSTE E TELECOMUNICAZIONI
- Tessera U.N.U.C.I.
- Tessera Identificativa TELECOM ITALIA
- Tessera Ferroviaria DEPUTATI
- Tessera Ferroviaria EX DEPUTATI
- Tessera Appuntato /Vigile VIGILI URBANI
- Tessera Sottufficiale VIGILI URBANI
- Tessera Ufficiali VIGILI URBANI
- Tessera Appuntato/Vigile VIGILI DEL FUOCO
- Tessera Sottufficiale VIGILI DEL FUOCO
- Tessera Ufficiali VIGILI DEL FUOCO

## **6.2 Il passeggero sprovvisto di titolo di viaggio o con titolo di viaggio non valido**

Il passeggero viene regolarizzato con il pagamento del prezzo intero dovuto per un viaggio di corsa semplice oltre l'importo aggiuntivo previsto alla lettera a) dell'Allegato 1 - Listino dei prezzi, nei seguenti casi:

- se è sprovvisto di titolo di viaggio;
- se esibisce il titolo di viaggio scaduto di validità;
- se utilizza il titolo di viaggio su un treno diverso da quello prenotato;
- se prosegue il viaggio oltre la stazione riportata sul titolo di viaggio, limitatamente al percorso aggiuntivo;
- se è in possesso di un titolo di viaggio nominativo non corrispondente a quanto indicato sul documento di identificazione personale;
- se è in possesso di un titolo di viaggio scontato emesso in appoggio a un documento nominativo di riduzione, non corrispondente al documento di identificazione personale.

### **6.3 Il passeggero con titolo di viaggio irregolare**

Il passeggero viene regolarizzato con il pagamento della differenza tra quanto corrisposto e quanto previsto per il treno o il servizio utilizzato per un viaggio di corsa semplice a prezzo intero, oltre l'importo aggiuntivo previsto alla lettera b) dell'Allegato 1 - Listino dei prezzi, nei seguenti casi:

- se utilizza una classe o livello di servizio superiore;
- se utilizza un biglietto a riduzione e non soddisfa le condizioni previste per l'applicazione della riduzione stessa;
- se è in possesso di un biglietto nominativo ed è sprovvisto del documento di identificazione o ha un documento di identificazione scaduto di validità;
- se sale o discende dal treno in fermate non ammesse al servizio passeggeri o fermate intermedie non consentite dalla tipologia di biglietto utilizzata;
- se i bagagli o la bicicletta, anche se collocata nell'apposita sacca o pieghevole, recano grave disturbo o danno agli altri passeggeri o a FS Treni Turistici Italiani o superano le dimensioni ammesse. In tutti i casi il passeggero dovrà comunque provvedere a sua cura a scaricare i bagagli o la bicicletta alla prima stazione in cui il treno effettua fermata.

Nessuna regolarizzazione viene effettuata in tutti i casi in cui l'importo dovuto, comprensivo dell'importo aggiuntivo sia uguale o inferiore a quello già pagato e al passeggero non spetta alcun rimborso.

### **6.4 Il pagamento del solo importo dovuto per il viaggio senza penalizzazioni**

Il passeggero viene regolarizzato con il solo pagamento dell'importo dovuto quando sui treni Notte richiede l'utilizzazione di un servizio superiore;

### **6.5 Gli abusi**

Nei casi di viaggi effettuati, o che si tenti di effettuare con titolo di viaggio contraffatto, alterato o riutilizzato oppure quando il passeggero ricorra a sotterfugi per sottrarsi al pagamento del trasporto, è dovuto il pagamento dell'importo di un biglietto singolo a prezzo intero per tutto il percorso, oltre l'importo aggiuntivo previsto all'Allegato 1 – Listino dei prezzi.

I titoli di viaggio o i documenti di riduzione contraffatti o alterati vengono ritirati dal personale di bordo che rilascia in sostituzione altro biglietto con le medesime indicazioni di quello originario.

Nel caso in cui venga trasportato un bagaglio che contenga cose pericolose, è dovuto il pagamento dell'importo aggiuntivo previsto alla lettera c) dell'Allegato 1 - Listino dei prezzi ed il viaggiatore viene fatto scendere alla prima stazione in cui il treno effettua fermata.

### **6.6 Le modalità di pagamento degli importi per regolarizzazioni e abusi**

Nel caso in cui il passeggero non abbia provveduto direttamente a bordo treno al pagamento degli importi dovuti per irregolarità di viaggio, può effettuarlo entro 60 giorni dalla notifica del verbale presso qualsiasi biglietteria Trenitalia abilitata negli orari di apertura al pubblico o utilizzando l'apposito bollettino di conto corrente allegato al verbale. È dovuto anche il pagamento dell'importo aggiuntivo, di cui alla lettera e) dell'Allegato 1 - Listino dei prezzi, a titolo di recupero spese per il differimento del pagamento (non previsto per le irregolarità di cui al Punto 6.4).

Gli importi aggiuntivi dovuti a diverso titolo non si sommano ed il passeggero è tenuto al pagamento di un solo importo nella misura più elevata.

Qualora il passeggero lasci trascorrere anche il termine di 60 giorni dalla notifica del verbale senza provvedere al pagamento di quanto dovuto ovvero provveda ad un pagamento non integrale della somma dovuta, viene attivata la procedura prevista dalla normativa vigente per il recupero del credito, oltre ogni ulteriore onere.

Quanto alla normativa applicabile, si rinvia al Punto 2 delle presenti CGT.

## **7. Rinuncia al viaggio per esigenze del passeggero**

Il passeggero che per proprie esigenze intenda rinunciare all'intero viaggio, prima della partenza del treno prenotato ha diritto al rimborso del prezzo del biglietto con applicazione di una trattenuta, secondo quanto previsto al successivo art. 7.2.

### **7.1 Le modalità di richiesta del rimborso con trattenuta**

Prima dell'orario di partenza del treno prenotato il rimborso può essere richiesto:

- presso qualsiasi biglietteria;
- all'agenzia di viaggio che ha emesso il biglietto;
- solo per i biglietti ticketless acquistati sul sito, tramite l'App Trenitalia;
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it)
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) compilando l'apposito web form, solo per i biglietti ticketless;
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) e sull'App Trenitalia, utilizzando l'apposita funzionalità, solo per i biglietti ticketless acquistati sul sito o tramite l'App Trenitalia;
- presso le Self-service: solo per i biglietti ticketless (esclusi quelli emessi presso le agenzie di viaggio) acquistati con carta elettronica di pagamento e tramite identificazione con la carta di fidelizzazione di Trenitalia o la tessera sanitaria.

Dopo l'orario di partenza del treno il rimborso non è ammesso.

Il rimborso può essere richiesto dal titolare del biglietto, su esibizione del documento di identificazione, o da persona appositamente delegata dal titolare stesso, su presentazione di delega scritta e di copia del documento di identificazione del cliente al quale è intestato il biglietto.

### **7.2 Il calcolo delle trattenute**

Il rimborso del biglietto per esigenze del passeggero viene effettuato:

- prima dell'orario di partenza del treno prenotato con una trattenuta del 20%;

dopo l'orario di partenza non è ammesso.

Nel caso in cui il passeggero abbia richiesto un cambio della prenotazione o del biglietto dopo l'orario di partenza e decida poi di rinunciare definitivamente al viaggio, il rimborso del biglietto non è ammesso.

La trattenuta è prevista a titolo di penale per dar seguito al rimborso.

L'importo da rimborsare per ciascun passeggero è calcolato applicando la percentuale prevista in funzione servizio acquistata, con arrotondamento ai 5 centesimi superiori.

### **7.3 Le modalità di pagamento dell'importo da rimborsare**

Il rimborso è effettuato a vista con la stessa modalità con cui è stato eseguito il pagamento originario.

Il rimborso dei biglietti acquistati on-line, con pagamento presso ricevitorie Sisal, gli esercizi commerciali del circuito Lottomatica o presso gli sportelli Bancomat Unicredit è effettuato secondo le regole previste per il pagamento in contanti, rivolgendosi alle biglietterie o all'agenzia di viaggio emittente.

Il rimborso di un biglietto acquistato con pagamento mediante credito telefonico è effettuato mediante l'erogazione di un credito elettronico, visibile all'interno dell'Area Riservata Trenitalia del cliente.

In tutti i casi in cui il rimborso necessita di un accertamento da parte degli uffici preposti delle circostanze che hanno determinato la richiesta, il rimborso viene effettuato mediante bonifico bancario o tramite un bonus spendibile entro dodici mesi.

### **7.4 I casi di esclusione dal rimborso**

Non è ammesso il rimborso in caso d'interruzione del viaggio per esigenze del passeggero e nel caso di viaggio effettuato per sua scelta con servizio di classe inferiore rispetto a quello cui fa riferimento il

biglietto. I biglietti smarriti, distrutti o rubati non emessi in modalità ticketless non sono rimborsabili. Inoltre, non sono rimborsabili:

- i titoli di viaggio rilasciati in base ad offerte promozionali che prevedono espressamente la non rimborsabilità;
- i titoli di viaggio gratuiti rilasciati per qualsiasi motivo;
- gli importi aggiuntivi corrisposti per il pagamento del biglietto preriservato con Postoclick e quelli pagati, a titolo di compenso, per le attività di vendita delle agenzie di viaggio;

#### **7.5 Le modalità di richiesta del rimborso in caso di chiusura della biglietteria o dell'agenzia di viaggio emittente**

In caso di biglietteria impresenziata o agenzia di viaggio chiusa, il passeggero deve, nei termini previsti a seconda del tipo di rimborso da richiedere, inviare una email a [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it), comunicando il codice identificativo di prenotazione (PNR), il tipo di rimborso richiesto e tutti gli estremi necessari per l'evasione dello stesso. Entro i 12 mesi successivi alla data dell'evento il cliente deve presentare la domanda di rimborso compilando l'apposito web form disponibile sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) o il modulo rimborsi cartaceo presso qualsiasi biglietteria di Trenitalia.

## 8. Obblighi e responsabilità del passeggero

Il passeggero deve attenersi alle prescrizioni e alle norme dettate dalle leggi e dai regolamenti in materia di trasporto ferroviario.

Il passeggero deve attenersi, in particolare, alle disposizioni del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, relativo a *“Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”*.

In stazione, il passeggero deve:

- mostrare il titolo di viaggio e l’eventuale documento di identità al personale ferroviario che ne faccia richiesta;
- attenersi alle istruzioni fornite dal personale di FS Treni Turistici Italiani, dal gestore della stazione e dal gestore dell’infrastruttura;
- osservare i regolamenti doganali, quelli di ogni altra autorità amministrativa e i regolamenti riguardanti l’uso di impianti e servizi ferroviari;
- rispettare tutte le condizioni specifiche di accesso ai treni, compreso l’obbligo di non oltrepassare le strisce gialle sui marciapiedi;
- rispettare il divieto di fumo;
- usare le precauzioni necessarie e vigilare sulla sicurezza ed incolumità propria, delle persone e delle cose che sono sotto la sua custodia.

Sul treno (o servizio sostitutivo), il passeggero deve:

- attenersi alle istruzioni fornite dal personale di FS Treni Turistici Italiani;
- rispettare le norme di sicurezza, in particolare in occasione della salita e discesa dai treni (o servizi sostitutivi);
- corrispondere al personale di bordo incaricato le somme richieste, comprese gli importi aggiuntivi previsti comunque denominati, laddove sia trovato sprovvisto di titolo di viaggio o in possesso di titolo di viaggio non idoneo e venga ammesso alla regolarizzazione. Nel caso in cui il passeggero non provveda direttamente a bordo treno (o servizio sostitutivo), può essere consentito, previa identificazione, il proseguimento del viaggio con il successivo pagamento degli importi dovuti per irregolarità di viaggio presso qualsiasi biglietteria di Trenitalia negli orari di apertura al pubblico o utilizzando l’apposito bollettino di conto corrente allegato al verbale;
- mostrare il titolo di viaggio e l’eventuale documento di identità al personale ferroviario che ne faccia richiesta (o servizio sostitutivo);
- non salire o scendere in fermate non risultanti nell’orario ufficiale;
- prendere posto in conformità al servizio/classe acquistata;
- lasciare liberi i posti riservati alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- non arrecare disturbo agli altri passeggeri con dispositivi elettronici (cellulare, smartphone, tablet ecc.) o usando un tono di voce elevato;
- non sostare nei vestiboli, nei passaggi intercomunicanti fra le vetture, sui gradini per la salita e discesa dei passeggeri, nelle toilette;
- non accedere alle aree riservate al personale del treno (o servizio sostitutivo);
- non azionare allarmi o dispositivi di emergenza al di fuori dei casi effettivamente necessari;
- non danneggiare, deteriorare o sporcare le vetture e gli ambienti del treno (o servizio sostitutivo), nonché i loro arredi ed accessori;
- rispettare il divieto di fumo, ivi incluso il divieto di utilizzare le sigarette elettroniche;
- non fare uso delle toilette che non siano a circuito chiuso durante la fermata del treno nelle stazioni;
- tenere un comportamento idoneo a preservare l’incolumità propria e degli altri passeggeri e

- vigilare sui minori e sulle persone poste sotto la sua responsabilità;
- usare in generale tutte le precauzioni necessarie e vigilare sulla sicurezza ed incolumità propria, delle persone e delle cose che sono sotto la sua custodia.

Il passeggero è responsabile nei confronti di FS Treni Turistici Italiani per qualsiasi danno causato:

- dall'inosservanza degli obblighi e dei divieti di cui al presente paragrafo;
- dall'inosservanza di leggi, atti normativi o di provvedimenti delle autorità amministrative;
- dagli oggetti che porta con sé, nonché dalle persone che sono sotto la sua custodia.

In caso di danni il passeggero è tenuto al relativo risarcimento in favore di FS Treni Turistici Italiani, senza pregiudizio delle pene e delle sanzioni comminate dalle leggi e regolamenti in vigore e dei danni al gestore delle stazioni, al gestore dell'infrastruttura ed al loro personale e a terzi in genere.

È obbligo dei passeggeri curare la custodia dei propri bagagli.

I passeggeri devono custodire il proprio bagaglio collocandolo negli spazi dedicati, assicurandosi che non arrechi intralcio e/o danni a persone e cose, salvo i casi specificatamente dettagliati nel Punto 11.

FS Treni Turistici Italiani non risponde delle conseguenze derivanti dalla inosservanza delle norme di cui sopra, né in caso di furto del bagaglio, salvo quanto previsto al Punto 11.

## 9. L'esclusione dal trasporto

Ferma l'esclusione dal trasporto in caso di mancata identificazione di cui al Punto 6 delle presenti CGT, il passeggero non è ammesso a viaggiare, ovvero durante il viaggio può essere allontanato senza diritto al rimborso del prezzo pagato, nei casi in cui:

- rappresenti un pericolo per la sicurezza delle attività ferroviarie o degli altri passeggeri;
- arrechi disturbo agli altri passeggeri o sia affetto da malattia contagiosa;
- svolga attività di questuante o eserciti attività di commercio a bordo treno;
- effettui, senza preventiva autorizzazione scritta di FS Treni Turistici Italiani, interviste o sondaggi di opinioni anche attraverso la distribuzione di questionari;
- distribuisca, senza preventiva autorizzazione scritta di FS Treni Turistici Italiani, stampati o materiale pubblicitario.

## 10. Obblighi e responsabilità di FS Treni Turistici Italiani

### 10.1. Responsabilità per interruzioni di linea, soppressioni, mancate coincidenze e ritardi

Fatto salvo quanto previsto in tema di responsabilità del vettore ferroviario dal Regolamento (UE) n.782 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, si applica la disciplina prevista dalla legge 4 aprile 1935, n. 911 e successive modificazioni.

#### 10.1.1. Interruzioni di linea, soppressioni, mancate coincidenze, partenza ritardata o prevedibile

##### ritardo all'arrivo a destinazione superiori a 60 minuti

Nei seguenti casi, per fatto imputabile a FS Treni Turistici Italiani o per ordine dell'Autorità Pubblica:

- a) interruzioni di linea;
- b) soppressione del treno (o servizio sostitutivo) per tutto o parte del suo percorso;
- c) perdita di coincidenza per ritardo di altro treno (o servizio sostitutivo) nell'ambito di un biglietto cumulativo;
- d) partenza ritardata pari o superiore a 60 minuti;
- e) prevedibile ritardo all'arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto superiore a 60 minuti

il passeggero può scegliere tra:

I) rinunciare al viaggio e ottenere il rimborso del biglietto, secondo le modalità di cui al successivo punto 10.1.4 oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza non appena possibile;

II) proseguire il viaggio o, sulla base delle soluzioni proposte dal personale ferroviario, seguire un itinerario alternativo verso la destinazione finale, appena possibile, o in una data successiva, a discrezione del passeggero a condizioni di trasporto simili. Qualora tali soluzioni non siano comunicate al passeggero entro 100 minuti dall'ora di partenza prevista del servizio oggetto di ritardo o della soppressione o della coincidenza persa, il passeggero ha diritto alla restituzione delle spese sostenute per raggiungere autonomamente la destinazione finale con altri fornitori di servizi di trasporto pubblico per ferrovia, con pullman o autobus, purché le spese sostenute siano documentate, necessarie, adeguate e ragionevoli. Qualora sia stato già corrisposto il rimborso del biglietto, FS Treni Turistici Italiani valuta la restituzione delle spese sostenute per la parte eccedente l'importo rimborsato.

Il passeggero deve rivolgersi, nel limite dei posti disponibili, direttamente al personale di bordo e, nell'ipotesi di prevedibile ritardo all'arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto superiore a 60 minuti, può scegliere di proseguire il viaggio anche in data successiva, dopo essersi rivolto al Customer Service, fermi restando i limiti di cui ai capoversi precedenti. Sono considerati coincidenti in una stazione due treni il cui intervallo sia superiore a 10 minuti; in alcune stazioni (Bologna C.le, Firenze S.M.N., Milano C.le, Napoli C.le, Roma T.ni, Roma Tiburtina, Torino P.N., Villa S.G.) il limite minimo è elevato a 15 minuti.

#### 10.1.2. L'assistenza al passeggero

In caso di ritardo all'arrivo o alla partenza il passeggero viene informato della situazione e dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tali informazioni sono disponibili.

Quando il ritardo in partenza o all'arrivo nella destinazione finale del viaggio risultante dal contratto di trasporto è superiore a 60 minuti, il passeggero ha diritto:

- a ricevere pasti e bevande gratuiti in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se

disponibili sul treno o nella stazione o possono essere ragionevolmente forniti, tenuto conto della distanza dal fornitore, del tempo necessario per la consegna e del costo;

- al pernottamento con trattamento di qualità media se l'arrivo nella destinazione finale non può essere assicurato con altri treni o servizi di trasporto sostitutivi (bus, taxi, ecc.) predisposti da FS Treni Turistici Italiani, e al trasporto tra la stazione ferroviaria e il luogo di pernottamento ove e allorché risulti fisicamente possibile. Tale soggiorno viene limitato fino ad un massimo tre notti nel caso in cui il disservizio dipenda da una circostanza straordinaria esterna all'esercizio ferroviario (quali condizioni meteorologiche estreme, gravi catastrofi naturali o gravi crisi sanitarie pubbliche), da colpa del passeggero oppure da un comportamento di terzi che l'impresa ferroviaria non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare;
- al trasporto tra il treno e la stazione ferroviaria, a tornare al punto di partenza o ad uno alternativo, o alla destinazione finale del servizio, se il treno è bloccato sui binari, ove e allorché sia fisicamente possibile.

I passeggeri possono reperire sul sito [viaggiatreno.it](http://viaggiatreno.it) le informazioni relative a singoli treni su eventuali ritardi, perdita di coincidenze o soppressioni.

Nelle attività di assistenza FS Treni Turistici Italiani presta particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nonché dei cani da assistenza.

### **10.1.3. I servizi sostitutivi**

Nei casi di cui al punto 10.1.1 il passeggero, qualora non intenda rinunciare al viaggio con diritto al rimborso integrale del biglietto di cui al successivo punto 10.1.4., può avvalersi di servizi sostitutivi messi, ove possibile, a disposizione o proseguire il viaggio con il primo treno utile (oppure seguire un itinerario alternativo senza pagamento dell'eventuale differenza di prezzo).

Il passeggero può essere autorizzato da FS Treni Turistici Italiani a proseguire il viaggio anche in classe, livello di servizio superiore senza pagamento aggiuntivo.

Nel caso di sostituzione, non prevista in orario, di servizi ferroviari con autoservizi possono non essere garantiti i servizi aggiuntivi (quali ad esempio il trasporto di biciclette), nonché l'accessibilità delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

### **10.1.4. Il rimborso senza trattenute per rinuncia al viaggio per fatto imputabile a FS Treni Turistici Italiani o per ordine dell'autorità pubblica**

Nei casi di cui al punto 10.1.1. il passeggero che ha già acquistato il biglietto può rinunciare al trasporto e ottenere il rimborso integrale del prezzo pagato, alle condizioni alle quali è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate e per la parte o le parti già effettuate, oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza non appena possibile.

Tali condizioni sono sempre valide per il biglietto singolo (biglietto di corsa semplice) e per il biglietto cumulativo, così come definito al paragrafo 4.2

- **Il rimborso del biglietto senza trattenute dell'intero prezzo**

Il prezzo del biglietto è rimborsato senza alcuna trattenuta se il biglietto non è stato utilizzato per le seguenti cause:

- a) quando la partenza del treno è ritardata di almeno un'ora e il passeggero non intenda iniziare il viaggio;
- b) quando il passeggero non può iniziare il viaggio per ordine dell'autorità pubblica;
- c) quando sulla base dell'esperienza di FS Treni Turistici Italiani è oggettivamente prevedibile che il

ritardo all'arrivo nella destinazione finale prevista nel contratto di trasporto sia superiore a 60 minuti rispetto all'orario previsto ed il passeggero non intenda iniziare il viaggio utilizzando mezzi alternativi o non intenda proseguirlo e richieda di tornare al punto di partenza o ad altra località intermedia di sua scelta;

- d) quando il treno viene soppresso;
- e) quando il posto prenotato non è effettivamente disponibile o quando, per esigenze di servizio non prevedibili, il materiale utilizzato per il treno prenotato è diverso da quello della categoria cui appartiene il treno programmato o la classe o il servizio utilizzati sono inferiori a quelli cui fa riferimento il biglietto e il passeggero non intenda iniziare il viaggio;
- f) nel caso di assegnazione di posto in Cuccetta o Vagone Letto diverso da quello indicato sul biglietto o nel caso di mancanza di effetti lettereci e il passeggero non intenda iniziare il viaggio;
- g) quando il titolo di viaggio acquistato sul sito non viene consegnato entro l'orario di partenza previsto;
- h) in caso di sciopero;
- i) nel caso di mancato trasporto della bicicletta con prenotazione, senza un motivo debitamente giustificato.

Nel caso di più biglietti rilasciati per la soluzione di viaggio acquistata dal cliente per arrivare a destinazione e oggetto del medesimo contratto di trasporto, il rimborso viene effettuato per tutti i biglietti non utilizzati a seguito dell'impedimento. Nel caso in cui l'impedimento riguardi il viaggio di andata, il rimborso integrale viene riconosciuto anche per il viaggio di ritorno acquistato contestualmente a quello di andata.

In caso di sciopero, qualora il passeggero intenda rinunciare al viaggio, può chiedere il rimborso a partire dalla dichiarazione dello sciopero e fino alla partenza del treno prenotato.

- **Il rimborso del biglietto senza trattenute di parte del prezzo**

Se il biglietto è stato parzialmente utilizzato il passeggero può domandare il rimborso, senza alcuna trattenuta, della differenza fra il prezzo totale pagato e quello dovuto per il percorso effettuato o per il servizio usufruito nei seguenti casi:

- a) quando la continuazione del viaggio sia impedita dall'interruzione della linea o dalla soppressione del treno o dei treni con cui il viaggio doveva essere proseguito o dalla mancata coincidenza causata dal ritardo di un treno del servizio nazionale e l'arrivo nella destinazione finale si prevede sia inferiore ad un'ora ed il passeggero non intenda servirsi dei mezzi sostitutivi messi a disposizione;
- b) quando sulla base dell'esperienza di FS Treni Turistici Italiani è oggettivamente prevedibile che il ritardo dell'arrivo nella destinazione finale prevista nel contratto di trasporto sia superiore a 60 minuti rispetto all'orario previsto ed il passeggero non intenda proseguire il viaggio utilizzando mezzi alternativi ma non richieda di tornare alla stazione di partenza;
- c) quando il passeggero non può proseguire il viaggio per ordine dell'autorità pubblica;
- d) quando, per esigenze di servizio non prevedibili, il materiale utilizzato per il treno prenotato è diverso da quello della categoria cui appartiene il treno programmato, quando la classe o il servizio utilizzati siano inferiori a quelli cui fa riferimento il biglietto o quando il servizio Cuccetta o Vagone Letto acquistato non sia disponibile per causa imputabile a FS Treni Turistici Italiani.

- **Le modalità di richiesta del rimborso senza trattenute**

Il rimborso senza trattenute può essere richiesto dal momento in cui si verifica l'evento e fino a un anno dalla data dello stesso:

- presso le biglietterie;
- compilando l'apposito web form disponibile sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), solo per i biglietti ticketless;

- solo per i biglietti ticketless acquistati sul sito, tramite l'App Trenitalia;
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it)
- tramite posta a "FS Treni Turistici Italiani S.r.l., Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma".

Il rimborso è erogato esclusivamente previa attestazione della rinuncia al viaggio, fornita nel momento in cui si è verificato l'impedimento al viaggio, da parte del personale FS Treni Turistici Italiani ad eccezione del caso di soppressione del treno per sciopero del personale delle Ferrovie dello Stato Italiane. Il rimborso può essere richiesto dal titolare del biglietto o da persona appositamente delegata dal titolare stesso.

## 10.2 L'indennità in caso di ritardo in arrivo

In caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto singolo (biglietto di corsa semplice) o sul biglietto cumulativo, se il passeggero non ha optato per il rimborso integrale per rinuncia al viaggio di cui al precedente punto 10.1.4, FS Treni Turistici Italiani corrisponde una indennità pari al:

- 25% del prezzo del titolo di viaggio, in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti;
- 50% del prezzo del titolo di viaggio, in caso di ritardo pari o superiore a 120 minuti.

Ai fini del riconoscimento del diritto all'indennità, il ritardo del treno è calcolato tenendo conto dell'orario effettivo rilevato dal Gestore dell'Infrastruttura rispetto all'orario programmato indicato sull'Orario Ufficiale in vigore.

L'indennità è calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo o per l'intera soluzione di viaggio nel caso di biglietto cumulativo.

A partire dall'orario di arrivo del treno in stazione e fino a dodici mesi successivi alla data del ritardo, il passeggero può verificare se ha diritto all'indennità sul sito [www.trenitalia.it](http://www.trenitalia.it) o attraverso altri canali (tra cui biglietterie, agenzie di viaggio, Self-Service).

I passeggeri non hanno diritto a indennizzi se sono informati del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o se il ritardo, proseguendo il viaggio su un servizio diverso o in base a un itinerario alternativo, rimane inferiore a 60 minuti.

L'indennità non è riconosciuta per alcuni biglietti e servizi accessori nonché ai possessori di biglietti gratuiti e, in ogni caso, per importi inferiori a 4,00 euro.

Nel calcolo dell'indennità sono compresi gli importi pagati:

- per la prenotazione del posto;
- per il trasporto della bicicletta.

Sono, invece, esclusi:

- gli importi pagati con buono sconto;
- gli importi aggiuntivi corrisposti per l'acquisto del biglietto presso le agenzie di viaggio o con particolari modalità (es. postoclick);
- le penalità per le regolarizzazioni a bordo;
- gli importi corrisposti per servizi forniti da soggetti terzi.

L'informazione sul diritto all'indennità (per i soli ritardi dei treni) è consultabile presso le biglietterie, le agenzie di viaggio, le Self-service, sul sito [www.trenitalia.it](http://www.trenitalia.it) e su App Trenitalia. La richiesta dell'indennità (sia per i treni, sia per i servizi intermodali bus) può essere avanzata:

- presso qualsiasi biglietteria;
- all'agenzia di viaggio che ha emesso il biglietto;
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), compilando l'apposito web form oppure utilizzando l'apposita funzionalità, esclusivamente per i biglietti ticketless acquistati sul sito o tramite l'App Trenitalia;
- sull'App Trenitalia, utilizzando l'apposita funzionalità: solo per i biglietti acquistati tramite l'App Trenitalia, sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com);
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it);

- tramite posta a “FS Treni Turistici Italiani S.r.l., Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma”.

L'indennità può essere richiesta dal titolare del biglietto o da persona appositamente delegata dal titolare stesso.

Il bonus non è convertibile in denaro e consente, senza diritto al resto, l'acquisto di altri titoli di viaggio di FS Treni Turistici Italiani<sup>4</sup>. In fase di acquisto del nuovo titolo di viaggio si possono cumulare più bonus per ritardo.

### **10.3. Le modalità di richiesta ed ottenimento di rimborsi, indennità e restituzione di spese sostenute per raggiungere la destinazione finale autonomamente**

Le richieste di rimborso (compresa la restituzione delle spese sostenute per raggiungere la destinazione finale autonomamente di cui al paragrafo 10.1.1 punto II) e di indennità possono essere avanzate dal titolare del biglietto o da persona appositamente delegata per iscritto.

La richiesta va presentata tramite qualsiasi biglietteria o servizio assistenza clienti, le Agenzie di viaggio che hanno emesso il titolo, il sito web con accesso da apposito link posto nell'home page, posta ordinaria.

Quando non è possibile richiedere il rimborso perché la biglietteria è chiusa o momentaneamente impresenziata, il passeggero deve, nei termini previsti a seconda del tipo di rimborso da richiedere, utilizzare le ulteriori modalità sopra elencate.

Quanto dovuto viene corrisposto entro trenta giorni dalla presentazione della relativa domanda e può essere erogato mediante buoni e/o altri servizi, con condizioni flessibili per quanto riguarda in particolare il periodo di validità e la destinazione; su richiesta del passeggero, può essere corrisposto in denaro.

### **10.4. Responsabilità per danno alle persone**

Se il passeggero, durante la permanenza sui veicoli ferroviari ovvero al momento in cui vi sale o ne discende, subisce un danno alla persona in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, FS Treni Turistici Italiani ne risponde a meno che provi che l'incidente sia avvenuto per causa ad essa non imputabile.

### **10.5. Responsabilità per danno alle cose**

Le cose ammesse al trasporto restano esclusivamente sotto la custodia del viaggiatore ad esclusione dei bagagli depositati nelle apposite vetture porta bagagli di cui al successivo Punto 11. FS Treni Turistici Italiani risponde nei casi di perdita totale o parziale o avaria durante il viaggio a seguito di incidente se delle conseguenze dell'incidente FS Treni Turistici Italiani è tenuta a rispondere, ovvero nel caso in cui la perdita o avaria sia dovuta a colpa di FS Treni Turistici Italiani.

In caso di perdita totale o parziale o danneggiamento:

- di attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche per le persone con disabilità o a mobilità ridotta
- di lesioni dei cani da assistenza utilizzati da persone con disabilità e da persone a mobilità ridotta

di cui FS Treni Turistici Italiani è responsabile e tenuta a rispondere, il risarcimento comprende:

- a) il costo della sostituzione o della riparazione dell'attrezzatura per la mobilità o dei dispositivi di assistenza smarriti o danneggiati;
- b) il costo della sostituzione o del trattamento della lesione del cane da assistenza smarrito o lesionato;
- c) i costi ragionevoli della sostituzione temporanea delle attrezzature per la mobilità, dei dispositivi di assistenza, o dei cani da assistenza.

d) Ove possibile, FS Treni Turistici Italiani e il gestore delle stazioni compiono rapidamente ogni ragionevole sforzo per contenere e gestire la situazione di disagio generata.

Agli effetti della responsabilità, FS Treni Turistici Italiani non risponde degli oggetti di valore eventualmente contenuti nei bagagli (ad esempio, denaro contante, carte valori, oggetti d'arte e di

---

<sup>4</sup> È escluso l'utilizzo dei bonus (di qualsiasi tipologia) sui biglietti di altra impresa ferroviaria.

antichità, oggetti preziosi ed assimilati).

#### **10.6. La Sicurezza dell'esercizio ferroviario**

Per danni conseguenti ad un incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 e del Decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519.

#### **10.7. Responsabilità per il fatto degli agenti ferroviari**

FS Treni Turistici Italiani non risponde dell'operato dei suoi agenti e delle altre persone impiegate per eseguire il trasporto laddove queste operino dietro richiesta del passeggero per prestazioni non rientranti nella competenza di FS Treni Turistici Italiani ovvero operino al di fuori delle mansioni loro attribuite.

#### **10.8. Responsabilità per inosservanza delle prescrizioni di polizia, dogana, sanità e simili**

FS Treni Turistici Italiani non risponde delle conseguenze derivanti dall'inosservanza, da parte del passeggero, delle prescrizioni di polizia, dogana, sanità e simili a norma del precedente Punto 8.

#### **10.9. Servizi garantiti in caso di sciopero**

In caso di sciopero FS Treni Turistici Italiani adotta procedure di comunicazione che garantiscono la massima divulgazione, preventiva e tempestiva, attraverso i principali canali di informazione e, ove pertinente, a bordo treno in merito all'effettuazione dei servizi garantiti in caso di sciopero predisposti a seguito di accordi con le Organizzazioni sindacali nel rispetto della Legge 146/1990.

Per le modalità di richiesta del rimborso spettante in caso di sciopero si rinvia alle Parti Speciali.

I treni (o servizi sostitutivi) che si trovano in viaggio a sciopero iniziato arrivano comunque alla destinazione finale se questa è raggiungibile entro un'ora dall'inizio dell'agitazione sindacale; trascorso tale periodo, i treni (o servizi sostitutivi) possono fermarsi in stazioni precedenti la destinazione finale.

## 11. Il trasporto bagagli

### 11.1 Gli oggetti ammessi al trasporto

Il passeggero può portare con sé gratuitamente, nelle carrozze, bagagli o altri oggetti facilmente trasportabili (quali passeggini, carrozzine, seggioloni, se pieghevoli, ombrelloni, sdraio, sci, strumenti musicali, ecc.) a condizione che siano posti negli spazi o in vetture appositamente dedicate.

Può essere tollerato che i bagagli superino tale limite di volume a condizione che non rechino intralcio e/o danni agli altri passeggeri, non ostacolino le attività di servizio del personale ferroviario e non danneggino le vetture. In alcuni treni sono previsti appositi spazi dove poter collocare i bagagli di maggior ingombro previo pagamento di specifico corrispettivo al personale abilitato.

È vietato il trasporto di sostanze maleodoranti o di cose che per altri motivi possano arrecare disturbo agli altri passeggeri (es. pesce fresco, pesce secco, tartufi), nonché il trasporto di sostanze pericolose o nocive (ai sensi del Regolamento in materia di trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose -RID - e delle leggi e regolamenti nazionali vigenti, quali materie ed oggetti esplosivi e infiammabili, le materie soggette ad infiammazione spontanea, tossiche, infettanti, radioattive e corrosive).

Sono tuttavia ammessi al trasporto materiali o macchinari che comportano accessoriamente cose pericolose nella loro struttura o nel loro circuito di funzionamento, a condizione che siano prese tutte le misure atte ad impedire ogni perdita del contenuto nelle normali condizioni di trasporto, nonché le sostanze e gli articoli confezionati per la vendita al dettaglio e destinati ad uso personale o domestico ovvero per esigenze sanitarie o per attività sportive e di svago, quali:

- le sostanze e gli equipaggiamenti a scopo terapeutico (comprese le bombolette d'ossigeno), a condizione che costituiscano il corredo personale strettamente necessario per la durata del viaggio;
- fiammiferi contenuti nella loro confezione originale, accendini, bottigliette di profumo, bombolette spray, batterie contenute in apparecchiature elettroniche come riproduttori/registratori audio o video, telefoni cellulari, computer portatili;
- pellicole, CD, DVD, cassette, videocassette vergini e registrate portate con sé per uso personale;
- tubi fluorescenti per l'illuminazione purché contenuti nel loro originale imballaggio (scatola di cartone), a sua volta rivestito da involucro di carta molto consistente opportunamente legato.
- il trasporto di armi e relative cartucce nelle apposite confezioni è ammesso nei soli casi previsti dalla legislazione vigente.

### 11.2 Il trasporto delle biciclette

Il trasporto delle biciclette è ammesso gratuitamente su tutti i treni, in ragione di una bicicletta per ciascun passeggero, purché sia smontata e contenuta in una sacca o si tratti di una bicicletta pieghevole opportunamente chiusa. In entrambi i casi le dimensioni non devono essere superiori a cm. 80x110x45 e non devono arrecare pericolo o disagio agli altri passeggeri.

Su alcuni treni, identificabili in fase di acquisto, il passeggero può portare con sé una sola bicicletta montata, da riporre nell'apposita carrozza attrezzata e limitatamente ai posti disponibili, acquistando il relativo biglietto per il trasporto della bicicletta, al prezzo riportato all'Allegato 1 - Listino dei prezzi.

Il biglietto per la bicicletta può essere acquistato in appoggio ad un biglietto per il passeggero emesso in base a tutte le offerte e promozioni, presso le biglietterie, le Self-service, le Agenzie di viaggio abilitate, sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), sull'App Trenitalia. Il biglietto è valido solo se utilizzato per la relazione, il treno ed il giorno prenotato, congiuntamente a quello emesso per il passeggero.

Il cambio della prenotazione e del biglietto per la bicicletta sono ammessi solo se:

- previsti dal biglietto di riferimento del passeggero e richiesti entro i limiti temporali dello stesso;
- richiesti congiuntamente al biglietto del passeggero;
- riferiti a treni che ammettano il trasporto della bicicletta montata.

Il rimborso del biglietto per la bicicletta è ammesso solo se:

- previsto dal biglietto di riferimento del passeggero e nei limiti temporali dello stesso;
- richiesto congiuntamente al biglietto del passeggero.

Il minimo non rimborsabile è calcolato sull'importo complessivo dei biglietti.

Non è consentito l'accesso della bicicletta al treno senza la relativa prenotazione.

Nel caso in cui il passeggero sia sprovvisto del supplemento per la bicicletta o acceda ad un treno non attrezzato, è consentita la prosecuzione del viaggio purché la bicicletta sia smontata e contenuta in una sacca o si tratti di una bicicletta pieghevole opportunamente chiusa; se il trasporto della bicicletta non rispetta le condizioni previste, si applica la penalità prevista all' Allegato 1 - Listino dei prezzi e il passeggero dovrà comunque provvedere a sua cura a scaricare la bicicletta alla prima stazione in cui il treno effettua fermata.

In tutti gli altri casi in cui non è previsto apposito vano attrezzato, il trasporto delle biciclette montate non è consentito.

### **11.3 Il trasporto di sedie a rotelle**

È ammesso il trasporto gratuito delle sedie a rotelle, sia di proprietà del passeggero, sia messe a disposizione da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Il trasporto delle sedie a rotelle (pieghevoli o rigide) è consentito sui treni aventi in composizione una carrozza specializzata o vano adeguato riconoscibili all'esterno da apposito simbolo internazionale. È necessaria una preventiva richiesta da parte del passeggero - secondo le modalità ed i termini previsti da RFI.<sup>5</sup>

### **11.4 La custodia dei bagagli e verifica**

Per l'obbligo di custodia e furto del bagaglio si rimanda a quanto previsto al Punto 8 delle presenti CGT, con le particolarità indicate di seguito.

I bagagli e le altre cose trasportate con sé restano sempre ed esclusivamente sotto la custodia del passeggero, fatta eccezione per i bagagli depositati presso i vagoni porta bagagli, ove presenti.

Per i bagagli custoditi presso i vagoni porta bagagli, FS Treni Turistici Italiani viene costituita custode ai sensi degli artt. 1766 c.c. e ss.

I passeggeri che rinverano oggetti smarriti sono tenuti ad informare il personale ferroviario. FS Treni Turistici Italiani può controllare il bagaglio a mano incustodito, incluso il suo contenuto e distruggerlo se necessario alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e dei passeggeri.

FS Treni Turistici Italiani può inoltre controllare che il bagaglio ed il suo contenuto corrispondano alle prescrizioni contenute nelle presenti CGT nel caso di grave presunzione d'inosservanza alle condizioni di trasporto stesse. La verifica viene effettuata in presenza del passeggero o, in mancanza, in presenza di due testimoni. Le eventuali spese per la verifica sono a carico del passeggero quando sia stata accertata la non conformità alle condizioni di trasporto.

Per quanto non espressamente previsto, in tema di responsabilità si richiamano le norme contenute nel Punto 10.5 delle presenti CGT.

---

<sup>5</sup> I dettagli ed i termini per le modalità di richiesta del servizio sono visionabili sul sito [www.rfi.it](http://www.rfi.it).

## 12. Servizio di trasporto e assistenza in favore delle persone con disabilità o a mobilità ridotta

Per “persona con disabilità” o “persona a mobilità ridotta” si intende qualsiasi persona avente una disabilità fisica, mentale, intellettiva o sensoriale temporanea o permanente che, in interazione con barriere di diversa natura, può impedire l'utilizzo pieno ed effettivo del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri o la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta per ragioni di età.

Il servizio di assistenza nelle stazioni e per la salita e discesa dal treno viene assicurato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria<sup>6</sup>, mentre FS Treni Turistici Italiani garantisce il servizio di assistenza a bordo dei treni.

I passeggeri a mobilità ridotta o con disabilità devono comunicare la loro esigenza di assistenza a terra rivolgendosi, tramite i canali dedicati, al gestore dell'infrastruttura.

Per i servizi a bordo treno, rivolgendosi ad FS Treni Turistici Italiani mediante invio di apposita email all'indirizzo [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it) all'atto dell'acquisto del titolo di viaggio.

L'email dovrà contenere:

- le generalità del passeggero;
- i riferimenti del biglietto acquistato;
- i servizi di assistenza richiesti;
- i dati di contatto.

Alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta sono forniti gratuitamente, se richiesti, i seguenti servizi:

- effettuazione del servizio di ristorazione al posto, ove previsto;
- assistenza per gli spostamenti a bordo e per l'apertura della porta all'arrivo del treno.

A bordo sono inoltre fornite le informazioni necessarie per evitare i rischi derivanti dalla disabilità o difficoltà motoria nella discesa del treno.

**FS Treni Turistici Italiani può rifiutare il trasporto se le dimensioni del treno rendono fisicamente impossibile l'accesso o il trasporto delle persone con disabilità o a mobilità ridotta.**

Al fine di garantire la piena accessibilità ai treni, FS Treni Turistici Italiani può esigere che la persona con disabilità o a mobilità ridotta, qualora non sia autosufficiente, sia accompagnata da una persona in grado di fornirle l'assistenza necessaria. In tal caso l'accompagnatore ha diritto di viaggiare gratuitamente e di sedere, ove possibile, vicino alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta accompagnata.

Nel caso in cui venga richiesto che la persona con disabilità o a mobilità ridotta sia accompagnata da altri ove strettamente necessario per conformarsi alle norme di accessibilità ai treni, o la prenotazione sia rifiutata, FS Treni Turistici Italiani informa per iscritto ed entro cinque giorni lavorativi il passeggero che lo abbia richiesto delle ragioni che motivano l'obbligo di accompagnatore o il rifiuto.

---

<sup>6</sup> I dettagli per le modalità di richiesta del servizio, i tempi di preavviso indicati da Rete Ferroviaria Italiana ed i costi di chiamata al Numero Unico Nazionale dedicato di RFI sono visionabili sul sito [www.rfi.it](http://www.rfi.it).

### 13. I reclami

I passeggeri possono presentare reclami, entro tre mesi dall'inconveniente oggetto dello stesso, oltre che in italiano, anche in lingua inglese:

- tramite il webform disponibile nella sezione Reclami del sito di Trenitalia;
- compilando l'apposito modulo stampabile presente nella suddetta sezione del sito e disponibile presso le biglietterie e Uffici di Assistenza delle principali stazioni. In tal caso, il modulo può essere presentato presso i canali di contatto FS Treni Turistici Italiani o trasmesso per posta raccomandata A/R:
  - all'indirizzo: FS Treni Turistici Italiani S.r.l., Direzione Commerciale, Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma.
  - a mezzo pec all'indirizzo [fs.trenituristici@cert.trenitalia.it](mailto:fs.trenituristici@cert.trenitalia.it)

Gli indirizzi sopra citati potranno essere utilizzati anche per l'invio, tramite PEC o posta raccomandata A/R, di reclami in forma scritta senza supporto del modulo dedicato, purché contengano i seguenti elementi minimi necessari:

- i riferimenti identificativi del passeggero/i (nome, cognome, recapito), e dell'eventuale rappresentante, allegando in tal caso la delega e un documento di identità dell'utente;
- i riferimenti identificativi del viaggio effettuato o programmato (data, ora di partenza, origine e destinazione) e del contratto di trasporto (codice prenotazione o numero biglietto) o la copia del titolo di viaggio. L'eventuale indicazione del numero del treno può consentire una più agevole trattazione del reclamo.
- la descrizione del disservizio subito e/o della difformità rilevata rispetto alla normativa europea o nazionale, alle presenti CGT o alle Carte dei Servizi.

FS Treni Turistici Italiani fornisce risposta motivata al reclamo, indicando se il reclamo è accolto o respinto, entro 30 giorni o, in casi giustificati, informa il passeggero che riceverà una risposta entro 90 giorni dalla data del ricevimento del reclamo.

In caso di risposta insoddisfacente o di mancata risposta entro 30 giorni dalla data di presentazione del reclamo il passeggero ha la possibilità di utilizzare la procedura della Conciliazione paritetica per i viaggi aventi origine e destinazione comprese nel territorio italiano.

Solo dopo aver presentato reclamo a FS Treni Turistici Italiani, il passeggero può inoltrare, entro tre mesi dal ricevimento dell'informazione relativa al rigetto del reclamo iniziale, il proprio reclamo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) mediante il Sistema Telematico di Acquisizione Reclami (SiTe), accessibile dal sito [www.autorita-trasporti.it](http://www.autorita-trasporti.it) ovvero inviando l'apposito "Modulo di reclamo" - disponibile sullo stesso sito internet dell'ART - all'indirizzo di Via Nizza 230, 10126 Torino, o tramite posta elettronica all'indirizzo [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it). Stessa facoltà è ammessa in caso di mancata risposta entro tre mesi dalla presentazione del reclamo iniziale. Qualora il reclamo ricevuto non sia di competenza di FS Treni Turistici Italiani quest'ultima provvederà a trasmetterlo, tempestivamente e comunque entro 30 giorni dal ricevimento e informando contestualmente l'utente:

- al gestore di stazione ritenuto competente, che provvederà a fornire risposta all'utente nei termini previsti;
- in presenza di un titolo di viaggio integrato, al gestore del servizio ritenuto competente, che provvederà a fornire risposta all'utente nei termini previsti.

#### **14. Protezione dei dati personali**

Il trattamento dei dati personali acquisiti viene effettuato nel rispetto del Regolamento UE 679/2016 e del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i., in materia di protezione dei dati personali.

Le finalità e le modalità del trattamento sono riportate nella specifica informativa di cui il passeggero può prendere visione nella sezione “Protezione dei dati personali” del sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com).

---

## **15. Il cambio della prenotazione dei posti**

È possibile richiedere la modifica della data o dell'ora di partenza con la medesima categoria di treno o tipologia di servizio acquistato per un viaggio da effettuarsi fino a sei mesi successivi alla data della prima richiesta di cambio. In casi particolari di variazione nella circolazione dei treni ed in occasione del cambiamento periodico dell'orario ferroviario l'arco temporale in cui può essere richiesta la modifica può essere minore.

Nel caso in cui il cambio di prenotazione comporti una differenza di prezzo deve essere effettuato il cambio del biglietto secondo quanto previsto al successivo Punto 16.

### **15.1 Le modalità di richiesta del cambio della prenotazione**

Prima dell'orario di partenza del treno prenotato, il cambio della prenotazione può essere richiesto un numero illimitato di volte:

- presso qualsiasi biglietteria o agenzia di viaggio abilitata;
- presso le Self-service;
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it);
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) e sull'App Trenitalia: solo per i biglietti ticketless;
- presso i punti Customer Service presenti in alcune stazioni.

## 16. Il cambio del biglietto

Il passeggero può richiedere, ove non sia diversamente disposto, il cambio del biglietto non ancora utilizzato relativamente alla tariffa applicata, al numero delle persone, all'itinerario, all'origine e destinazione del viaggio, alla categoria del treno, al servizio utilizzato ed alla classe, corrispondendo l'eventuale differenza di prezzo. Tali modifiche possono essere richieste un numero illimitato di volte dal giorno d'emissione e fino alla partenza del treno prenotato ed una sola volta dopo la partenza e fino ad un'ora successiva. Il cambio può essere richiesto per qualsiasi importo, a condizione che la nuova prenotazione sia relativa ad un viaggio da effettuarsi fino a sei mesi successivi alla data della prima richiesta di cambio. Se il prezzo dovuto è superiore a quello già corrisposto, è dovuto il pagamento della differenza di prezzo; se l'importo è inferiore, e il treno originariamente prenotato non è ancora partito, viene accordato il rimborso della differenza, con applicazione della trattenuta prevista e del prezzo minimo non rimborsabile. Tale rimborso non è ammesso dopo la partenza del treno originariamente prenotato.

### 16.1 Le modalità di richiesta del cambio del biglietto

Prima dell'orario di partenza del treno prenotato, il cambio del biglietto può essere richiesto:

- presso qualsiasi biglietteria;
- all'agenzia di viaggio che ha emesso il biglietto;
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it);
- utilizzando l'apposita funzionalità disponibile sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com) e sull'App Trenitalia: solo per i biglietti ticketless acquistati sul sito o tramite l'App Trenitalia;

Dopo la partenza del treno, il cambio del biglietto può essere richiesto al personale di bordo di FS Treni Turistici Italiani.

## **17. Il cambio del nominativo**

Prima dell'orario di partenza del treno prenotato, il cambio del nominativo può essere richiesto un numero illimitato di volte:

- presso qualsiasi biglietteria o agenzia di viaggio abilitata;
- presso l'assistenza post-vendita contattabile all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it);
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com): solo per i biglietti ticketless.
- presso i punti Customer Service, presenti in alcune stazioni.

Dopo la partenza del treno, il cambio nominativo non è consentito.

### **17.1 Particolarità del cambio del nominativo**

In caso di soluzioni di viaggio composte da più treni, la modifica dei dati del passeggero può essere richiesta complessivamente per tutti i treni, fino alla partenza del primo treno della soluzione; non è possibile richiedere il cambio nominativo per un solo treno.

In caso di soluzione di viaggio andata e ritorno a cui non si applicano particolari offerte commerciali, il cambio nominativo può essere richiesto sia globalmente che separatamente per i singoli treni.

## **18. Gli autoservizi sostitutivi**

FS Treni Turistici Italiani può effettuare autoservizi sostitutivi e integrativi di servizi ferroviari in maniera stabile e continuativa o a carattere temporaneo.

In tali casi, al servizio su gomma vi possono accedere i passeggeri muniti di qualsiasi tipo di titolo di viaggio a prezzo competente (di cui all'Allegato 1 - Listino dei prezzi).

Per motivi di sicurezza non sono ammessi passeggeri in piedi.

## 19. Il Bonus per mancato funzionamento dell'impianto di climatizzazione

Nel caso in cui l'impianto di climatizzazione, ove presente, sia totalmente non funzionante nella vettura in cui il passeggero ha preso posto a sedere a bordo di un treno, e qualora non risulti possibile assegnare il posto in un'altra vettura, viene rilasciato, in via di attenzione commerciale, un bonus di importo pari al 25% del prezzo del biglietto (non è previsto un minimo non indennizzabile). Il passeggero perde il diritto al rilascio del bonus se rifiuta la sistemazione in un altro posto disponibile su un'altra vettura di classe o livello di servizio uguale o superiore.

Il diritto al bonus è riconosciuto anche nel caso di biglietto acquistato in tutto o in parte con bonus.

Qualora per uno stesso viaggio ricorrano i presupposti sia per l'indennità per ritardo che per il bonus per mancato funzionamento dell'impianto di climatizzazione, i due benefici non si cumulano. In tale ipotesi, pertanto, il passeggero ha diritto solo all'indennità per ritardo.

Il bonus non viene inoltre riconosciuto rispetto al cambio servizio per biglietti gratuiti validi per l'accesso al treno utilizzato, biglietto per il trasporto del cane a pagamento, biglietti per la parte acquistata con buono sconto, particolari offerte commerciali che lo escludono espressamente. Sono anche esclusi gli importi aggiuntivi pagati per l'acquisto del biglietto presso le agenzie di viaggio o con particolari modalità (es. Postoclick) e per le regolarizzazioni a bordo.

A partire dall'orario di arrivo in stazione del treno sul quale si è verificato il disservizio, il passeggero può trovare l'informazione sul suo diritto al bonus presso le biglietterie, le agenzie di viaggio, le Self-service, sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), su App Trenitalia e alla email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it). In caso di diritto al bonus, a partire dall'orario di arrivo in stazione del treno in cui si è verificato il disservizio e fino a dodici mesi successivi, il cliente può richiedere un bonus spendibile entro dodici mesi o un altro titolo di viaggio per un importo pari al bonus spettante:

- presso qualsiasi biglietteria;
- all'agenzia di viaggio che ha emesso il biglietto;
- sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), compilando l'apposito web form oppure utilizzando l'apposita funzionalità, esclusivamente per i biglietti ticketless acquistati sul sito, o tramite l'App Trenitalia, all'email [info@fstrenituristici.it](mailto:info@fstrenituristici.it);
- sull'App Trenitalia, utilizzando l'apposita funzionalità: solo per i biglietti acquistati tramite l'App Trenitalia, sul sito [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com);
- tramite posta a "FS Treni Turistici Italiani S.r.l., Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma".

Il bonus può essere richiesto dal titolare del biglietto o da persona appositamente delegata dal titolare stesso.

In fase di acquisto del nuovo titolo di viaggio si possono cumulare più bonus.

Il bonus non dà diritto al resto ed i biglietti per la parte acquistata con bonus non sono rimborsabili per rinuncia al viaggio per esigenze del passeggero.

## **20. Il Trasporto di animali**

Non è consentito il trasporto di animali di nessun genere e taglia ad eccezione per i cani da assistenza.

## 21. Le offerte commerciali

- **L'offerta Ragazzi**

Il bambino da 0 a 4 anni non compiuti che occupa il posto in Cuccetta o Vagone Letto insieme a un'altra persona pagante è trasportato gratuitamente. Al ragazzo dai 4 ai 15 anni non compiuti si applica la riduzione del 30% sul prezzo per i servizi Cuccetta e Vagone Letto.

Due bambini di età inferiore ai quattro anni possono occupare una stessa cuccetta o uno stesso posto letto dietro pagamento di un solo biglietto previsto per il servizio utilizzato con la riduzione per ragazzi. Ai fini dell'applicazione delle riduzioni previste, l'età considerata è quella che il ragazzo ha nel giorno di acquisto del biglietto (l'età si considera compiuta il giorno dell'anniversario di nascita). Per dimostrare l'età del ragazzo occorre esibire un documento d'identità o, in mancanza, una documentazione sostitutiva, ivi compresa l'autocertificazione resa dal genitore o da chi ne fa le veci, dalla quale si desuma l'età. Al biglietto per ragazzo si applicano le condizioni di utilizzo del biglietto Base o quelle della specifica offerta eventualmente usufruita.

Qualora il compimento dell'età abbia luogo durante il viaggio, il bambino può proseguire gratuitamente fino alla destinazione finale.

## 22. I servizi accessori

### 22.1 I compartimenti e le carrozze in uso esclusivo

- **Compartimenti in uso esclusivo**

I viaggiatori possono richiedere, se disponibile, l'uso esclusivo di un compartimento a cuccetta corrispondendo, oltre al biglietto al prezzo competente a ciascun viaggiatore, l'importo corrispondente a tanti biglietti a prezzo intero quanti sono i posti non occupati.

- **Carrozza in uso esclusivo**

I viaggiatori possono richiedere, se disponibile, l'uso esclusivo di carrozze in composizione a treni previsti in orario, comprese le carrozze cuccette.

Per ciascuna carrozza richiesta in uso esclusivo devono essere corrisposti, al prezzo competente, tanti biglietti quanti sono i posti offerti dalla carrozza in ciascuna classe o livello di servizio.

### 22.2 I servizi Cuccette e Vagoni Letto

- **Il biglietto**

Per viaggiare sui treni notte utilizzando i servizi Cuccetta e Vagone Letto, al passeggero viene rilasciato un biglietto nominativo<sup>7</sup>, al prezzo previsto a seconda della sistemazione richiesta (Cuccette Comfort con compartimenti grandi da 4 a 6 posti; vagoni letto in posto singolo o doppio). A tale biglietto si applicano tutte le condizioni di utilizzo previste per i biglietti per i posti a sedere.

Di norma non è consentito l'acquisto di biglietti per relazioni che prevedano la salita o la discesa dalle carrozze cuccette o letti nella fascia oraria dall'1 alle 4 del mattino.

Il passeggero che intenda prenotare un posto doppio o triplo in Vagone Letto o un posto in Cuccetta, ha la possibilità di scegliere il posto fra quelli disponibili nel compartimento in corso di prenotazione. Non è consentita l'assegnazione di un posto in un determinato compartimento se non è stata ultimata l'assegnazione dei posti nel compartimento precedente. Si fa eccezione per più persone che effettuino una prenotazione collettiva o nel caso in cui il richiedente sia di sesso diverso da quello delle persone già assegnatarie di posto nel compartimento in corso di prenotazione.

- **L'utilizzazione del biglietto**

Per l'utilizzazione del servizio Cuccetta o Vagone Letto è necessario essere in possesso, oltre che del biglietto di viaggio per il servizio utilizzato, di un valido documento d'identificazione da esibire a bordo treno.

La cabina o i posti non occupati dagli aventi diritto sono considerati liberi quando siano trascorsi 15 minuti dalla partenza del treno dalla stazione indicata sul biglietto.

Il biglietto vale per l'occupazione del posto cuccetta o letto per l'intero percorso notturno, nonché per l'occupazione del posto a sedere durante il percorso precedente e/o successivo a quello del servizio notturno. Il percorso notturno è stabilito di regola per tutte le relazioni dalle ore 22 alle ore 8. Fanno eccezione le carrozze cuccette che partono d'orario dalla stazione origine della relazione dopo le ore 22 e quelle che arrivano nella stazione termine di corsa prima delle ore 8, per le quali il percorso notturno inizia dall'ora di partenza e termina all'ora di arrivo.

---

<sup>7</sup> Gli estremi del documento (nome, cognome e numero del documento) del passeggero sono rilevati a bordo treno anche in presenza di un biglietto recante, in luogo del nominativo, la sola indicazione "vale con doc. di identità".

Sui treni è vietato fumare.

Nei corridoi e nelle piattaforme non possono stazionare passeggeri non assegnatari di posti cuccetta o letto.

- **Le irregolarità**

In caso di richiesta a bordo treno di una cabina letto di categoria inferiore rispetto a quella prevista dal biglietto in possesso del passeggero, ma per un numero superiore di persone (ad esempio passaggio da letto singolo a doppio), il passeggero viene regolarizzato con il pagamento della differenza di prezzo fra l'importo dovuto per la sistemazione letto effettivamente utilizzata e quanto già corrisposto, maggiorata della penalità prevista all'Allegato 1 – Listino dei prezzi.

Per quanto non previsto, si applica la disciplina di cui al Punto 6.

## 23. Il servizio di ristorazione

- **Generalità**

Sui treni è possibile usufruire del servizio di ristorazione svolto in apposite carrozze. La ristorazione al posto si effettua mediante un servizio di minibar su carrello mobile mentre il servizio in carrozza ristorante/bar si effettua, con varie modalità di offerta, nelle tratte e sui treni contrassegnati da appositi simboli nell'Orario ufficiale.

Per i possessori di biglietto che include servizio cena, lo stesso sarà erogabile fino alle ore 22:30.

- **Condizioni di ammissione**

Il passeggero munito di titolo di viaggio può accedere alla carrozza ristorante/bar sia per i pasti che per le altre consumazioni. È tenuto comunque a lasciare la carrozza stessa al termine della consumazione e, nel caso di pasti, prima che venga servita la serie successiva.

Non è ammessa l'introduzione nelle suddette carrozze di bagagli, oggetti ingombranti. È fatta eccezione solo per i cani da assistenza.

# Allegato 1 – Listino Prezzi

## ANDATA

### ROMA TNI – CORTINA

vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	395,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	290,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	220,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	220,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	620,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	177,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	170,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	170,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	119,00 €

## RITORNO

### CORTINA - ROMA TNI

vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	395,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	290,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	220,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	220,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	620,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	177,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	170,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	170,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	119,00 €

### ROMA TNI - CALALZO ROMA TNI - LONGARONE ROMA TNI - PONTE NELLE ALPI

vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	385,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	280,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	210,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	210,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	610,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	167,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	160,00 €

### CALALZO - ROMA TNI LONGARONE - ROMA TNI PONTE NELLE ALPI - ROMA TNI

vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	385,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	280,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	210,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	210,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	610,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	167,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	160,00 €

	Posto in cuccetta a 6 posti donna	160,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	109,00 €

	Posto in cuccetta a 6 posti donna	160,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	109,00 €

ROMA TNI - TREVISO		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	365,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	260,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	200,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	200,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	600,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	157,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	150,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	150,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	100,00 €

TREVISO - ROMA TNI		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	325,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	220,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	200,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	200,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	600,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	157,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	150,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	150,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	100,00 €

ORTE - CORTINA ORVIETO – CORTINA		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	340,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	235,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	215,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	215,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	615,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	172,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	165,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	165,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	114,00 €

CORTINA - ORVIETO CORTINA – ORTE		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	390,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	285,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	215,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	215,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	615,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	172,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	165,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	165,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	114,00 €

ORTE - CALALZO ORTE - LONGARONE ORTE - PONTE NELLE ALPI ORVIETO - CALALZO ORVIETO - LONGARONE ORVIETO - PONTE NELLE ALPI		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	325,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	220,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	200,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	200,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	600,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	157,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	150,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	150,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	99,00 €

CALALZO - ORTE LONGARONE - ORTE PONTE NELLE ALPI - ORTE CALALZO - ORVIETO LONGARONE - ORVIETO PONTE NELLE ALPI - ORVIETO		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	375,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	270,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	200,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	200,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	600,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	157,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	150,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	150,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	99,00 €

ORTE - TREVISO ORVIETO - TREVISO		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	310,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	205,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	195,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	195,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	595,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	152,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	145,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	145,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	94,00 €

TREVISO - ORTE TREVISO - ORVIETO		
vet t	Servizio	tot
W L	Vagone Letto Singolo ad uso esclusivo	360,00 €
	Vagone Letto Doppio ad uso esclusivo	245,00 €
T4	Posto in cuccetta a 4 posti ad uso promiscuo	195,00 €
	Posto in cuccetta a 4 posti donna	195,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 1 pax)	595,00 €
	Cuccetta a 4 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 4 pax)	152,00 €
T6	Posto in cuccetta a 6 posti ad uso promiscuo	145,00 €
	Posto in cuccetta a 6 posti donna	145,00 €
	Cuccetta a 6 posti ad uso esclusivo (cabina intera per 6 pax)	94,00 €

### IMPORTI AGGIUNTIVI

Irregolarità	Sopratasse
a) Viaggiatore sprovvisto di titolo di viaggio o con titolo di viaggio non valido	50,00 € a viaggiatore (comprensivo di eventuali oneri normativi) nel caso di pagamento entro 60 giorni dalla data di notifica. Oltre tale termine l'importo è pari a

	200 € a viaggiatore, oneri normativi esclusi.
b) Viaggiatore con titolo di viaggio irregolare b1) Viaggiatore sprovvisto del titolo di viaggio per il trasporto della bici o con titolo di viaggio irregolare	10,00 € a viaggiatore
c) Viaggiatore che compie abusi nell'utilizzo del titolo di viaggio	Importo pari a tre volte il prezzo del titolo di viaggio con il minimo di 200,00 € a viaggiatore
d) Abusi nel trasporto di bagagli	50,00 € a viaggiatore (comprensivo di eventuali oneri normativi) nel caso di pagamento entro 60 giorni dalla data di notifica. Oltre tale termine l'importo è pari a 200 € a viaggiatore, oneri normativi esclusi.
e) mancato pagamento a bordo	5,00 € a viaggiatore



*Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili*

*di concerto con*

*il Ministro dell'Economia e delle Finanze*

*con*

*il Ministro della Cultura*

*e con*

*il Ministro del Turismo*

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli altri enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni”;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137, e successive modificazioni;

VISTO il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, e successive modifiche ed integrazioni, relativo all'attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche;

VISTO anche il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante “Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 agosto 2012, recante “Attuazione dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 9 dicembre 2011, n.228 in materia di linee guida per la valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche e del Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti in opere pubbliche”;

VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n.130, ed in particolare l'articolo 12, comma 1, che a decorrere dal 1 gennaio 2019, prevede l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) destinata ad acquisire le competenze dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) ed a succedere a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi della stessa a decorrere dalla data di piena operatività di ANSFISA;

VISTO il decreto-legge 1 marzo 2021, n. 22, recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri”;



VISTO il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese” che all’articolo 34-*quinquies*, dispone l’adozione, da parte del Governo, di un Piano di sviluppo del turismo di durata almeno quinquennale;

ATTESO che il Consiglio dei ministri nella seduta del 17 febbraio 2017 ha approvato in via definitiva il Piano strategico del turismo 2017-2022, che promuove tra i macro obiettivi quello di accrescere la competitività del sistema turistico anche tramite la valorizzazione ed il riutilizzo delle ferrovie di interesse storico in percorsi turistici;

VISTO il decreto ministeriale 16 novembre 2017, n. 534, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato il “Piano straordinario per la mobilità turistica 2017-2022” che disegna un modello di accessibilità basato sulle “porte di accesso al Paese” – porti, aeroporti e stazioni ferroviarie - particolarmente rilevanti per il turismo in termini di arrivi internazionali e restituisce una mappa unitaria che sovrappone le reti di mobilità e l’offerta di turismo;

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e successive modifiche ed integrazioni, di recepimento della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, che, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell’infrastruttura nazionale, prevede che i rapporti tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”;

VISTO il Documento di Economia e Finanza 2017, deliberato dal Consiglio dei ministri l’11 aprile 2017 e, in particolare, l’allegato 3 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, nonché i Documenti di Economia e Finanza emanati negli anni successivi, con le relative note di aggiornamento;

VISTA la legge 9 agosto 2017, n. 128, così come modificata dalla legge 11 luglio 2019, n. 71, recante disposizioni per l’istituzione di ferrovie turistiche, mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, al cui articolo 2 prevede, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell’economia e delle finanze siano individuate le tratte ferroviarie ad uso turistico (comma 1), a condizione che risultino finanziate nell’ambito del contratto di programma con il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti e che le medesime regioni, per le linee di loro competenza, non ne richiedano l’esclusione con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge (comma 3);

VISTA la nota n. 7284 del 1° dicembre 2017 della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cui è stato richiesto alle amministrazioni regionali di comunicare l’eventuale richiesta di esclusione di specifiche linee dall’elenco di cui all’articolo 2, comma 2, della legge n.128/2017;

CONSIDERATO che sono trascorsi i sopracitati termini senza che le regioni interessate abbiano richiesto l’esclusione dalla classificazione ad uso turistico di linee di propria competenza;

VISTO il contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato con decreto interministeriale 7 marzo 2019, n.



87, registrato dagli Organi di controllo con n. 1-1078 del 9 maggio 2019 che, in coerenza con gli indirizzi strategici delineati negli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, reca, per il programma di valorizzazione turistica delle ferrovie minori che rientrano nell'ambito delle competenze di RFI, la ridefinizione dei finanziamenti;

VISTO l'aggiornamento 2018-2019 al contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti, approvato con decreto interministeriale 18 agosto 2020, n. 365, e registrato dalla Corte dei conti in data 26 ottobre 2020 che reca, per il programma di valorizzazione turistica delle ferrovie minori che rientrano nell'ambito delle competenze di RFI, la ridefinizione dei finanziamenti;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 ottobre 2021, che ripartisce le risorse per l'attuazione del piano di investimenti strategici del patrimonio culturale, nell'ambito del piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

VISTO l'aggiornamento 2020-2021 al contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, approvato con Delibera CIPESS n. 45/2021 pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 275 del 18 novembre 2021, ai sensi dell'articolo 73-*bis* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, che reca per il programma di valorizzazione turistica delle ferrovie minori che rientrano nell'ambito delle competenze di RFI, ulteriori finanziamenti pari a 355,7 milioni di euro, ivi comprese le risorse recate dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 ottobre 2021;

VISTO il contratto di programma 2016-2021 - parte servizi tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la disciplina delle attività di gestione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, approvato con decreto ministeriale 12 luglio 2017, n. 359, registrato dagli Organi di controllo con n. 1-2040 del 2 ottobre 2017;

VISTO il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, che all'articolo 15-*ter*, comma 1, ha esteso i compiti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti a partire dal 30 giugno 2019;

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, relativo all'attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;

CONSIDERATO che il progetto di valorizzazione di percorsi ferroviari storici si configura come modalità di trasporto pienamente sostenibile risultando in tale connotazione rispettosa dell'ambiente e del territorio;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 22446 del 29 maggio 2020, con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto attuativo delle disposizioni di cui all'articolo 2 della legge 9 agosto 2017, n.128, e la relativa relazione illustrativa, al fine di acquisire il parere delle Amministrazioni concertanti;

VISTA la nota di riscontro ed osservazioni del Ministero dell'economia e delle finanze n. 15965 del 7 ottobre 2020;

VISTA la nota di riscontro ed osservazioni del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo prot. n. 4263 del 9 febbraio 2021;

CONSIDERATI gli esiti della riunione di coordinamento tra le Amministrazioni concertanti svolta in modalità telematica il 22 aprile 2021 e, in particolare, l'opportunità di riunire in un decreto unico le disposizioni dell'articolo 2 della legge 9 agosto 2017, n.128;



VISTA la nota del Ministero dell'economia e delle finanze n.15299 del 4 agosto 2021, con la quale viene data indicazione che lo schema di decreto attuativo, al fine di garantire la coerenza con il disposto normativo, deve limitarsi a ricognire le linee ferroviarie che già dispongono delle relative risorse finanziarie per la riattivazione ad uso turistico;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 7621 del 21 ottobre 2021, con la quale viene richiesto a Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ed agli Enti Territoriali – questi per il tramite della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome - di trasmettere una ricognizione delle linee per le quali sono disponibili risorse per la riattivazione ad uso turistico ai sensi della legge n. 128 del 2017;

VISTA la nota di riscontro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. .n. RFI-AD\A\0011\P\2021\1710 del 2 dicembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Campania n. PG/2021/0589352 del 25 novembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Marche n. 1487329 del 3 dicembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Calabria n. 525827 del 3 dicembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia n. 79414 del 3 dicembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Autonoma della Sardegna n. 3530 del 6 dicembre 2021;

VISTA la nota di riscontro della Regione Lombardia n. 30746 del 9 dicembre 2021;

ACQUISITA l'intesa della Conferenza Stato Regioni nella seduta del 30 marzo 2022, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128;

CONSIDERATO che si rende necessario dare attuazione alle disposizioni dettate dall'articolo 2, commi 1 e 2, della legge 9 agosto 2017, n. 128, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della cultura, con il Ministro del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, per le finalità della legge di salvaguardia e valorizzazione delle linee ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico;

## DECRETA

### Articolo 1

#### *Definizioni*

Ai fini del presente decreto si intende per:

- MIMS: il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- MiC: il Ministero della cultura;
- MEF: il Ministero dell'economia e delle finanze;
- MiT: il Ministero del turismo;
- Fondazione FS Italiane: fondazione senza scopo di lucro, costituita nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane allo scopo di valorizzare e preservare il patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo FS, proprietaria dei mezzi di trazione e del materiale rotabile di valore storico;



- Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali ovvero FIFTM: associazione senza fini di lucro, basata prevalentemente sull'attività volontaria dei soci, che svolge attività di promozione e utilità sociale ed opera per la diffusione della cultura storico-tecnica di tutti gli aspetti della realtà ferroviaria nazionale;
- Gestore dell'infrastruttura ad uso turistico: il soggetto proprietario o concessionario responsabile dell'esercizio, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle tratte ad uso turistico a cui spetta la definizione delle istruzioni tecniche ed operative che dovranno essere adottate dai soggetti che avranno in gestione i servizi di trasporto turistico, previa approvazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie delle infrastrutture stradali e autostradali. Tali soggetti possono essere i gestori dell'infrastruttura in possesso dell'autorizzazione di sicurezza o gli esercenti in possesso di certificato di idoneità all'esercizio;
- Linee ferroviarie ad uso turistico: le linee e le tratte ferroviarie di cui al successivo Allegato 1 che possono comprendere linee o tratti di linea ferroviaria dismesse o sospese dall'esercizio commerciale, comprensive delle stazioni e delle relative opere d'arte e pertinenze, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, non aperte al traffico di servizio pubblico di trasporto, sulle quali possono circolare, in conformità a specifiche regole di circolazione, treni composti da rotabili storici o turistici abilitati a percorrerle;
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ai sensi del Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000 n.138/T.
- ANSFISA o Agenzia: ovvero l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) a decorrere dalla data di effettiva soppressione dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge n. 109 del 28 settembre 2018;
- Legge: la legge 9 agosto 2017, n. 128 e successive modifiche ed integrazioni;
- Linea ferroviaria dismessa: la linea o tratta ferroviaria esclusa in via definitiva dall'esercizio commerciale attraverso specifici atti amministrativi, che resta nella disponibilità patrimoniale del soggetto proprietario;
- Linea ferroviaria sospesa: la linea o tratta ferroviaria che è posta in stato di sospensione dall'esercizio commerciale, in mancanza di domanda di trasporto o richiesta di programmazione di servizi commerciali ovvero a causa di limitazioni nello stato dell'infrastruttura non compatibili con le esigenze commerciali;
- Manutenzione: processo per la gestione dell'infrastruttura, attuato mediante azioni volte a mantenere o a riportare una linea e le parti che la compongono in uno stato in cui possano essere garantiti i requisiti di sicurezza della circolazione dei treni ed un servizio di trasporto di qualità, attraverso una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura;
- CUP: il Codice Unico di Progetto. È il codice che identifica un progetto d'investimento pubblico, nonché strumento per il funzionamento del Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici.

## Articolo 2

### *Linee ferroviarie ad uso turistico*

1. Fermo quanto previsto dall'articolo 2 della legge 9 agosto 2017, n. 128 e successive modifiche ed integrazioni, in ordine all'integrale finanziamento dei relativi oneri, le linee ferroviarie individuate



nell'Allegato 1, che fa parte integrante del presente decreto, sono classificate ad uso turistico per le finalità e gli scopi indicati dalla medesima legge.

2. I decreti ministeriali di dismissione definitiva di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n.138/T, aventi ad oggetto linee ferroviarie individuate nell'Allegato 1, continuano a produrre effetti limitatamente ad utilizzi diversi da quello ad uso turistico indicato dalla legge n. 128/2017.
3. Le linee ferroviarie, di cui al comma 1, comprensive delle relative opere d'arte, delle stazioni e delle pertinenze, restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture, come meglio specificato nel successivo articolo 3.
4. Con successivi decreti, anche su proposta delle regioni interessate, si procede ad integrare l'elenco dell'Allegato 1, di cui al comma 1 con linee ulteriormente classificate ad uso turistico per le finalità e gli scopi indicati dalla legge n. 128/2017, purché per dette linee siano individuate le risorse finanziarie per la integrale copertura degli interventi necessari alla loro riattivazione, per le linee ferroviarie di competenza di RFI, nell'ambito dei contratti di programma e dei loro aggiornamenti, e, per le tratte di competenza delle amministrazioni regionali, nell'ambito dei finanziamenti disponibili per le medesime amministrazioni.

### Articolo 3

#### *Interventi di manutenzione, adeguamento e riattivazione ad uso turistico di linee e tratte ferroviarie*

1. Gli eventuali interventi di adeguamento e riattivazione ad uso turistico delle linee ferroviarie individuate nell'Allegato 1, nonché quelli relativi alla manutenzione, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura, sono finanziati:
  - a. per le linee di competenza RFI, nell'ambito dei contratti di programma fra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e con le modalità di attribuzione proprie dei medesimi contratti, a valere su risorse stanziare con provvedimenti di finanza pubblica e/o con finanziamenti resi disponibili dall'Unione Europea e/o dagli enti locali e territoriali e/o nell'ambito di progetti di finanziamento specifici ferma restando la necessità di gestire le risorse in una visione unitaria, con priorità di assegnazione delle risorse alle linee in esercizio;
  - b. per le linee di competenza delle regioni, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna di esse all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza e/o nell'ambito di progetti di finanziamento specifici e/o con finanziamenti resi disponibili dall'Unione europea. A tal fine, entro trecentosessanta giorni dall'emanazione del presente decreto, le regioni, pena decadenza automatica dall'elenco di cui all'Allegato 1, comunicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le fonti finanziarie di rispettiva competenza previste per l'integrale copertura degli interventi. Nei 30 giorni successivi al termine di cui al primo periodo, su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto interministeriale, sono individuate, mediante apposita ricognizione, le tratte da considerare escluse dall'Allegato 1.
2. Per le linee ferroviarie di cui all'articolo 2, i progetti di fattibilità sono redatti, in coerenza con il "Piano straordinario mobilità turistica 2017-2022", emanato con decreto ministeriale 16 novembre 2017, n. 534, e con il "Piano strategico del turismo 2017-2022" approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 17 febbraio 2017, nonché sulla base di appropriate valutazioni degli investimenti,



che prendano in considerazione specifici fattori, tra i quali, l'accessibilità delle mete turistiche disseminate sul territorio nazionale, l'attrattività paesaggistica e ambientale dei territori, le condizioni attuali di conservazione delle infrastrutture interessate dai servizi turistici, le ricadute economiche sui territori interessati dai servizi turistici, l'occupazione attivata per effetto degli investimenti e il recupero del territorio.

3. Ai fini della verifica per la effettiva finanziabilità delle opere proposte, il progetto di fattibilità, di cui ai commi precedenti, dà evidenza delle procedure autorizzatorie da espletare ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio, tenuto conto, altresì, che i manufatti e le opere d'arte, connessi alla infrastruttura ferroviaria, di proprietà pubblica, opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalgono ad oltre settanta anni, sono sottoposti *ex lege*, in via cautelare, alle disposizioni di tutela di cui alla parte seconda del Codice, fino a verifica del loro effettivo interesse culturale (articolo 12 del decreto legislativo n. 42/2004).
4. I soggetti proprietari o concessionari delle linee ferroviarie di cui all'articolo 2 trasmettono, gli esiti dei progetti di fattibilità alle Amministrazioni competenti ai fini della pianificazione finanziaria degli investimenti.
5. Per le linee ferroviarie di cui all'articolo 2 il finanziamento delle successive fasi progettuali e dei lavori, nonché della manutenzione, avviene ai sensi del comma 1 del presente articolo.
6. Per le finalità di cui al presente articolo e per il patrimonio di propria competenza, RFI e gli altri gestori delle linee di competenza delle regioni valutano le eventuali proposte di investimento e quelle funzionali all'esercizio dei treni storici avanzate da Fondazione FS Italiane, FIFTM e quelle recate da altri soggetti portatori di specifici interessi coerenti con gli scopi della legge n. 128/2017 o da altri soggetti candidati alla gestione dei servizi di trasporto turistico, anche mediante specifiche convenzioni, secondo la correlata programmazione temporale dei servizi, per definire e aggiornare il programma degli investimenti relativo alla valorizzazione delle ferrovie turistiche.
7. Gli interventi di cui al presente articolo devono essere identificati dal CUP. Il monitoraggio degli stessi avviene sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo n. 229/2011.

#### Articolo 4

##### *Interventi per il recupero dei beni non funzionali all'esercizio*

1. I progetti di fattibilità di cui all'articolo 3 possono includere il recupero di fabbricati non funzionali all'esercizio ferroviario e beni purché connessi all'infrastruttura ferroviaria, utilizzabili per le attività di cui all'articolo 5 della legge n. 128/2017.
2. Per il finanziamento delle progettazioni e degli interventi di recupero dei beni di cui al comma 1, nonché per il mantenimento in sicurezza ed efficienza degli stessi, che rimangono nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, i medesimi provvedono, a valere su progetti o fonti di finanziamento specifiche proprie, con eventuali risorse rese disponibili dal MiC, dal MiT, dall'Unione europea, dagli enti locali o territoriali e da altri soggetti con finalità di valorizzazione dei beni ad uso culturale e turistico.
3. Nel caso di finanziamenti resi disponibili da enti locali o territoriali, i fabbricati e beni connessi all'infrastruttura ferroviaria di proprietà di RFI, o di altra società del gruppo FS, non funzionali all'esercizio ferroviario, possono essere messi a disposizione degli enti medesimi, su loro richiesta, previa stipula di specifica convenzione/intesa, che potrà prevedere forme di comodato gratuito, per finalità di valorizzazione ad uso culturale e turistico o di promozione del territorio, comunque



connesse alla presenza dei servizi ferroviari turistici, in relazione anche agli itinerari di mobilità ecosostenibile di interesse nazionale e regionale.

4. I progetti per il riutilizzo dei beni di cui al comma 3, redatti a cura degli enti locali o territoriali, sono condivisi preliminarmente con i soggetti proprietari, tenuto conto di quanto disposto in materia di tutela dei beni culturali dalle vigenti norme.
5. Gli interventi di cui al presente articolo devono essere identificati dal CUP. Il monitoraggio degli stessi avviene sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo n. 229/2011.

#### Art. 5

##### *Clausola di invarianza ed ulteriori disposizioni*

1. All'attuazione delle disposizioni del presente decreto si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti Organi di controllo e pubblicato sui siti internet dei Ministeri concertanti.

#### IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI



ENRICO GIOVANNINI  
Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti  
07.04.2022 13:06:11  
GMT+01:00

#### IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE



DANIELE FRANCO  
MINISTERO DELL'ECONOMIA E  
DELLE FINANZE  
09.05.2022 20:30:06 GMT+01:00

#### IL MINISTRO DELLA CULTURA

Firmato digitalmente da

**DARIO FRANCESCHINI**

CN = FRANCESCHINI DARIO  
O = Ministero della cultura  
C = IT

#### IL MINISTRO DELL TURISMO



MASSIMO  
GARAVAGLIA  
16.05.2022  
15:06:39  
GMT+01:00



## ALLEGATO 1

Tratte ferroviarie ad uso turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128.

LINEA	SOGGETTO COMPETENTE
1) Sulmona-Castel di Sangro	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
2) Cosenza-San Giovanni in Fiore	Regione Calabria/Ferrovie della Calabria S.r.l.
3) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
4) Sacile-Gemona	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
5) Palazzolo-Paratico	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
6) Castel di Sangro-Carpinone	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
7) Ceva-Ormea	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
8) Mandas-Arbatax	Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
9) Isili-Sorgono	Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
10) Sassari-Palau Marina	Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
11) Macomer-Bosa	Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
12) Alcantara-Randazzo	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
13) Agrigento Bassa-Porto Empedocle	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
14) Noto-Pachino	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
15) Asciano-Monte Antico	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
16) Civitavecchia-Capranica-Orte	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
17) Fano-Urbino	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
18) Asti-Chivasso	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
19) Castagnole delle Lanze-Mortara	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
20) Alba-Nizza Monferrato	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
21) Novara-Varallo Sesia	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
22) Fabriano-Pergola	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
23) Sicignano-Lagonegro	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
24) Rocchetta-Gioia del Colle	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
25) Cuneo-Mondovì	Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
26) Malnate Olona - Confine Svizzero	Regione Lombardia/ Ferrovienord S.p.A.





*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO  
UFFICIO CENTRALE DI BILANCIO

PRESSO IL

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Ufficio Quarto

*Oggetto: Protocollo nr: 3634 - del 23/05/2022 - TFE - Direzione Generale per il Trasporto e le infrastrutture Ferroviarie Decreto Interministeriale (MIMS-MEF-MIC-MITUR) 17 maggio 2022 n. 146 per l'individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico ai sensi dell'articolo 2 della Legge 128/2017.*

Si comunica che il provvedimento n. **146** del **17/05/2022**, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, protocollato da questo Ufficio in data 23/05/2022 e annotato sul registro ufficiale di protocollo con il n. 17776,

**ha superato**

con esito positivo il controllo preventivo di regolarità contabile di cui all'articolo 6, del decreto legislativo n.123 del 30 giugno 2011 e all'articolo 33, comma 4, del decreto legge n. 91 del 24 giugno 2014, convertito con modificazioni dalla legge n.116 dell'11 agosto 2014, ed è stato registrato ai sensi dell'articolo 5 del predetto decreto legislativo n.123/2011, con il n. **1802**, in data **06/06/2022**.

Data 06/06/2022

Il Dirigente  
Dott. Francesco Sciortino  
  
Firmato digitalmente



## CORTE DEI CONTI

UFFICIO DI CONTROLLO SUGLI ATTI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'  
SOSTENIBILI E DEL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Si attesta che il provvedimento numero 0000146 del 17/05/2022, con oggetto Protocollo nr: 3634 - del 23/05/2022 - TFE - Direzione Generale per il Trasporto e le infrastrutture Ferroviarie Decreto Interministeriale (MIMS-MEF-MIC-MITUR) per l'individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico ai sensi dell'articolo 2 della Legge 128/2017. - D.I. n. 146 del 17/05/2022 pervenuto a questo Ufficio di controllo di legittimità, è stato protocollato in arrivo con prot. n. CORTE DEI CONTI - SCEN\_LEA - SCCLA - 0028133 - Ingresso - 23/05/2022 - 15:39 ed è stato ammesso alla registrazione il 28/06/2022 n. 1992

**Il Magistrato Istruttore**

MARCO BONCOMPAGNI

(Firmato digitalmente)

# Vallo di Diano

## Strategie per lo Sviluppo e la Coesione delle Aree Interne



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





# Strategia Nazionale Aree Interne

## STRATEGIA d'AREA del VALLO di DIANO per lo Sviluppo e la Coesione del Territorio.

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

### INTRODUZIONE

Con il presente documento, redatto dal Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, s'intende dare un contributo alle Linee Strategiche d'intervento previste da Regione Campania per l'Area Interna del Vallo di Diano, nell'ambito del progetto politico nazionale espresso dall'Agenzia per la Coesione Territoriale e concepito per contrastare i fenomeni della marginalizzazione e del declino demografico propri di queste aree del nostro Paese.

**Anche la CEI (Conferenza Episcopale Italiana) è interessata, direttamente, a detto progetto politico a livello nazionale e, nel caso specifico, a quello delle Aree Interne al confine tra Campania e Basilicata: 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.**

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 alle Aree Interne** secondo gli indirizzi strategici propri indicati 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 delle Aree Interne sono stati definiti come servizi essenziali, imprescindibili e prioritari sul quale intervenire per garantire alle comunità locali nuove opportunità di vita e di sviluppo unitamente ai servizi per la Salute e l'Istruzione.

**Salute, Istruzione e Trasporti sono le fondamenta sulle quali realizzare qualunque nuovo progetto.**

Si ritiene pertanto che tutti gli investimenti e le attività messi in campo negli ambiti già individuati per lo sviluppo del Vallo di Diano - agroalimentare, ambiente, cultura, turismo - 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.

Il documento si compone di CINQUE parti indipendenti così distinte:

- Pag. 3 - **UN'OPERA PRIORITARIA**
- Pag. 7 - **UNA STORIA di SUCCESSO "BENCHMARK" per le AREE INTERNE**
- Pag. 10 - **"COSA SERVE DAVVERO AL MEZZOGIORNO" -  
Asserzioni tratte dal documento "Pendolaria" di Legambiente**
- Pag. 11 - **Evoluzione del SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE attraverso il  
progetto ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA**
- Pag. 14 - **UN PROGETTO DI VALORE EUROPEO**

## UN'OPERA PRIORITARIA

La Nuova Linea Ferroviaria Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria è un progetto per il Sud e per l'Italia, che avvicina il Vallo di Diano al resto del Paese ed in particolare al Centro Italia ( 1h 55 min da Roma, 3h 35 min da Firenze) ed al Nord d'Italia ( 4h da Bologna, 4h 55 min da Milano).

**I benefici indotti dai servizi ferroviari “Alta Velocità” attraverso la nuova infrastruttura saranno molteplici soprattutto se nel 2032, quando potranno operare, troveranno un territorio ben predisposto con riferimento alla rete delle imprese attive, ai servizi disponibili ed in particolare a quelli riservati alla mobilità locale, regionale e turistica.**



**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**, infrastruttura già presente nel territorio del Vallo di Diano, attualmente 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 per svolgere servizio commerciale attraverso un progetto a basso impatto ambientale e realizzabile anche in modo progressivo per “lotti funzionali”.

**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 sovragionale all’opera** perché consentirebbe collegamenti tra le Aree Interne della Basilicata Meridionale ed i propri capoluoghi 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 è ad alto rischio sismico** come dimostra l’attenzione della Protezione Civile che ha organizzato recentemente a Pertosa una simulazione di soccorso per **terremoto di magnitudo 6.5**, terremoto con intensità paragonabile a quello di Irpinia e Vulture del 1980 ed ai più recenti dell’Aquila ed Amatrice. La **possibilità di accesso del Treno Sanitario della Protezione Civile Nazionale con 21 posti letto per terapia intensiva nella Stazione di Polla, a 200 metri dall’Ospedale,** costituisce senz’altro un ulteriore valore aggiunto da considerare a favore della riattivazione della linea Sicignano-Lagonegro.



### Un progetto a breve termine

Il progetto della riattivazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro sarebbe realizzabile in tempi brevi, con fondi PNRR e scadenza 2026. I moderni rotabili ferroviari ibridi oggi disponibili consentirebbero di ottenere ottimi livelli di servizio senza la necessità di elettrificazione della linea mentre rimarrebbe aperta la possibilità di successivi **“upgrading” dei servizi attraverso l’interconnessione con la linea Alta Velocità** il cui cronoprogramma del progetto prevede entro il 2028 la fine dei lavori del lotto 1b / Romagnano-Stazione AV Intermedia (Vallo di Diano).

La linea Sicignano-Lagonegro velocizzata, modernizzata e messa in sicurezza consentirebbe l’effettuazione di **Servizi Regionali 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 Atena Lucana in 1h e 20 minuti.**

## Un collegamento strategico

Ulteriore importante collegamento sarebbe realizzabile tra Vallo di Diano 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".



In considerazione del **valore strategico di questa FERMATA IN LINEA** nell'ambito del Sistema dei Trasporti della Campania, considerando l'indipendenza di esercizio della linea storica Salerno-Battipaglia dalla linea dedicata a servizio metropolitano ed in base alla relativa **semplicità realizzativa dell'infrastruttura come fermata in linea**, sarebbe quanto mai opportuno poter **far coincidere la sua apertura con quella della Nuova Aerostazione** per consentire già nel 2024 lo scambio intermodale "ferro-aria" tra Servizi Ferroviari Regionali da/per Potenza/Salerno, da/per Sapri/Salerno e Voli Nazionali e Internazionali.

Cogliamo l'opportunità di questo documento per segnalare **una grave lacuna** presente nei progetti di RFI e GESAC per l'accessibilità all'aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi, ovvero **la mancanza di un collegamento pedonale sicuro e protetto** tra la fermata ferroviaria e l'aerostazione.

In tal senso, auspichiamo che possa essere considerata una soluzione efficace sull'esempio di Cagliari-Elmas o Trieste-Ronchi dei Legionari dove sussistono collegamenti pedonali sicuri e protetti tra ferrovia e aerostazione.

Sempre con la nuova fermata e con l'attivazione del prolungamento del Servizio Metropolitano di Salerno (confermato per il 2026), si realizzerebbe l'importante scambio treno-treno in grado di garantire il collegamento del Vallo di Diano con il Nuovo Ospedale Regionale "Ruggi d'Aragona" e l'Università oltre che con lo Stadio Calcistico della fermata Arechi.

**Il nuovo Servizio Ferroviario Regionale della linea Sicignano-Lagonegro con la fermata di Pontecagnano-Aeroporto contribuirebbe non poco allo sviluppo della mobilità sostenibile ed al decongestionamento dal traffico veicolare dell'area urbana di Salerno.**



## Nuovi servizi regionali turistici

Con la riattivazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro sarebbe possibile poi l'istituzione di regolari **collegamenti turistici molto attrattivi tra Padula CERTOSA e POMPEI, PAESTUM** e tutti gli altri siti del patrimonio UNESCO della Campania.

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 Vallo di Diano 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 nel Vallo di Diano 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.



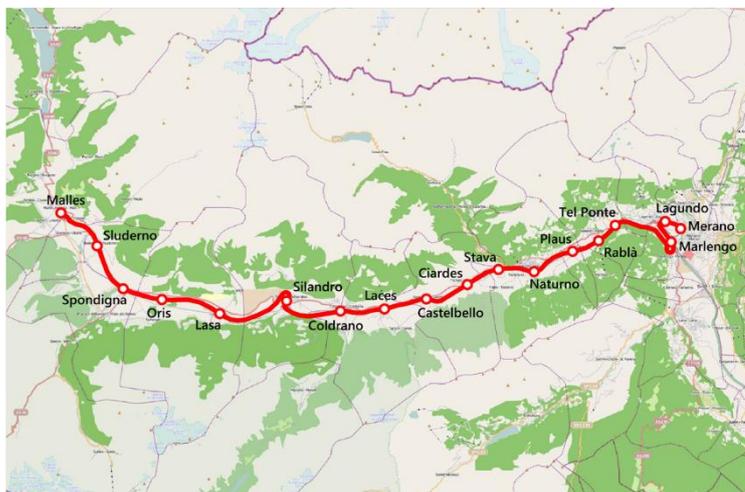
I TRE anni valutati per rendere operativi i Nuovi Servizi Ferroviari della Linea Sicignano-Lagonegro consentirebbero poi ad ogni Comune del Vallo di Diano di predisporre e realizzare un adeguato **piano per la mobilità locale e turistica sostenibili** in grado di incentivare l'utilizzo del treno a partire 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 realizzazione di una rete di piste ciclabili, vie bianche, vie verdi, per le quali il territorio del Vallo di Diano presenta una "naturale predisposizione", attraverso un concertato, auspicabile **"BICI PLAN" di comprensorio.**

## UNA STORIA di SUCCESSO “BENCHMARK” per le AREE INTERNE

Volendo portare argomenti utili in tema di “strategia della mobilità” specifica per le Aree Interne, ci sembra opportuno ed interessante segnalare il caso della Ferrovia della Val Venosta che ha contrassegnato la storia recente di un territorio. **Conoscere la storia della Ferrovia della Val Venosta aiuta a riflettere sull’importanza della ferrovia e dei suoi servizi per le Aree Periferiche e Ultra-Periferiche** quale sono i territori dei 13 comuni del comprensorio della Val Venosta ed induce a utili confronti con la realtà del Vallo di Diano, comprensorio di 15 comuni che condivide con la Val Venosta la classificazione di Area Interna.

*I dati e le informazioni che si riportano di seguito sono ripresi dal Rapporto 4.17 pubblicato nel 2017 dalla Camera di Commercio di Bolzano su “La Ferrovia della Val Venosta - Un motore per lo sviluppo regionale. Il punto di vista degli stakeholder”.*

La Ferrovia della Val Venosta è una ferrovia regionale dell’Alto Adige che si estende per circa 60 chilometri da Malles a Merano mentre l’intero tragitto tra Malles ed il capoluogo di provincia - Bolzano - è di 91 km. Suggestiva e interessante l’analogia con il Vallo di Diano se pensiamo che **la distanza tra Atena Lucana e Battipaglia è identica a quella tra Malles e Merano, quella tra Sala Consilina e Salerno è identica al tragitto Malles-Bolzano** mentre il bacino d’utenza potenziale della ferrovia rappresentato dalla totalità dei residenti risulta decisamente più significativa per il Vallo di Diano con circa 56.000 abitanti contro i 35.000 abitanti della Val Venosta.



### Una decisa volontà favorevole alla ferrovia

Originariamente la Ferrovia della Val Venosta fu messa in funzione dalle ferrovie di stato austriache e passò alle FS-Ferrovie dello Stato dopo l’annessione dell’Alto Adige all’Italia. Nei decenni seguenti le FS investirono poco in questa ferrovia provocando il progressivo ed inesorabile degrado della linea che fu inclusa negli anni ’80 nell’elenco delle linee da chiudere, elenco al quale non fu aggiunta formalmente la Ferrovia Sicignano-Lagonegro anche se di fatto inclusa con il perdurare della sospensione dell’esercizio iniziato il primo aprile 1987. L’ultimo treno di FS circolò sulla Ferrovia della Val Venosta il 9 giugno 1990, prima della chiusura dell’infrastruttura, ma non fu l’ultimo treno della sua storia.



Nel 1999 la ferrovia divenne di proprietà della Provincia autonoma di Bolzano che negli anni successivi sottopose l’infrastruttura ad interventi di rigenerazione generale, mantenendo il vecchio tracciato, risanando gallerie e ristrutturando viadotti.

Gli edifici che fungevano da stazioni e fermate sono stati ristrutturati a cura dei comuni lungo la tratta e dove necessario, completati con nuove

costruzioni mentre la società STA-Strutture Trasporto Alto Adige – appartenente alla Provincia di Bolzano, provvede a costruire le pensiline delle fermate ed i binari necessari per un esercizio ferroviario efficiente.

Il 5 maggio 2005 la Ferrovia della Val Venosta ha ripreso l’esercizio ed a quella data il consuntivo totale di spesa ammontava a 125 milioni di Euro e comprendeva l’acquisto di 12 treni per l’esercizio commerciale.

Il Rapporto 4.17 pubblicato dalla Camera di Commercio di Bolzano al quale facciamo riferimento è stato prodotto dall'IRE – Istituto di Ricerca Economica che conduce studi e analisi al fine di fornire agli organi provinciali politici e amministrativi, alle imprese, così come alle associazioni di categoria, le informazioni necessarie per poter valutare al meglio la posizione e lo sviluppo dell'economia altoatesina ed è stato realizzato da Georg Lun, Urban Perkmann, Simon Vikoler.

## Una modalità di sviluppo esemplare

La Val Venosta è da sempre una delle aree più deboli a livello strutturale in Alto Adige e la mancanza di posti di lavoro ha fatto sì che una parte dei gruppi più giovani della popolazione siano partiti alla ricerca di lavoro. Più di recente la Val Venosta è riuscita a interrompere questo trend, adeguandosi ampiamente alla dinamica economica dell'Alto Adige. **Tanto il settore del turismo, quanto gli indicatori socioeconomici, come il tasso di disoccupazione e il numero di lavoratori dipendenti, registrano uno sviluppo sorprendentemente positivo.**

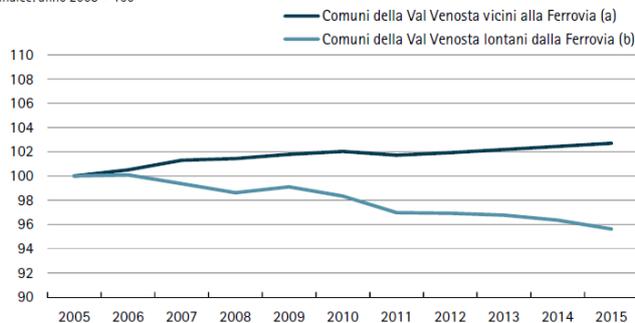
Secondo le stime degli esperti, **la Ferrovia della Val Venosta ha ravvivato l'economia turistica della valle attraverso una migliore offerta di mobilità che ha consentito soggiorni organizzabili rinunciando all'automobile.** La possibilità di combinare tra loro diverse destinazioni (**collegamenti autobus-ferrovia** verso destinazioni nelle valli laterali della Val Venosta e del vicino Burgraviato), l'offerta di tariffe vantaggiose per l'utilizzo della ferrovia e la possibilità di pianificare con precisione il soggiorno (evitando di perdere tempo a cercare parcheggio o rimanendo imbottigliati nel traffico), sono le ragioni che emergono dal rapporto per spiegare come mai i turisti sembrano apprezzare tanto la ferrovia. **Altro risultato conseguito con la riattivazione della ferrovia, il forte sviluppo del cicloturismo che in Val Venosta è cresciuto proprio di pari passo con l'uso del treno.**

Oltre ai turisti, anche i residenti della Val Venosta hanno beneficiato notevolmente della presenza della Ferrovia e la popolazione non è più diminuita ed il saldo naturale (differenza tra le nascite e i decessi) è stato relativamente costante mentre il numero di lavoratori dipendenti ha registrato una crescita importante tra il 2005 e il 2015 pari al 21,5 per cento.



Sviluppo della popolazione residente in Val Venosta - 2005-2015

Indice: anno 2005 = 100



(a) Castelfello-Ciardes, Laces, Silandro, Lasa, Sluderno, Malles, Glorenza e Prato allo Stelvio  
(b) Curon Venosta, Martello, Senales, Tubre, Stelvio

Fonte: ASTAT; elaborazione IRE

© 2017 IRE

L'offerta di mobilità per la popolazione residente in prossimità della ferrovia è diventata più interessante, e si può affermare che **la Ferrovia della Val Venosta abbia avuto un effetto sullo sviluppo degli insediamenti in quanto consente alle persone che vi abitano un collegamento rapido e conveniente tra il domicilio e il posto di lavoro.** Il grafico riportato a fianco visualizza efficacemente questo effetto.

## Un modello di esercizio efficace

I treni della Ferrovia della Val Venosta partono con cadenza oraria da Malles o da Merano e servono tutte le fermate lungo il tratto ferroviario con tempo di percorrenza di 1h e 23 minuti tra i capolinea.

Ogni due ore circolano **Regionali Veloci** che nella Bassa Val Venosta fermano solo nelle località principali e pertanto **collegano l'Alta Val Venosta a Merano con un tempo di percorrenza complessivo di 1h e 10 minuti** confrontabile con il tempo di **1h e 5 minuti della tratta Atena Lucana-Sicignano-Battipaglia** del nuovo servizio ferroviario ipotizzato nel Vallo di Diano a partire dal 2026.

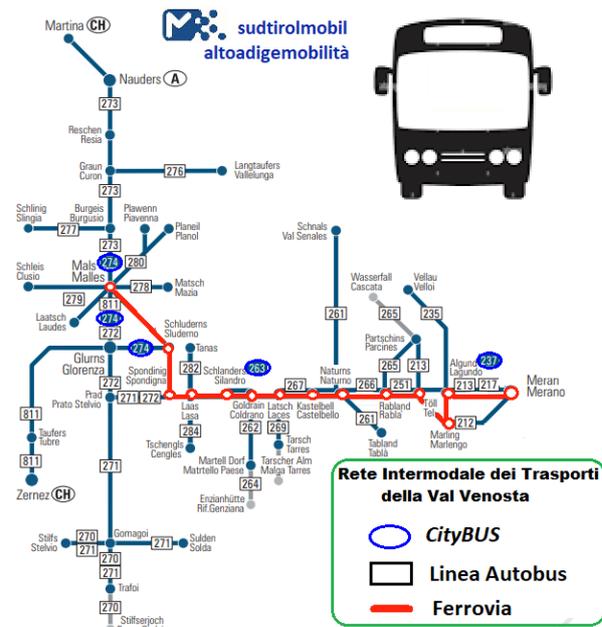


## Una rete di trasporto intermodale efficiente

Nell'ambito del progetto della mobilità è stata attribuita grande importanza al **cadenzamento degli orari di autobus e treni**.

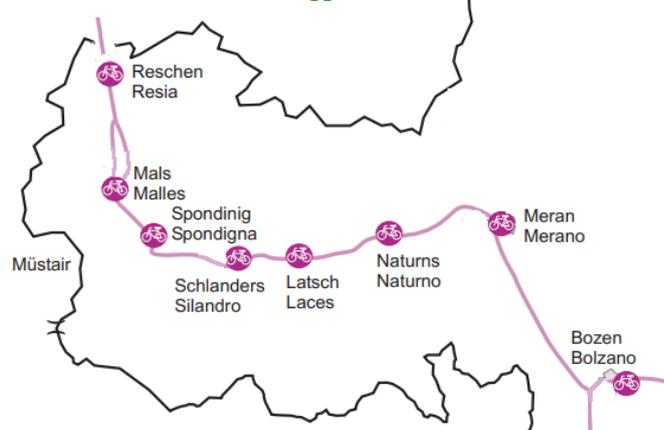
Servizi di **autobus ad orari sincronizzati** con arrivo/partenze dei treni collegano i paesi circostanti nella Val Venosta con stazioni e fermate della tratta Merano-Malles.

La Ferrovia della Val Venosta consente agli ospiti di **portare a bordo la propria bicicletta** ed un'ulteriore offerta garantisce la possibilità di trasportare la propria bici tramite una "navetta" alla fermata prescelta lungo la linea ferroviaria. I non residenti che viaggiano in Val Venosta senza bicicletta hanno la possibilità di noleggiare bici in uno dei sei punti di servizio presenti lungo la linea ferroviaria con riconsegna in qualunque altro punto di noleggio.



## Mobilità Dolce in Val Venosta

### Rete dei Punti di Noleggio "Bikes"



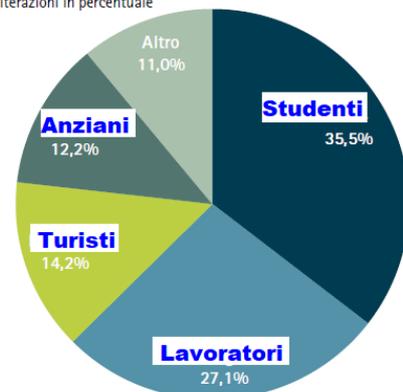
Nel 2015, sono stati registrati quasi 1,6 milioni di oblitterazioni da parte dei viaggiatori nelle stazioni della Ferrovia della Val Venosta tra Malles e Lagundo con distinzione per categoria di clienti mostrata dal grafico a fianco.

Spesso, negli orari di punta, sono stati raggiunti i limiti di capacità della Ferrovia.

Il 5 maggio 2020 la Ferrovia della Val Venosta ha festeggiato 15 anni di **Servizi Ferroviari Regionali che hanno consentito di raggiungere la cifra record di 2 milioni all'anno di passeggeri trasportati**.

Gruppi di clienti della Ferrovia della Val Venosta (a) - 2015

Suddivisione delle oblitterazioni in percentuale



(a) Senza la stazione di Merano

Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

## “COSA SERVE DAVVERO AL MEZZOGIORNO”

Asserzioni tratte dal rapporto PENDOLARIA 2023 di Legambiente

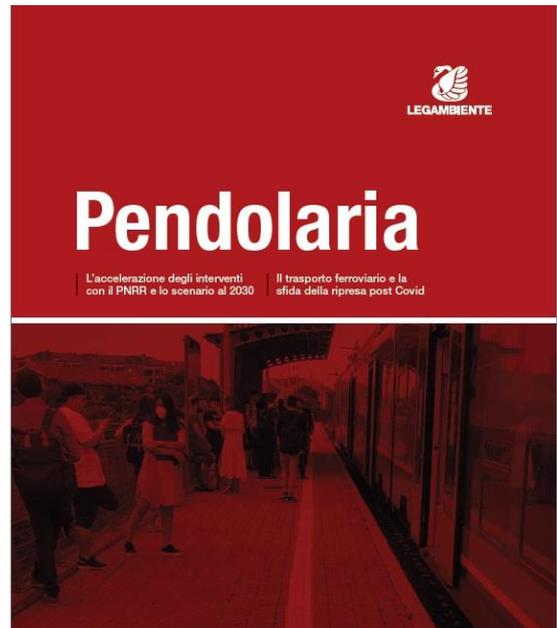
Il processo di riconversione dei trasporti in Italia è fondamentale. Lo è se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti 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 e della Campania, 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/AC; il terzo punto prevede un’altra interconnessione, stavolta a Romagnano (SA), tra la linea AV/AC 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



## 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 Vallo di Diano ai principali poli di riferimento regionale per il lavoro, lo studio, la salute, il tempo libero ed ai più vicini nodi della rete nazionale dei trasporti (Salerno-AV, Aeroporto di Pontecagnano).**

Oltre a generare turismo grazie alla migliorata accessibilità al patrimonio paesaggistico, culturale, storico del Vallo di Diano, 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 fine 2028 quando si concluderanno i lavori del lotto 1b della Nuova Linea Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria.

### Scenario 2029

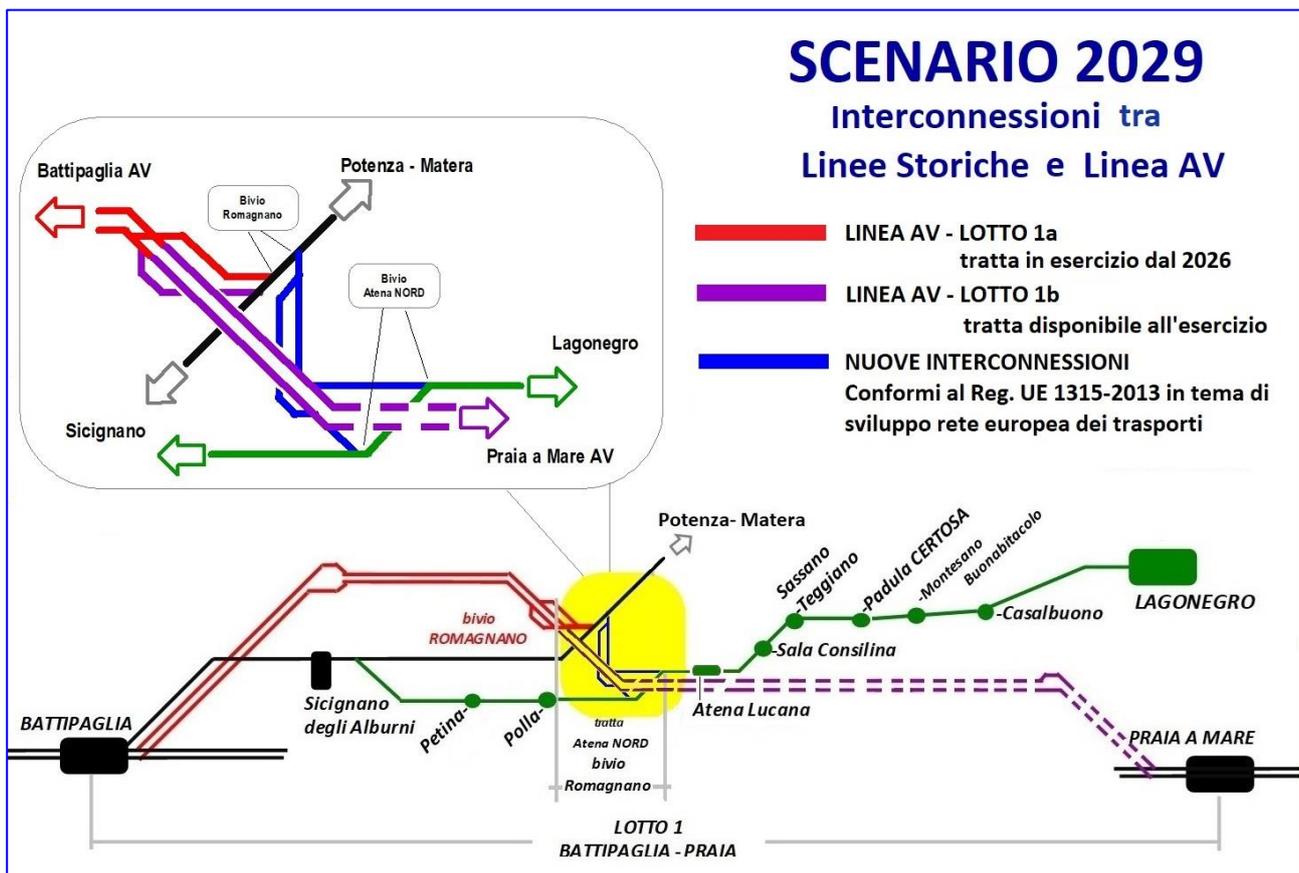
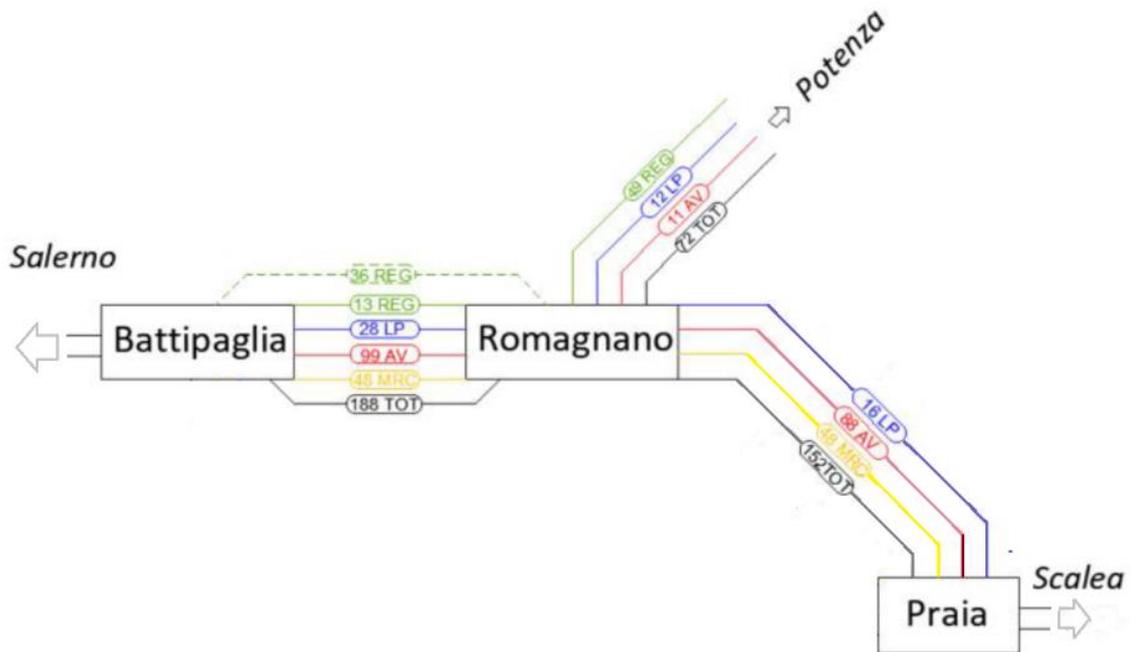
Il lotto 1b che sarà concluso nel 2028 comprende la tratta Bivio di Romagnano - Stazione AV Intermedia prevista nel Vallo di Diano, tratta che potrà essere percorsa interamente a 300 km/h dai TAV-Treni Alta Velocità a partire dal 2032. Questa tratta offrirebbe l'opportunità ai Treni Regionali di **ridurre in modo consistente i tempi di percorrenza dal Vallo di Diano 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 saranno affiancate.

**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 1 A.**



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).**



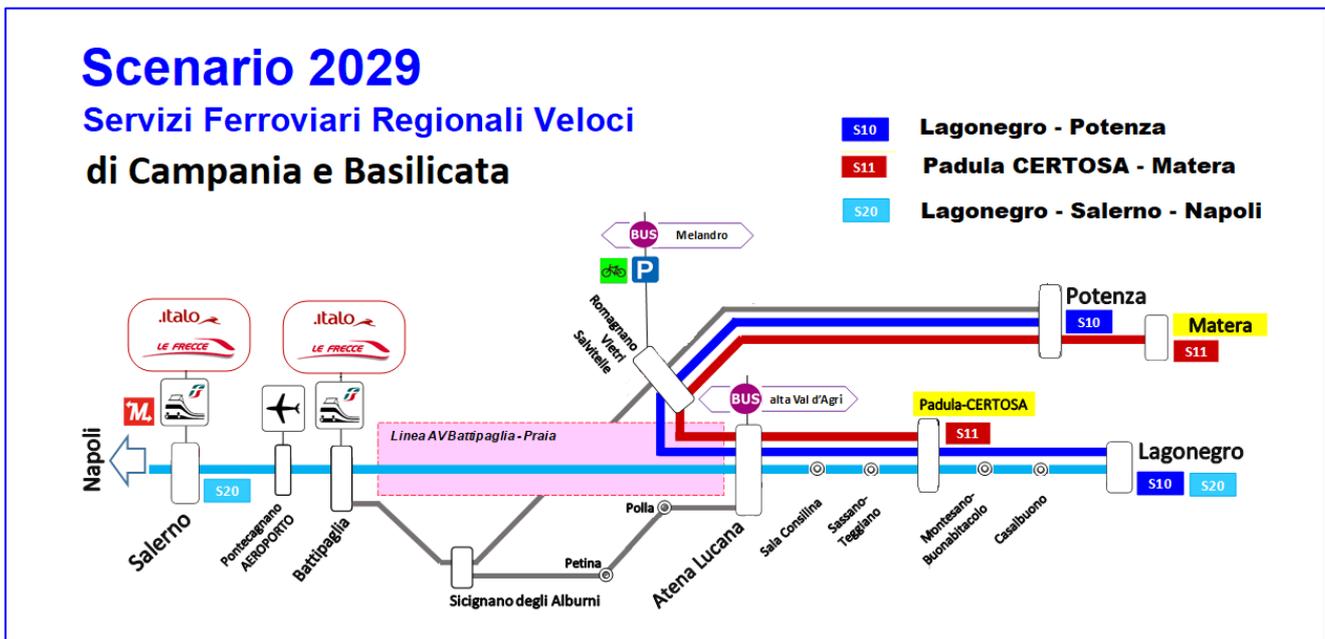


Se poi si realizzasse sulla tratta del lotto 1b anche l'interconnessione SUD-EST con la linea storica Battipaglia-Potenza per consentire collegamenti da Lagonegro e Praia a Mare verso Potenza e viceversa (non prevista a Romagnano ma conforme a quanto prescritto sempre dal Reg.UE N. 1315/2013), lo scenario 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
▪ Sala Consilina – Salerno	:	50 min
▪ Lagonegro – Aeroporto	:	1h 05 min
▪ Atena – Napoli Centrale	:	1h 20 min

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

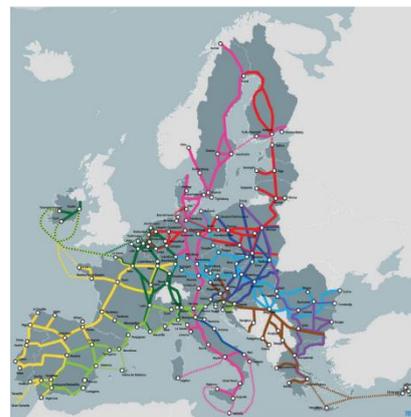




## UN PROGETTO DI VALORE EUROPEO

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 del Vallo di Diano.



**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 del Vallo di Diano alla Regione Campania ed alla vicina Regione Basilicata; in particolare consente di attivare nuovi collegamenti per ampie aree ultraperiferiche e montane non solo della Campania ma anche della Basilicata Meridionale;
- la riduzione del divario esistente con altre aree della Regione Campania 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 del Vallo di Diano 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 Vallo di Diano ed i territori limitrofi.

## Rete europea dei trasporti - Infrastrutture ed interconnessioni del Vallo di Diano

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 del Vallo di Diano.

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 piena **integrazione intermodale ferro-gomma**.



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

*Documento presentato in occasione dell'audizione del  
Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano – Lagonegro  
da parte della  
III Commissione Speciale "Aree Interne"  
del Consiglio Regionale della Campania,  
avvenuta il 27 ottobre 2023.*



## Legislatura 19<sup>a</sup> - 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.

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

**Seduta di audizione svolta in modalità ibrida nella Sala consiliare.....**

Assiste alla seduta il Dirigente UD Enrico Gallipoli e il funzionario Ninfa Vassallo

**ARGOMENTO:** *Riapertura al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro interconnessa ad Atena Lucana AV (fermata Intermedia) con la linea Alta velocità Salerno-Reggio Calabria*

**Presiede il Presidente di Commissione Michele Cammarano**

**La seduta ha inizio alle ore 15.15**

**PRESIDENTE (Cammarano).** Diamo inizio all'audizione della III Commissione Speciale Aree Interne. Ringrazio tutti i presenti, soprattutto online ne vedo un po', sono un po' di Comuni. L'audizione è stata richiesta dal Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro, abbiamo il presidente Rocco Panetta, il titolo ufficiale è: "Riapertura al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro interconnessa ad Atena Lucana con Linea Alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Vorrei ringraziare tutti anche per il giorno inconsueto per un'audizione, è venerdì, abbiamo dovuto lasciare come Commissione spazio alla Commissione Ambiente mercoledì, che aveva un tema abbastanza importante, aveva bisogno di più tempo.

Inizialmente cedo la parola a Rocco Panetta per l'illustrazione della richiesta dell'audizione, dopodiché, posso anche passare la parola agli interventi che possono anche farsi online. Presidente, prego.

**PANETTA, Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro.** Buon pomeriggio a tutti i presenti, anche da remoto. Il mio ringraziamento va al Presidente della Commissione Aree Interne perché nell'ambito della problematica delle Aree interne a livello nazionale i problemi sono su tre livelli: il livello dell'istruzione, il livello della sanità e il livello dei trasporti.

Riguardo l'Area interna del Vallo di Diano, che coincide con il territorio della Comunità montana Vallo di Diano, abbiamo un problema di attualità prossima, parlo dei prossimi mesi. Tra alcuni giorni, entro l'anno sicuramente, ci sarà il dibattito pubblico per l'attraversamento del Vallo di Diano dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, per la precisione, del lotto 1B e 1C, Romagnano fermata intermedia nel Vallo di Diano, 1B, il Lotto 1C, fermata intermedia fino a Praia a Mare. Il Lotto interesserà i Comuni della Comunità Montana Vallo di Diano che sono Polla, Sant'Arzenio, Atena Lucana, Sala Consilina, Padula, Montesano e Buonabitacolo, che sono stati anche invitati a partecipare a quest'audizione.

Tutta questa problematica si innesta con la riapertura al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro con interconnessione con la linea Alta velocità e la costruzione e localizzazione della fermata intermedia ad alta velocità.

Oggi, la proposta non è solo la proposta del Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro, ma è la proposta che è stata fatta propria da più organismi che l'hanno valutata ed approvata. Parlo della Conferenza episcopale italiana, infatti, ho inviato personalmente una lettera al direttore dell'Avvenire, che è il quotidiano edito dalla Conferenza episcopale italiana, il dottor Tarquini, che ha proceduto, attraverso un suo giornalista, alla stesura di un articolo pubblicato il primo marzo 2023 sul

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

quotidiano Avvenire, in cui viene esplicitato che la riattivazione, interconnessione e costruzione della fermata intermedia Atena Lucana non interessa solo l'Area interna del Vallo di Diano, ma interessa anche la Comunità montana degli Alburni in Campania e la Basilicata meridionale. Stiamo parlando di un bacino d'utenza di 58 Comuni e 156 mila abitanti.

Questa stessa valutazione positiva è stata fatta anche da Legambiente nazionale e nel rapporto annuale sullo stato delle ferrovie in Italia, che è un rapporto di tipo scientifico, in una pagina riporta, dal titolo "Cosa occorre fare del Mezzogiorno", pur esprimendosi molto criticamente sulla costruzione della tratta alta velocità Salerno-Reggio Calabria, dà un giudizio positivo soltanto sulla proposta del Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro.

Dirò di più, Unioncamere Campania ha dato mandato alla società di ingegneria specializzata, Uniontrasporti di Milano, di scrivere un libro bianco sulle opere infrastrutturali, marittime, ferroviarie, aeree stradali che sono indispensabili per lo sviluppo economico della Campania individuando delle priorità assolute. Abbiamo 15 opere infrastrutturali di trasporti prioritari. In Provincia di Salerno ne abbiamo quattro: il porto di Salerno, l'aeroporto di Salerno, Pontecagnano, la velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza-Taranto e la riapertura al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro interconnessa ad Atena Lucana con la linea ad alta velocità.

Abbiamo un supporto esterno alle richieste del Comitato e una valutazione fatta da organismi diversi, con diversa ottica, che l'hanno valutata.

Veniamo, dunque, alla sostanza, detto che non si tratta soltanto di una proposta del Comitato, perché riaprire al traffico commerciale questa linea di 78

chilometri, sospesa dal 1987 con un servizio sostitutivo con autobus di Trenitalia.

Abbiamo preso un esempio ai confini d'Italia, di una linea simile. Abbiamo visto cosa accade in Val Venosta, stiamo parlando dell'Alto Adige, tra Merano e Malles. Merano-Malles è più o meno la stessa distanza che c'è tra Atena Lucana e Battipaglia. Ebbene, in questo bacino d'utenza, la riapertura al traffico ferroviario della linea ha portato a un incremento del prodotto interno lordo di tutta l'intera vallata. Eppure, immaginate che questa linea ferroviaria non ha nessuna interconnessione con l'alta velocità, perché non c'è Bolzano, non abbiamo nessuna fermata, stazione intermedia lungo una linea di alta velocità, eppure in un contesto del genere, questa linea ha dato dei risultati positivi.

Quali sono i risultati? Perché utilizzare il treno al posto della gomma, dell'autobus? C'è da dire, iniziamo dalla sicurezza e dalla sostenibilità e velocità del trasporto. Certamente, in termini di sicurezza il trasporto ferroviario è molto più sicuro del trasporto su strada.

Sostenibilità. Non c'è bisogno di elettrificare questa linea. Oggi, abbiamo, e l'abbiamo anche nella stessa Regione Campania che ha acquistato dei treni da Stadler, che sono diesel ed elettrici a bassa emissione, e vengono utilizzati verso Piedimonte Matese, raggiungono una velocità di 140 chilometri orari, chiaramente sono dotati di toilette a bordo, di posti per le persone a ridotta mobilità, per i disabili, per i passeggeri per i bambini, di porta biciclette. Ebbene, basterebbe questo semplice confronto per dire che non si pone la questione con l'autobus, da tutti i punti di vista. Addirittura, oltre a questo, l'interconnessione con l'alta velocità diventa una necessità.

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

Il costo di un biglietto ferroviario, ad esempio sulla tratta alta velocità già in funzione tra Napoli e Salerno, utilizzando un treno di Italo oppure una Freccia, è di circa 20 euro. Il treno viaggia a 250 chilometri l'ora, il costo del biglietto su questa stessa tratta, di un treno regionale che viaggia a 160 chilometri orari è di 5 euro, con un maggiore percorso, di circa 54 chilometri, un guadagno orario di circa 3 minuti. Cosa significa? Che nel Vallo di Diano l'alta velocità ovunque sia localizzata la stazione, non serve agli abitanti del Vallo di Diano, non serve agli abitanti nemmeno della Basilicata meridionale, perché il costo del biglietto è il quadruplo e saranno costretti ad utilizzare ancora auto e autobus. Parlare di alta velocità in questa zona, senza la riapertura e l'interconnessione con la linea Sicignano-Lagonegro, significa spendere miliardi, perché siamo un lotto di miliardi di euro, con zero benefici per le popolazioni, in primis quella del Vallo di Diano che viene attraversato, ho detto da quali Comuni, avremo soltanto inquinamento di tipo acustico, di tipo ambientale e zero benefici. Ciò è inammissibile.

Sarebbe veramente un delitto per cui per centinaia di anni le prossime generazioni chiederanno: perché hanno fatto questo?

C'è stata anche una mossa avventata da parte dei progettisti, vale a dire che per circa 6 chilometri ad Atena Lucana avevano in primo momento progettato di utilizzare l'area di sedime del binario della Sicignano-Lagonegro, distruggendola, per piazzarvi sopra l'alta velocità. Fortunatamente c'è stato un decreto interministeriale del 22 maggio 2022, per cui, è stata inserita tra l'elenco delle 22 linee turistiche, per cui, la linea non potrà essere dismessa.

Linea turistica, cosa significa? La linea turistica non è una linea su cui viaggiano periodicamente

dei treni storici, locomotive a vapore, con locomotive diesel, carrozze Centoposte Corbellini, ma visto che nello scorso mese di agosto è stata costituita la società FS Trasporti Turistici Italiani, di cui l'amministratore delegato è l'ottimo ingegnere Luigi Cantamessa, ingegnere ferroviario che gestisce anche il personale dei treni a vapore, la linea turistica sarà percorsa anche da treni omnibus regionali appositamente costruiti per viaggiare sulla Sicignano-Lagonegro, con ogni confort. Non dimentichiamo che il treno turistico più famoso al mondo, il Bernina Express, sulle Alpi svizzere, al confine italiano, è un treno modernissimo. Avere questa linea e sfruttarla esclusivamente nei fine settimana, nei giorni festivi per questi treni moderni e dedicate ai turisti, sarebbe un delitto e non utilizzarla anche per un trasporto commerciale con dei treni.

Dirò di più, c'è un'urgenza dell'utilizzo a scopo commerciale, c'è un'urgenza di cui nessuno parla per aprire, entro il 2026, il prima possibile, questa linea ferroviaria, senza aspettare l'avvento dell'alta velocità. Mi riferisco ai lavori in corso, so che vengono fatti velocemente, giustamente, per l'ampliamento dell'aeroporto di Salerno, Pontecagnano. C'è un progetto che sta andando avanti di prolungamento della linea metropolitana di Salerno che avrà dei tempi lunghi, perché bisogna fare espropri e quant'altro.

Ebbene, questo progetto è stato esaminato dal nostro consulente, ingegner Giancarlo Da Broi, di Lecco, ma di origine lucana, parliamo di un ingegnere laureato al Politecnico di Milano con tesi di laurea sulla trazione elettrica ferroviaria. Sono un medico veterinario e senza l'ausilio di tecnici specifici non potrei parlare di queste cose. Ebbene, studiando il progetto, si è visto che c'è una fermata in linea. Vale a dire, tra Pontecagnano e Battipaglia vengono costruite, lungo i due binari,

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

due banchine con due pensiline, un sovrappasso, e lì fermeranno tutti i treni regionali in circolazione tra Salerno e Battipaglia, che vanno anche oltre, vanno verso Sapri, vanno verso Potenza e anche verso Lagonegro. Il tutto a circa 300 metri dall'aerostazione. Lì il nostro tecnico ha constatato che c'è anche una lacuna di progettazione, ossia, assurdamente, non è stata prevista la costruzione di un tapis roulant coperto di circa 300 metri, uno spazio che separa l'aerostazione dalla fermata in linea. È inimmaginabile che i viaggiatori in arrivo e partenza con gli aerei vadano con le valige per 300 metri, allo scoperto, sotto il vento, il sole, la pioggia.

La fermata in linea ha dei tempi di realizzazione infinitamente inferiori ad aspettare che si termini il servizio metropolitano di Salerno, perché attirerà tutti i viaggiatori in partenza e in arrivo da Potenza, Sapri e Lagonegro. L'alternativa autobus non è un'alternativa proponibile, per i motivi che ho già detto prima.

Il primo step è quello dell'apertura, avremo dei tempi di percorrenza di 1 ora e 40 da Lagonegro a aeroporto stazione di Pontecagnano. Questo per dire quando quest'opera comincia ad essere urgente, per sfruttare un aeroporto, altrimenti gli aerei viaggeranno vuoti. Sennò, la concorrenza con l'aeroporto di Capodichino non c'è. Il Presidente, che è un esperto di turismo, lo sa bene.

Passiamo, poi, al secondo step. Presidente, c'è anche un'altra urgenza a cui pochi o nessuno ha pensato, ci ha pensato Uniontrasporti in quando ha detto che l'interconnessione con la linea Alta velocità serve perché i locomotori di soccorso devono percorrere la linea Sicignano-Lagonegro per i treni fermi in linea e poterli trainare. Abbiamo, anche in Italia, un treno nazionale della Protezione Civile, sono sette carrozze con 21 posti di rianimazione. Ci sono circa 50 operatori della

Areu, Azienda Regionale Lombarda per le emergenze, il treno staziona in Lombardia e nel giro di poche ore deve accorrere. Non più tardi di 20 giorni fa il Dipartimento Protezione Civile della Campania ha organizzato un'esercitazione, ne ha organizzate due, una a Sant'Angelo dei Lombardi e l'altra l'ha organizzata a Pertosa, con la simulazione di un terremoto di magnitudo 6.5. Perché? Perché abbiamo tutta la fascia che va da Auletta, Caggiano, Pertosa, Polla, tutto il versante, Atena, Sala Consilina, Padula, Montesano, Casalbuono che è zona classificata al massimo grado di sismicità. La stazione di Polla è situata a circa 200 metri dall'Ospedale di Polla, se non si prevede un utilizzo in emergenza di questo treno della protezione civile nazionale, mi si dovrà spiegare in quale altra parte d'Italia se ne prevede l'utilizzo. Anche questo è un motivo per non perdere tempo per l'utilizzo della linea Sicignano-Lagonegro.

Passiamo all'altro step, 2029. Lo step 2029 è lo step del termine del primo lotto, da Romagnano a fermata intermedia. Perché il Comitato e gli altri, parliamo della Cei, di Legambiente e anche di Unioncamere e Uniontrasporti, è per l'interconnessione e per la stazione intermedia a Atena Lucana? Perché l'utilizzo di questa stazione permette di adempiere a due obblighi di normative europee, uno è il Regolamento 782 del 2021, che già oggi ne usufruiamo, vale a dire, sui diritti dei passeggeri ferroviari, per cui si acquista, anche oggi, un biglietto cumulativo treno alta velocità e treno regionale, si ha diritto alle coincidenze garantite e protette.

La compagnia Italo ha ottenuto dall'antitrust di poter vendere dei biglietti cumulativi tra treni alta velocità e treni regionali, altrimenti, avrebbe avuto una posizione di vantaggio Trenitalia. Posizionare una stazione ferroviaria in aperta campagna, senza

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

III Commissione Consiliare Speciale

AREE INTERNE

Resoconto Integrato n.54

XI Legislatura

Audizione del 27 ottobre 2023

la possibilità di acquisto di un biglietto cumulativo, significa drenare passeggeri, ossia, avere meno passeggeri, perché nessuna garanzia in caso di ritardo sulle coincidenze. Gli autobus non sono competitivi nei fatti e per legge.

Non basta, le persone a ridotta mobilità, che comprendono anche me, paradossalmente, che ho 66 anni, perché gli anziani sono considerati dai 65 anni in poi, i disabili, le donne in gravidanza, non hanno diritto, per Regolamento europeo, ad alcuna assistenza sugli autobus che hanno una percorrenza inferiore a 250 chilometri, invece, i passeggeri ferroviari, sempre ai sensi di quel Regolamento, hanno diritto all'assistenza. Significa ubicare una stazione ferroviaria in aperta campagna, non collegata a una linea regionale, negare tutto questo.

In ultimo, concludo ricordando che c'è un Regolamento, perché queste non sono le opinioni del Comitato, il Regolamento 1315 del 2013 che obbliga alle interconnessioni tra le linee regionali e obbliga a trasferire i passeggeri all'interno della modalità ferroviaria. La costruzione di una fermata intermedia, non collegata alla linea Sicignano-Lagonegro, significa avere dei problemi normativi con l'Unione Europea e, come sanno anche gli studenti del primo anno di giurisprudenza, le norme europee non possono essere cambiate nemmeno da una Legge del Parlamento italiano. Grazie.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie a lei dottor Panetta. Le ho fatto segno di accorciare un po' perché immagino che qualche Sindaco voglia intervenire e magari anche fare qualche domanda, chiarire qualche dubbio. È importante che, come Commissione diamo spazi un po' a tutti.

Ci sono dei Sindaci che vogliono intervenire?

**VERTUCCI, Sindaco del Comune di Atena Lucana.** Da quando siamo venuti a conoscenza di quest'ipotesi progettuale, perché nella sostanza noi Comuni, parlo per i Comuni interessati dell'Area, non abbiamo avuto modo di visionare nessun tipo di progettazione, né ancora è stato avviato il dibattito pubblico, abbiamo convocato il Consiglio comunale nel dicembre 2021, c'è con me anche il mio Vicesindaco, in cui abbiamo fatto delle proposte a RFI che abbiamo trasferito anche sui tavoli di RFI. Sostanzialmente, erano delle proposte – ripeto – senza conoscere nessuna ipotesi progettuale, né ipotesi tecniche, né valutazioni che RFI aveva fatto. In Consiglio comunale, con voti unanimi, è stata espressa la volontà di mettere a disposizione di RFI, sempre che le soluzioni tecniche lo permettessero, un'area adiacente ai binari di RFI, vicino la vecchia stazione ferroviaria. Area che c'è stata trasferita con il Federalismo demaniale e che riguardava un'altra stazione, che prima esisteva sul nostro territorio, quindi, per un'altra tratta di carattere regionale che era gestita dalle Ferrovie Calabro Lucane, poi diventate Appulo Lucane, era un'area contigua, attaccata ai binari di RFI, di circa 26 mila metri quadrati, dando delle motivazioni proprio per metterci subito a disposizione e per evitare eventuali situazioni di esproprio, quindi, ritardo.

A dire la verità, RFI non ci ha mai risposto, né ha mai ascoltato le istanze del nostro Comune. Intorno a quest'ipotesi, che era anche più ampia, nel senso che abbiamo in prima battuta espresso la volontà di mettere a disposizione questi terreni, abbiamo anche dato un'ulteriore soluzione che riguardava il Comune di Sala Consilina e, in terza ipotesi, in maniera univoca, tutti i Consiglieri hanno espresso il proprio favore sia all'iniziativa dell'alta velocità e anche all'eventualità che

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

qualora ci fossero problemi tecnici per la soluzione di Atena Lucana o di Sala Consilina, qualunque altra soluzione insistesse sul territorio del Vallo di Diano riceveva, con quella delibera, già il favour preventivo.

Ad oggi non siamo stati né interpellati ufficialmente, né ufficiosamente, sappiamo di sondaggi che sono avvenuti in due fasi, la prima fase che prevedeva, come diceva il dottor Panetta, il tracciato per circa 6 chilometri sulla vecchia tratta ferrata e, qualche mese fa, siamo venuti a conoscenza di nuovi sondaggi effettuati non più sull'ex tratta ferrata della Sicignano-Lagonegro, ma più in direzione del fiume Tanagro. Abbiamo saputo solo questo.

Nella sostanza, in questo progetto non conosciamo nulla, se non quello che a volte viene riportato da organi di stampa, da alcuni giornalisti, ma nella sostanza, in maniera ufficiale, non siamo a conoscenza di nulla che riguarda questo tipo di infrastruttura che dovrà essere realizzata sul nostro territorio. Qualunque tipo di valutazione, in questo momento, da un punto di vista tecnico, abbiamo soltanto evidenziato a qualche tecnico che ha effettuato i sondaggi, alcune difficoltà che riguardavano l'eventuale passaggio. Loro non conoscevano, faccio degli esempi così, giusto per farmi capire; noi stavamo per realizzare un altro depuratore e la linea sembrava che passasse proprio dentro questo depuratore. Abbiamo evidenziato tutta una serie di sottoservizi, quindi, le linee del gas metano, infatti, in alcune zone hanno dato il diniego per effettuare questa nuova infrastruttura da parte del Comune. Rispetto all'argomento, per quanto riguarda il Comune di Atena Lucana, abbiamo espresso volontà nel poter, per quanto riguarda l'ubicazione della stazione, già quasi due anni fa, mettere a disposizione quest'area di circa 26 mila metri quadrati a RFI.

Dopodiché, non abbiamo nessuna notizia, né comunicazione ufficiale che riguarda il tipo di infrastrutture che verrà realizzata sul nostro territorio. Ci tenevo a precisarlo.

Volevo dire che intorno a questa delibera del Comune di Atena Lucana, delibera consiliare, si è creato un movimento da parte soprattutto dei Comuni che riguardano il Melandro e la Val d'Agri. Quasi tutti i Comuni, tranne ad esempio il Comune di Viggiano, ha espresso sostegno a questo tipo di iniziativa precisa dal Comune di Atena Lucana, ci sono anche Comuni come Roscigno, Sant'Angelo a Fasanella, Comune di Caggiano, la stessa Comunità montana Alburni che ha espresso parere favorevole circa la nostra delibera di Consiglio comunale. Per il resto, non abbiamo nessuna conoscenza né del progetto, né dell'ipotesi, attendiamo l'inizio del dibattito pubblico per poter esprimere le nostre valutazioni legate a una conoscenza più approfondita del territorio.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie Sindaco. È presente in Commissione anche RFI nella figura dell'ingegner Migliaccio che fa parte della direzione operativa Infrastrutture di RFI. Nel caso in cui qualche Sindaco avesse bisogno di delucidazioni o di un chiarimento, l'ingegnere credo sia qui a disposizione della Commissione. Ci sono altri interventi di altri Sindaci?

**CURCIO, Vicesindaco del Comune di Polla.** Ho seguito attentamente l'intervento del dottor Panetta, chiaramente, qualsiasi tipologia di intervento che vada a riattivare il tratto ferroviario, se non fino a Polla, per noi va benissimo. Prego anche di poter avere questo studio per poterlo fare nostro, come Comune.

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

Ne approfitto, vista la presenza del dottor Migliaccio, in quanto anche collegato alla repressione della tratta, a Polla abbiamo una problematica relativa ad alcuni punti che attraversano il fiume, a Polla abbiamo questo vincolo che sia la tratta ferroviaria sia il fiume attraversano il centro abitato e siccome abbiamo delle problematiche di cadute delle sponde di un fiume, località Massicelle, abbiamo avuto dei cedimenti della sponda lo scorso anno, abbiamo verificato, con tecnici locali, anche una situazione un po' allarmante rispetto a questi punti in serbo. Chiediamo, quindi, in attesa chiaramente del ripristino della circolazione ferrata, anche un intervento sulla struttura, perché ove mai dovessero cedere, si creerebbe un tappo con problematiche allarmanti per il centro abitato. Grazie.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie mille dottor Curcio. Rispondendo alle sue domande, le dico che lo studio verrà inviato a tutti quanti i Comuni, lo studio del dottor Panetta, del Comitato. Penso che la settimana prossima riceverete lo studio sulla vostra email. Per quanto riguarda il resoconto della Commissione, sarà pubblicato tra dieci o dodici giorni sul sito della Regione Campania.

Ci sono altri interventi da parte degli intervenuti online? Perfetto. Ripasso la parola al dottor Panetta che voleva completare. Se l'ingegner Migliaccio vuole intervenire, sentiamo anche lui dopo l'intervento del dottor Panetta.

**PANETTA, Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro.** Grazie Presidente. Volevo mettere in risalto che nel Vallo di Diano, utilizzando i treni regionali, veloci, a 160

chilometri orari, avremo dei tempi di percorrenza veramente strabilianti. Vale a dire che avremo un tempo di percorrenza tra Atena Lucana e Battipaglia di circa 30 minuti. È veramente un cambiamento epocale di tutta l'area che – ripeto – non è solo il Vallo di Diano. È giusto che si parli dell'area interna Vallo di Diano, ma coinvolge gli Alburni e anche le altre.

Auspico che l'audizione sia attentamente valutata anche dalla Giunta regionale della Campania nel momento in cui dovrà dare l'intesa tra Regione e Stato per l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1A, come sia portato a conoscenza della stessa Regione Basilicata per l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1B, perché l'interconnessione da e per Potenza e Atena ha un interesse anche e soprattutto per i collegamenti, pur essendo situata nel territorio della Campania, anche per la Regione Basilicata, collegamenti tra Lagonegro e Potenza, nonché tra Padula e i Sassi di Matera. Magari, farsi carico al Presidente di darne cognizione anche al Consiglio regionale della Basilicata. Grazie.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie dottor Panetta. Sì, sicuramente comunicheremo anche alla Regione Basilicata dell'avvenuta audizione. Invieremo il link per il report definitivo, nonché la sua relazione, se ancora non ce l'hanno. Ovviamente informeremo tutti quanti i colleghi, di qualsiasi colore politico. Le aree interne sono un tema che non hanno un colore politico, come infrastrutture e servizi che dobbiamo avere nelle aree interne, perché è un nostro diritto negato. Tengo a dirlo ogni volta, giusto per ribadirlo. Questo sono cose che per noi sono basilari, le infrastrutture e, in questo caso, la Sicignano-Lagonegro.

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

Se è in linea e ci ascolta l'ingegner Migliaccio, giusto per salutarci e fare qualche considerazione.

**MIGLIACCIO, Responsabile Struttura di Ingegneria della DOIT di Napoli.** Buongiorno a tutti. Vorrei chiedere subito ai due Sindaci, di Polla e di Atena Lucana, se si possono riattualizzare le richieste che hanno fatto, ma giusto per avere una pronta visione delle criticità rappresentate, in maniera tale che me ne faccio carico e vi risponderò in brevissimo. Cortesemente, se me la girata anche sulla mia posta elettronica [f.migliaccio@rfi.it](mailto:f.migliaccio@rfi.it), in maniera tale da essere da subito proattivi.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Ingegnere Migliaccio, nel caso, anche la Commissione può farsi da tramite per questo passaggio, senza problemi.

**MIGLIACCIO, Responsabile Struttura di Ingegneria della DOIT di Napoli.** Per quanto riguarda la Sicignano-Lagonegro, non so se lo studio è semplicemente una stima tecnico economica dell'intervento, se è a conoscenza di tutti i presenti, una stima tecnico economica che è stata prodotta poco più di un anno fa, secondo la quale eravamo arrivati a degli importi economici, soprattutto abbiamo quantificato i lavori a farsi, perché li ci sono, come ben sapete meglio di me, gallerie completamente franate, per cui, il ripristino di quella linea, 80 chilometri circa di linea, è da rifare ex novo.

Giusto per ricordarci dei numeri che ho davanti a me, parliamo di una stima economica, per la riattivazione ai fini commerciali, di circa 700 milioni, questa con dei prezzi del 2021, è da riattualizzare anche questo valore, ma

considerando un surplus, circa 15 per cento sull'aumento dei prezzi, siamo poco più dei 700. Sicuramente gli interventi da fare sono molto importanti, richiedono lavori di ripristino sia alla sede ferroviaria sia al binario in sé e soprattutto alle opere d'arte che sono gallerie, ponti, viadotti, travate metalliche. Tutto questo, naturalmente, è un intervento che vede sicuramente RFI disponibile ad iniziare, naturalmente con un finanziamento. È vero che abbiamo queste *slides*, alla fine sono *slides*, che ben conoscete, però comunque va è volta ad una progettazione esecutiva dell'intervento, va fatta una perizia molto più accurata dal progetto, una richiesta di fabbisogni materiali e poi una realizzazione dei lavori.

Riattivare ai fini commerciali vuol dire anche riattivare con attrezzaggi tecnologici la linea, attrezzaggi tecnologici che ci permettono di automatizzare i circa, se non mi sbaglio, 60 passaggi su tutta la linea, automatizzare le informazioni al pubblico, adeguare tutti gli apparati di stazione e gli apparati di distanziamento che servono a far circolare i treni in sicurezza e regolarità.

Dobbiamo solamente toglierci la giacca, sbottonare i polsini e metterci a lavoro, se è un desiderata così forte e la committenza è ben disposta a dare l'avvio a quest'intervento.

Per quanto riguarda l'interferenza con la Salerno Reggio Calabria, su questo mi trovate impreparato, so che è per circa 3 chilometri. Ci riserviamo di verificare l'impatto di quest'interferenza della Salerno-Reggio Calabria con la Sicignano-Lagonegro, giusto per capire quali possono essere gli interventi aggiuntivi che un anno e mezzo fa, su questa presentazione che ho qui, davanti a me, non erano previsti.

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

Se ci sono altre domande o chiarimenti, sono a disposizione.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie ingegner Migliaccio, grazie soprattutto per la disponibilità all'incontro e per averci fornito delle informazioni. Mi ha un po' ghiacciato sulla cifra del budget necessario, ma credo che sia quasi da aggiungerci un ulteriore 20 per cento, visto l'andamento dei prezzi degli ultimi periodi. Credo che ci sia un parere che debba dare il Governo, ma anche per capire cosa intende fare delle aree interne, perché senza infrastrutture, le aree interne si può dire che sono Comuni destinati alla morte. Credo che ovviamente sia un'opera essenziale, essenziale per i nostri luoghi.

Salerno è un'area molto ampia geograficamente, ma con piccolissimi borghi, con pochi abitanti, però servirli è un diritto per l'istituzione.

C'è qualche altro intervento da parte dei Comuni?

**CURCIO, Vicesindaco del Comune di Polla.** Ne approfitto della disponibilità dell'ingegnere Migliaccio, sarà nostra cura inviare nuovamente alla sua email la richiesta del rinnovo, del nuovo contratto di comodato della stazione di ferroviaria di Polla, di un'area che attraversa tutto il centro abitato, soprattutto anche per gli interventi di sfalcio di erba che periodicamente siamo comunque costretti ad eseguire. Grazie.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie. In ogni caso, anche noi siamo a disposizione sua, magari le possiamo mandare i numeri di telefono anche della Commissione nel caso abbia bisogno.

**SPARANO, Unioncamere Campania.** Buongiorno. Siamo gli autori del libro bianco sulle

infrastrutture che è stato presentato dal dottor Panetta.

Volevo intervenire per dirvi che l'attività che abbiamo svolto nella redazione di questa raccolta delle infrastrutture per la Campania, le opere essenziali per lo sviluppo del territorio va avanti, a breve faremo un aggiornamento di questo libro bianco, quindi, siamo aperti a tutti i contributi da parte di tutti gli stakeholders locali per raccogliere tutte le informazioni necessarie e poter completare questo lavoro. Come avete visto, è un lavoro su tutta la Campania e la funzione è proprio di essere un documento di partenza per le elaborazioni di elementi programmatici.

Unioncamere Campania, insieme a tutto il sistema camerale, sta lavorando da ormai due anni a questo tipo di documentazione e di lavoro a servizio del sistema. Grazie.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie a lei dottore. Ci sono altri interventi? Dottoressa Mandia, ha alzato la mano? Prego.

**MANDIA, Sicignano degli Alburni.** Sollevo due aspetti importanti, il primo per collegarmi al progetto di ingegneria, cui faceva capo l'ingegner Migliaccio, una considerazione che ho sollevato anche con la Fondazione Ferrovie dello Stato, nel frattempo si eseguiranno questi lavori infrastrutturali, per rendere vivi e sicure le strutture, come un museo a cielo aperto.

*(Interruzione microfonica)*

**MANDIA, Sicignano degli Alburni.** Estremamente necessario in questo momento nel quale possono capitare anche delle persone che si recano nei nostri territori per il turismo,

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

### III Commissione Consiliare Speciale

#### AREE INTERNE

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

viaggiatori, intellettuali e, onestamente, del nostro progetto di metterci allineati con quella che è la mobilità, non è che ne comprendano molto e se ne vanno a casa con un'immagine molto degradata e anacronistica rispetto a quello che abbiamo nella nostra terra.

È assolutamente necessario attendere questo tempo esecutivo per rendere sicure, attrattive e identitarie le nostre stazioni.

L'altro punto è di estrema importanza, è quello che nei nostri tavoli, c'è sì la parte politica, ma è necessaria anche la parte manageriale e imprenditoriale, che rappresento. Nel mio caso, uno stakeholder principale per poter affermare e dialogare anche con quelli che saranno i cantieri presenti su questi territori, quella che sarà l'ospitalità tra un tessuto sociale che deve adeguarsi a queste nuove linee guida che vanno incontro a quella che è l'Agenda 2030, un approccio di viaggio e di abilità su un altro concetto di salute.

Siamo ex Lucania, siamo con dei dati incredibili di un trasferimento sanitario verso il nord d'Italia quando in Basilicata, Potenza e Rio Nero abbiamo delle eccellenze per la sanità. Proprio perché questi servizi sono a scarsa mobilità, ma anche di trasferimento, è più facile per noi arrivare a Milano che arrivare a Rio.

Volevo portare alla vostra attenzione per questi elementi, che fanno parte di un programma di progetti che già sono arrivati avanti e dare una rinnovata disponibilità qualora voleste fare riunioni o sopralluoghi anche qui, nella nostra Struttura. Grazie a tutti e grazie presidente Cammarano per l'impegno che sempre ha per le Aree interne e con la passione che ci mette.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie mille dottoressa Mandia e grazie per gli ottimi spunti. Passo la parola a Rocca Panetta per la chiusura, in modo da condensare la riunione che abbiamo avuto. Devo ringraziare anche gli intervenuti, hanno fornito anch'essi ottimi spunti, nonché l'ottimo ingegner Migliaccio che ci ha dato delle informazioni. Dottor Panetta, prego.

**PANETTA, Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro.** Chiudo rinnovando il ringraziamento e ritenendo che la partecipazione a quest'audizione non sarà un fatto a sé stante, come dicevo prima, perché sarà sottoposta anche al Governo regionale che deve decidere entro pochi mesi. Mi rammarico, devo essere sincero, e ringrazio i due rappresentanti dei Sindaci di Atena Lucana e di Polla. Spero che nel futuro le altre Amministrazioni comunali siano presenti, perché è un tema vitale per le Aree interne e per l'area interna del Vallo di Diano.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Dottor Panetta, solo una precisazione, ci sono anche altri Comuni, non sono intervenuti, ma sono in linea, stanno ascoltando.

**PANETTA, Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro.** Mi limitavo a coloro che sono intervenuti. È comunque necessaria una partecipazione perché è un tema vitale. Chiudo con una battuta: non è tollerabile che da 36 anni i ragazzi del Vallo di Diano, degli Alburni, della Basilicata meridionale salgano su un treno regionale o un treno ad alta velocità a 18 anni, quando vanno all'Università o quando vanno in cerca di lavoro al nord. Servirebbe una beffa quotidiana il giorno in cui vedranno sfrecciare e

**CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA**

*III Commissione Consiliare Speciale*

**AREE INTERNE**

---

*Resoconto Integrato n.54*

*XI Legislatura*

*Audizione del 27 ottobre 2023*

---

passare a 300 chilometri orari i treni ad alta velocità. È veramente inammissibile.

**PRESIDENTE (Cammarano).** Grazie dottor Panetta per la riflessione e per lo spunto che ci ha dato per quest'audizione che ha tenuto la Commissione Aree Interne. Ringrazio i presenti e chiudo la Commissione. Grazie.

**I lavori terminano alle ore 16.25.**



# Nuova linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio C. Lotto 1 : Battipaglia - Praia

- Cronoprogramma RFI
- **Obiettivi** delle **Comunità della BASILICATA Meridionale**  
interessate alla nuova infrastruttura

(Secondo le linee guida strategiche dell'Unione Europea e del MIMS-Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili in tema di «Transizione Ecologica» e «Adattamento ai cambiamenti climatici e di mitigazione delle emissioni di gas-serra», in conformità al Regolamento Europeo Reg. (CE) 11-12-2013 n. 1315/2013)

# Nuova linea ferroviaria AV/AC Salerno-Reggio C.

## Lotto 1 : Battipaglia - Praia

Cronoprogramma RFI



**Dicembre 2026**

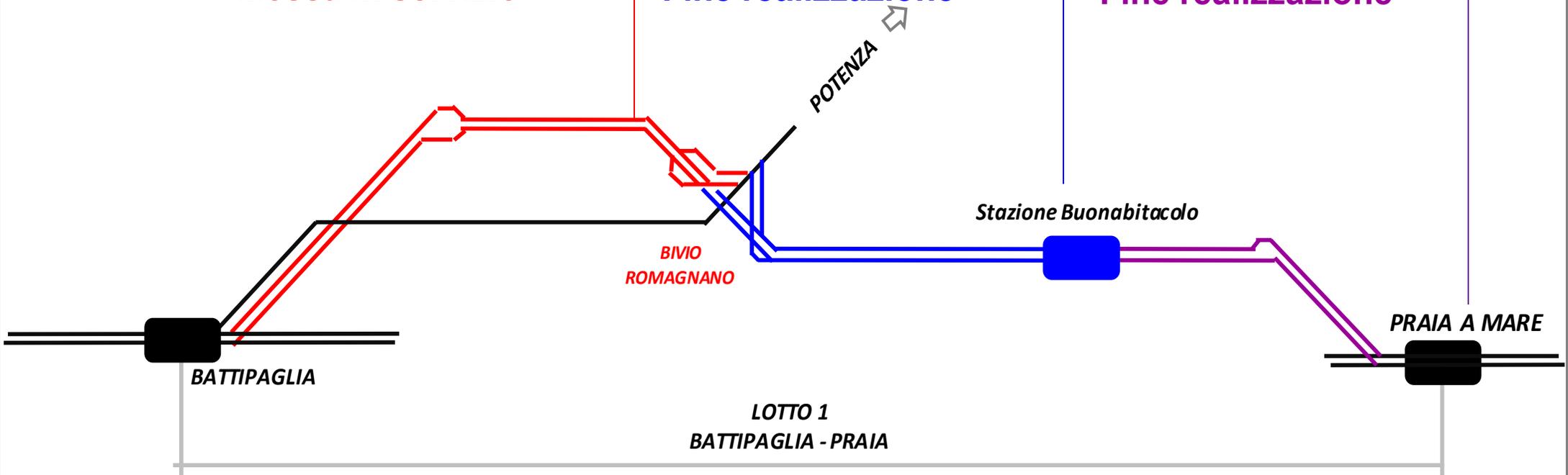
**Lotto 1a**  
**Messa in servizio**

**Dicembre 2028**

**Lotto 1b**  
**Fine realizzazione**

**Dicembre 2030**

**Lotto 1c**  
**Fine realizzazione**



# Cronoprogramma RFI



Nuova Linea AV Salerno - Reggio Calabria : Layout funzionale - scenario prioritario PNRR

LOTTO 1  
BATTIPAGLIA - PRAIA

**Dicembre 2026**

LOTTO 1a  
BATTIPAGLIA - ROMAGNANO

TRATTA AV/AC  
km 29

BIVIO  
ROMAGNANO

POTENZA ↗

Linea Storica  
Battipaglia - Potenza

BATTIPAGLIA

Linea Storica "Tirrenica"  
Salerno - Reggio Calabria

PRAIA A MARE

## Lotto 1a

- Completamento attività
  - Messa in servizio
  - Avvio esercizio ferroviario con tempi di percorrenza ridotti di ...
    - ... 20 min per i servizi AltaVelocità / Intercity
    - ... 22 min per i servizi Regionali Veloci
- (Treni con velocità max di 160 km/ora)

# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



## Cronoprogramma

**2022**



**CONNESSIONE  
& ACCESSIBILITA'**  
ai Servizi Ferroviari  
Intercity ROMA-Taranto  
Frecciarossa MI-Taranto



**2024**



**AirportEXPRESS**

Collegamento con  
Nuovo AEROPORTO –  
SALERNO Pontecagnano



**Dicembre 2026**



Nuovo Servizio Ferroviario  
Regionale connesso a  
SALERNO con la rete nazionale  
ed ai servizi Alta Velocità

**Dicembre 2028**

**Nuovo  
Servizio Ferroviario  
Regionale Veloce**



# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



Giugno 2022

CONNESSIONE & ACCESSIBILITA'  
ai Servizi Ferroviari Intercity ROMA-Taranto



**REGIONE BASILICATA**  
nuovo  
Servizio Sostitutivo Trenitalia

**intercity LINK**

Lagonegro  
Atena Lucana



IC 701 – Roma p. 6.26  
IC 700 – Taranto p. 8.01  
IC 702 – Taranto p.13.56  
IC 707 – Roma p.15.26

a.10.06  
a.10.55 **Sicignano**  
a.16.40 **d/Alburni**  
a.19.09

p.10.08 - Taranto a. 12.55  
p.10.57 - Roma a. 14.34  
p.16.42 - Roma a. 20.34  
p.19.11 - Taranto a. 22.00



**intercity LINK**

Atena Lucana  
Lagonegro

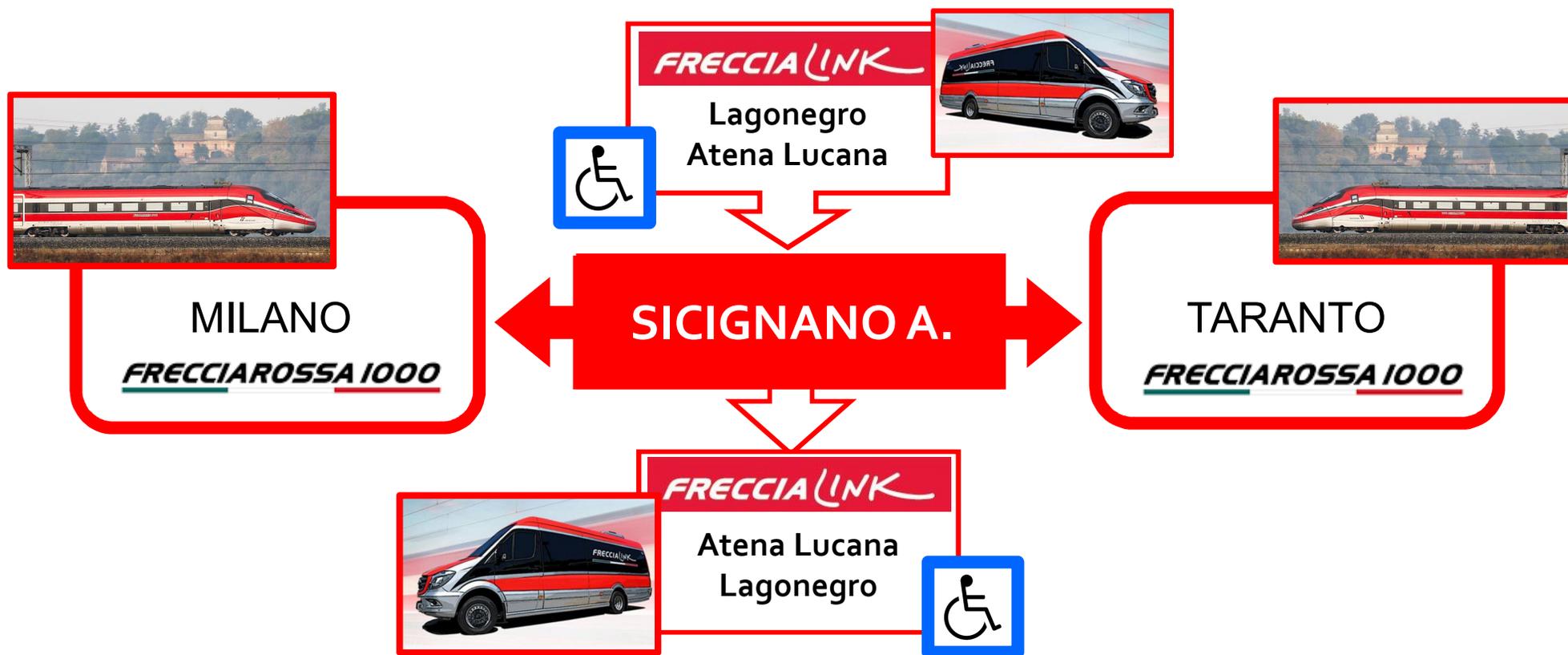


# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



Dicembre 2022

CONNESSIONE & ACCESSIBILITA'  
Frecciarossa MILANO - Taranto



# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



**2024**



«AirportEXPRESS» - nuovo collegamento ferroviario con AEROPORTO – SALERNO Pontecagnano

- Apertura 1° tratto funzionale ferroviario Atena Lucana – Sicignano
- Attivazione servizio «AirportEXPRESS» con scambio intermodale TRENO-AEREO nella nuova stazione di SALERNO Aeroporto.

**Obiettivo di viaggio:**  
*«Dalle principali città europee alla Basilicata Meridionale in 5 ore porta a porta».*



**Fattore di competitività internazionale**

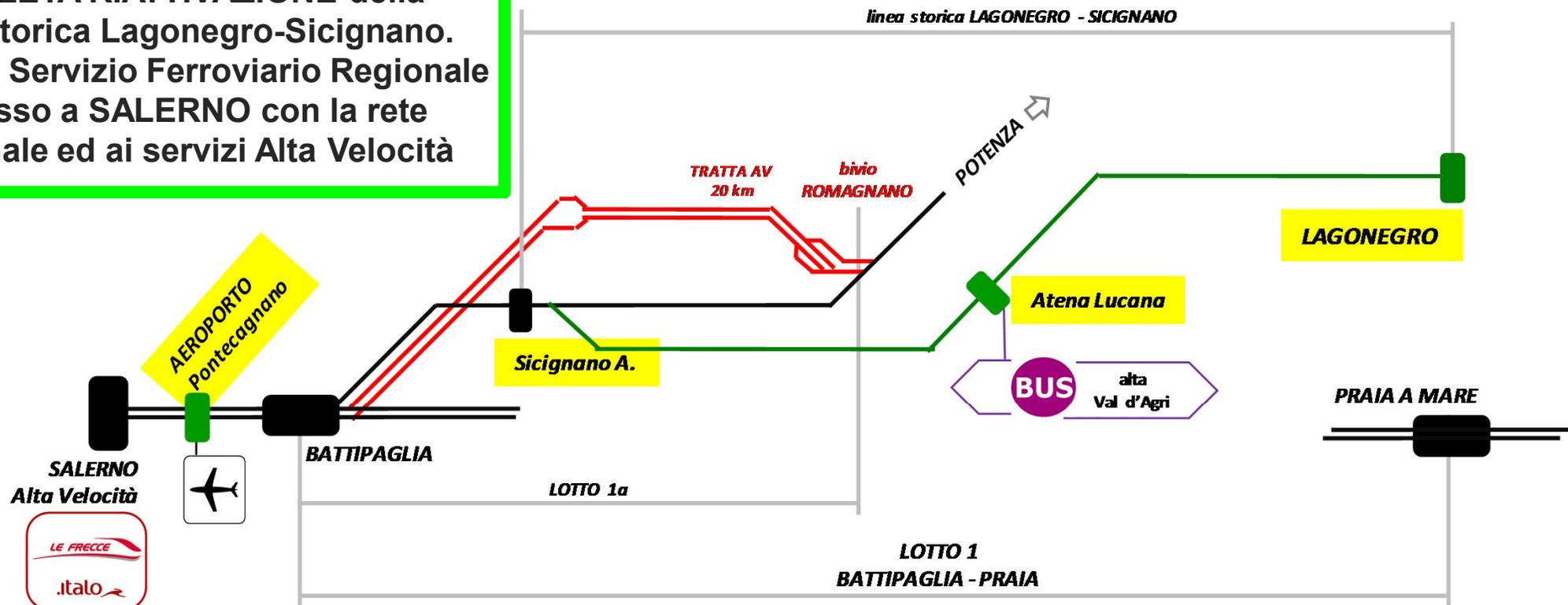
# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



Dicembre 2026

Collegamento  
Lagonegro – Sicignano A. – AEROPORTO Pontecagnano – Salerno

- Rigenerazione ferroviaria e **COMPLETA RIATTIVAZIONE** della linea storica Lagonegro-Sicignano.
- Nuovo Servizio Ferroviario Regionale connesso a **SALERNO** con la rete nazionale ed ai servizi Alta Velocità



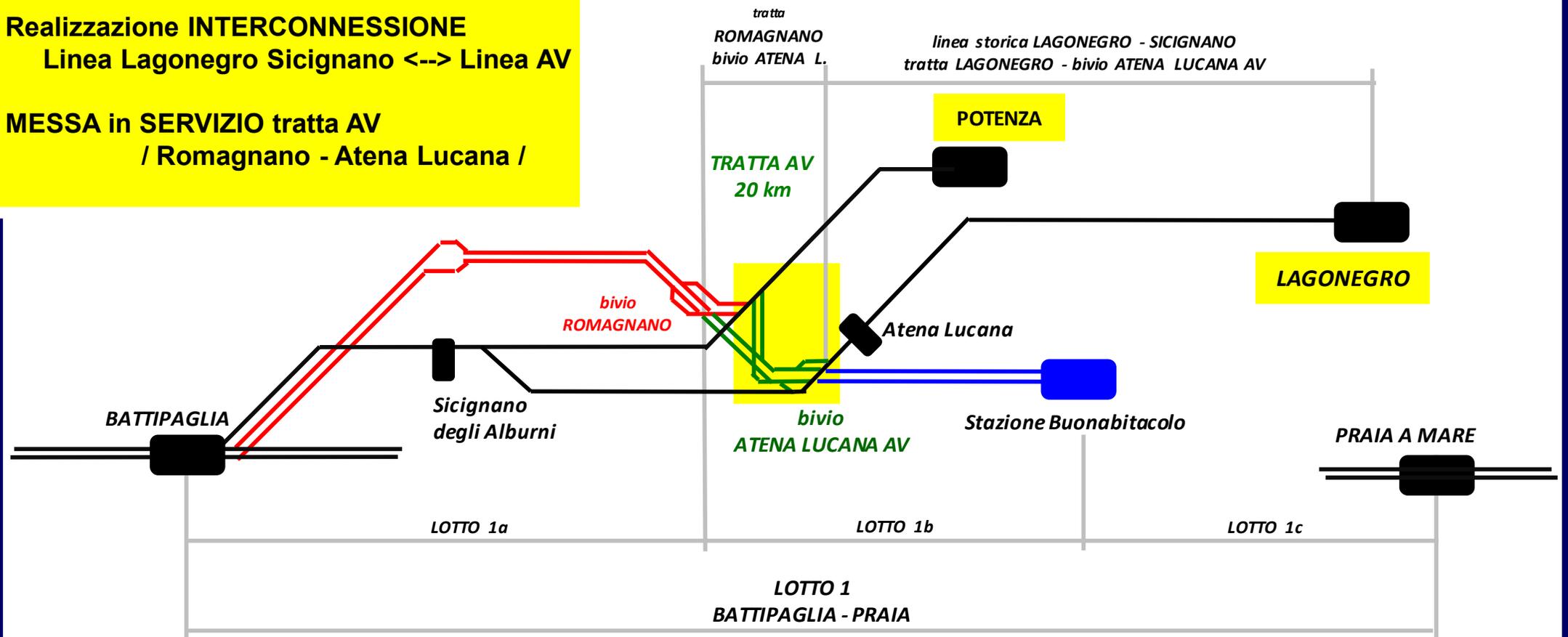
# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



Dicembre 2028

## Collegamento Ferroviario Lagonegro – Atena Lucana – Potenza

- Realizzazione INTERCONNESSIONE  
Linea Lagonegro Sicignano <--> Linea AV
- MESSA in SERVIZIO tratta AV  
/ Romagnano - Atena Lucana /



# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



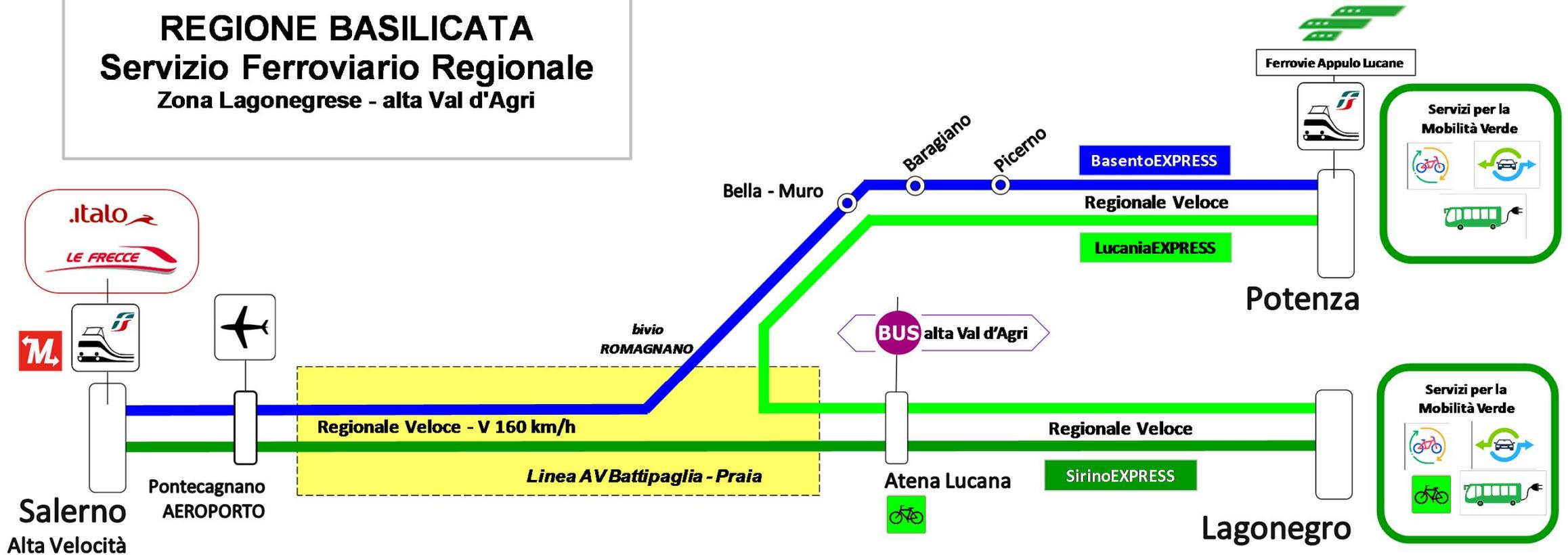
Dicembre 2028

Nuovi Servizi Ferroviari Regionali Veloci

Lagonegro – Atena Lucana – Potenza

Lagonegro – Atena Lucana – AEROPORTO Pontecagnano – Salerno

REGIONE BASILICATA  
Servizio Ferroviario Regionale  
Zona Lagonegrese - alta Val d'Agri



# Obiettivi delle Comunità del Lagonegrese e alta Val d'Agri



Dicembre 2028

## Nuovi Servizi Ferroviari Regionali Veloci

Lagonegro – Atena Lucana – Potenza

Lagonegro – Atena Lucana – AEROPORTO Pontecagnano – Salerno

**Conformità al Regolamento Europeo 1315/2013  
su orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.**

La **riattivazione della ferrovia regionale** storica Lagonegro – Sicignano, la **connessione intermodale** con l'Aeroporto di Pontecagnano, la **connessione diretta** con la linea ferroviaria Napoli-Taranto inclusa nella Rete Centrale Europea di trasporto,...

... **rafforzano** la **coesione sociale** territoriale, sostengono la **crescita economica inclusiva e lo sviluppo turistico** attraverso l'accessibilità fortemente migliorata delle aree interessate dai nuovi collegamenti;

... **migliorano l'accessibilità** al trasporto pubblico per le **persone a mobilità ridotta,**

**anziani, disabili,** in conformità al Reg (CE) n.1371/2007;

... **consentono** il sostegno alla mobilità **in caso di calamità ed eventi sismici,** assicurando **l'accessibilità** ai servizi di emergenza e di soccorso, **con il Treno Sanitario della Protezione Civile.**

**Per un sistema di trasporto  
MODERNO & SOSTENIBILE**

# Obiettivi delle Comunità della BASILICATA Meridionale



## Connessione, Coesione, Accessibilità, Sostenibilità, Sviluppo

**2026**



Ferrovie Appulo Lucane



**2028**



Servizi per la Mobilità Verde

