

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'Arsenio, 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 (Cammarrano). 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, 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 lì 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 (Cammaraano). 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.