

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

Seduta di audizione della
III Commissione Consiliare Speciale
del 16 ottobre 2024

Presidenza
Michele Cammarano (Movimento 5 stelle)

L'anno duemilaventiquattro, il giorno 16 del mese di ottobre, alle ore 15.30, presso l'Aula Consiliare del Consiglio Regionale, piano -1, isola F/13, Centro Direzionale, Napoli, e/o in modalità telematica, la III Commissione Speciale è stata convocata per l'audizione sullo stato dell'arte degli interventi di approvazione del progetto definitivo del Lottob Romagnano-Buonabitacolo della tratta Alta Velocità Battipaglia-Praja a Mare e della riapertura al traffico commerciale della linea Sicignano-Lagonegro.

Presenti i Consiglieri
Michele Cammarano (Movimento 5 stelle), Presidente della III Commissione Speciale

Partecipano alla seduta

dott. Giancarlo Guercio, Sindaco del Comune di Buonabitacolo

dott. Giuseppe Caggiano, Componente Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro

dott. Ricco Panetta, Presidente Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro

dott. Vincenzo Rosa, Componente Comitato Riattivazione Ferrovia Sicignano-Lagonegro

dott. Giacomo Rosa, Presidente Svimar

dott. Pietro Calabrese, VicePresidente Svimar

dott. Marco Trotta, VicePresidente Segretario Svimar

dott. Michele Laurino, Responsabile Enti Locali Svimar

Partecipano in remoto

dott. Paolo Colombo, Garante regionale dei diritti delle persone con disabilità

dott. Gabriele Nanni, Responsabile Legambiente per Pendolaria 2024

Padre Antonio De Luca, Vescovo di Teggiano Policastro,

dott. Domenico Cartolano, Sindaco di Sala Consilina

dott. Salvatore Falabella, Sindaco di Lagonegro

dott. Domenico Barba, Sindaco di Pertosa

dott. Giovanni Calabrò, componente Italferr

ing. Francesco Chirico, RFI Responsabile di progetto della Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria

dott. Giancarlo Chiavazzo, Legambiente Campania

Assistono alla seduta

il Dirigente del Servizio Commissioni Speciali, Studi e Documentazione,

dott.ssa Rosaria Conforti

l'Istruttore direttivo amministrativo titolare di posizione di E.Q. di I fascia

Fabiola Russo

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

La seduta ha inizio alle ore 15.35

PRESIDENTE (Cammarano). Abbiamo fatto iniziato con cinque minuti di ritardo perché avevamo ricevuto una visita di alcune scuole europee presso la sede del Consiglio regionale e li abbiamo ospitati qui, nella sala del Consiglio. Saluto tutti e dichiaro aperta la seduta della III Commissione Speciale Aree Interne convocata in audizione per accogliere l'esigenza di numerosi cittadini e associazioni di conoscere lo stato dell'arte dell'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1 B, Romagnano - Buonabitacolo, parte della tratta alta velocità Battipaglia - Praja a Mare. Tale opera infrastrutturale incide profondamente sul territorio che costituisce il bacino d'utenza della linea ferroviaria Sicignano - Lagonegro, un'area che comprende 33 Comuni della Basilicata meridionale, per un totale di circa 90 mila abitanti, e 15 Comuni del Vallo di Diano, con 58 mila abitanti, e 10 Comuni degli Alburni, con 8 mila abitanti.

In considerazione di tali dati demografici e territoriali, appare evidente come l'attuazione del Lotto 1B renda improcrastinabile la riapertura della linea Sicignano - Lagonegro. Quest'ultima, essendo strettamente interconnessa alla nuova linea ad alta velocità, rappresenta un'infrastruttura chiave per garantire una mobilità moderna ed efficiente in grado di servire le esigenze di trasporto pubblico locale e di collegamento con le reti ferroviari nazionali.

La previsione di treni regionali viaggianti fino a 200 chilometri all'ora, sulla tratta Romagnano - Battipaglia, migliorerà notevolmente l'accesso alle aree interne, offrendo un servizio più rapido e funzionale per i cittadini. Ovviamente, come Commissione Aree Interne siamo molto attenti a questo tema, proprio per collegare meglio le nostre aree.

Attualmente, la linea Sicignano - Lagonegro è inclusa nell'elenco ministeriale delle linee ferroviarie turistiche su cui possono circolare solo treni storici e turistici, escludendo, di fatto, la possibilità per i cittadini di usufruire di un servizio di trasporto pubblico regolare e accessibile. Questo costituisce una grave limitazione, soprattutto per le persone con disabilità e a ridotta mobilità, a cui la Legge garantisce il diritto alla mobilità tramite l'utilizzo di treni regionali, al momento non presenti sulla linea. Tale situazione rende urgente, e non più rinviabile, l'avvio di interventi volti alla riapertura del traffico commerciale e la sua integrazione con la rete dell'alta velocità.

L'importanza di questa audizione è ulteriormente confermata dalle dichiarazioni dell'amministratore delegato di RFI che ha recentemente affermato alla stampa le intenzioni di chiudere le procedure di gara per il Lotto 1 B entro il primo trimestre 2025.

Questo segnale sottolinea l'avanzamento della fase progettuale e la necessità di un intervento coordinato delle istituzioni, affinché si proceda con decisione e senza ulteriori ritardi verso la realizzazione di un'infrastruttura cruciale per lo sviluppo e la coesione territoriale.

Per queste ragioni e in virtù dell'importanza strategica dell'infrastruttura ferroviaria, per il rilancio socioeconomico delle aree interne, cedo la parola al Presidente del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano - Lagonegro, il dottor Rocco Panetta, che ha auspicato fortemente la realizzazione di quest'audizione. Dottor Rocco Panetta, prego.

PANETTA, Presidente del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano -Lagonegro. Buon pomeriggio a tutti. Era il 27 ottobre dell'anno scorso quando si è tenuta la precedente audizione. Oggi non staremo affatto a ripetere ciò che è stato detto un anno fa perché siamo ad un punto decisivo, in cui l'ordinanza n.1 del commissario straordinario per l'opera, Vera Fiorani, prevede l'approvazione del progetto

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

definitivo, perché in questa fase abbiamo soltanto il progetto di fattibilità tecnico economica, d'intesa con i Presidenti delle Regioni interessate. Infatti, già con delibera di Giunta regionale è stato approvato il progetto definitivo tal quale, come il PFTE del primo Lotto, che poi è stato messo a gara dopo redazione della progettazione esecutiva.

Questo comporta che il Presidente della Giunta regionale della Campania, nonché Assessore regionale alla Mobilità, Vincenzo De Luca, dovrà deliberare, con delibera di Giunta, a riguardo.

Ci sono due ipotesi. Lo scenario uno, vale a dire il progetto di fattibilità tecnico economica viene copiato così come è all'interno del progetto definitivo. Cosa avremo? La Linea Sicignano - Lagonegro, come lei ha ricordato, verrà aperta al traffico di treni turistici. Questi treni nei giorni di sabato e la domenica e nei giorni festivi saranno dei treni *omnibus*, marcianti a una velocità massima di 50 chilometri orari, perché non sono stati automatizzati i passaggi a livelli, non è stato fatto, da RFI, il distanziamento dei treni, né le comunicazioni, né le stazioni, che sono il differenziale tecnico che passa su questa linea per rendere possibile il traffico commerciale con i treni regionali rispetto a una linea turistica. Questo non l'ho detto io, sto soltanto ricordando ciò che ha detto nell'audizione del 27 ottobre l'ingegnere Migliaccio, dirigente di RFI della Campania a Napoli, competente per territorio.

Avremo una linea con dei costi per la manutenzione, per cui l'armamento ferroviario rimarrà, rimarranno le stazioni, sarà un costo per lo Stato e per la collettività, che non ne potrà usufruire. Stiamo parlando dei cittadini, di serie Z, della Basilicata meridionale, che sono addirittura la maggioranza del bacino, 90 mila rispetto ai 58 mila del Vallo di Diano e rispetto agli 8 mila degli Alburni, compresi i disabili e le persone a ridotta mobilità. Tengo a precisare che le persone a ridotta mobilità, è la Legge che lo prevede, comprendono anche il sottoscritto, perché già ho 67 anni e sono classificato come persona a ridotta mobilità, e chi ha più di 65 anni compiuti

non ha diritto all'assistenza a bordo. Basterebbe solo questo a far capire che siamo al di là di ogni limite. Uno spreco di denaro pubblico enorme.

In più, fatto molto grave, questa linea non potrebbe servire a collegare queste zone con l'aeroporto di Pontecagnano, perché non essendoci i treni regionali, non si potrebbe fruire della fermata lungo la linea Salerno - Battipaglia, denominata, appunto, Aeroporto Pontecagnano. Un ulteriore spreco, quindi, dopo aver speso milioni di euro pubblici per riaprire l'aeroporto, se ne impedisce la fruizione, il funzionamento e anche il bilancio economico.

A fine 2026 avremo l'apertura al traffico della tratta ad alta velocità Battipaglia - Romagnano. Su questa tratta è già stato previsto da RFI che possono circolare i treni regionali veloci, per la precisione, abbiamo 13 treni regionali veloci in circolazione tra Potenza, Salerno e Napoli. Fatalmente, questo comporterà che i cittadini del Vallo di Diano, Basilicata meridionale e Alburni confluiranno anche, con una concessione stradale, sulla stazione di Romagnano a monte, perché sarà quella l'unica servita per fruire di questi treni regionali.

Cosa succederà? Verso la fine del 2030 RFI prevede l'apertura al traffico all'esercizio della tratta ad alta velocità Romagnano e della stazione ad alta velocità di Buonabitacolo. È bene spiegare cos'è e com'è fatta una stazione ad alta velocità. La stazione ad alta velocità è formata da quattro binari, due al centro, due laterali. Al centro passano i treni che non fermano, lateralmente, con due marciapiedi. -Potremmo, in questa prima fase, usufruire dei treni regionali veloci, a 200 chilometri orari, e quindi sarebbe un vantaggio, anche se relativo. Quando sarà terminata l'altra tratta, da Buonabitacolo a Praia non ci sarà più, perché non potranno essere attestati questi treni regionali, ma dovranno arrivare a Praja a Mare e praticamente la Regione Campania non può pagare il tratto vuoto, per i treni, andata e ritorno. Avremo, quindi, un'ulteriore beffa. Per due anni ci saranno dei collegamenti e per altri due anni non ci saranno.

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

È questo lo scenario di tipo uno. Poi ci sono le proposte: c'è un video della durata di quattro minuti, che brevemente commenterò, riguardo alle richieste della parte propositiva, le modifiche alla progettazione, e devo dire che proprio ieri il Consiglio comunale di Sant'Arsenio ha approvato una delibera con le nostre proposte. Adesso, partirà il video.

(Riproduzione video)

PANETTA, Presidente del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano - Lagonegro. Come dicevo, stanno scorrendo le immagini per la riapertura della linea Sicignano - Lagonegro. Con la riapertura abbiamo la possibilità di collegare sia l'aeroporto di Pontecagnano, come abbiamo visto prima e sia considerare l'interconnessione che vogliamo venga fatta tra la linea alta velocità e la linea Sicignano - Lagonegro, al chilometro 51.400 avremo non solo i treni regionali che vanno da Lagonegro a Battipaglia, Salerno, Napoli, ma avremo anche un vero e proprio circuito turistico, con treni turistici che possono andare da Pompei, Paestum, Certosa di Padula e collegamenti con i sassi di Matera.

Questo schema rappresenta i collegamenti previsti con i treni a 200 chilometri orari regionali, ne sono stati commissionati ben 12 dalla Regione Umbria, 6 dalla Regione Toscana e 4 dalla Regione Lazio per collegare la direttissima alta velocità con le loro linee. Con l'interconnessione Romagnano Nord sarà possibile anche il collegamento con i treni, da Lagonegro, interconnessione di Polla, a Potenza direttamente, e anche i collegamenti turistici di cui parlavo prima, con Paestum, Potenza, Padula. La postazione è a 2 chilometri.

Questi sono i treni turistici italiani della compagnia Treni Turistici Italiani che potranno collegare questi siti.

Questo schema rappresenta il *rendering* della stazione alta velocità, al chilometro 60, ad Atena Lucana, in cui la distanza tra la linea ferroviaria

Sicignano - Lagonegro e la linea alta velocità è di 200 metri e con una passerella protetta si realizza ciò che prescrive il Regolamento europeo in vigore dal 18.07.2024, n. 1679, che obbliga nelle stazioni, lungo le linee indicate dal Regolamento, il trasferimento dei viaggiatori nella modalità intermodale, ossia da un treno regionale o un treno turistico verso un treno ad alta velocità a lunga percorrenza e viceversa.

Tutte queste proposte sono state già vagliate e approvate da Legambiente nel rapporto Pendolaria, sia 2023 e 2024, e anche fatte proprie nel libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania, edito da Union Camere Campania, tecnicamente è stato redatto da Union Trasporti, da società specializzata in ingegneria dei trasporti di Union Camere italiane. Vale a dire che queste proposte non sono il frutto di un comitato di cittadini, ma sono state passate a un vaglio tecnico scientifico.

Aggiungo che sono state valutate positivamente, nel corso di una *call* tenutasi il 9 gennaio scorso, anche dalla segreteria tecnica del Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Tullio Ferrante.

In genere ci sono i Comitati per il no, il nostro è un Comitato che opera dal 2012, è un Comitato per il sì, perché si faccia qualcosa. Il non fare significa far precipitare ancora di più questo territorio nello spopolamento. È questa la realtà, per cui a breve, il Presidente della Regione Campania dovrà prendere una decisione.

PRESIDENTE (Cammarano). Dottor Panetta, la ringrazio della esposizione. Proprio perché c'era Legambiente che aveva approvato il progetto Pendolaria, passo la parola al dottor Nanni di Legambiente.

NANNI, Legambiente Campania. Grazie mille. Sarò breve, ma spero incisivo, nel senso che il nostro appoggio è molto chiaro. Come ha ricordato il dottor Panetta, abbiamo ripreso le proposte del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano - Lagonegro sia nel rapporto nazionale di Pendolaria del 2023 che del 2024.

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

Intanto, come ha detto Panetta nella sua chiusura, per l'atteggiamento, per il fatto di essere proattivi e propositivi, quindi, non solo dire no quando c'è da dire no, perché ovviamente le ricadute sui territori di alcune infrastrutture possono essere importanti negativamente, ma al tempo stesso ci possono essere tante opportunità e questa potrebbe essere un'occasione persa dal nostro punto di vista, se non si interviene pensando anche al trasporto locale e regionale.

In più, proprio in quest'occasione, come ben rappresentato nel video, i treni turistici non sarebbero limitati a una tratta o a una destinazione precisa, ma si creerebbe un vero sistema. Al tempo stesso, il sistema che si creerebbe, ossia le interconnessioni del trasporto passeggeri non turistico, sarebbe assolutamente fondamentale per quell'area e il fatto di prevedere una linea ad alta velocità, senza interconnettere i treni regionali, quindi, smistare i passeggeri di quelle zone della Basilicata meridionale, della Campania meridionale e non solo, sarebbe un controsenso e andrebbe contro il Regolamento europeo 1315 del 2013.

È assolutamente fondamentale ripensare o, meglio, prendere una decisione che sia congrua con quanto ci indica l'Unione Europea, una decisione basata sulla logica dal nostro punto di vista. In più, l'occasione è di prendere, ripensare e ridare vita alle stazioni che non sono solo locali territoriali, ma sono molto spesso o, meglio, purtroppo lo erano, un centro vitale, un fulcro per moltissimi cittadini.

Le opportunità sono tante e andrebbero colte senza dubbi, perché sarebbe un intervento, quello dell'alta velocità, pensato con una visione molto miope della situazione dei trasporti in generale.

Tutto quello che è stato detto dal dottor Panetta è condivisibile e l'abbiamo già condiviso e rientrerebbe, tra l'altro, in quello che dobbiamo fare come Paese in generale, riavviare questa controtendenza ~~e~~ rispetto a chiudere le linee locali, regionali, piuttosto riaprirle e dare vita, ovviamente in chiave moderna. Grazie mille.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie a lei. Voglio approfittare per portare i miei saluti al vescovo De Luca. Voglio portare i saluti del consigliere Corrado Matera che era impossibilitato a venire.

Inoltre, per quanto riguarda la disabilità, ho avuto modo di dialogare, questa mattina, con il Garante dei disabili, con il dottor Colombo che mi ha dato piena disponibilità e appoggio alla Commissione, però per impegni presi in precedenza non poteva partecipare. Ovviamente, avrà la relazione della Commissione e la leggerà, quindi, alla fine ci darà anche lui il suo apporto.

Vedo collegati sia Italferr sia altri riferimenti di FS. Nel caso in cui voleste intervenire, potete farmi cenno e vi do la parola, altrimenti vediamo se ci sono interventi in Aula.

Vedo una mano alzata, prego, vi cedo la parola.

CARTOLANO, Sindaco del Comune di Sala Consilina. Ringrazio il Presidente per l'opportunità che hai dato. Saluto il Presidente del Comitato, il dottor Rocco Panetta e tutti i relatori, vedo anche il Sindaco di Atena Lucana collegato con noi.

Da parte nostra c'è la massima disponibilità a fare questa delibera consiliare che ci ha proposto il dottor Panetta.

Più che fare delibere consiliari, preferirei che la Comunità Montana Vallo di Diano facesse un atto deliberativo che racchiudesse tutti i 16 Comuni del territorio. Essendo, con le aree interne, la regia principale del territorio, sarebbe sicuramente un vantaggio maggiore inserire, nella Strategia delle aree interne, questo progetto. È un progetto bellissimo che ho visto realizzato dal Comitato e esplicitato in maniera impeccabile dal dottor Panetta, chiaramente non si è parlato di costi, immagino siano elevatissimi, quindi, trovare anche le fonti di finanziamento, che sia PNRR, che ci sia il contributo della Regione, degli Enti.

È chiaro che un *business plan* sulla realizzazione di quest'opera va fatto sicuramente. Da parte

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

nostra c'è massima disponibilità, propongo che questa delibera che mette d'accordo 15 Comuni si realizzi, compatibilmente con le convocazioni dei Consigli comunali. Farei una convocazione con il Presidente della Comunità Montana per rendere più snella la fattibilità dell'operazione, quindi, essendo anche la Comunità Montana regista, ci sarebbe sicuramente una maggiore comunicazione con il Presidente della Commissione Aree Interne. Conoscendo le capacità del Presidente Cammarano, al quale mi lega stima e affetto, sarebbe sicuramente più fattibile rendere più operativa possibile tale iniziativa.

Chiedo scusa se lascio prima la riunione, ma ho impegni familiari, cercherò di collegarmi successivamente. È questa la mia proposta. Saluto tutti i partecipanti alla seduta. Grazie.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie a te Mimmo, grazie anche per i complimenti. Uno dei temi principali emerso dalle varie sedute di Commissione itineranti, che svolgiamo per le varie province, è proprio quello dei trasporti, quindi, anche dei trasporti che in qualche modo possano connettere le varie aree interne.

Mi ha chiesto la parola la dottoressa Rosaria Conforti.

CONFORTI, Dirigente III Commissione Speciale. Buonasera Presidente, chiedo cortesemente a chiunque intervenga, altrimenti la stenotipia non può registrare i nominativi, di qualificarsi con nome e cognome. Grazie e buonasera a tutti.

PRESIDENTE (Cammarano). Rosaria, l'avevo già detto agli intervenuti. Grazie. Mi ha chiesto di intervenire Salvatore Falabella, Sindaco di Lagonegro. Salvatore, prego.

FALABELLA, Sindaco del Comune di Lagonegro. Grazie Presidente per la convocazione che testimonia l'interesse della Regione Campania a queste importanti infrastrutture di cui si sta discutendo, e ringrazio anche tutti i

relatori che sono già intervenuti e che intervengono dopo.

Non posso essere memoria storica di questa ferrovia, di questa tratta Sicignano Lagonegro perché, in realtà, è stata sospesa nel lontano 1987, prima ancora che nascessi, ma sembra questa un'occasione storica per rimettere in discussione questa tratta perché ci vi attraverserà per intero l'alta velocità, che è un'opera così importante da non poter neanche essere messa in discussione.

Durante gli incontri del dibattito pubblico che hanno riguardato l'alta velocità, sia quello effettuato a Padula, sia quello di Praja a Mare, ho detto la stessa ed identica cosa, che io, insieme a tutti gli altri Comuni della Valle del Noce siano interessati all'alta velocità-anche se tanti Comuni del lagonegrese che sono interessati da quest'attraversamento hanno provato a puntare i piedi e cercare a tutti i costi la fermata nel nostro territorio. Poi, che a noi tocchi andare a prendere il treno dell'alta velocità nel Vallo di Diano o a Praja a Mare, è un altro conto.

È un'opera molto importante per provare ad ostacolarla attraverso interessi di sorta e di campanili, non lo possiamo fare e non ce lo possiamo consentire.

Porto con me un'esperienza professionale che viene dal Vallo di Diano: ho lavorato nella Certosa di Padula per sette anni prima di diventare Sindaco e sono certo che quest'opera sarà fondamentale per il Vallo di Diano. Mi piace ricordare che la tratta ferroviaria Sicignano - Lagonegro, in realtà, è conosciuta come tratta del Vallo di Diano e avere una tratta ferroviaria che si riattiva dopo 87 anni, in occasione, quindi, contestualmente a quest'operazione così importante, sicuramente cambierebbe le sorti del Vallo di Diano e di conseguenza anche dei territori confinanti.

Lagonegro è soltanto il capolinea di questa stazione, ma so bene quanto potrebbe essere significativa la riattivazione di una linea del genere. Quindi mi unisco alla considerazione del collega Sindaco di Sala Consilina, che saluto e ringrazio, rispetto al fatto che nei Consigli

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

comunali certamente non avremo problemi ad approvare, quasi sicuramente anche all'unanimità, delle iniziative del genere, il tema è che bisogna trovare il canale di finanziamento su cui imputare quest'iniziativa, ma soprattutto bisogna trovare la volontà di realizzare quest'opera perché, in questo territorio manca.

Saremo attraversati *in toto*, in tutto il Vallo di Diano, così come nel lagonegrese, da quest'alta velocità, ma non può essere la sola fermata dell'alta velocità a farci cambiare il mondo, c'è bisogno di altro, c'è bisogno di ferrovie, di stazioni che toccano i nostri territori.

Vi ringrazio per la convocazione, spero che ci saranno altre iniziative in questa direzione e che saranno sempre più fattive e che ci porteranno e ci rappresenteranno la volontà della Regione Campania e, perché no, della Regione Basilicata in questa direzione. Grazie a tutti.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie mille. Hai inteso bene, è proprio quello che è successo in questi mesi a dietro, negli anni, quando c'era la famosa lotta tra il Cilento e il Vallo di Diano su chi prendesse questa famosa alta velocità, in ogni convegno dicevo che era semplicemente un tubo quello che passava, senza avere una ricaduta sul territorio se non sì, approdasse, invece, ad un trasporto sostenibile e locale. Penso che siamo tutti quanti d'accordo che serva quello e serva soprattutto ai territori che ne hanno bisogno, ovvero le aree interne.

Ho visto la mano alzata anche del Sindaco di Pertosa. Sindaco, le passo la parola, prego.

BARBA, Sindaco del Comune di Pertosa. Buonasera Presidente. Intervengo per dare il mio piccolo contributo in termini di vicinanza ideale al collega di Lagonegro e soprattutto di affiancarmi *in toto* alle parole che ha usato l'amico Mimmo, Sindaco di Sala Consilina, che è il Comune capofila che ci guida.

Stare qui a continuare ad argomentare le notizie, gli *input* che potrebbero venir fuori da quella che è un'eventuale riattivazione, secondo me,

sarebbe pleonastico, specie in relazione a quello che ha appena detto e che da tempo, da anni dice l'ottimo Panetta, specie intorno a quello che l'Unione Europea suggerisce.

Il Vallo di Diano in generale sta per conoscere una primavera in termini di trasporti e in termini di mobilità. Parlo dell'eventuale fermata dell'alta velocità, parlo anche dell'arteria della Salerno - Reggio Calabria che ci attraversa, che sarà la linea autostradale più innovativa al mondo. Credo che tutto ciò non possa bastarci ma, vada inserito in un contesto molto più ampio, che ci faccia capire di trovarci al centro di una piazza e non all'interno di una cattedrale nel deserto. Credo che di questo abbiamo bisogno e soprattutto farlo in maniera decisa. Sono pronto a tutto, negli anni ho ascoltato tante cose, una cosa con chiarezza non ho mai udito, ed è quella che si attiva, non si attiva, costa molto. Quasi provocatoriamente direi che, se non si attiva, cosa ne facciamo del relitto? Rimanga relitto per altri 40 anni, vogliamo farne altro?

Credo che sul tavolo vi siano tutte le argomentazioni per far sì che quella famosa tratta possa dare sviluppo e dignità a tutti i luoghi, a tutte le piccole stazioni, a tutti i piccoli Paesi che attraversano il Vallo di Diano, che non sono nulla altro che la cartina di tornasole di quello che è l'universo mondo delle aree interne.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie mille Sindaco. Volevo ascoltare qualcuno di Italferr o di Ferrovie dello Stato, se qualcuno ci vuole illuminare sulla situazione attuale. Giovanni Calabrò, prego.

CALABRÒ, Italferr. Sono qua per conto di Italferr, il referente è Francesco Chirico al quale, in prima battuta, lascerei la parola in qualità di nostro committente, poi sono anche collegato con l'ingegner Mancuso per il dettaglio di quello che è il progetto, com'è stato discusso e anche presentato nel corso del dibattito pubblico, con l'ultimo appuntamento che ha visto la condivisione di quello che era il tracciato.

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

Lascio la parola all'ingegnere ponendogli la domanda: qual è lo stato di attuazione del progetto? Fermo restando che vale la premessa, non ricordo se fatta proprio da lei, in riferimento alle parole del nostro amministratore delegato che riguardava l'avvio dell'attività negoziale per il primo trimestre 2025.

Lascio quindi la parola all'ingegnere Chirico.

CHIRICO, RFI Responsabile di progetto della Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Saluto tutti i presenti, grazie dell'opportunità, dell'invito. L'aggiornamento per quanto riguarda lo stato di attuazione del progetto, così come presentato, sia in dibattito pubblico, ma anche in una fase di CDS, che ha visto i vostri territori, quindi, i Comuni, gli Enti e il territorio coinvolto in questa fase autorizzativa. In questo momento è in corso l'*iter* autorizzativo che pensiamo di chiudere quanto prima possibile, chiaramente con tutte le autorizzazioni del caso. In questo momento c'è in corso di chiusura l'*iter* presso il MASEMIC, con il parere della valutazione di impatto ambientale. Abbiamo già ottenuto un primo parere da parte della Commissione del MASE, praticamente il passo successivo, una volta chiusa la valutazione di impatto ambientale, sarà di chiedere l'intesa Stato Regione che per questo progetto, ricordiamo che è un unico procedimento che coinvolge sia il Lotto 1 B che il Lotto 1 C, sostanzialmente, da Romagnano fino a Praja. Sono tre le Regioni coinvolte nell'intesa Stato Regioni. Una volta acquisita l'intesa Stato Regioni, si potrà chiudere l'*iter* di CDS (Conferenza dei servizi) e a quel punto verrà trasmesso il progetto, per com'è uscito da quest'*iter* autorizzativo, al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la definitiva approvazione che avverrà tramite una determina motivata, da cui scaturirà la possibilità di apporre il vincolo preordinato agli espropri, quindi, la pubblica utilità.

Una volta fatto questo, la Legge, il DL 77, prevede che entro 90 giorni si vada in gara. Il traguardo è quello già annunciato dal nostro amministratore delegato, fermo restando la chiusura dell'*iter* in corso, i tempi sono quelli e i passi successivi quelli che vi ho appena raccontato.

PRESIDENTE (Cammarano). Prima di passare la parola a Rocco Panetta, che forse aveva qualche domanda da farvi, volevo passare la parola a Giancarlo Chiavazzo di Legambiente Campania, prego.

CHIAVAZZO, Legambiente Campania. Aggiungo qualche breve considerazione a quelle già fatte da Gabriele Nanni. In effetti, semplicemente per dire che c'è bisogno di fare uno sforzo importante rispetto alla ristrutturazione della mobilità su ferro.

La Regione Campania in particolare ha un obiettivo importante da riguardare, quello di perseguire il riequilibrio del carico insediativo a livello regionale.

C'è un carico insediativo con i territori a rischio georischi, abbiamo il rischio vulcanico tra Napoli e Campi Flegrei e Ischia, parliamo di alcuni milioni di persone.

Una politica strategica dovrebbe chiaramente orientare, in modo opportuno, le risorse, conferire priorità. Ci siamo ritrovati un po' di mesi fa a partecipare a un dibattito pubblico che era relativo a un tratto stradale, una sorta di raddoppio di un collegamento che andava in particolare da Eboli ad Agropoli e che doveva, in effetti, servire proprio a connettere aree interne, quindi, affrontare questa problematica. Ci siamo espressi molto negativamente rispetto a quest'intervento perché queste problematiche, che devono consentire il riequilibrio del carico insediativo, quindi, il contrasto della marginalizzazione delle aree interne, devono essere gestite con il trasporto, la mobilità su ferro e ci sono tutte le condizioni, per quanto si è detto e si diceva con i treni veloci regionali, quindi,

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

c'è bisogno che le risorse debbano essere orientate correttamente. Non è possibile che ancora oggi, se si va a vedere quanto viene appostato su strade, quindi, viabilità autoveicolare, e ferro, ci ritroviamo con valori non dico paritetici, addirittura superiori per la mobilità, e non è proprio accettabile. Diventa una scelta strategica importantissima che va, da parte della Regione, colta e perseguita adeguatamente.

Immagino che RFI possa dire anche qualcosa in merito alle ipotesi prospettate di integrazione e quali siano anche le strategie generali che dovrebbero perseguire, fermo restando che l'integrazione sulla rete Sicignano - Lagonegro significa anche ottimizzare e massimizzare l'investimento già previsto. Anche questo è un elemento di cui sicuramente bisogna tenere conto. Grazie.

PRESIDENTE (Cammarano). C'è il dottor Rocco Panetta che forse voleva porre qualche domanda all'ingegnere Chirico. Rocco, prego.

PANETTA, Presidente del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano -Lagonegro. Mi permetto di ricordare, nell'iter procedurale, non ha citato l'ordinanza n.1 del commissario straordinario che prevede proprio l'approvazione, d'intesa con i Presidenti. È un fatto fondamentale che veniva accennato anche dall'intervento degli altri Sindaci. Quest'opera ancora non ha un finanziamento globale, stiamo parlando della tratta tra Romagnano e Praja a Mare, che dal finanziamento non è coperta. L'ha detto l'amministratore delegato, l'ingegnere Strisciuglio che, ricordo, conosce bene la problematica della Sicignano - Lagonegro perché il 20.01.2016, ancorché ci fu la presentazione del rapporto Pendolaria a Napoli, al Palazzo delle Arti, intervenni, alla fine, c'era il rappresentante di RFI che mi si avvicinò, si complimentò per il mio intervento, mi diede il suo biglietto da visita aziendale professionale pregandomi di dargli notizie su tutti gli abusi che venivano fatti. Era l'allora responsabile di RFI di lunga percorrenza,

ingegnere Gianpiero Strisciuglio, che oggi è l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana.

C'è sicuramente necessità di un cofinanziamento da parte dell'Unione Europea. Mi chiedo come l'Italia possa chiedere il finanziamento per un'opera infrastrutturale inserita nel Regolamento delle reti transeuropee nazionali dei trasporti che va contro il Regolamento nel momento in cui prevede che la stazione lungo la linea non permette il trasferimento dei viaggiatori da un treno all'altro.

Ricordo che il Regolamento 1315 del 2013 è stato abrogato dal Regolamento 2024 n. 1606. Per Legge, e uno studente di Giurisprudenza lo sa, i Regolamenti sono sovraordinati addirittura alle Leggi dello Stato, quindi, non possono essere cambiati dal cambiamento italiano; quindi, l'ubicazione della stazione alta velocità deve essere modificata.

C'è la necessità legislativa di porre mano e si approfitta, in questo momento, per porre mano anche alle modifiche previste, che non sono un costo, sono un risparmio, perché spendere dei soldi per tenere aperta una linea ferroviaria e usarla solo il sabato e la domenica comporterebbe costi per anni, per decenni, un debito pubblico per cento anni. Quando si chiede: dove si prendono i soldi? Questa soluzione fa risparmiare, perché i trasporti non effettuati sono un costo, un'analisi corretta dei costi, rispetto a un'altra soluzione.

Quando si parla di costi, io che abito vicino a una stazione alta velocità, nel momento in cui a parità di percorso vado da Buonabitacolo, Battipaglia a Salerno, vorrei ricordare che il costo di un biglietto di un treno ad alta velocità è il quadruplo rispetto a un biglietto regionale e il doppio rispetto a un treno intercity- Grazie.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie dottor Panetta. In realtà contrastare lo spopolamento è economico. Non so se l'ingegnere Chirico volesse rispondere, anche se in realtà in sembra esserci stata una domanda, Rocco, in realtà hai

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66**XI LEGISLATURA****SEDUTA 16 OTTOBRE 2024**

fatto una considerazione, anche giusta, sul finanziamento.

Ingegnere, prego.

CHIRICO, RFI Responsabile di progetto della Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Come sa, i progetti vengono finanziati attraverso il contratto di programma che chiaramente è stabilito di concerto dagli organi istituzionali, quindi, viene applicato il finanziamento che è erogato in funzione dell'avanzamento del progetto.

Siamo sicuramente in linea con il contratto di programma che ci dice di fare alcune cose, da qui la nuova linea ad alta velocità. Appliciamo quello che in questo momento è il mandato dato.

PRESIDENTE (Cammarano). Intende intervenire? Prego.

GUERCIO, Sindaco del Comune di Buonabitacolo. Grazie Presidente per questa nuova occasione per parlare qui, in Regione Campania, dell'alta velocità, di questa tratta così importante e grazie anche per l'impegno che è sempre profondo in favore delle aree interne e delle tante tematiche che riguardano le aree interne.

Mi ricollego al discorso ultimo, quello del finanziamento e del cofinanziamento della comunità europea. Da quello che c'è stato riferito durante l'audizione del 12 dicembre scorso, quindi, lo scorso anno, quando RFI è venuta nel nostro territorio a presentare l'iniziativa progettuale, è stato anche dichiarato dai referenti di RFI che l'opera era già, di fatto, nel finanziamento europeo in buona parte. Si parlava di circa il 50%. Per il restante, ci sarebbe stato il finanziamento del nostro Governo.

Al di là di quelli che sono i finanziamenti, l'opera è anche in una fase matura di realizzazione, vediamo che la tratta fino a Romagnano è già in cantiere e ci fa anche piacere vedere che quest'opera proceda perché, come ha detto chi mi ha preceduto, parliamo

sicuramente di una grande iniziativa strategica a livello infrastrutturale non solo per i nostri territori, ma direi per tutto il Mezzogiorno, visto che la previsione è che quest'opera raggiunga, per il momento, almeno Reggio Calabria, quindi, si leghi a tutta la parte meridionale dell'Italia.

Una grandissima opportunità per noi. Le iniziative collaterali che vengono sostenute, ad esempio, da associazioni come la Svimar, e approfitto per salutare il Presidente Giacomo Rosa, ringraziandolo per il costante impegno alle iniziative che riguardano i nostri territori o le relazioni del dottor Panetta. Certamente, sono questioni molto serie e su cui bisognerà lavorare nei prossimi mesi.

Riprendo le parole del Sindaco di Sala Consilina che proponeva di incaricare la comunità montana territoriale anche per tutte quelle iniziative collaterali all'alta velocità. È un argomento che trattiamo da tanto tempo, anche in quelle sedi, nelle sedi comprensoriali.

Data la strategia delle aree interne, che è presente sul nostro territorio, quella della mobilità ferroviaria è un'iniziativa che sicuramente sarà nell'agenda non solo della Comunità Montana, ma anche degli altri Enti comprensoriali. È un tema su cui stiamo parlando.

Chiederei anche alla Regione Campania, data l'importanza di queste infrastrutture, di farsi promotrice di iniziative che riguardano il comprensorio. Una cosa abbiamo compreso, e questo è anche un appello non solo agli amministratori, ma anche a coloro che hanno responsabilità e competenze sui nostri territori: certamente un'opera di questo tipo, un investimento così importante sui nostri territori non può essere in viso a quelle che sono forme di campanilismo che troppo spesso riguardano le nostre realtà. È un progetto, un'iniziativa così importante che deve essere necessariamente gestita a livello comprensoriale con tutti gli attori coinvolti. Questo è un obiettivo, ma anche un lavoro che dobbiamo fare e probabilmente se riceviamo anche l'impulso di enti sovracomunali e comprensoriali e regionali,

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

come la Regione Campania, sarebbe ancora più auspicabile, dal momento che parliamo di questioni che devono riguardare tutti, ma che tutti insieme dobbiamo affrontare e immaginare anche come opportunità per il futuro, perché certamente lo è sia in contrasto a quello che definiamo lo spopolamento, ma direi anche, in termini più propositivi, a quello che deve essere uno sviluppo che può essere favorito da iniziative e da investimenti così importanti.

Una regia seria è necessaria anche per evitare quello che può essere uno sciacallaggio che si potrebbe verificare sul territorio, soprattutto in assenza di pianificazione. Dobbiamo lavorare sulle pianificazioni collaterali a un'iniziativa, a un'opera così importante, affinché si possano anche contrastare altre azioni poco dignitose per il nostro territorio. Grazie.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie a te per le utilissime considerazioni. Sono un grande *fan* dei treni e delle linee ferroviarie, prendo il treno per venire a Napoli. È un'utopia poter pensare che delle navette elettriche possano collegare i piccoli borghi alla più vicina stazione ferroviaria ed avere tutti quanti questo servizio che per le aree interne è una cosa basilare, è vitale. Penso che a questa considerazione ci siamo arrivati tutti, quella di cominciare a rinunciare all'auto in favore dei mezzi pubblici, è una cosa che tanti di noi pensano, ovviamente, ci vuole la volontà politica e ci vuole anche buona capacità anche di guardare al futuro.

Ho visto che si è collegato anche il Garante dei disabili, casomai volesse intervenire, gli cedo la parola.

COLOMBO, Garante dei disabili della Regione Campania. Saluto tutti i partecipanti alla riunione e un ringraziamento al Presidente per la convocazione.

La mia presenza è per richiamare l'attenzione che tutte le opere, anche queste tengono presente le esigenze delle persone con disabilità. È quindi auspicabile che i lavori e la fruizione di questi

servizi siano accessibili per le persone con disabilità. Troppo spesso le persone con disabilità si trovano in difficoltà e hanno dei limiti nella mobilità, che chiaramente va ad incidere sul loro diritto all'uguaglianza, alle pari opportunità, e così vivere una vita dignitosa.

È giusto tener presente, in sede di programmazione e poi di realizzazione e di collaudo, le esigenze delle persone con disabilità, il superamento delle barriere architettoniche. Questo non solo per una questione etica, perché è giusto tener presente le esigenze e i bisogni di fasce fragili in cui tutti noi, direttamente o indirettamente, in qualche modo potremmo essere coinvolti, ma anche da un punto di vista normativo. La Legge 104, la Legge 67 del 2006 sulla discriminazione, ci obbligano a tener presente, quindi, sono sicuro che sto sfondando una porta aperta, nel senso che sicuramente saranno fatte queste opere a norma, tenendo presenti le esigenze delle persone con disabilità, anche perché, purtroppo, ci sono stati episodi di condanne per delle azioni legali, proprio perché le persone con disabilità erano lese, erano limitate nel loro diritto alla mobilità nel poter uscire di casa, nel poter andare a viaggiare o comunque a lavorare o comunque a trovare un amico o un parente.

È importante, da un punto di vista etico, simbolico, ma anche da un punto di vista normativo, tener presenti le esigenze delle fasce più deboli. Grazie per l'attenzione.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie per i tuoi suggerimenti e per precisare delle cose che dovrebbero essere normalmente una prassi del diritto di tutti.

Rocco Panetta, prego.

PANETTA, Presidente del Comitato per la riattivazione della ferrovia Sicignano -Lagonegro. Mi permetto di salutare il Garante dei disabili, ho visto, si tratta di un non vedente, mia moglie è una non vedente. Ricordo al Garante che ho approfondito il tema anche con un quesito specifico all'autorità nazionale sui trasporti che

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

mi ha ribadito che, per regolamentazione europea, mentre è obbligatoria l'assistenza a bordo sui treni, sugli *autobus* scatta soltanto quando la percorrenza supera i 250 chilometri. In concreto, significa due cose: occorre assolutamente riaprire la linea Sicignano - Lagonegro con i treni regionali, altrimenti i disabili non potranno mai usarli, e che la stazione deve garantire il trasbordo da un treno regionale a un altro treno, altrimenti i disabili continueranno a non viaggiare. Grazie.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie a te Rocco. Ci sono altri interventi? Prego.

TROTTA, Vicepresidente Svimar. In quanto vicepresidente della nostra Associazione, vorrei vedere, dal punto di vista macro, l'intervento e gli effetti di queste infrastrutture sul territorio. Vorrei denunciare una falsificazione della realtà, perché non è che, se chiamo pollo il pane, questo poi diventa pollo. Quello che voglio dire è che questo tratto che viene fatto dell'alta velocità, Salerno - Reggio Calabria, non ha né le caratteristiche dell'alta velocità, né quelle dell'alta capacità, piuttosto, è una velocizzazione di rete. Questo tipo di intervento collega 445 chilometri in 3 ore, ma soprattutto non è alta capacità, perché non passano i treni merce, e questo va a incidere sull'obiettivo di queste infrastrutture. Se l'obiettivo è di far sviluppare il territorio socioeconomico, quindi, favorire l'insediamento, l'industrializzazione, che è stata abbandonata negli anni 1970, con la chiusura della Cassa del Mezzogiorno e il passaggio delle competenze alle Regioni, si è passati dagli investimenti pubblici ai sussidi, quindi, al declino dell'industria nel Mezzogiorno.

Avendo la Comunità Europea individuato dei corridoi per le merci, due soprattutto che interessano il Mezzogiorno, quello adriatico e quello tirrenico, ciò di cui stiamo discutendo, quello che da Salerno deve scendere a Reggio Calabria sarebbe quello tirrenico, però non c'è il collegamento tra i porti di Napoli, Salerno e Gioia

Tauro perché questo tipo di tracciato, avendo delle pendenze superiori al 7% non permette il passaggio dei treni merce, secondo quelle che sono le normative della Comunità Europea. I nuovi treni che devono muoversi da Gioia Tauro, portando tutte le merci, i *containers* che vengono dal sud est asiatico, devono andare per lo Ionio, si gira a Sibari e si va per Taranto, Bari e si segue il corridoio adriatico. Questa demolizione del corridoio mediterraneo va a penalizzare la possibilità di far sviluppare il Mezzogiorno, anche perché il corridoio adriatico è abbastanza intasato.

Possiamo spendere 22,8 miliardi per fare un tracciato Salerno - Reggio Calabria senza che possano passare, oltre ai treni passeggeri, anche i treni merce? È un'opportunità, visto che si va a fare una rete del Mezzogiorno, di renderla ad alta capacità, cioè che passano sia i treni passeggeri, fino a 300 chilometri orari, e sia i treni merce fino a 160 chilometri orari.

Questo tipo di intervento, come al solito, è un intervento di serie C. Quando si devono fare le infrastrutture al nord, quando hanno fatto l'alta velocità da Torino, Milano fino al sud, ho visto che sono partiti con 14 miliardi di spesa e ne hanno spesi più di 100. Il 50% delle ferrovie sono nel nord, il 39 per cento nel centro e appena l'11 per cento in Campania, Napoli e Salerno, quindi, 100 miliardi spesi con i fondi pubblici, non con i soldi dell'Europa, sono stati spesi al nord. Lì i soldi c'erano, da 14 hanno speso sette volte di più di quello che era il progetto originario.

Puntualmente, quando si deve investire nel Mezzogiorno, e questo sta a dimostrare come effettivamente non riusciamo ad ottenere le stesse infrastrutture che hanno al nord, dove spendono 7 volte le somme programmate e ci rifilano gli investimenti di serie C, perché non abbiamo né alta capacità, né alta velocità. Al sud basterebbe l'alta capacità, dove i treni passeggeri vanno fino a 300 chilometri orari e i treni merce fino a 160 chilometri orari.

Collegando i treni merce con i porti del Mezzogiorno, sia dal lato tirrenico, Gioia Tauro, Napoli

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

Salerno, sia all'altro versante con Taranto e Crotona, andremmo a creare una piattaforma di sviluppo dell'intero Mezzogiorno e noi come Svimar, che rappresentiamo tutte e quattro le Regioni (Campania, Basilicata, Calabria e Puglia) ci stiamo battendo per un discorso del Mezzogiorno che è attuale rispetto a quest'intervento di autonomia differenziata, dove già si sono fregati 100 miliardi, tolto il 10%, 90 miliardi al centronord, ora si vogliono prendere pure le loro risorse. Quella le hanno fatte con i soldi del Mezzogiorno.

Sembra come ha fatto la Germania, quando era in crisi era su certe linee, poi ha cambiato tutte le normative sulle banche quando ha sistemato i suoi conti.

Cominciamo ad analizzare queste criticità, perché dobbiamo capire se vogliamo lo sviluppo del Mezzogiorno o mantenere una condizione di sottosviluppo di questi territori, al di là del aspetto microeconomico della singola tratta. Il problema è di visione di sviluppo dell'intero Mezzogiorno e la Campania può avere un ruolo decisivo e fondamentale di guida rispetto a questo processo.

Il secondo aspetto riguarda il discorso di un unico mercato perché, quando si fanno dei collegamenti ferroviari, perché un'altra penalizzazione delle aree interne, con Salvini che ha fatto una variazione del PNRR, ha spostato il collegamento dell'area interna, da Praja a Tarsia, lungo la linea tirrenica, collegando soltanto le aree costiere. Questo è uno degli aspetti negativi che ci portiamo avanti da dopo l'Unità d'Italia, quando le ferrovie al sud sono andate lungo le linee costiere, perché costava di meno e perché erano fatte dai privati, però le aree interne venivano penalizzate, guarda caso, tutte le aree urbane, nel sud, tranne Bari e Napoli che sono due poli costieri, lungo l'Appennino, le città, i centri urbani più popolati. Oltre ai centri urbani, ci sono tutte le aree interne.

Ho fatto un calcolo, che nelle quattro Regioni, su 12 milioni di abitanti, rappresentati da 1343 Comuni, le aree interne rappresentano 6 milioni 217

mila persone, sono il 52%, e queste aree non hanno nessun tipo di servizio. Stiamo discutendo di spostare la ferrovia 100 metri avanti o 100 metri indietro, se la stazione si trova a uno o a dieci chilometri dopo. Non si ha una visione di sviluppo del territorio!

Il passaggio è di creare le condizioni logistiche di vantaggio, altrimenti nessuno si viene ad insediarsi nel Mezzogiorno. Potete dare tutti i contributi, tutte le agevolazioni che volete, tutte le tasse non pagate, si prendono quei soldi al momento dell'agevolazione, dopodiché, se ne vanno.

Stiamo facendo la battaglia, è assurdo che i due assi strategici, Salerno - Reggio Calabria e la Battipaglia - Potenza - Taranto, non si vanno a collegare in alta velocità, non con l'interconnessione di 2 chilometri fatta a Romagnano, dove abbiamo un collo di bottiglia, da Romagnano a Potenza, dove il Frecciarossa va a 40 chilometri a orari. Ecco una falsificazione della realtà. Non è che lo chiamiamo "Frecciarossa" e diventa un accelerato, perché la sua velocità di percorrenza è uguale al treno normale.

Collegarsi a Romagnano significa collegarsi alla Basilicata a 40 chilometri all'ora, cioè dobbiamo fare il collegamento di 30 chilometri – ecco l'importanza di questo tratto – da Polla a Potenza, in modo che integriamo realmente con lo Ionio, il Tirreno e l'Adriatico, perché Potenza ha un ruolo centrale, non è collegata neanche alle aree sud della Basilicata.

PRESIDENTE (Cammarano). Abbiamo l'Aula fino alle 17, e abbiamo già sforato. Volevo farmi chiarire qualche dubbio anche dall'ingegnere Chirico, in modo che prima di chiudere la seduta mi possa rispondere. Ingegnere, volevo capire se nei progetti di ferrovie, la Sicignano - Lagonegro, che poi è su quello che parliamo rispetto alle aree interne, se ci potesse essere qualche speranza futura di vederla realizzata.

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66

XI LEGISLATURA

SEDUTA 16 OTTOBRE 2024

CHIRICO, RFI Responsabile di progetto della Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Non sono direttamente interessato, in quanto responsabile del progetto AV, chiaramente è un intervento che avrà la sua programmazione qualora si ritenesse di doverlo portare avanti. E' soprattutto compito delle istituzioni a cui è demandata la programmazione. In questo momento, come hanno detto i colleghi, c'è un decreto che vede una possibile riattivazione ai fini turistici. Chiaramente è oggetto di programmazione territoriale da parte delle istituzioni, per cui, siamo soggetti attuatori, una volta che viene messo in contratto di programma determinati interventi, li realizziamo per come lo Stato o l'Ente regionale ci dice di attuare.

La cosa che possiamo dire è che in una prima fase era stato individuato un tracciato che potesse limitare il consumo di suolo e di territorio, sfruttando quello che era un sedime della Sicignano - Lagonegro, ma poi abbiamo rivisto, anche su *input* del Consiglio superiore che tra le varie prescrizioni ci ha detto di preservare, visto che era stata individuata, quale linea utilizzare per i treni per l'uso turistico, quindi, ci siamo spostati, lasciando intatto l'attuale tracciato, quindi, lasciando aperta una decisione che non compete a noi in questo momento prendere.

PRESIDENTE (Cammarano). Come Regione Campania possiamo farci promotori di una proposta per avere una linea commerciale, stimolando in qualche modo, anche dal vostro punto di vista, la progettazione. È un fatto di volontà politica.

CHIRICO, RFI Responsabile di progetto della Nuova linea AV Salerno - Reggio Calabria. Avendo la competenza sulla programmazione territoriale dei trasporti, nell'ambito delle competenze date alle varie strutture, di concerto, sentendo il MIT (che è il Ministero deputato all'indirizzo da dare in

contratto di programma e a sviluppare sia le progettazioni che eventuali realizzazioni), è chiaro che può interloquire a livello istituzionale. Fa parte di eventuali sviluppi ulteriori e chiaramente permetterebbe di creare una rete intorno a quella che è la linea B.

PRESIDENTE (Cammarano). Perfetto. Ci ha lasciato una speranza, è nostro compito fare pressione con la Giunta per capire quale sarà il futuro delle aree interne e dei trasporti ferroviari. Non so se ci sono altri interventi. Presidente della Svimar, prego.

ROSA, Presidente Svimar. Per plaudire all'iniziativa e per dire, com'è stato già rimarcato dagli interventi che mi hanno preceduto, che come Svimar abbiamo partecipato al dibattito pubblico, abbiamo dato il nostro contributo sia per quanto riguarda il Lotto 1A e sia per quanto riguarda il Lotto 1B. Abbiamo tutto l'interesse affinché venga realizzata l'opera senza penalizzare i territori, anzi, dando un'opportunità ai territori delle aree interne, perché come diceva il vescovo di Sant'Angelo dei Lombardi, don signor Pasquale Cascia, che pure è molto vicino ai territori delle aree interne e alle nostre posizioni, non possiamo soltanto assistere al passaggio del treno, della Frecciarossa e sentire il fruscio del vento che lascia senza avere nessuna ricaduta.

Dico questo per dire che in più riprese abbiamo sostenuto e stiamo sostenendo le interconnessioni. Tra l'altro, ce le ha consigliate RFI dicendo: non chiedete stazioni, non chiedete fermate, ma chiedete l'interconnessione. Anche a Contursi abbiamo chiesto un'interconnessione tra la linea vecchia e la nuova, e sono convinto che la riattivazione della Sicignano - Lagonegro è un'opera importante che va nella direzione di evitare lo spopolamento, perché interi territori stanno morendo e si rischia la desertificazione del territorio.

Grazie al Presidente della III Commissione Speciale per l'attività che sta svolgendo, ma

Consiglio Regionale della Campania
III Commissione Speciale
Aree Interne

RESOCONTO INTEGRALE N. 66**XI LEGISLATURA****SEDUTA 16 OTTOBRE 2024**

soprattutto grazie ai Comitati, alle Associazioni e ai Sindaci che stanno combattendo su tutti i fronti per cercare di arginare questo male. La bretella Polla - Potenza è fondamentale per il Mezzogiorno.

PRESIDENTE (Cammarano). Grazie mille Giacomo. Voglio ringraziare tutte le persone che sono collegate, sono davvero tante, i Sindaci, il vescovo e soprattutto i tecnici di RFI, ringrazio e saluto l'ingegnere Chirico, grazie mille per il tempo e la pazienza che ci hai potuto dedicare. Spero che in qualche modo riusciremo a portare avanti i nostri temi e che non ci sarà più bisogno di vedersi, nel caso la richiamo, magari possiamo rivederci in Commissione.

Ringrazio le persone presenti in Aula e dichiaro chiusa l'audizione della III Commissione. Grazie a tutti.

I lavori terminano alle ore 16.55.

Visto
il Dirigente del Servizio Commissioni Speciali,
Studi e Documentazione
dott.ssa Rosaria Conforti

l'Istruttore direttivo amministrativo, titolare di
posizione di E.Q. di I fascia
Fabiola Russo