



Consiglio Regionale della Basilicata

Consiglio Regionale della Basilicata – seduta del 30/06/2021

Proposta di risoluzione del Consiglio Regionale della Basilicata

Il Consiglio Regionale:

PREMESSO CHE

- L'UE, se vorrà soddisfare le esigenze di passeggeri e imprese, dovrà necessariamente
- investire nel potenziamento sia dei servizi offerti che delle infrastrutture di collegamento fra le diverse parti d'Europa e fra queste e il resto del mondo. Completare, pertanto, i corridoi ferroviari Ten-T tra cui quello Mediterraneo che passa anche dalla Basilicata, potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie e puntare all'alta velocità di rete anche per le merci oltre che per i passeggeri è uno dei principali obiettivi che l'Europa intende raggiungere;
- Nella scheda della Missione 3 del PNRR nazionale, Infrastrutture per una mobilità sostenibile, negli investimenti sulla rete ferroviaria è previsto l'aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari. L'investimento sulla rete ferroviaria porta a compimento i principali assi ferroviari, rafforzandoli e legandoli alla rete AV-AC e punta al trasporto su ferro per il trasporto delle persone e delle merci. Pertanto, gli investimenti sulle reti ad alta velocità e alta capacità nonché sui nodi ferroviari nazionali e regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno (compresi quelli per l'accessibilità delle stazioni ferroviarie) ridurranno il divario in termini di infrastrutture ferroviarie esistenti, incidendo positivamente sulla qualità dei servizi e sui tempi di percorrenza e migliorando la coesione sociale.
- L'Investimento 1.6: Potenziamento delle linee regionali, nello specifico, prevede interventi che mirano a potenziare e rafforzare le linee ferroviarie regionali (siano esse interconnesse o meno alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale), sostenendone anche il collegamento e l'integrazione



Consiglio Regionale della Basilicata

con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare nelle Regioni del Mezzogiorno.

- Anche dalle schede che la Regione Basilicata ha inviato al Governo nazionale per la Missione 3, si legge come gli interventi strategici debbano puntare allo sviluppo della rete AV-AC e al loro collegamento per il completamento dei corridoi TEN-T per passeggeri e merci nonché allo sviluppo della Piattaforma Logistica in Val Basento per consentire l'intermodalità nella ZES ma soprattutto per unire le dorsali tirrenica e adriatica;
- Lo stato dell'arte attuale vede il "Costo a Vita Intera" dell'Opera, ad oggi essere pari a 365 milioni di Euro. Il finanziamento finora stanziato dal MIT ammonta a 315 milioni di Euro, di cui 60 milioni di Euro previsti nell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021 e 50 mln già inseriti nel Recovery Plan. Per il suo completamento il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, ha nominato Commissario Straordinario Vera Fiorani, AD e DG di Rete Ferroviaria Italiana. Subito a valle della disponibilità del finanziamento, RFI ha avviato la progettazione delle opere di completamento della nuova tratta ferroviaria a semplice binario elettrificata, nonché gli interventi necessari per l'adeguamento delle opere civili già realizzate alla normativa vigente (NTC, specifiche tecniche di interoperabilità STI SRT e sicurezza in galleria, etc...). Sono stati individuati e realizzati in anticipo una serie di interventi finalizzati al recupero e alla manutenzione delle opere esistenti, nonché interventi propedeutici alla progettazione.
- Da 150 anni la città di Matera e la sua Provincia aspettano il collegamento ferroviario con la rete nazionale, più volte promesso e mai realizzato e che tale collegamento è indispensabile, tra l'altro, per dare grande impulso ai settori produttivi agevolando la circolazione nazionale di persone e merci ed in particolare al comparto turistico provinciale e regionale oltre che utile a far uscire dall'isolamento i comuni dell'alta collina Materana ed in particolare quelli di Stigliano, Aliano, Cirigliano, Gorgoglione, Accettura, San Mauro Forte alcuni dei quali, secondo dati Istat, sono a rischio di estinzione da spopolamento;
- già nel 1902 la città di Matera chiese a Zanardelli il collegamento di Matera alla ferrovia nazionale (Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Montalbano-Lagonegro); nel 1906 il Consiglio Comunale di Matera chiese con forza la realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera-Bari. Si costituì un comitato, con presidente



Consiglio Regionale della Basilicata

Tommaso Vizziello, Sindaco della città; nel 1911 si firmò la convenzione fra Stato e Ferrovie Calabro-Lucane (FCL) e nel 1915 fu realizzata la ferrovia a scartamento ridotto Bari-Matera (FCL).

- nel 1947 la Camera di Commercio di Matera chiese il collegamento ferroviario statale di Matera a Casal Sabini e negli anni 1950-1970 grande fu l'impegno del sen. Schiavone e del sen. Bolettieri a favore di una ferrovia statale a Matera. Sin dal 1964 si avanzano due ipotesi di collegamento di Matera alle FS: a). Metaponto-Matera-Bari; b). Metaponto - Matera-Cerignola- Foggia;
- con provvedimento risalente al 1986 furono avviati lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera, realizzata per l'80% (galleria Miglionico, viadotti e stazione La Martella);
- detti lavori, interrotti, costituiscono un vero caso Italiano di "grande incompiuta";
- Negli anni si sono interessati della Ferrovia Nazionale a Matera gli allora ministri Pecoraro Scanio, Antonio Di Pietro, Graziano Del Rio, gli onorevoli parlamentari lucani Buccico e Belisario con Atti di Sindacato Ispettivo nel 2007 e nel 2010, oltre che l'On. Latronico con interrogazione in commissione nel 2015;
- Nel 2016, l'on. Maria Antezza, dopo un incessante lavoro in Parlamento e nelle Commissioni, riusciva a far approvare un emendamento per stanziare 210 milioni di euro alla legge di Bilancio 2017 che è diventato legge.
- Con la LEGGE 11 dicembre 2016, n. 232, art. 1 comma 591 negli anni 2017-2018 (governo Renzi) furono quindi stanziati i 210 milioni di euro per il completamento della Ferrandina - Matera F, che si aggiungevano ai residui accantonati di 45 milioni di euro e si avviarono i lavori di riprogettazione con primi interventi nella galleria di Miglionico;
- L'AD Gentile di RFI e il Ministro Graziano Del Rio, a Matera, il 10 luglio 2017, insieme agli On. Maria Antezza e Ludovico Vico, oltre che al presidente dell'Associazione Matera Ferrovia Nazionale, Nicola Pavese, parteciparono ad una grande iniziativa pubblica per fare il punto sullo stato di attuazione della progettazione preliminare per il completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera.
- Tra i parlamentari lucani, l'On. Mirella Liuzzi il 24 giugno 2016 è stata prima firmataria di una Risoluzione in commissione trasporti alla Camera, n. 7-01032, che impegnava il Governo ad assumere iniziative per attribuire carattere prioritario al completamento della linea ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella e contestualmente a valutare la possibilità



Consiglio Regionale della Basilicata

di realizzare un collegamento ferroviario per collegare la città di Matera anche al versante pugliese;

- Recentemente la somma disponibile per il completamento della tratta è stata integrata di 50 milioni di euro in prima tranche e 60 milioni di euro in seconda tranche per una disponibilità ad oggi totale di 365 Milioni di euro;
- a seguito di tali eventi, RFI ha riprogettato l'opera anche per i necessari adeguamenti alle norme europee (elettrificazione, uscite di sicurezza in galleria, risistemazione della stazione ferroviaria di La Martella, controllo dei viadotti, ecc), con avvio dei lavori preliminari e impegno delle prime somme;
- la tratta Ferrandina-Matera, con innesto sulla linea Taranto - Metaponto - Potenza- Salerno - Napoli, può finalmente collegare su ferro i due capoluoghi di Provincia Matera e Potenza e le sue aree interne, altrimenti raggiungibili solo su gomma, con ricadute negative sull'ambiente e in termini di sicurezza, oltre che dispendio di risorse regionali;
- le FAL non hanno consentito ad oggi l'uscita dall'isolamento di Matera e della sua provincia nonostante gli ultimi investimenti legati al raddoppio selettivo con lo scartamento ridotto che non hanno garantito il collegamento diretto con lo scartamento ordinario della dorsale adriatica Adriatico/Bari/Matera/resto della Basilicata;

PRESO ATTO CHE

- la diramazione Ferrandina-Matera riveste particolare importanza anche sul piano provinciale per la connessione della Città dei Sassi e della sua Provincia all'Alta Capacità di rete Salerno-Taranto, con conseguente allacciamento, nella Stazione di Salerno, all'Alta Velocità sulla dorsale Tirrenica (Firenze-Bologna-Milano-Torino), servita dalle Frecce di Trenitalia;
- la prosecuzione della Ferrandina Matera verso la Puglia, con adeguate soluzioni strategiche, rappresenta una imprescindibile opportunità di collegamento razionale, economico e altamente funzionale tra il Tirreno e l'Adriatico, sia per la città di Matera, che per il territorio provinciale e regionale, che tra questi due mari sono "cerniera";
- il congiungimento ferroviario Tirreno-Adriatico potenzia il collegamento con il Metapontino, lo stesso Ionio e il Salento, unendo tre mari e relativi porti, secondo un sogno che fu già dell'allora Presidente del Consiglio on. Zanardelli (legge n.140/1904);



Consiglio Regionale della Basilicata

- tale importante infrastruttura costituirà supporto strategico e vitale per l'economia e le produzioni pugliesi, calabresi e lucane (vedi Metapontino, Zone Economica Speciale Ionica e del Potentino);
- il problema, pertanto, non è solo di viaggiatori o turisti, ma di agricoltura, industria, commercio e artigianato, né è solo lucano o materano, ma meridionale e di valenza meridionalistica;
- il completamento del collegamento ferroviario Ferrandina-Matera, con prospettiva di prosecuzione verso l'Adriatico (asse ferroviario Bari-Taranto) costituisce opera strategica di particolare rilevanza sociale per la Provincia di Matera e per il Sud;
- nel piano infrastrutturale nazionale, su 12 opere per le quali si prevede un commissario, due riguardano proprio il territorio lucano. Sono stati stanziati per il completamento dell'opera ferroviaria Ferrandina-Matera 365 milioni di euro e il progetto è stato approvato a luglio scorso dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed è inserito nell'elenco degli interventi , il Commissario potrà utilizzare ogni tipo di procedura per accelerarne la realizzazione comunque prevista entro il 2026. Il secondo commissario lavorerà sull'ammodernamento della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza Salerno;
- Tra i 29 commissari nominati dal presidente del Consiglio Mario Draghi e dal ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini anche il nome di Vera Fiorani, già amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana (Rfi). Alle opere ferroviarie, secondo il Pnrr, sono destinati 60,8 miliardi di euro, di cui 28,6 al Sud. Vera Fiorani si occuperà di 4 opere ferroviarie: anello ferroviario di Roma, Salerno-Reggio Calabria, **Ferrandina-Matera La Martella, e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.**
- **che il Consiglio Provinciale di Matera** in data 9 giugno ha approvato all'unanimità un ordine del giorno per sollecitare Rete Ferroviaria Italiana, di concerto con il Commissario Governativo Vera Fiorani, nominata dal Governo Draghi, ad aprire i cantieri accelerando la definizione delle necessarie procedure al fine di completare entro tempi ragionevolmente brevi il collegamento Ferrandina-Matera, i cui lavori sono già assistiti da copertura finanziaria e relativo stanziamento;
- che anche i sindacati Cgil, Cisl e Uil di Matera in una nota hanno chiesto al Consiglio regionale della Basilicata odierno di inserire tra le priorità la realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera e il prolungamento all'asse adriatico nel piano strategico dei trasporti. Anche per le sigle sindacali si tratterebbe di un primo atto, naturale e logico, da parte della Regione Basilicata per intraprendere una traiettoria infrastrutturale intelligente di collegamento tra le diverse zone industriali di Tito, Potenza, Valbasento, La Martella e Jesce tra di loro e queste con le direttrici



Consiglio Regionale della Basilicata

ferroviarie tirreniche e adriatica, con il porto di Taranto, Salerno, Bari e Brindisi per sostenere lo sviluppo industriale e merceologico lucano.

- appare altresì illogico il raddoppio selettivo nella tratta Borgo Venusio – La Martella, finanziato con 5.9 milioni di euro, che concentrerebbe a Venusio tutti gli incroci in linea tra Altamura e Matera Villa Longo. L'ingresso e l'uscita della stazione corrisponderebbero e costringerebbero il treno a ritornare indietro nella direzione di arrivo.
 - non si comprende la ratio della scheda che la Regione Basilicata ha inviato al PNRR (e che ha fatto generare molti dubbi), relativa alla realizzazione e completamento dei collegamenti della rete Tent n. 1 Missione 3 ambito tematico A clusters 1 "Direttrice Salerno-Taranto Tratta Ferrandina Matera La martella, realizzazione del collegamento matera La Martella - Matera Centrale per 234 milioni di euro, che andrebbe rivista, modificandola come collegamento DIRETTO CON LA DORSALE ADRIATICA;
 - tra gli obiettivi del PNRR, in linea con gli obiettivi dell'Europa, c'è il potenziamento della mobilità su ferro e il potenziamento delle reti ferroviarie regionali;
- ritenuto indispensabile dare seguito alle sollecitazioni della Associazione Matera Ferrovia Nazionale e alle interlocuzioni nazionali;
- sentiti gli interventi dei Consiglieri:
- dopo ampia ed esaustiva discussione, in sede di consesso Consiliare si ritiene opportuna una forte sollecitazione da parte delle Istituzioni Regionali affinché la struttura commissariale possa essere particolarmente sensibilizzata, perchè non si protraggano ulteriormente i tempi per la realizzazione del progetto.

IMPEGNA IL PRESIDENTE BARDI E LA GIUNTA REGIONALE

1. a modificare in tal senso il Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, trattandosi peraltro di opera già finanziata;
2. a formalizzare in una apposita scheda del Recovery Plan Basilicata la prosecuzione della tratta Ferrandina-Matera per l'Asse ferroviario Adriatico Bari-Taranto;
3. ad essere in linea con le scelte europee e nazionali, riportate nella scheda della Missione 3 del PNRR, Infrastrutture per una mobilità sostenibile, nella quale gli investimenti sulla rete ferroviaria sono destinati allo sviluppo del sistema ferroviario



Consiglio Regionale della Basilicata

italiano, attraverso il completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta capacità, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria.

4. ad adoperarsi attivamente per l'accelerazione dei lavori di completamento della tratta Ferrandina-Matera;
5. ad esercitare attraverso opportune intese e coordinamenti con i governi di Puglia e Campania, le dovute pressioni sul governo nazionale affinché con i collegamenti per Matera, Capitale Europea della Cultura 2019, si possa utilizzare la Ferrovia Statale per il trasporto di merci verso la Puglia e dorsale Adriatica, atteso e considerato che la ferrovia a scartamento ridotto (FAL) non consente il trasporto di container, macchinari e mezzi d'opera di dimensioni incompatibili con l'esistente sistema ferroviario.

I Consiglieri Regionali:

Luca Braia

Mario Polese

Roberto Cifarelli

Giovanni Perrino

Vincenzo Mario Acito

Vincenzo Baldassarre

Pasquale Cariello

Tommaso Coviello

Pergiorgio Quarto

Giovanni Vizziello

Carlo Trerotola

Vito Bardi

Marcello Pittella

Gianni Leggieri

Carmela Carlucci

Gianuario Aliandro

Gerardo Bellettieri

Carmine Cicala

Francesco Piro

Gerardina Sileo

Massimo Zullino