



# REGIONE BASILICATA

Dip. Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti

## **PROCEDURA APERTA**

(EX ART. 3, COMMA 37 DEL D.LGS. N. 163/2006 E S.M.I.)

*PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI:*

***REDAZIONE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI***

***CPV: 71311200-3/71356400-2***

**CODICE IDENTIFICATIVO GARE (CIG) 63640189C8**

**- CAPITOLATO TECNICO - ALLEGATO A -**



**REGIONE BASILICATA**

Dip. Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti

**PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

***LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE***

Potenza - Aprile 2015







Piano Regionale dei Trasporti

## ***Linee Strategiche e Programmatiche***

Aprile 2015

---

**Aldo Berlinguer**

**Assessore all'Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti**

***Coordinamento***

**Carmen Santoro** *Dirigente Generale* - Dipartimento Ambiente e Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti

***Coordinamento e definizione Tecnico Progettuale***

**Donato Arcieri** *Dirigente* - Ufficio Trasporti

***Elaborazione***

**Carmela Cianciarulo** *Ufficio Trasporti*

***Collaborazione alla Redazione:***

**Giancarlo Candido**, **Gennaro Caputo**, **Rosa Pavese**, **Marcello Maurizio Pomponio**, **Nicola Ponzo** (*Ufficio Trasporti*), **Giampiero Cerverizzo** (*Ufficio Infrastrutture*)



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**



## **Indice**

<i>Introduzione</i> .....	9
Premessa .....	10
I presupposti programmatici del nuovo Piano Regionale dei Trasporti.....	11
<i>Processo di pianificazione: Piano Regionale dei Trasporti, Piano di Bacino e orizzonti temporali</i>	12
<i>Articolazione del Piano Regionale dei Trasporti</i> .....	13
PARTE I	
ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE E QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO- PROGETTUALE .....	15
1. CONTESTO TERRITORIALE .....	16
1.1 PARAMETRI TERRITORIALI.....	16
1.2 ANALISI SOCIO-ECONOMICA.....	21
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE.....	23
2.1 I RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI DEL PRT.....	23
2.1.1 <i>Elenco degli atti, dei piani e dei progetti di riferimento per il PRT</i> .....	26
2.1.2 <i>Politiche a favore della sicurezza stradale</i> .....	28
PARTE II	
LO STATO ATTUALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI REGIONALI .....	33
3. IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE .....	33
3.1 L'ATTUALE ASSETTO TRASPORTISTICO.....	34
3.2 LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE.....	35
3.2.1 <i>Sistema Infrastrutturale Ferroviario</i> .....	38
3.3 LE INFRASTRUTTURE STRADALI.....	54
3.3.1 <i>Analisi dello stato infrastrutturale attuale</i> .....	55
4. IL SISTEMA DEI TRASPORTI.....	64
4.1 SERVIZI DI TRASPORTO: STATO ATTUALE.....	64
4.2 MODALITA' DI TRASPORTO FERROVIARIO .....	65
4.2.1 <i>Servizi sostitutivi ed integrativi dei servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del D.lgs.</i> <i>422/97: novità normative</i> .....	70



4.3 MODALITÀ TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO .....	71	
4.3.1 <i>Linee extraregionali</i> .....	71	
4.3.2 <i>Servizi e traffico di TPRL automobilistico extraurbano – di livello regionale e provinciale</i> ..	73	
4.4.1 <i>Servizi di TPL automobilistico urbano/comunale</i> .....	90	
PARTE III		
STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI REGIONALI .....		93
5. STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE PER IL RILANCIO DEL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE..		94
5.1 INFRASTRUTTURE FERROVIARIE.....	94	
5.1.1 <i>Progetto ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia</i> .....	94	
5.1.2 <i>Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Battipaglia-Potenza</i> .....	98	
5.1.3 <i>Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Potenza-Metaponto</i> .....	99	
5.1.4 <i>Lavori di adeguamento e velocizzazione infrastrutture ferroviarie FAL</i> .....	99	
5.1.5 <i>Ripristino linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro</i> .....	100	
5.1.6 <i>Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore delle infrastrutture ferroviarie</i> .....	101	
5.2 INFRASTRUTTURE STRADALI.....	101	
5.2.1 <i>Le previsioni della nuova programmazione nel settore</i> .....	102	
5.2.1.1 <i>Accordi di Programma Quadro</i> .....	103	
5.2.1.2 <i>Intesa Generale Quadro</i> .....	120	
5.2.1.3 <i>Strade di interesse regionale</i> .....	121	
5.2.2 <i>Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore delle infrastrutture stradali</i> .....	126	
6. STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE PER IL RILANCIO DEL SISTEMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .....		126
6.1 LA GOVERNANCE REGIONALE DEL TPL.....	130	
6.1.1 <i>Analisi della domanda reale di mobilità</i> .....	135	
6.2 BACINO UNICO REGIONALE DEL TPL, DECLINAZIONE PROGETTUALE PER RETI DI SERVIZI .....	136	
6.2.1 <i>La rete dei servizi ferroviari</i> .....	138	
6.2.2 <i>La rete dei servizi automobilistici extraurbani regionali e provinciali</i> . .....	145	
6.2.3 <i>La rete dei servizi automobilistici comunali</i> .....	156	
6.2.4 <i>Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore del Trasporto Pubblico Locale</i> .....	161	
6.3 CENTRO REGIONALE DI COORDINAMENTO E MONITORAGGIO SULLA SICUREZZA STRADALE (CReMSS) .....	162	

PARTE IV





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

TRASPORTO DELLE MERCI E LOGISTICA E TRASPORTO AEREO.....	165
7. TRASPORTO MULTIMODALE DELLE MERCI E LOGISTICA .....	165
7.1 IL SISTEMA DELLA LOGISTICA LUCANO .....	165
7.1.1 <i>Il centro logistico intermodale “Perigeo” di Ferrandina</i> .....	166
7.1.2 <i>Nodo logistico intermodale di Pisticci</i> .....	169
8. MODALITÀ AEREA .....	174
8.1 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI .....	174
8.2 SISTEMA AEROPORTUALE INTEGRATO DELLA BASILICATA.....	177
8.3 SISTEMA AEROPORTUALE E SVILUPPO DELLA MOBILITÀ TURISTICA.....	178
8.3.1 <i>Aeroporto di Pontecagnano</i> .....	181
8.3.2 <i>Aviosuperficie “Pista Mattei” di Pisticci</i> .....	185
8.3.3 <i>L’aviosuperficie di Grumento Nova</i> .....	190



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**



## **Introduzione**

*Il ruolo strategico e a forte impatto economico, sociale ed ambientale che caratterizza le politiche regionali nel settore del trasporto pubblico locale (TPL) determina oggi, ancor più del passato, per l'Amministrazione regionale l'assunzione diretta di importanti responsabilità e scelte nella pianificazione e nella gestione operativa e finanziaria del sistema dei trasporti, nelle sue componenti regolamentari, organizzative, gestionali oltre che infrastrutturali.*

*I provvedimenti normativi nazionali che si sono succeduti a partire da quello di riforma organica della disciplina del trasporto collettivo regionale e locale, di cui al D.lgs. 422/1997 e successive modifiche, non hanno purtroppo avuto la pretesa di disciplinare ex novo l'intera materia in oggetto, ma si sono limitati ad interventi parziali che si sono sovrapposti l'uno all'altro, facendo venir meno, nell'ambito del nuovo, il precedente dettato con quello incompatibile, al fine di ovviare ad esigenze di protezione ed ordinato sviluppo del mercato. Emerge, oggi, l'esigenza assolutamente prioritaria di adottare interventi efficaci per un rilancio del settore e una Riforma del trasporto pubblico locale, il quale costituisce un servizio fondamentale per garantire l'esercizio del diritto alla mobilità di ogni cittadino. E' quindi essenziale porre in essere un intervento organico sulla mobilità del territorio lavorando alla stesura di un Piano che individui prioritariamente l'assetto complessivo da dare alla mobilità regionale e definisca un sistema a rete in grado di soddisfare la domanda con costi sostenibili e con un livello di servizio e "comfort" adeguato. Ciò nell'intento di spostare parte della mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico coerentemente con tutti gli investimenti programmati, finanziati e in corso tenendo conto purtroppo dei crescenti tagli di trasferimenti erariali alle Regioni, anche nel settore del Trasporto Pubblico Locale.*

*Da qui l'esigenza di improntare le Linee di indirizzo Strategiche e Programmatiche, di cui al presente documento predisposto dall'Ufficio, base del redigendo PRT, a principi di Riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale, introducendo nel settore criteri di razionalizzazione, efficienza ed integrazione modale, conferendo alla Regione ed ai Comuni tutte le funzioni ed i compiti in materia di TPL, favorendo le modalità di trasporto a minore impatto ambientale, il miglioramento della mobilità a livello extraurbano ed urbano ed introducendo regole di concorrenzialità tramite l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta dei gestori. Ciò con l'obiettivo di razionalizzare, altresì, i servizi mediante contratti basati su principi di economicità che sono anche in grado di stimolare efficienza e sviluppo industriale in capo alle aziende esercenti.*

*Ai sensi della L.R. n. 7/2014 e della nuova Legge regionale da emanare la Regione sarà preposta alla "Regolamentazione" e alla "Governance" del sistema del TPL a tutti i suoi livelli, in modo da poter attuare i principi basilari di efficienza, ma anche di sostenibilità economica per un sistema di trasporti pubblico capace di rispondere con maggiore compiutezza alle legittime esigenze dell'utenza.*

Ing. Donato Arcieri  
Dirigente Ufficio Trasporti



## Premessa

Il settore del trasporto pubblico locale e regionale riveste fondamentale importanza per la vita economica, sociale e produttiva di un Paese, in generale, e di una Regione, in particolare. La riduzione della congestione urbana provocata dal traffico automobilistico, la garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini, la riduzione dei sinistri ed i conseguenti effetti positivi sull'economia, sull'ambiente e, più in generale, sulla crescita della regione, non possono prescindere da un buon livello di mobilità in ambito locale che può essere garantito razionalizzando, potenziando, se del caso, e rendendo, in primo luogo, il servizio di trasporto pubblico *efficiente ed efficace*.

I compiti istituzionali, di amministrazione e programmazione, in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali sono stati attribuiti alle Regioni con D.lgs. 422/97. In realtà, con l'emanazione del suddetto Decreto Legislativo il settore del TPL è stato oggetto di una riforma che non ha prodotto gli effetti attesi dal legislatore nazionale.

Di fatto, con l'applicazione di tale atto normativo, anziché rendere i servizi pubblici erogati più efficienti, spesso sono stati prodotti servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi che negli anni sono eccessivamente lievitati. Ciò è imputabile a diversi fattori, fra i quali, per esempio, il continuare ad assicurare i "servizi storici" cioè la non "razionalizzazione dei servizi", le "continue modifiche normative" del settore che hanno rallentato il processo di riforma, la "mancata liberalizzazione" del settore che non ha prodotto la progressiva riduzione dei costi che si era ipotizzata, etc.

Partendo dalle citate criticità, con la L. n. 42 del 5 maggio 2009, in materia di federalismo fiscale, il legislatore nazionale, al fine dell'efficientamento del settore del trasporto pubblico locale e attesa l'importanza dei servizi svolti, ha introdotto criteri e principi quali quelli del "superamento della spesa storica" e di individuazione di "costi standard" e "fabbisogni standard", di "livello adeguato di servizio su tutto il territorio nazionale". Un'importante tappa del percorso legislativo nazionale è rappresentata dal più recente art. 16-bis del D.L. n. 95/2012, come modificato con la L. 228/2012, che ha subordinato la ripartizione di una quota delle risorse pubbliche destinate al settore del trasporto pubblico locale all'adozione, da parte delle regioni, di criteri di efficientamento e di razionalizzazione per la corretta programmazione dei servizi di trasporto pubblico automobilistici e ferroviari regionali. Con lo stesso art. 16-bis del D.L. 92/2012 e sue modificazioni è stato istituito il "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico" le cui modalità di ripartizione, basate su criteri di premialità, sono state a lungo discusse fra le stesse Regioni.

La norma sopra riportata è nata con lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi (ed uniformi a livello nazionale) di efficientamento e razionalizzazione. L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe portare alla progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Si è detto che i continui interventi normativi che hanno caratterizzato il settore del trasporto pubblico locale negli ultimi 20 anni rappresentano uno dei principali fattori di condizionamento negativo del processo di riforma che il settore avrebbe dovuto subire; tale incertezza normativa è



oggi giorno resa ancora più grave e pesante dall'incertezza delle risorse da destinare al settore e, negli ultimi anni, dalle pesanti riduzioni delle medesime.

Quello sopra è il quadro generale dello stato del settore a livello Nazionale che, ovviamente si ripercuote sulle realtà regionali.

La redazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti che la Regione Basilicata intende approvare, non può non tener conto del contesto appena descritto.

### **I presupposti programmatici del nuovo Piano Regionale dei Trasporti**

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) da predisporre costituisce l'aggiornamento del vigente PRT, versione elaborata nel 2005, redatta ai sensi dell'art. 8 della L.R. 22/98, approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 947 del 16/02/2005. I contenuti essenziali del Piano Regionale dei Trasporti possono essere riassunti in:

- a) indicazione delle linee programmatiche della Regione nel settore dei trasporti, propedeutiche alla definizione del piano di bacino regionale;
- b) linee generali per l'assetto della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico;
- c) indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, compresi quelli per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie;
- d) lineamenti generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi, tendenti all'integrazione modale e tariffaria;
- e) criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari nel settore dei trasporti.

Il nuovo PRT vede la sua formulazione in un momento di particolare complessità per la Regione e per il contesto nazionale in genere. A livello regionale, inoltre, si è in una fase di pianificazione e programmazione molto intensa che coinvolge ed impegna diversi settori dell'Amm.ne Regionale: dalla Programmazione 2014-2020 dei Fondi Strutturali Comunitari, alla sottoscrizione dell'Accordo Quadro Rafforzato, alla definizione dell'Intesa Generale Quadro, all'approvazione del Documento di Economia e Finanza Regionale 2015, tutti atti di programmazione e strumenti di governo del territorio con cui il PRT è chiamato a confrontarsi, atti che forniscono già una visione guida di quelle che sono le priorità programmatiche e gli ambiti di intervento da sviluppare nella pianificazione di settore.

La Regione Basilicata, inoltre, nel settore dei trasporti ha approvato con DGR 1345/2013 il *Documento di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale di cui all'art.16-bis L. 135/2012, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012*, in fase di attuazione, che porterà alle procedure di affidamento dei servizi da effettuarsi secondo i nuovi dettami del Capo I, art. 1 "*Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale*", della Legge Regionale 30 aprile 2014, n. 7, come modificato con L.R. n. 26/2014, che ha introdotto, tra l'altro, il bacino territoriale unico regionale. Il successivo Piano di bacino, da elaborarsi in conformità agli indirizzi contenuti nel Piano Regionale dei Trasporti, sarà condizionato dalla situazione che il comparto del TPL sta attraversando a livello nazionale, una fase di



riorganizzazione dettata da una politica nazionale orientata ad affrontare le conseguenze della crisi economica con interventi legislativi di riordino del settore, con ricadute importanti sulle modalità di ripartizione delle risorse per i servizi regionali e locali. Quest'ultimo aspetto, in particolare, rischia di tradursi in una vera e propria sfida per il conseguimento dei target fissati a livello nazionale agli obiettivi di efficienza/efficacia, tra cui adeguati coefficienti di riempimento e rapporto ricavi/costi nell'esercizio del TPL, per una regione come la Basilicata, caratterizzata da un territorio che in molti casi esprime una domanda di trasporto medio – in termini assoluti – decisamente modesta.

In questo contesto, il PRT assume una valenza strategica che coinvolge diversi ambiti della pianificazione regionale avendo ricadute sull'organizzazione del territorio, oltre che della mobilità. Difatti l'obiettivo è quello di configurare un sistema coordinato dei trasporti in conformità ai principi e alle scelte strategico-territoriale degli atti di programmazione della Regione nell'ambito di un modello di "pianificazione complessa".

### ***Processo di pianificazione: Piano Regionale dei Trasporti, Piano di Bacino e orizzonti temporali***

L'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i., sono previsioni normative (L.R. 7/2014, capo I, art. 1, comma3) che nascono dall'esigenza di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati per la Basilicata in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria.

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti, avente orizzonte temporale decennale, deve innanzitutto integrarsi con gli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza nazionale (P.I.S., D.E.F., P.N.A. ...) e regionale (P.O., P.R.V.,...) ma anche degli Enti Locali.

Con la L.R. 7/2014 e s.m.i. il legislatore ha stabilito che la dimensione dell'ambito o bacino territoriale nell'organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) coincide con il territorio regionale per la rete dei servizi di trasporto pubblico ferroviari ex artt. 8 e 9 del D.lgs. n. 422/97, per la rete dei servizi di trasporto pubblico automobilistici regionali e provinciali e per la rete dei servizi di TPL comunali, organizzati questi ultimi per lotti territoriali omogenei, in base alla classificazione di cui all'art. 3, comma 3, della legge regionale n. 22/1998. Con tale norma è stato stabilito anche che la Regione, designata quale Ente di Governo, svolge le funzioni ed i compiti, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, di programmazione, indirizzo, coordinamento e di Ente affidante per tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale interessanti l'ambito territoriale regionale non dichiarati di interesse nazionale ai sensi dell'art. 3 del D.lgs. n. 422/97 e s.m.i.. alla Regione vengono assegnati anche i compiti di gestione del contratto di servizio e controllo per i servizi di trasporto pubblico ferroviari ex artt. 8 e 9 del D.lgs. 422/97 e s.m.i. e per la rete dei servizi di trasporto automobilistici di cui alle lett. a), b) di cui all'art. 3, comma 3, della legge regionale n. 22/1998 e s.m.i.



anche e soprattutto per garantire una programmazione integrata e coerente dei servizi di TPRL. Il PTdB, quale strumento attuativo del PRT, con le sue revisioni periodiche, può accompagnare la progressiva attuazione delle strategie e dello stesso scenario infrastrutturale del PRT.

La gestione dei contratti di servizio e il controllo per i servizi di trasporto pubblico comunali è attribuita alle amministrazioni comunali, eventualmente, anche in forma associata.

### ***Articolazione del Piano Regionale dei Trasporti***

Lo scenario progettuale del Piano Regionale dei Trasporti deve tener presente le peculiarità dei contesti che la rete multimodale che interessa la regione Basilicata serve: una rete che deve interpretare ciascun territorio per dare risposte adeguate in termini di infrastrutture, servizi e politiche-azioni alla domanda generata, sia questa espressione di poli urbani o di aree a bassa densità abitativa. Bisogna differenziare l'offerta in modo da non penalizzare territori rispetto ad altri, ma favorire la coesione territoriale e l'inclusione sociale, con un'offerta di trasporto che tenga conto sia delle risorse limitate, sia dell'obiettivo primario di contrastare lo spopolamento di aree "marginali".

Il Piano Regionale dei Trasporti:

1. ha come obiettivo il miglioramento del servizio offerto, a parità di costi, dall'attuale sistema di trasporto costruendo una rete gerarchizzata dei vettori interconnessa con i nodi di scambio e con i punti terminali;
2. analizza l'attuale mobilità del territorio per individuarne il suo futuro assetto sul quale rimodulare l'offerta di trasporto;
3. confronta la dinamica degli assetti ipotizzati, individuando in termini di costi/benefici da assumere come base degli interventi da realizzare sia in termini di assetto del territorio che di infrastrutture di servizi di trasporto e di servizio offerto, calibrando gli interventi e realizzando una rete di trasporto adeguatamente strutturata sulla effettiva domanda che insorgerà nei vari momenti di attuazione dell'assetto obiettivo della mobilità territoriale.
4. definisce lo scenario sostenibile oltre che sulla base della economicità anche e soprattutto in termini sociali.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

## **PARTE I**

# **ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE E QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE**



## 1. CONTESTO TERRITORIALE

Nel definire le prossime politiche regionali per il settore del TPL, non si può non tenere conto della collocazione della Basilicata nel contesto nazionale e, in particolare, del sud Italia. Il territorio lucano rappresenta e deve sempre più rafforzare il proprio ruolo di “snodo”, una centralità che non è da intendersi solo in termini geografici o infrastrutturali ma da assumersi come promozione attiva delle relazioni tra i territori dell’Italia meridionale e come rafforzamento delle relazioni tra aree mediterranee e centro-nord del Paese. Tale funzione di snodo richiede necessariamente il rafforzamento economico, sociale e culturale, che si basa sul potenziamento infrastrutturale delle relazioni tra diversi contesti e territori, a partire dal ripensamento del ruolo delle aree urbane, delle aree interne, delle realtà produttive, delle opportunità logistiche e delle valenze paesaggistico-ambientali. Si tratta di rafforzare le capacità di comunicazione della Regione con i nodi nazionali che costituiscono i poli per lo sviluppo territoriale. Ciò è possibile attraverso il miglioramento delle relazioni con le regioni limitrofe più dinamiche e garantendo al proprio interno una forte coesione, accompagnata da azioni di riequilibrio territoriale, mediante politiche integrate di settore coerenti con le scelte di sviluppo poste alla base della futura programmazione regionale.

Il contesto regionale evidenzia, oggi, un sostanziale gap infrastrutturale e di servizi alle diverse scale, e quindi di accessibilità, che condiziona fortemente non solo la mobilità interna ma anche l’inserimento della Basilicata sia nel sistema di piattaforme territoriali delineate a scala nazionale, strutturate prioritariamente sul Corridoio TEN-T n. 5 Helsinki-La Valletta (già TEN 1 Palermo-Berlino) con la diramazione a sud-est Napoli-Bari-Taranto, sia nella rete dei principali poli urbani del Mezzogiorno. Tutt’oggi vaste aree del territorio regionale presentano un’accessibilità inferiore agli standard nazionali, confermando in termini di efficacia gli indici di dotazione infrastrutturali e, nello specifico, un assetto della rete stradale ancora incompleto e comunque sensibilmente condizionata dalla difficile orografia del territorio oltre che una rete ferroviaria caratterizzata da bassi standard. A tal proposito è utile evidenziare, ad esempio, la marginalità di molte aree del territorio lucano rispetto a poli urbani e trasportistici importanti e raggiungibili, in alcuni casi, con tempi di percorrenza su strada superiori alle tre ore.

E’ evidente come tale scenario non consenta la diffusione degli effetti di “Corridoio” alle aree più interne della regione.

All’attuale quadro dell’offerta vanno rapportati i nuovi bisogni di mobilità espressi dal territorio regionale che sono sostanzialmente connessi ai fenomeni migratori e demografici che hanno interessato, ed interessano tutt’ora la popolazione lucana.

### 1.1 PARAMETRI TERRITORIALI

La Regione Basilicata è composta da 131 comuni nei quali risiedono 578.036 persone (9 Ottobre 2011, data di riferimento del 15° Censimento generale). Il 64.5% della popolazione (377.935 unità) risiede nella provincia di Potenza, il restante 34.6% (200.101 unità) nella provincia di Matera.

Dei 131 comuni, ben 99 presentano una popolazione inferiore a 5.000 abitanti e soltanto due, i capoluoghi di provincia, superano i 50.000 abitanti. I comuni del materano presentano una



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

dimensione demografica maggiore infatti 4 su 10 superano i 5.000 abitanti contro i 2 su 10 del potentino.

Comuni per ampiezza demografica (numero di abitanti)				
Provincia	Fino a 5,000	Da 5,001 a 10,000	Da 10,001 a 50,000	Maggiori di 50,000
Potenza	81	12	6	1
Matera	18	8	4	1
<b>Basilicata</b>	<b>99</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>2</b>

Popolazione residente - valori assoluti				
Provincia	Fino a 5,000	Da 5,001 a 10,000	Da 10,001 a 50,000	Maggiori di 50,000
Potenza	157.893	71.569	81.696	66.777
Matera	33.121	51.482	55.702	59.796
<b>Basilicata</b>	<b>191.014</b>	<b>123.051</b>	<b>137.398</b>	<b>126.573</b>

### Suddivisione dei comuni in base alla loro ampiezza demografica

Il 75.6% dei comuni ha una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti con una percentuale di residenza del 33%. I due capoluoghi con 126.573 abitanti coprono il 21.9 % del totale regionale.

Suddivisione dei comuni in base alla dimensione demografica (%)				
Provincia	Fino a 5,000	Da 5,001 a 10,000	Da 10,001 a 50,000	Maggiori di 50,000
Potenza	81	12	6	1
Matera	58	26	13	3
<b>Basilicata</b>	<b>75,6</b>	<b>15,3</b>	<b>7,6</b>	<b>1,5</b>

Composizione percentuale dei residenti (%)				
Provincia	Fino a 5,000	Da 5,001 a 10,000	Da 10,001 a 50,000	Maggiori di 50,000
Potenza	41,8	18,9	21,6	17,7
Matera	16,6	25,7	27,8	29,9
<b>Basilicata</b>	<b>33,0</b>	<b>21,3</b>	<b>23,8</b>	<b>21,9</b>

### Suddivisione dei comuni lucani , in termini percentuali, basata sull' ampiezza demografica

La regione Basilicata presenta una estensione territoriale di 9.995 km<sup>2</sup>, la porzione occidentale del territorio si presenta prevalentemente montuosa e attraversata dall'Appennino lucano e dalle valli in cui scorrono i fiumi regionali, che ne caratterizzano, oltre alla morfologia, anche la variabilità naturalistica e antropica (paesaggistico-vegetazionale la prima e produttiva-insediativa-infrastrutturale la seconda). All'interno della porzione orientale della regione la morfologia degrada verso territori più pianeggianti e meno movimentati da un punto di vista estetico-paesaggistico. Ci ritroviamo nella Murgia materana, contraddistinta da gole e da gravine e da un paesaggio arido e brullo.

La complessità territoriale della Basilicata è percepibile dal fatto che essa appare come una "specie di grosso arcipelago frammentato dalle digitazioni del reticolo fluviale," in cui si individuano dei sistemi sub-regionali, "per i quali ogni vicenda economica, sociale e culturale è stata riflessa in un'ottica specificamente locale o, al massimo, cantonale" (Fucella R. in Viganoni L. 1997, *Lo sviluppo sostenibile – la Basilicata oltre il Sud*, Edizioni Scientifiche Italiane).

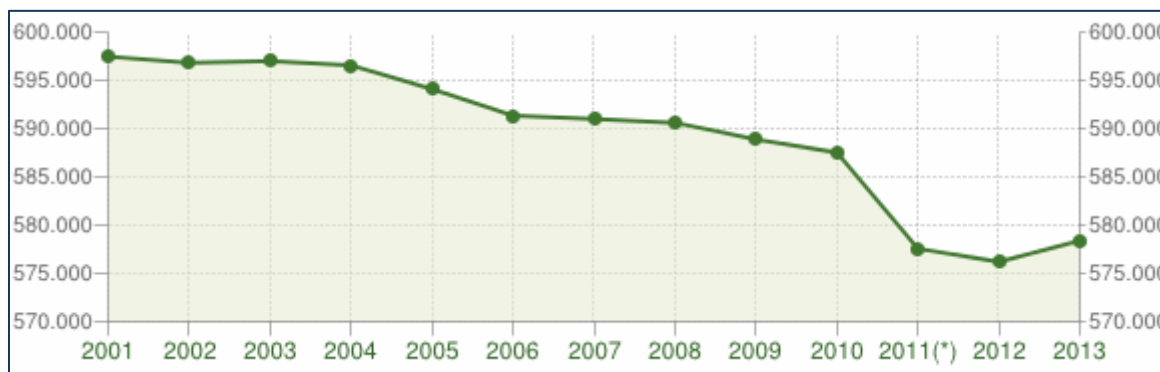
Il contesto regionale si presenta, pertanto, alquanto disomogeneo e costituito da aree "deboli" e "forti", "fragili" e "stabili", "marginali" e "integrate" relativamente allo sviluppo economico e sociale, al dissesto idro-geologico ed ai livelli di accessibilità/prossimità: gli squilibri rappresentano una delle principali caratteristiche del territorio.

Il 59.5% dei comuni sorge in aree montuose. I comuni di pianura sono 6 e appartengono tutti alla provincia di Matera.



Nonostante i comuni della zona collinare siano solo il 35.9% in essi risiede il 46% della popolazione dell'intero territorio lucano; la zona pianeggiante, quasi del tutto assente se fatta eccezione per una piccola porzione nella provincia di Matera, ospita il 9% dei residenti totali.

Le statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno hanno consentito di rappresentare l'andamento demografico della popolazione residente in Basilicata dal 2001 al 2013, dall'esame del grafico ottenuto, riportato nella figura successiva, è evidente un trend demografico negativo, con una diminuzione di circa 20.000 residenti in 12 anni.



*Andamento della Popolazione residente*

Sebbene generalizzato per l'intero territorio regionale, il calo demografico, non si manifesta uniformemente nelle diverse aree della regione. In linea generale, infatti, si evince la presenza di forti flussi migratori che si esplicitano in due principali driving forces: la prima, esterna, verso altre regioni Italiane a sistema economico occupazionale maggiormente sostenuto; la seconda interna, dalle aree più "deboli" con sistema economico fragile ed in profonda crisi verso i poli demografici che esercitano una forte attrazione.

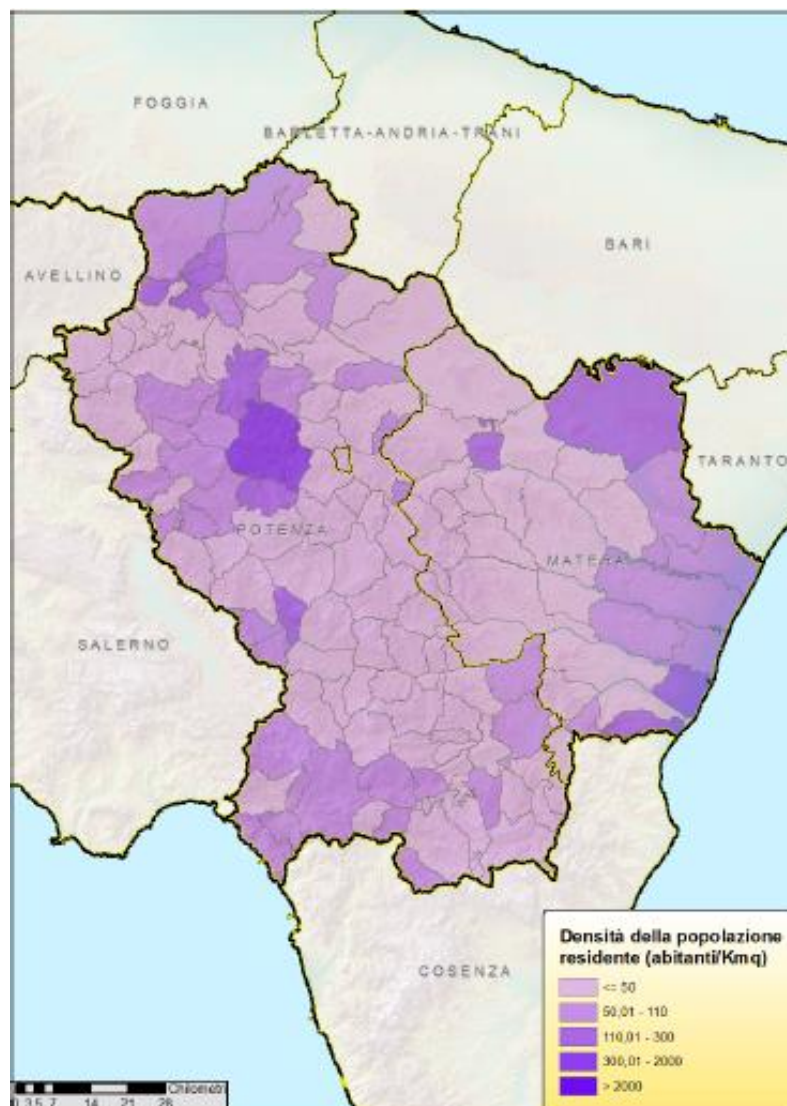
Inoltre, l'analisi della storia demografica lucana e lo studio delle dinamiche comunali negli ultimi anni rendono in particolare evidente il problema fondamentale della regione: lo squilibrio nella distribuzione della popolazione sul territorio. In particolare la conferma quantitativa dello squilibrio insediativo in atto e delle sue tendenze evolutive oltre che della marcata senilizzazione della popolazione è desumibile dai dati inerenti il trend demografico complessivo ma, più in particolare, dei singoli comuni della regione.

La popolazione regionale nell'arco temporale analizzato ha subito un decremento di circa il 3% con una progressiva, seppur sensibile, contrazione della densità demografica che nell'anno 2013 si attesta sui 57,8 abitanti per km<sup>2</sup>. L'indicatore è secondo solo alla Valle d'Aosta (38,86 ab/km<sup>2</sup>) e risulta essere pari a meno di un terzo del dato medio Nazionale (197 ab/km<sup>2</sup>).

I dati sulla distribuzione dei residenti in Basilicata evidenziano una grande concentrazione di abitanti nei centri urbani di maggiore dimensione, nelle aree di confine e nelle principali aree produttive, inoltre, una densità di popolazione più elevata si registra nei sei comuni di pianura del materano. I comuni in area montuosa del potentino presentano una media di densità abitativa doppia rispetto a quelli del materano mentre la forbice si assottiglia per i comuni in area collinare.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

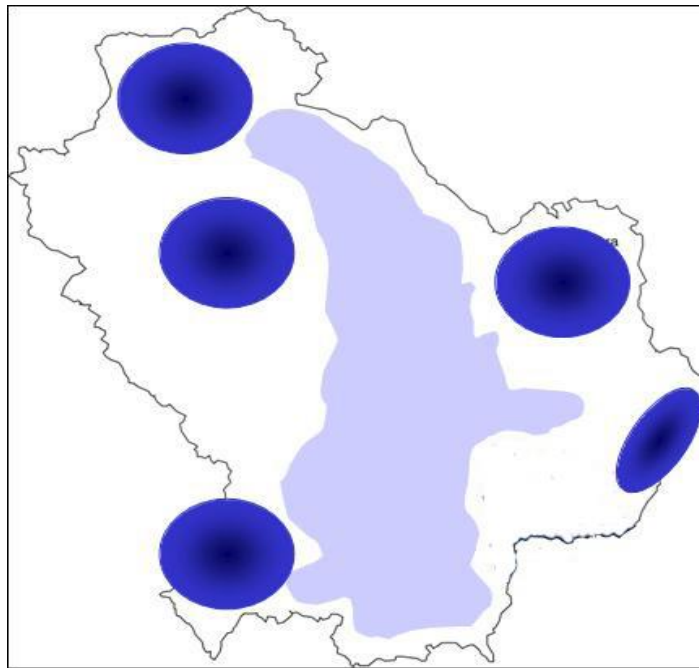


*Struttura demografica e densità della popolazione in Basilicata – Febbraio 2013*

Ne risulta un contesto regionale connotato da una ridotta dimensione demografica con popolazione dispersa il che esplicita come, in gran parte della regione, quotidianamente, ci si debba confrontare con difficoltà legate all'organizzazione dei servizi primari alla popolazione tra cui quelli inerenti i trasporti.

Le aree della dispersione, o aree a bassa densità insediativa, restano quelle montane o collinari, interne o marginali rispetto al territorio regionale, con centri che conservano un notevole interesse storico e paesaggistico, ma che restano funzionalmente isolati ed oggetto di continui fenomeni di spopolamento.

Si può concludere, quindi, che i poli di concentrazione sono individuabili nelle due città capoluogo, nell'area del Vulture Melfese e nelle due principali aree turistiche del metapontino e di Maratea. Le aree della dispersione, o aree a bassa densità insediativa, restano quelle montane o collinari, interne o marginali rispetto al territorio regionale, con centri che conservano un notevole interesse storico e paesaggistico, ma che restano funzionalmente isolati.



Poli di concentrazione ed aree della dispersione

Alla luce di questi dati si evidenzia una tendenza che polarizza gli andamenti demografici sulle aree urbane più importanti della regione, dove si attesta di fatto la maggiore percentuale della popolazione regionale. Tale fenomeno rende possibile una strategia efficace che, agendo sulla connessione di tali centri maggiori alle reti ed ai nodi del sistema infrastrutturale nazionale, sia in grado di dare una risposta alla domanda di mobilità e di accessibilità della parte numericamente più rilevante della popolazione regionale. Allo stesso tempo, però, è necessaria un'importante azione di "ricucitura" interna della rete trasportistica per assicurare una diffusione degli effetti quanto più ampia possibile al fine di mitigare i risultati della polarizzazione che, spinta oltre una soglia critica, può generare gravi fenomeni di squilibrio nello sviluppo socio economico delle aree interne e , più in generale, dell'intera regione. Notevole è l'enfasi data alla questione aree interne anche dalla programmazione nazionale basti pensare al documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014 - 2020" che le individua come una delle tre opzioni strategiche d'intervento per la programmazione 2014 -2020. Infatti, come dichiarato in tale documento "le Aree Interne rappresentano una parte ampia del Paese – circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione – assai diversificata al proprio interno, distante da grandi centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma tuttavia dotata di risorse che mancano alle aree centrali, rugosa, con problemi demografici ma anche fortemente policentrica e con forte potenziale di attrazione". Proprio al fine di elevare la qualità della vita e rendere queste più attrattive, il documento citato fa rientrare l'accessibilità tra le azioni da implementare.



## 1.2 ANALISI SOCIO-ECONOMICA

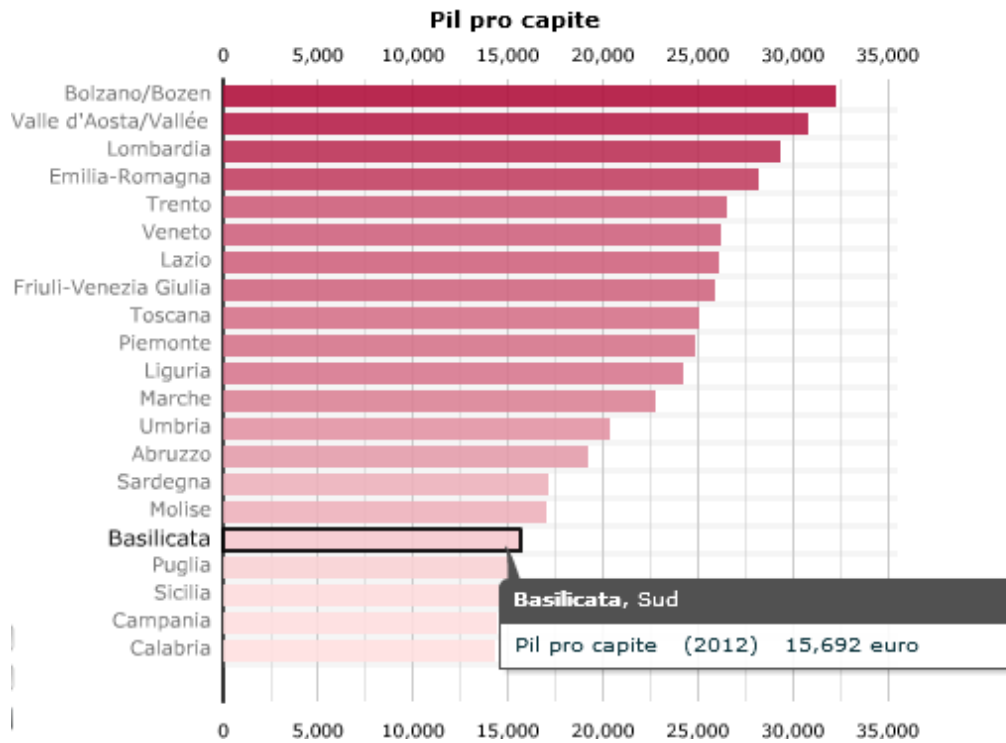
Le grandezze macroeconomiche descrivono la struttura di un sistema economico e sono diffusamente utilizzate per misurare lo stato di salute e la capacità di crescita di un'economia. La più importante è sicuramente il prodotto interno lordo (Pil), che rappresenta il risultato finale dell'attività di produzione di una determinata area geografica. Misure come il Pil sono fondamentali perché consentono di stimare, seppure in modo parziale e indiretto, il livello di benessere di una comunità.

Negli anni novanta la regione Basilicata ha conseguito un discreto recupero del divario economico esistente con il resto del Paese, facendo registrare uno sviluppo molto sostenuto, caratterizzato da tassi di crescita di PIL addirittura superiori a quelli del Mezzogiorno e dell'Italia. A partire dal 2000 tale andamento ha mostrato una forte attenuazione, alternando periodi di regressione a periodi di leggera ripresa, caratterizzati comunque da tassi di variazione annua del PIL molto contenuti rispetto a quelli fatti registrare nel decennio precedente. Negli ultimi anni si è assistito ad un arresto della crescita, fenomeno che non rappresenta esclusivamente un fenomeno endogeno, ma è da accreditare alla generale condizione di recessione che sta interessando le economie occidentali.

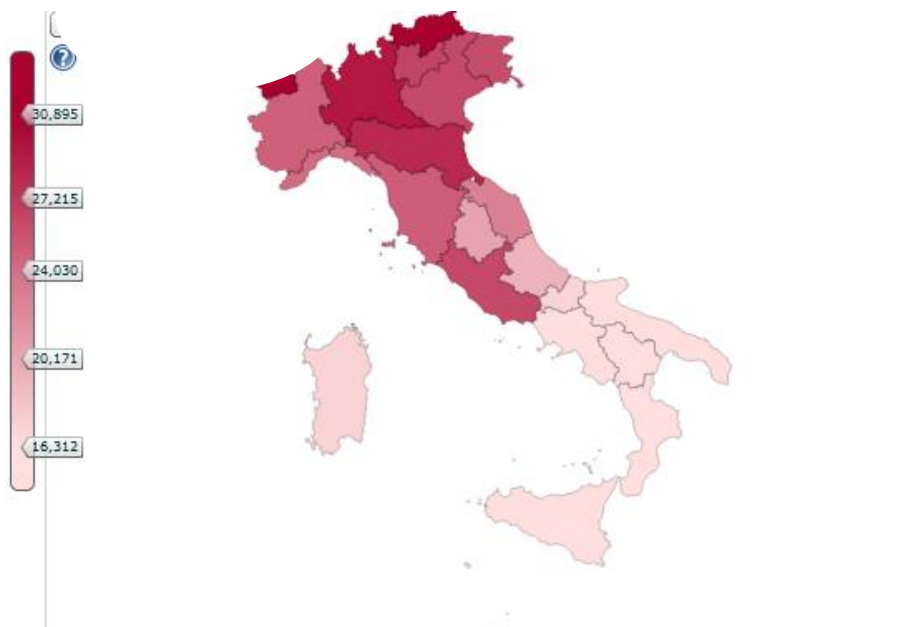
Dall'analisi generale del contributo settoriale, in linea con quanto accade nelle economie avanzate, emerge l'affermazione del lento processo di "terziarizzazione", che da solo rappresenta più del 50% della ricchezza prodotta. All'interno al settore dei servizi, il peso più rilevante in termini di GVA è rappresentato dall'attività della pubblica amministrazione nella fornitura di servizi primari alle comunità locali (enti locali, sanità, istruzione e sicurezza). Il peso dei privati, invece, è da attribuire soprattutto alle attività immobiliari, professionali ed imprenditoriali ed al commercio; importante risulta anche il contributo dei trasporti e delle imprese turistiche (alberghi e ristoranti).

Le attività manifatturiere rimangono il principale comparto produttivo del settore industriale e tendono ad assumere una forte connotazione territoriale, concentrandosi in alcuni poli presenti a livello regionale con i rispettivi distretti.

Dai dati ISTAT emerge che il prodotto interno lordo della Basilicata all'anno 2012 è pari a 15,692 milioni di euro mostrando una tendenza di lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (-3,4%).



*Pil pro-capite per le diverse regioni italiane- Dati 2012.*



*Pil pro-capite per le diverse regioni italiane- Dati 2012.*

Da quanto esposto emerge chiaramente che rompere l'isolamento storico della Basilicata, garantire una più rapida accessibilità e nel contempo assicurare una maggiore coesione tra i territori interni sono oggi le due grandi priorità. A tal fine occorre potenziare ulteriormente la rete infrastrutturale





(stradale e ferroviaria) per dare corpo alla visione della Basilicata territorio-snodò e favorire rapide connessioni coi principali corridoi di rilevanza nazionale e comunitaria; tutte considerazioni alla base, per esempio, della complessiva visione strategica regionale riportata nell'Intesa Generale Quadro approvata con le DD.GG.RR. n. 771 del 24/06/2014 n. 967 del 30.07.2014

Attrezzare il territorio secondo il quadro descritto richiede investimenti ingenti che non possono che essere frutto di un impegno finanziario dello Stato, nel rispetto delle Intese e Accordi già siglati, ma anche del coinvolgimento della UE.

La disponibilità delle risorse condiziona ovviamente i tempi di realizzazione delle opere ed il conseguimento degli obiettivi.

Nell'ambito dell'aggiornamento del PRT occorrerà rimodulare la globalità dei servizi di trasporto. Fondamentali sono due operazioni la rivisitazione dei servizi minimi e la definizione del ruolo e della valenza del servizio ferroviario regionale, molto meno modificabile negli assetti e negli orari ma anche molto meno inquinante, rispetto a quello erogato su gomma, mediante un progetto di integrazione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici e perseguendo la completa attuazione degli investimenti già avviati di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale ed impiantistico delle reti ferroviarie. Assume, quindi, particolare importanza il coordinamento tra le diverse modalità di trasporto, che dovranno integrarsi eliminando ogni sovrapposizione. Nel frattempo rimane l'impegno per migliorare ulteriormente il livello medio dei servizi offerti da tutti i gestori di Trasporto Pubblico in ambito Regionale.

Alla luce di quanto esposto sulle linee generali della programmazione, la scelta degli investimenti in contesti socio economici e territoriali quale la Basilicata presuppone, nell'attuale condizione di scarsità delle risorse finanziarie, la definizione di scenari/interventi prioritari coerenti sia con gli obiettivi strategici formulati alla scala regionale, nazionale e della UE secondo una sequenza di scelta infrastrutturazione-accessibilità-coesione territoriale, sia con i criteri di scelta degli investimenti che vadano a massimizzare gli impatti conseguibili nell'ottica costi/utilità.

A fronte di una strutturale carenza/bisogno di infrastrutture e servizi si devono pertanto individuare le priorità di intervento con l'obiettivo di massimizzare gli effetti delle azioni valutandone gli impatti sulle specifiche politiche territoriali: in tal senso qualsiasi investimento in ordine all'accessibilità non può prescindere da un coordinamento tra "politiche di trasporto" e "politiche insediative/territoriali/economiche".

## **2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE**

### **2.1 I RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI DEL PRT**

La disciplina comunitaria del settore del trasporto pubblico di passeggeri parte da regolamento (CEE) del Consiglio n. 1191/1969, del 26 giugno 1969 [modificato con il regolamento (CEE) del Consiglio n. 1893 del 2 giugno 1991], poi abrogato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 che ha disciplinato ex novo l'intera materia che è tuttora in vigore.



Il Regolamento 1370/2007 nasce con l'obiettivo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. Con questo stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Lo strumento del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) è stato istituito dalla Legge 151 del 10 aprile 1981 "Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali". È però con il Decreto Legislativo 422 del 19 novembre 1997 "Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e con il Decreto Legislativo 112 del 31 marzo 1998 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli Enti Locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" che il processo di trasferimento dallo Stato alle Regioni dei poteri in materia di trasporti e viabilità di rilevanza non nazionale previsto dagli articoli 117 e 118 della Costituzione si compie interamente, con l'attribuzione alle Regioni di tutte le competenze necessarie per pianificare i trasporti e per programmare gli interventi a servizio del proprio territorio.

Con il D.lgs. 422/97 si avvia la riforma del sistema del trasporto pubblico locale stabilendo gli indirizzi per la programmazione regionale dei trasporti, le nuove procedure di affidamento dei servizi di trasporto attraverso confronto concorrenziale e i contratti di servizio, le deleghe per la gestione e programmazione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

In particolare l'articolo 14, comma 2, del Decreto Legislativo 422/1997 specifica che: "Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le Regioni:

1. definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i Piani di Bacino;
2. redigono i Piani Regionali dei Trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli Enti Locali ed in particolare dei Piani di Bacino predisposti dalle Province e, ove esistenti, dalle Città Metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto

La Regione Basilicata, con legge regionale n. 22 del 27 luglio 1998 ha attuato la Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422.

Tale riforma assegna alla Regione le funzioni di programmazione dei servizi di trasporto pubblico, non dichiarati di interesse nazionale ai sensi dell'art. 3 del D.lgs. n. 422/1997, le funzioni di indirizzo e coordinamento per una visione unitaria del trasporto urbano ed extraurbano in ambito regionale, nonché le funzioni di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale, non attribuite agli enti locali.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Con la L.R. 22/98 si individuano, tra l'altro, le nuove procedure di attribuzione dei servizi di trasporto, gli schemi delle procedure concorsuali e dei contratti di servizio; si pone la base normativa per la programmazione regionale: piani di bacino, piano regionale dei trasporti, programmi triennali; si individuano le funzioni delegate e nuove procedure per la valutazione dei costi del trasporto.

Più in particolare, si stabilisce che la Regione approva i piani dei trasporti di bacino predisposti ed adottati dalle Provincie, seguendo gli indirizzi definiti dalla stessa Regione, ed approva il piano regionale dei trasporti e provvede ai relativi aggiornamenti, tenuto conto della programmazione degli enti locali, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico.

In attuazione della L.R. 22/98, le competenti strutture regionali, partendo dallo studio di base svolto sul territorio, nell'ambito di una consulenza esterna, hanno aggiornato il Piano Regionale dei Trasporti, nel rispetto degli obiettivi stabiliti dagli Organi di Governo.

Il Piano regionale dei trasporti approvato, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 22/98, contiene:

- a) l'indicazione delle linee programmatiche della Regione nel settore dei trasporti, tenuto conto dei piani provinciali di bacino;
- b) le linee generali per l'assetto della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico;
- c) gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, compresi quelli per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie;
- d) i lineamenti generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi, tendenti all'integrazione modale e tariffaria;
- e) i criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari nel settore dei trasporti.

La Giunta Regionale con D.G.R. 1451 del 18 giugno 2004 ha proposto all'approvazione del Consiglio Regionale l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e D.C.R. n. 947 del 16/02/2005 il Consiglio Regionale lo ha approvato.

Come già detto in premessa, con la Legge Regionale 30 aprile 2014, n. 7, Collegato alla Legge di Bilancio 2014-2016, e s.m.i., in materia di trasporti si prevede l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e del Piano dei Trasporti di Bacino con la rideterminazione del livello dei servizi minimi al fine di definirne il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di rendere efficiente il sistema. In particolare, al Capo, I, art. 1, comma 3, si stabilisce che al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione procede con l'aggiornamento del Piano Regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.



Consegue che la nuova norma regionale definisce il quadro ed i livelli di competenza oltre che della Regione anche degli Enti territoriali in materia di trasporto pubblico (Regione e Comuni) individuando nella Regione l'Ente di Governo.

Con la L.R. 7/2014 e s.m.i. alla Regione vengono assegnate, principalmente, le seguenti competenze:

- definire le linee strategiche della mobilità regionale attraverso la definizione del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.);
- predisporre, sentiti i Comuni, il Piano dei Trasporti di Bacino;
- determinare il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a garantire la mobilità dei cittadini i cui oneri sono interamente a carico del bilancio regionale;
- predisporre il Progetto della rete regionale dei servizi ferroviari ed automobilistici e il Progetto della rete comunale dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici;
- espletare le procedure concorsuali e procedere con i relativi affidamenti, in conformità alla vigente normativa nazionale ed europea, stipulando i conseguenti contratti di servizio per i servizi di trasporto ferroviari regionali e per i servizi di trasporto pubblico automobilistici;
- definire le politiche tariffarie e disciplinare, anche mediante regolamenti, il sistema tariffario integrato regionale, approvando le tariffe per i servizi regionali e provinciali ferroviari ed automobilistici;
- promuovere l'integrazione fra il trasporto pubblico locale e forme complementari di mobilità sostenibile.

Ciò nell'ottica che le politiche programmatiche regionali nel settore tendano al rafforzamento del ruolo del trasporto pubblico, all'ottimizzazione del servizio regionale offerto, alla promozione di strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto – gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.) oltre ad interventi di miglioramento della sicurezza stradale attivando sistemi informativi di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità.

### ***2.1.1 Elenco degli atti, dei piani e dei progetti di riferimento per il PRT***

Il quadro di riferimento programmatico-progettuale del PRT è stato ricostruito a partire dagli indirizzi contenuti nei seguenti atti, piani e progetti che definiscono la politica comunitaria, nazionale e regionale nel settore trasporti e mobilità o in settori "contigui" che determinano vincoli/opportunità di integrazione con esso.

Meccanismo Collegare l'Europa: **La nuova rete centrale di trasporti dell'UE e Revisione delle Linee Guida della Commissione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, che definisce i Corridoi prioritari multimodali su cui focalizzare l'intervento comunitario a favore delle infrastrutture di trasporto multimodale.

La norma comunitaria fondamentale del settore del trasporto pubblico di passeggeri è rappresentata dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 che ha disciplinato ex novo l'intera materia che è tuttora in vigore



Delibera Cipe n. 62 del 3 agosto 2011 con la quale è stato approvato il documento “**Individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale per l’attuazione del piano nazionale per il Sud**”, il cosiddetto Piano per il Sud.

**1° Programma delle Infrastrutture Strategiche** approvato dal CIPE con delibera 121 del 21/12/2001.

**Programma delle Infrastrutture strategiche 2014** (Documento di Economia e Finanza 2014. Allegato Programma delle infrastrutture strategiche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Aprile 2014).

**Intesa Generale Quadro** tra Governo e Regione Basilicata sottoscritta in data 20 dicembre 2002, tra il Governo e la Regione Basilicata con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio lucano e per le quali l’interesse regionale concorre con quello dello Stato.

**Nuova Intesa Generale Quadro** tra Governo e Regione Basilicata, **Il completamento e la razionalizzazione del sistema infrastrutturale lucano**, (approvato con DD.G.R. n. 771 del 24/06/2014 n. 967 del 30.07.2014).

**Contratto di Programma** 2007-2011 di R.F.I. S.p.A..

**Contratto di Programma** 2007-2011 di ANAS S.p.A..

**Delibera CIPE 130 del 06/04/2006** avente per oggetto “Legge n. 443/2001 – rivisitazione programma delle infrastrutture strategiche”.

**Delibera CIPE del 04/07/2008** espressa ai sensi dell'art.1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2009-2013 concernente le infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo) sancita nella seduta del 10 luglio 2008.

**Piano Regionale della Viabilità (PRV)** approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 611 del 18 marzo 2003.

**Accordi di programma** con le Province di Potenza e Matera per l’attuazione del PRV approvati con DGR n. 2447 del 03 novembre 2004.

**Documento Annuale di Programmazione (DAP)** 2013-2015, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 26 marzo 2013, n. 231, dal quale assumere i *contenuti della programmazione socio-economica nel territorio*.

**Documento di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale** di cui all’art.16-bis L. 135/2012, così come sostituito dall’art. 1, comma 301 della L. 228/2012, approvato con **DGR n 1345** del 22 ottobre 2013.

**Accordi di Programma Quadro** sottoscritti tra il Governo e la Regione Basilicata:

- A.P.Q. "Accordo di programma quadro per la Viabilità" sottoscritto in data 19 gennaio 2000 (BAS 02);



- 1° Atto Integrativo all'Accordo di programma quadro per la viabilità e inserimento scheda interporto sottoscritto in data 31 marzo 2005 (BAS 03);
- 2° Atto Integrativo all'accordo di programma quadro per la viabilità sottoscritto in data 30 novembre 2005 (BAS 05);
- 3° Atto Integrativo all'accordo di programma quadro per la viabilità sottoscritto in data 28 novembre 2006 (BAS 06);
- 4° Atto Integrativo all'accordo di programma quadro per la viabilità sottoscritto in data 29 novembre 2007 (BAS 08);
- A.P.Q. "Infrastrutture di trasporto ferroviario e sistemi di mobilità e scambio" sottoscritto in data 19 gennaio 2000 (BAS 04);
- 1° atto integrativo all'APQ "Infrastrutture di trasporto ferroviario e sistemi di mobilità e scambio" sottoscritto in data 28 novembre 2006 (BAS07).

**Contratto Istituzionale di Sviluppo** del 2/8/2012 per la realizzazione della Direttrice ferroviaria NA-BA-TA-LE tra le regioni Campania, Basilicata, Puglia, Rete ferroviaria Italiana, Trenitalia, Ministeri delle Infrastrutture e trasporti, Ministero dello sviluppo e Coesione Territoriale (ex delibera CIPE 60/2012) e la relativa Delibera di presa d'atto della Giunta della Regione Basilicata n. 1116 del 11/9/2012.

**Accordi di Programma Quadro rafforzati** messi in atto dalla Regione Basilicata nell'ambito della Programmazione FSC 2007/2013:

- "Basilicata Infrastrutture Stradali" (CB02) in corso di sottoscrizione (delibera CIPE 62/2011) e Delibera di presa d'atto della Giunta della Regione Basilicata n. 1037 del 06/09/2013;
- "Basilicata Infrastrutture Ferroviarie" (CB03) in corso di sottoscrizione (delibera CIPE 62/2011) e Delibera di presa d'atto della Giunta della Regione Basilicata n. 137 del 11/02/2014.

Ai fini della definizione delle **STRATEGIE GENERALI DI INTERVENTO** si è inoltre fatto riferimento al quadro delineato dalla politica comunitaria settoriale e generale e alla programmazione operata dal Governo italiano per il ciclo 2014-2020 dei Fondi Strutturali europei.

Fondi strutturali 2014-2020: Bozza accordo di partenariato Europa Italia (bozza inviata il 9/12/2013 alla Commissione europea dal Ministro per la Coesione territoriale).

### **2.1.2 Politiche a favore della sicurezza stradale**

Anche le politiche a favore della sicurezza stradale entrano fra i riferimenti programmatici del PRT. L'impegno a migliorare la sicurezza stradale costituisce una priorità per la comunità internazionale, per l'Unione europea, per il livello nazionale e per il livello regionale.

A livello comunitario l'azione a favore della sicurezza stradale si concretizza in numerosi programmi specifici, con particolare riferimento a tre iniziative.

- a) La "Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del consiglio del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" (recepita dall'Italia con il Decreto Legislativo del 27 gennaio 2010, n.35) mirata a mettere in sicurezza la rete stradale trans-europea attraverso



un monitoraggio specifico, la realizzazione di analisi puntuali sulle caratteristiche e sulle cause degli incidenti mortali, la definizione di procedure e supporti tecnici per valutare l'impatto sulla sicurezza degli interventi sul sistema infrastrutturale sia in fase di pianificazione/programmazione, sia in fase di progettazione, sia dopo la loro attuazione.

- b) La *"Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni, Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"* Bruxelles, COM(2010) 389/3; che indica l'esigenza di un approccio integrato e la presenza di responsabilità condivise tra organismi di governo (sia sul versante politico-amministrativo, sia su quello tecnico), operatori economici del sistema di mobilità e singoli cittadini; propone per il decennio 2011-2020 un ulteriore dimezzamento delle vittime di incidenti stradali da raggiungersi: migliorando l'educazione stradale e la preparazione degli utenti della strada; rafforzando l'applicazione della normativa stradale; migliorando la sicurezza delle infrastrutture stradali; migliorando la sicurezza dei veicoli; promuovendo l'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale; migliorando i servizi di emergenza e di assistenza post-incidente; migliorando la protezione degli utenti della strada più vulnerabili (pedoni, ciclisti e conducenti di veicoli a due ruote a motore).
- c) La elaborazione del secondo Libro Bianco *"Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"*, Brussels, 2011, COM (2011) 144 final, che tra le molte altre cose segnala come vi sia una sostanziale convergenza tra politiche di mobilità sostenibile e politiche di mobilità sicura e come per migliorare i livelli di sicurezza sia necessario intervenire non solo sui comportamenti degli utenti della strada ma anche sugli organismi che hanno la responsabilità di definire le regole del sistema della mobilità e di pianificare e progettare il sistema infrastrutturale e dei trasporti.

A livello nazionale l'azione a favore della sicurezza stradale si è concretizzata in numerose iniziative tra le quali assumono una importanza decisiva le seguenti.

- a) La predisposizione delle *"Relazioni al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale"*, che hanno evidenziato il consistente ritardo nazionale accumulato in questo settore durante gli anni '90 e sono state il presupposto per avviare una nuova politica e nuovi investimenti per la sicurezza stradale a livello nazionale, interrompere l'evoluzione regressiva del nostro Paese e avviare una nuova fase di miglioramento della sicurezza stradale, a partire dal 2002/2003.
- b) L'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e della relativa programmazione attuativa.
- c) La costante azione di aggiornamento del Codice della Strada e in particolare, l'introduzione della patente a punti, provvedimento che a suo tempo è risultato particolarmente efficace ma che allo stato attuale deve essere largamente aggiornato.
- d) La creazione di un servizio nazionale di monitoraggio e la riorganizzazione del flusso di dati sugli incidenti stradali al fine di migliorare la qualità, la completezza e la tempestività dei dati degli incidenti stradali, dati che costituiscono la piattaforma sulla quale costruire ogni politica consapevole di miglioramento della sicurezza stradale.



Il livello regionale può svolgere un importante ruolo per tradurre gli indirizzi strategici della Commissione europea e gli obiettivi di livello nazionale sul piano operativo. La Regione Basilicata intende procedere con azioni sia dirette, sia di supporto, indirizzo e coordinamento nei confronti degli enti e delle realtà regionali e locali.

Le misure che la Regione già sta sviluppando sono descritte nei paragrafi seguenti.

#### **2.1.2.1 Piano Regionale di Individuazione della Criticità in materia di Sicurezza Stradale (P.R.S.S.)**

La Legge dello Stato 144/99 all'articolo 32 ha istituito il *PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE*, dettandone gli obiettivi ed i contenuti di base, in accordo con quanto indicato dalla Commissione Europea nel secondo programma per la sicurezza stradale, "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione Europea: il programma 1997-2001".

L'obiettivo primario del PNSS era di ridurre il numero di incidenti stradali. I dati già all'epoca erano allarmanti: nel decennio 1990-2000 gli incidenti stradali in Italia avevano causato oltre 72.000 morti e 2.400.000 feriti, una famiglia su dieci registrava un morto o un ferito. Nell'intento di intervenire sul modello di mobilità per orientarsi verso condizioni di sostenibilità e di maggiore sicurezza si pensava ad un'azione coordinata e congiunta di diversi soggetti pubblici e privati, in grado di creare un contesto culturale, tecnico e organizzativo favorevole ad un più efficace governo della mobilità.

E' in questo contesto che si colloca la pianificazione sulla sicurezza stradale ai vari livelli: il *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* e il *Piano Regionale della Sicurezza Stradale*, consistenti in sistemi articolati di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di reti stradali, di interventi (infrastrutturali, di prevenzione e controllo, normativi e organizzativi), di strumenti per migliorare la conoscenza dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione.

Attese le specifiche e gli obiettivi posti dal PNSS le strutture regionali competenti hanno definito e predisposto, facendo riferimento ai dati dei sinistri stradali rilevati e localizzati dalle Forze dell'Ordine prima dell'anno 2000, il *Piano Regionale di Individuazione della Criticità in materia di Sicurezza Stradale (P.R.S.S.)*, che con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 761 del 23.12.2003 è stato approvato.

#### **2.1.2.2 Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale finanziati tramite il Piano nazionale della sicurezza stradale: 1°, 2°, 3°, 4° e 5° Programma di attuazione**

Concludendo la disamina delle iniziative messe in campo al fine di migliorare la sicurezza stradale in Regione, si analizzano gli interventi concretizzati sul territorio.

Il 29 novembre 2002, con deliberazione n. 100 il CIPE ha approvato il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** (PNSS), previsto dalla legge 17 maggio 1999, n. 144, art. 32, al fine di individuare alcune azioni prioritarie per ridurre l'incidentalità; obiettivo dichiarato era quello di ridurre le vittime degli incidenti stradali del 40% nel decennio 2002-2011 (poi innalzato al 50%, coerentemente con gli obiettivi comunitari individuati nel Libro Bianco "La politica europea dei trasporti per il 2010: il momento delle scelte"). Per l'attuazione del Piano il legislatore ha previsto il finanziamento di vari programmi annuali: dal 2003 ad oggi lo Stato ne ha finanziati cinque, distribuendo risorse proprie alle Regioni e Province autonome.





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Con le risorse assegnate nei 5 Programmi Annuali di Attuazione del PNSS, la Regione Basilicata, a seguito di bandi rivolti agli Enti locali sul territorio, ha finanziato un totale di 33 interventi, alcuni dei quali ancora in via di attuazione; complessivamente le risorse impegnate nei 5 Programmi Regionali sono pari ad € 7.035.578,79, delle quali € 3.407.409,83 è la quota rinveniente dalle risorse statali.

Le attività poste in essere per l'accesso ai contributi da parte degli Enti Locali non riguardano soltanto interventi infrastrutturali (messa in sicurezza di incroci, realizzazione o adeguamento di percorsi pedonali, manutenzioni straordinarie di viabilità urbana, predisposizione segnaletica, etc.) finalizzati a ridurre il numero delle vittime nelle situazioni di massimo rischio, ma anche azioni che tendono a rafforzare la capacità di monitoraggio e governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali, e di sensibilizzazione dei cittadini (soprattutto in età scolare) verso tale argomento.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**



## **PARTE II**

# **LO STATO ATTUALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI REGIONALI**

### **3. IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE**



### **3.1 L'ATTUALE ASSETTO TRASPORTISTICO**

E' utile inquadrare sinteticamente le caratteristiche dell'attuale sistema infrastrutturale regionale.

La Basilicata si presenta come una regione la cui accessibilità, interna ed esterna, è sostanzialmente condizionata a causa sia della minor dotazione di infrastrutture sia delle peculiarità territoriali, precedentemente descritte, che la connotano.

A livello regionale l'accessibilità, e quindi le infrastrutture ed i servizi di trasporto, a causa della struttura territoriale ed orografica della Basilicata ha sempre ricoperto un ruolo centrale nelle azioni di superamento, o quanto meno di attenuazione, degli effetti delle sue fragilità strutturali. I problemi di coesione interna sono sempre stati associati alla marginalità di ampie zone interne, anche a causa della struttura del sistema relazionale.

A tal proposito va rilevato come i suddetti fenomeni siano stati accentuati da una viabilità ordinaria tuttora priva sia di una orditura chiara e leggibile che di una gerarchia funzionale; le strade a scorrimento veloce che attraversano la regione in direzione Nord – Ovest / Sud - Est privilegiano gli spostamenti a lunga percorrenza a scapito di quelli brevi, accentuando così le tendenze centrifughe già insite nella debole armatura urbana regionale.

La rete ferroviaria della Basilicata ha un'estensione ridotta ed è costituita da 347 Km di linee a scartamento ordinario di RFI, da 90 Km di linea a scartamento ridotto delle F.A.L. attualmente in esercizio. Le stazioni ferroviarie sono in genere esterne alle aree urbane, quando non sono decisamente lontane da esse. Solo 15 dei 131 Comuni hanno la stazione contigua al centro abitato.

Dal valore assunto dagli indici di dotazione infrastrutturale calcolati nel 2012 dall'Istituto Tagliacarne e riportati nella tabella successiva, emerge che il Mezzogiorno nel suo complesso evidenzia quasi sempre un differenziale negativo con il Centro-Nord, con l'eccezione dell'indice sintetico relativo ai porti.

La Basilicata mostra, relativamente alla rete stradale, un indice di infrastrutturazione minore rispetto a gran parte delle altre regioni italiane, fatta eccezione per la Puglia e la Sardegna il cui indice risulta minore.

E' opportuno evidenziare che la modalità stradale, in relazione sia alla dotazione infrastrutturale della regione sia ai servizi erogati, risulta quella maggiormente utilizzata per la gran parte degli spostamenti effettuati dagli utenti lucani. Analoga situazione, in termini di dotazione, si presenta per le ferrovie il cui indice, relativamente alla Basilicata (60,1), risulta maggiore solo a quello della Sicilia (59,4), Sardegna (17,4) e Valle d'Aosta (10,0), regioni con ben note peculiarità.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Regioni	Rete stradale	Ferrovie	Porti	Aeroparti
Piemonte	124,6	113,7	0,0	54,5
Valle d'Aosta	121,9	10,0	0,0	20,1
Lombardia	81,5	93,1	0,0	171,7
Trentino Alto Adige	79,2	72,2	0,0	12,9
Veneto	108,8	126,5	138,1	114,0
Friuli Venezia Giulia	88,4	105,6	222,5	84,7
Liguria	226,9	143,5	514,3	121,1
Emilia Romagna	134,1	134,2	162,9	77,2
Toscana	102,9	134,2	267,7	69,0
Umbria	85,5	125,3	0,0	52,6
Marche	102,1	69,1	63,3	49,3
Lazio	91,0	126,0	69,2	316,2
Abruzzo	133,5	102,7	59,1	31,6
Molise	96,9	79,1	12,2	0,0
Campania	106,6	113,1	120,1	45,8
Puglia	73,7	95,2	106,9	64,8
<b>Basilicata</b>	<b>75,3</b>	<b>60,1</b>	<b>3,4</b>	<b>0,0</b>
Calabria	108,8	89,0	107,8	76,4
Sicilia	90,1	59,4	118,5	86,5
Sardegna	43,9	17,4	83,9	86,4
Nord-Ovest	111,2	102,6	49,1	122,7
Nord-Est	111,2	118,5	135,5	81,3
Centro	96,3	120,4	131,2	159,8
Sud e Isole	88,2	76,3	95,9	62,5
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0

*Dotazione infrastrutturale per regioni italiane (numeri indici: Italia = 100)*

### 3.2 LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE



Le linee ferroviarie che attraversano non marginalmente il territorio regionale e che quindi sono di maggiore interesse per il trasporto pubblico locale sono la Potenza – Foggia, la Battipaglia – Potenza – Metaponto e la Matera – Bari a scartamento ridotto.

La linea Potenza – Foggia, lunga complessivamente 118,33 Km è assimilabile ad una linea di 2° livello ed interessa il territorio lucano per circa 69 Km, con tracciato parallelo alla SS.658 Potenza - Melfi. A binario unico, non elettrificata (trazione diesel), presenta raggi di curvatura prevalentemente inferiori a 400 m con minimi di 250 m, pendenza massima del 28 % e gallerie per ben 15 Km. La distanza media tra le stazioni è di 6,5 km. E' percorsa esclusivamente da treni regionali.

La linea Battipaglia - Potenza – Metaponto rappresenta l'asse portante del sistema ferroviario regionale ed è l'unica linea con impianti di buon livello a servizio della Regione. Lunga complessivamente 150,32 km. interessa il territorio lucano per circa 110 km, con tracciato, in gran parte, parallelo alla SS 407 Basentana. E' a binario unico ed è elettrificata; ha caratteristiche discrete sia per quanto riguarda l'andamento planimetrico (raggi delle curve generalmente pari a 400-500 m) a meno della tratta Tito (PZ) – Bella-Muro – Romagnano, che presenta caratteristiche tipiche delle ferrovie di montagna. Accettabili, a meno del tratto citato, sono anche le velocità commerciali anche se ben lontane dai target attuali. La funzione di questa linea è essenzialmente trasversale: infatti rappresenta l'attraversamento della Regione nell'ambito del collegamento a lunga percorrenza Taranto –Roma.

A scartamento ridotto e semplice binario è la linea Matera – Bari di competenza delle Ferrovie Appulo Lucane (FAL) rappresenta l'unico collegamento ferroviario della Basilicata con Bari; ha una lunghezza complessiva di circa 77 km/h e non è elettrificata. Presenta caratteristiche di tracciato piuttosto scadenti: raggi di curvatura minima pari a 100 mt. (per la maggior parte del tracciato il raggio di curvatura è comunque inferiore a 200 mt.), pendenza massima del 30 % e distanza media tra le stazioni di circa 3 km.

Seguono due tabelle che riepilogano le principali caratteristiche delle linee gestite da Trenitalia S.p.A. e da F.A.L. s.r.l.



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

<b>Linee ferroviarie in esercizio</b>	347 km
<b>Classificazione</b>	
Linee fondamentali	18 km
Linee complementari	329 km
<b>Tipologia</b>	
Linee a doppio binario	18 km
Linee a semplice binario	329 km
<b>Alimentazione</b>	
Linee elettrificate	211 km
Linee non elettrificate (diesel)	136 km
<b>Linee a doppio binario</b>	
Linee a doppio binario	18 km
<b>Linee a semplice binario</b>	
Linee a semplice binario	193 km

<b>Lunghezza complessiva</b>	365 km
linea convenzionale	365 km
<b>Impianti ferroviari</b>	
Stazioni con servizio viaggiatori	37
<b>Tecnologie innovat. protez. marcia treno</b>	
Sistemi di telecomando circolaz. (CTC+DPC)	296 km
SCMT, per il controllo marcia del treno	211 km
SSC, per il supporto alla guida	136 km

<b>Numero di addetti nel settore</b>	16 <sup>(1)</sup>
--------------------------------------	-------------------

<b>Offerta treni*km/anno =</b>	1.956.956,5
--------------------------------	-------------

(1) valore riferito al solo personale addetto alle biglietterie e al personale operante presso la Direzione regionale della Basilicata

### Linee RFI che interessano la Basilicata

RETE COMPLESSIVA FAL	
Tratta	km
Bari - Matera Sud	73
Altamura - Gravina	12
Avigliano C. - Potenza Inf.	22
Gravina - Avigliano Luc.	74
<b>TOTALE</b>	<b>181</b>

STRUTTURE PASSEGGERI		
Regione	Stazioni	Fermate
Basilicata	14	13
Puglia	12	3
<b>TOTALE</b>	<b>26</b>	<b>16</b>

RETE FAL BASILICATA	
Tratta	km
Venusio - Matera Sud	10
Basentello - Avigliano L.	58
Avigliano C. - Potenza Inf.	22
<b>TOTALE</b>	<b>90</b>

<b>Numero addetti nel settore</b>	242 <sup>(1)</sup>
-----------------------------------	--------------------

<b>Offerta treni*km/anno</b>	689.203
------------------------------	---------

(1) valore riferito al solo personale del contratto Autoferrotranvieri

### Linee FAL che interessano la Basilicata



### 3.2.1 Sistema Infrastrutturale Ferroviario

Lo scopo di questa sezione è di descrivere la rete ferroviaria ricadente nel territorio regionale e/o di interesse regionale per il collegamento dello stesso territorio verso i nodi della rete AV/AC nazionale e verso gli hub aeroportuali di Napoli e Bari e verso i sistemi portuali di Bari e Taranto.







### 3.2.1.1 Rete ferroviaria di competenza di RFI

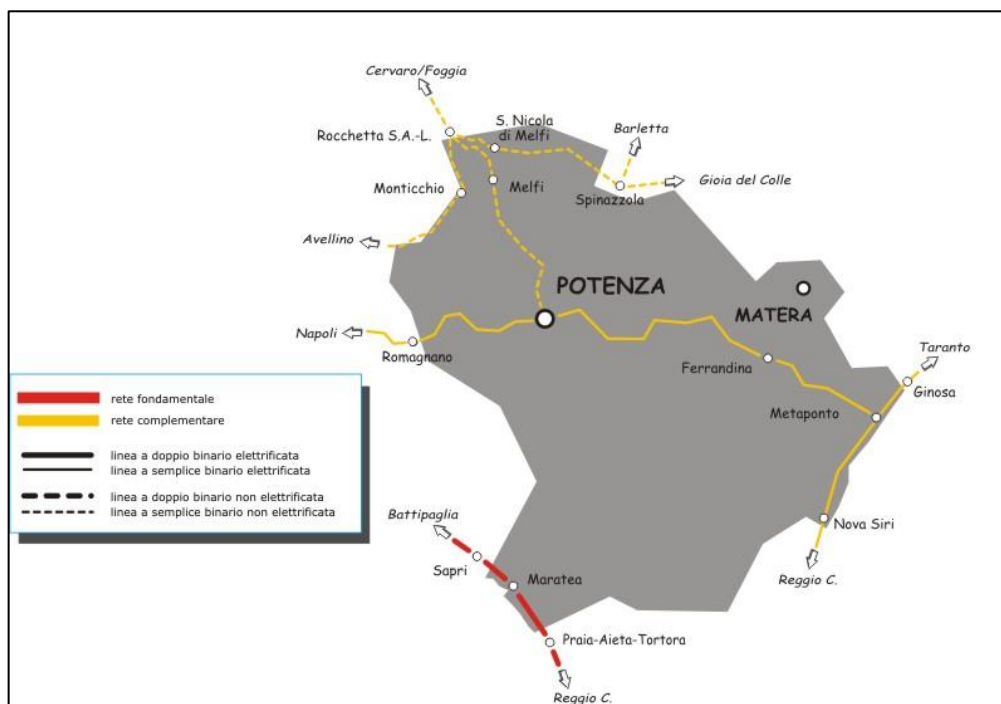


Figura 12. Rete ferroviaria regionale di competenza di RFI.

### Linea Ferroviaria RFI fondamentale: Linea ferroviaria Napoli - Reggio Calabria (di competenza lucana)



Linea RFI Napoli - Reggio Calabria (tratta lucana)

La linea ferroviaria Napoli - Reggio Calabria attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Calabria. Con i suoi 450 km circa rientra nella rete fondamentale di RFI e ricade nel territorio lucano per una tratta lunga complessivamente 17 km, tutti compresi nel comune di Maratea, lungo questi 17 km sono presenti 3 stazioni.



La linea è a doppio binario elettrificata e permette una velocità di 130-140 km/h, con una potenzialità di circa 160 treni/giorno.

La tratta è esercitata con il D.C.O. (Dirigente Centrale Operativo); essa appartiene alla categoria D4, quindi ammette un peso per asse di 22,5 tonnellate ed un peso per metro corrente di 8 t/metro. La velocità massima, nel tratto che interessa la regione, raggiunge il valore di 140 km/h (rango a)

Dal punto di vista infrastrutturale è l'unica tratta ferroviaria lucana di interesse euro-nazionale inserita nelle reti ferroviarie TEN-T, infatti, è presente nell'asse portante del Corridoio Helsinki-La Valletta.



<b>Napoli-Reggio Calabria (di competenza lucana)</b>	
<b>Lunghezza (km)</b>	17
<b>Trazione</b>	elettrica
<b>Alimentazione</b>	corrente continua (3000 V)
<b>Binari</b>	2
<b>Scartamento (m)</b>	1435
<b>Peso assiale (ton/asse)</b>	22,5
<b>Stazioni</b>	3
<b>Pendenza massima (‰)</b>	12
<b>Velocità massima (km/h)</b>	140
<b>Tipo di traffico (pax/merci/misto)</b>	misto

*Caratteristiche tecniche rete RFI: linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria*

Da tempo la ferrovia Tirrenica Meridionale è ai limiti di saturazione in alcune tratte mentre, al momento, la drastica diminuzione del traffico merci e viaggiatori a lunga percorrenza da e per la



Sicilia ha fatto passare in secondo piano l'esigenza immediata del quadruplicamento. Tuttavia allo scopo di recuperare il traffico perduto e contribuire al rilancio dell'economia meridionale già da tempo esiste il progetto di una nuova linea ad Alta Capacità che si stacchi, a Battipaglia, dall'attuale Tirrenica con un percorso più a monte attraverso il Vallo di Diano, la valle del Crati e Cosenza proseguendo verso sud in affiancamento all'attuale Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Il percorso in parte seguirebbe, aggiornandolo ampiamente, il tracciato dell'antico progetto di collegamento tra Eboli e Reggio Calabria del 1879 iniziato con la costruzione della Ferrovia Sicignano-Lagonegro e mai più terminato.

È fortemente auspicabile per la Basilicata la realizzazione della ferrovia ad alta velocità/alta capacità Salerno-Reggio Calabria.

Il tratto di linea iniziale, tra Salerno e Battipaglia, è attualmente interessato dal progetto esecutivo di proseguimento verso sud del sistema di interconnessione con le tratte già in funzione ad AV-AC; si tratta praticamente della continuazione della già attivata linea a monte del Vesuvio con il quadruplicamento e potenziamento del tracciato esistente, già programmato da diversi anni.

In data 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto dal Ministro per la coesione territoriale, dal Ministro per le infrastrutture e trasporti, dalle Regioni Calabria, Basilicata e Campania, da Ferrovie dello Stato e da Rete ferroviaria italiana, il Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) per il completamento e la velocizzazione della Direttrice ferroviaria «Salerno-Reggio Calabria». Il CIS, previsto dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 88 del 2011, costituisce un atto innovativo ed efficace, con il quale le Parti si impegnano, tra l'altro, a collaborare e coordinarsi, ad eseguire un monitoraggio periodico degli impegni assunti e a rimuovere gli ostacoli che dovessero sorgere nel corso della realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertate, le misure sanzionatorie previste dal Contratto stesso.

Il programma di interventi riferito alla Direttrice Ferroviaria Salerno-Reggio Calabria consta di n. 5 interventi (di cui n. 3 sull'asse ferroviario Salerno Reggio Calabria; n. 1 sulla linea Lamezia-Catanzaro Lido; n. 1 sulla trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria) per un costo complessivo di Meuro 504,00.

In particolare in territorio lucano sono previsti i seguenti sottoprogetti:

- Sottoprogetto 11: ricostruzione della travata metallica sul fiume Sorcio per l'importo di 8,0 M€
- Sottoprogetto 14: adeguamento di Gallerie in Basilicata e Campania, tra cui la galleria di Maratea per circa 1,1 M€.

#### **La connessione infrastrutturale della Basilicata alla linea AV/AC ed alla Napoli-Reggio Calabria**

Come accennato, l'asse ferroviario cui la Basilicata guarda per connettersi alla core network delle rete passeggeri TEN-T è la linea Napoli-Reggio Calabria ma anche la linea AV/AC Napoli-Roma appartenenti al Corridoio Helsinki-La Valletta. Mentre, lungo il versante adriatico, particolare attenzione è rivolta alla connessione con il nodo di Foggia, che ha l'importante funzione di raccordo tra la direttrice tirrenica AV/AC, il corridoio plurimodale adriatico e la direttrice trans-frontaliera verso i Balcani (corridoio VIII), con la possibilità di proiettare la dimensione locale in un ambito europeo e mondiale.

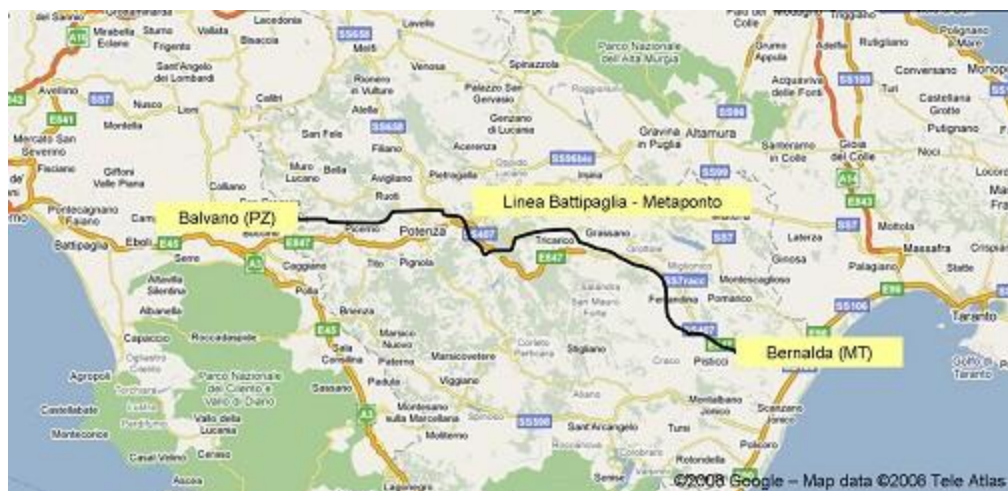
I nodi dell'infrastruttura ferroviaria attraverso cui il territorio lucano si connette alla linea Napoli-Reggio Calabria ed alla linea AV/AC Salerno-Napoli-Roma sono:



1. Salerno;
2. Napoli.

### Linea Ferroviaria RFI complementare

 Linea ferroviaria Salerno - Potenza - Metaponto – Taranto (di competenza lucana)



E' l'asse portante del sistema ferroviario regionale ed è l'unica linea con impianti di buon livello a servizio della regione. Essa connette la linea tirrenica con quella ionica, attraversando trasversalmente il territorio lucano. E' una linea a prevalente traffico regionale che fino al 2012 si avvaleva di due coppie di Eurostar della lunga percorrenza in servizio tra Roma e Taranto, oggi soppressi. Purtroppo la tratta presenta caratteristiche tipiche delle linee di montagna, con andamento tortuoso ed elevate pendenze.

La linea è suddivisa in due tronchi: il tronco Salerno – Potenza Centrale e quello Potenza Centrale – Metaponto ed interessa territori di entrambe le province lucane, Matera e Potenza. I principali Comuni attraversati sono Balvano (PZ), Bernalda (MT), Ferrandina (MT), Grassano (MT), Picerno (PZ), Pisticci (MT), Potenza, Tito (PZ), Trivigno (PZ), Vaglio di Basilicata (PZ).

La tratta Battipaglia - Potenza, che ricade tra Campania e Basilicata, è lunga complessivamente 89 km e rientra nel territorio lucano per 45,6 km.

La linea presenta una potenzialità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 70, sfruttata allo stato attuale per meno della metà.

La velocità massima della linea raggiunge il valore più alto, pari a 140 km/h, nel tratto Pontecagnano – Battipaglia. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 55 km/h. I tempi medi di percorrenza del tronco Battipaglia-Potenza sono di circa 2 ore. Il numero di stazioni e di fermate è pari rispettivamente a 15 e a 3.

La tratta ferroviaria Potenza - Metaponto è lunga complessivamente 107,107 km e presenta caratteristiche plano-altimetriche migliori rispetto alla tratta Battipaglia - Potenza. La linea presenta una potenzialità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 60, sfruttata allo stato attuale per circa la metà.



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

La velocità massima, pari a 120 km/h, viene raggiunta nel tratto Metaponto – Taranto. La velocità commerciale, invece, è di circa 76 km/h.

Il tempo medio di percorrenza è di 1 h 25'. Lungo la tratta vi sono 11 stazioni e 2 fermate, mentre il numero di passaggi a livello è pari a 4 (nessuno automatico).

Un intervento di velocizzazione/potenziamento dell'intera Linea ferroviaria Battipaglia – Potenza – Taranto è da ritenersi prioritario e propedeutico per garantire il necessario inserimento della Regione nella rete AV Salerno – Roma – Milano voluto dall'Amm.ne Regionale e da RFI.

Poiché, come detto in precedenza, la tratta è il principale asse ferroviario della Regione, che tra l'altro consente il collegamento Napoli-Salerno-Mar Jonio, in particolare con il Porto di Taranto, negli anni '90 l'infrastruttura è stata oggetto di interventi di elettrificazione, ai fini di un miglioramento delle prestazioni, sia in relazione al trasporto di persone che in relazione al trasporto di merci. Ad oggi, però risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, a causa delle differenti caratteristiche planimetriche che caratterizzano i tronchi Sicignano – Potenza e Potenza – Metaponto. Tale diversità si riflette sulle velocità commerciali, pari sulla tratta Salerno – Potenza a 55 km/h e sulla tratta Potenza– Metaponto a 76 km/h.

L'intervento era già inserito, ma non finanziato, tra "le altre opere previste a completamento del Piano" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 e prevedeva la riduzione delle pendenze e l'aumento dei raggi minimi di curvatura, da realizzare in due lotti che interessavano le due tratte:

- Velocizzazione/potenziamento della tratta Battipaglia – Potenza;
- Velocizzazione/potenziamento della tratta Potenza – Metaponto;

La definitiva progettazione e realizzazione dell'intervento è stata condizionata dall'effettiva disponibilità delle risorse finanziarie necessarie.

### Linea ferroviaria Potenza - Foggia (di competenza lucana)



La linea Potenza - Foggia fa parte della rete ferroviaria complementare gestita da RFI e assicura i collegamenti tra i comuni a nord del potentino e il capoluogo di regione ed i collegamenti interregionali, dal momento che, a Foggia, si connette alla direttrice Adriatica.

La linea, interamente a binario unico e non elettrificata, è tutta in provincia di Potenza, attraversa diversi centri di discreta importanza come Avigliano Lucania, Melfi, Potenza, Rionero in Vulture ed



alcune stazioni che hanno funzione di nodi ferroviari come quella di Rocchetta Sant'Antonio - Lacedonia (in Puglia). Lunga complessivamente 118,329 km, tale linea ricade nel territorio lucano per circa 65 km. Per la tratta che interessa la Basilicata, risulta parallela alla strada a scorrimento veloce Potenza-Melfi.

Il tratto Potenza-Melfi è caratterizzato dal maggior flusso di passeggeri al giorno anche grazie alla presenza, nell'area industriale di San Nicola di Melfi, dove sono presenti importanti realtà produttive - prima fra tutte la Fiat Sata - che, negli ultimi decenni, hanno fatto crescere discretamente la domanda pendolare lungo questo corridoio. La linea presenta una capacità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 80, sfruttata allo stato attuale per il 75% circa.

Lungo la linea sono presenti diverse opere d'arte; rilevante è la lunghezza totale delle gallerie che raggiunge i 17 km, impegnando il 14,4% del tracciato. La velocità massima della linea, nel tratto che attraversa la regione, raggiunge il valore più alto (105 km/h) nella tratta Avigliano Lucania-Tiera. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 54 km/h. La frequenza media è di un treno ogni 1 h 30'. Il tempo medio di percorrenza ferroviaria si attesta attorno alle 2 h 14'. La linea è percorsa esclusivamente da treni regionali.

E' previsto l'intervento di Ammodernamento/potenziamento della linea.

La costruzione della tratta ferroviaria Foggia - Potenza, infatti, risale alla seconda metà dell'ottocento e fu notevolmente condizionata dalla presenza della catena appenninica. La linea, a semplice binario e non elettrificata, si sviluppa con tracciati tortuosi caratterizzati da elevate pendenze (fino al 28 ‰) e curve di raggio stretto (anche di 250 m). Inoltre, lo stato attuale dell'attrezzaggio tecnologico risulta non adeguato agli ultimi standard ferroviari.

L'Amm.ne Regionale ha fortemente voluto un intervento di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico della linea, tanto che nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto sono state previste risorse finanziarie da destinare alla tratta lucana della Potenza Foggia.

Dopo un'importante attività progettuale da parte di RFI, solo recentemente si è concluso l'iter autorizzativo che si era avviato con la Conferenza di Servizi istruttoria sul progetto preliminare del dicembre 2013. Il Progetto redatto, per il costo complessivo di **200 Me** prevede essenzialmente:

- l'elettrificazione della linea;
- più rettifiche di tracciato;
- la soppressione di PL ( con Opere sostitutive e /o viabilità alternativa);
- il consolidamento sede e opere d'arte (consolidamenti punti singoli e opere d'arte necessari per la velocizzazione).

Gli obiettivi che il Progetto intende perseguire sono:

- la riduzione dei tempi di percorrenza, di circa 30', che si otterranno grazie alle rettifiche di tracciato, all'elettrificazione della linea, incroci contemporanei e velocizzazione deviate nelle stazioni;
- prevenzione anomalie che possano essere causa di pregiudizio alla regolarità della marcia dei treni mediante adeguamento dell'armamento all'attuale standard e consolidamento di punti singoli della sede ferroviaria interessati da cedimenti del piano di piattaforma nonché soppressione dei PL;



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

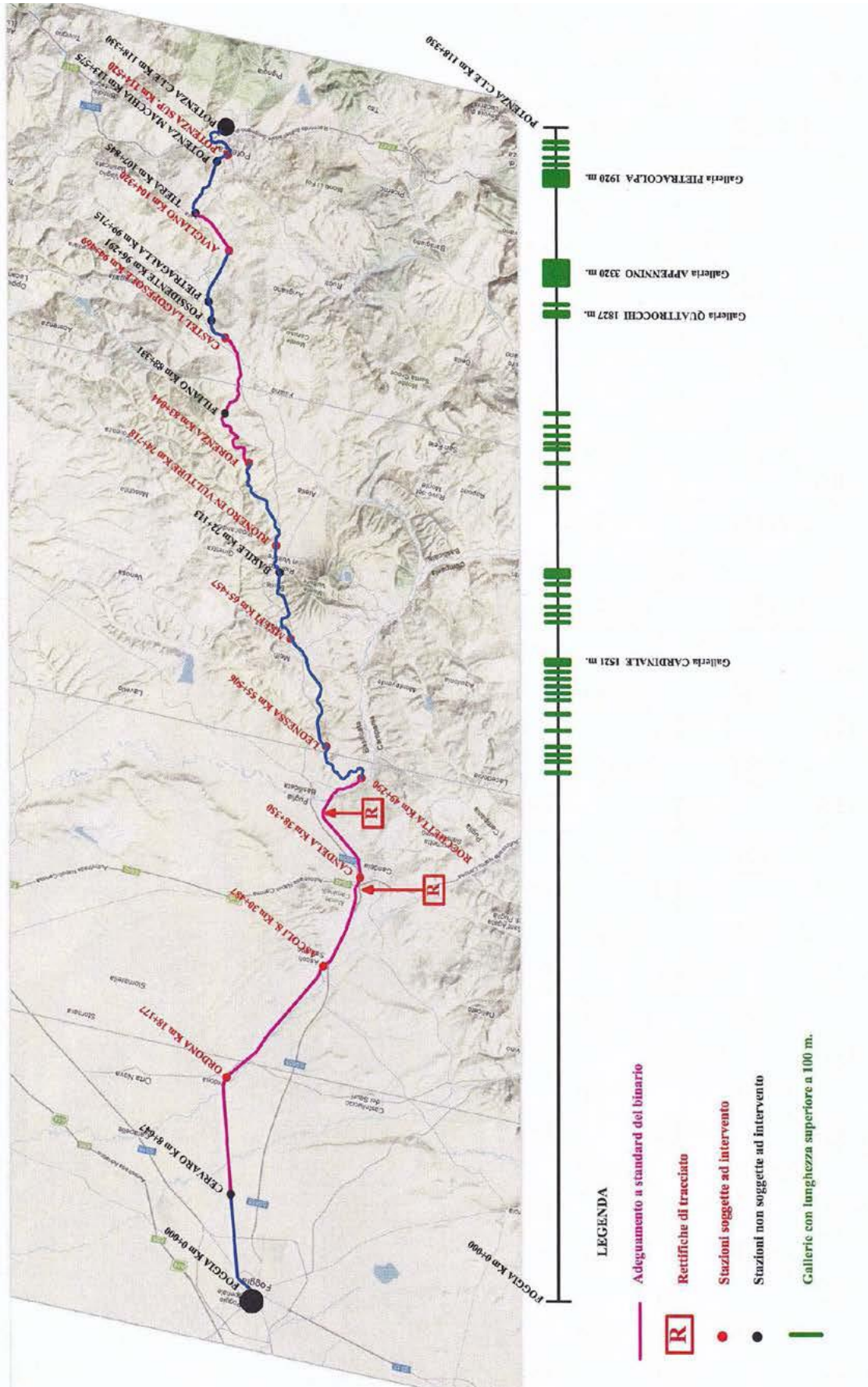
- miglioramento della fruibilità degli impianti da parte dei viaggiatori, mediante la realizzazione di sottopassaggi viaggiatori, l'adeguamento dei marciapiedi e l'adeguamento del sistema di Informazione al Pubblico.

L'intervento, inserito anch'esso nell'IGQ, consente non solo un migliore e rapido collegamento a gran parte dell'attuale Corridoio Adriatico ed alla costituenda "Macroregione Adriatico-Ionica", ma rappresenta un collegamento moderno alla prevista linea AV/AC Napoli-Bari, con enormi benefici soprattutto per il sistema territoriale del Vulture-Melfese e completa l'accesso alla rete ad AV oggi garantita su Salerno e Napoli con una nuova e efficiente offerta di servizi ferroviari regionali (e la consapevolezza dell'impossibilità nel medio-lungo periodo di ammodernare la direttrice Potenza-Salerno-Napoli). In sintesi l'intervento impatta su diversi obiettivi prioritari:

- collegare efficientemente Potenza a Foggia, gateway d'ingresso al corridoio Adriatico ed alla linea AV/AC Bari-Napoli, con tempi di viaggio convenienti;
- offrire un'infrastruttura adeguata alle relazioni di traffico interessanti la direttrice territoriale regionale Potenza-Melfi, inglobando l'area industriale di San Nicola di Melfi;
- scaricare l'itinerario stradale innalzandone, con contemporanei interventi di risoluzione dei punti neri, i livelli di sicurezza.



REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT







## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

### Linea ferroviaria Taranto - Reggio Calabria (di competenza lucana)



La linea Taranto - Reggio Calabria costituisce la direttrice ionica gestita da RFI, che si estende per circa 473 km, tra Puglia, Basilicata e Calabria. Nel comune di Bernalda, e precisamente nella frazione di Metaponto, tale linea si incrocia con l'altra linea complementare che raggiunge Potenza e Battapaglia, verso Salerno e Napoli.

La linea Taranto - Reggio Calabria interessa il territorio lucano per 30 km e si sviluppa con un tracciato quasi parallelo alla SS 106 Ionica. Nella tratta Marconia-Scanzano la velocità massima raggiunge il valore di 130 km/h, mentre il tempo medio di percorrenza del servizio tra Taranto e Sibari è di 1 h 43'. La linea presenta 16 stazioni e 4 fermate, mentre il numero dei passaggi a livello è pari a 3 (tutti automatici).

I principali Comuni attraversati sono Bernalda, Pisticci, Scanzano Jonico, Policoro, Nova Siri.

Anche per questa tratta sono previsti interventi, soprattutto allo scopo di potenziare l'itinerario alternativo delle merci da Gioia Tauro a Bari.

Il potenziamento dell'itinerario Taranto - Sibari - S. Lucido si sostanzierebbe nei seguenti due interventi:

- velocizzazione della tratta Metaponto - Sibari - S. Lucido: sono previste rettifiche delle curve e una variante nella zona di Roseto Capo Spulico;
- raddoppio della tratta Taranto - Metaponto.

Dal Contratto di Programma 2007 - 2011 tra Rfi e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aggiornato al 2009, risultano:

- realizzati gli studi per entrambe gli interventi ad un costo complessivo di 3 milioni di euro;
- in fase di programmazione la progettazione e la realizzazione degli interventi ad un costo complessivo di 752 milioni di euro.

Nel programma delle priorità, per complessive 504,00 Meuro, previste nel CIS sottoscritto nel dicembre 2012, di cui si è già detto in precedenza, è previsto anche un intervento sulla trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria



## Altre linee ferroviarie che interessano la Regione

### *Linea ferroviaria Rocchetta - Gioia del Colle*



La ferrovia Rocchetta Sant'Antonio - Gioia del Colle, lunga complessivamente 139,292 km, è una linea complementare di RFI, a binario unico, non elettrificata, che ricade nella gran parte in Puglia e che per alcuni chilometri in territorio lucano (circa 50 km). La linea nasce con lo scopo di collegare su ferro il capoluogo lucano, ed i comuni a nord di esso, con l'area industriale di San Nicola di Melfi, sede della fabbrica Fiat-Sata. Attualmente sulla linea sono previsti solo treni merci, conto SATA ed Indotto, limitati a San Nicola di Melfi. Il servizio viaggiatori è garantito da servizi sostitutivi conto Direzione Regionale Puglia. A livello complessivo, la tratta più viva e con maggior numero di convogli è quella da Spinazzola a Gioia del Colle, in provincia di Bari.

In territorio Lucano i principali comuni attraversati sono Melfi, Montemilone, Venosa, Palazzo San Gervasio.

La linea Rocchetta - Gioia del Colle si interseca con la Potenza - Foggia proprio a Rocchetta, con la Taranto - Bari nell'altro suo estremo - Gioia del Colle -, mentre a Spinazzola esiste un'altra diramazione per Barletta.

Lungo il collegamento vi sono 10 stazioni, 3 fermate e ben 29 passaggi a livello. L'interasse tra le stazioni è di 13,93 km e tra le fermate è di 46,43 km.

Il valore massimo della velocità è pari a 110 km/h (rango A) ed è raggiunto nella tratta S. Nicola di Melfi-Rapolla. Il tempo medio di percorrenza è di 2 h 10'. Il servizio copre un arco di tempo di 8 h 33' nel verso tra Rocchetta e Gioia del Colle e di 6 h 59' nel verso tra Gioia del Colle e Rocchetta, con una frequenza media di un treno ogni 8 h 33' nella prima direzione e 6 h 59' nella seconda. La velocità commerciale raggiunge un valore medio, in entrambi i versi, di 64,5 km/h.

## **Linea ferroviaria Ferrandina - Matera**

Si tratta di una nuova linea ferroviaria progettata con l'intento di collegare la direttrice adriatica passante per Bari con la linea Battipaglia - Metaponto. In realtà, ad oggi è un'incompiuta.

A seguito di progetto predisposto negli anni '80, intorno al 1984 furono affidati da Ferrovie dello Stato i lavori per la costruzione della linea ferroviaria F.S. a semplice binario da Ferrandina a Matera-La Martella.



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

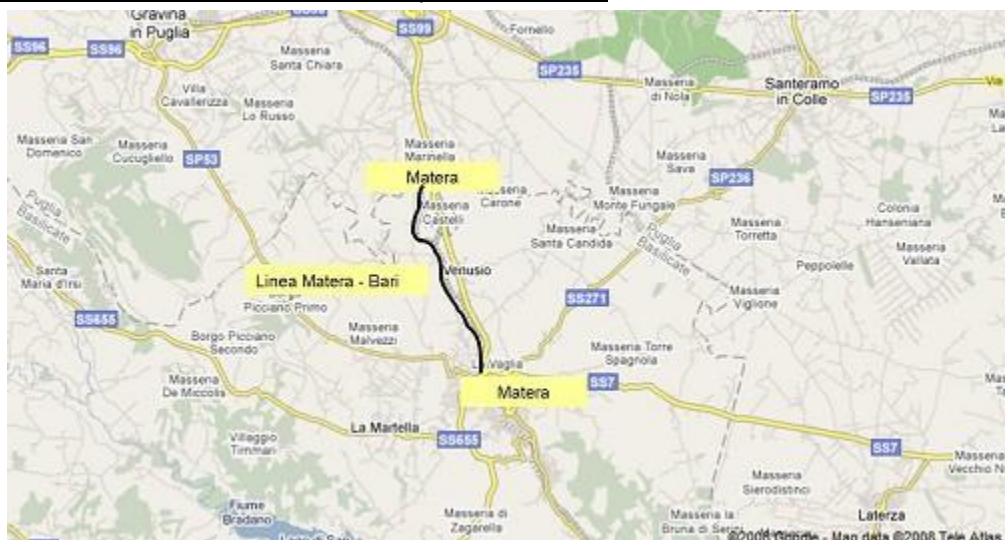
L'investimento prevedeva la realizzazione della nuova tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella a semplice binario non elettrificata per uno sviluppo di circa 20 km di cui 6,5 in galleria. Tale intervento era finalizzato principalmente a collegare Ferrandina e la città di Matera con la rete nazionale FS a scartamento ordinario nel nodo di Bari.

Per la realizzazione dell'opera furono affidati i lavori che ha avuto inizio, ma il fallimento della prima impresa esecutrice e le difficoltà finanziarie dell'impresa subentrante hanno fatto slittare il cronoprogramma nel 2003 si è avuta la totale sospensione di tutte le attività. Il costo ad oggi sostenuto ammonta a circa 180 M€.

Attualmente le attività risultano ancora sospese sia per l'assenza di ulteriori finanziamenti disponibili, infatti, da una stima fatta da RFI, per il completamento dell'opera necessitano di circa ulteriori 200 M€, che non consentono il completamento delle opere finora realizzate, sia per l'impossibilità di assumere impegni negoziali con terzi da parte di RFI in quanto l'investimento è classificato tra le Opere Programmatiche del Contratto di Programma 2007-2011 aggiornamento 2010/2011 che regola i rapporti tra RFI ed il MIT in tema di investimenti.

### **3.2.1.2 Rete ferroviaria di competenza di FAL s.r.l.**

#### Linea ferroviaria Matera - Bari (di competenza lucana)



La linea Matera-Bari non rientra nella rete ferroviaria gestita da RFI: si tratta, invece, di una ferrovia, a binario unico e a scartamento ridotto, risalente al 1915 e gestita da Ferrovie Appulo Lucane s.r.l..

La linea, che serve un bacino di utenza compreso tra la Puglia e la Basilicata, è lunga complessivamente 75,743 km e ricade nel territorio lucano per solo 14 km. Nel 1928 è stata prolungata fino a Miglionico (MT) e nel 1932 fino a Montalbano Jonico (MT), raggiungendo la lunghezza complessiva di 142 chilometri.



Tale linea è esercitata con il regime del consenso telefonico, ma sono in fase di avanzato completamento gli interventi tecnologici di adeguamento alla gestione centralizzata dell'esercizio (finanziamento Ministero dei Trasporti – Legge 910/86).

Lungo la linea sono presenti 12 stazioni e 9 fermate e il loro interasse è rispettivamente di 6,31 km e di 8,42 km. La velocità commerciale è di circa 50 km/h; il più alto valore della velocità massima consentita dalla linea, che è di 90 km/h per le automotrici a carrelli, è raggiunto nel tratto Bari S. Andrea-Grumo Appula. Il tempo medio di percorrenza è di 1 h 31'. Non essendo la linea ferroviaria elettrificata, il servizio ferroviario è effettuato con motrici diesel.

È, questa, una linea molto attenzionata dal Governo Regionale. Recentemente sono stati ultimati i lavori di rinnovo armamento e velocizzazione della tratta lucana, finanziati nell'ambito delle risorse PO FESR Basilicata 2007-2013; inoltre, nell'ambito degli stessi fondi strutturali comunitari è stato finanziato l'acquisto di nuovo materiale rotabile da utilizzare sulla medesima tratta innalzando sensibilmente il livello dei servizi offerti ai viaggiatori, che, fino a poco tempo fa, erano costretti a viaggiare in piedi e ad effettuare trasbordi nella stazione di Altamura, con grossi disagi.

#### Linea ferroviaria Potenza - Bari (di competenza lucana)



La linea Potenza - Avigliano - Altamura - Bari, gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l., costituisce un importante collegamento interregionale, essendo l'unica relazione ferroviaria esistente tra l'entroterra potentino ed il capoluogo pugliese, anche se ad oggi è poco sfruttata. Infatti, il servizio fornito da questa linea a scartamento ridotto, non elettrificata, effettuato con motrici diesel, non è molto competitivo rispetto ai servizi su gomma.

La parte di linea che ricade in territorio lucano è lunga complessivamente 82 km circa, di cui 7 costituiscono la diramazione per Avigliano.

Diversi sono gli interventi in essere su diversi tratti della linea in territorio lucano.

Perlopiù consistono in opere di velocizzazione commerciale della tratta e riassetto della linea ferroviaria attraverso il rinnovo dell'armamento e interventi sulle opere d'arte presenti.

Nella complessiva visione strategica regionale, come riportata anche nell'IGQ in via di definizione, è presente un intervento del costo stimato di circa 10,074 M€ per l'ammodernamento della tratta



Cancellara – Oppido, investimento già compreso nel Quadro strategico degli interventi delle FAL s.r.l., approvato D.G.R. n. 2240 del 22.12.2009, ed integrato nell'ambito di un insieme d'interventi più ampio ed in corso di realizzazione sulla linea Altamura-Avigliano di Lucania, con risorse a valere sui fondi PO FESR Basilicata 2007/2013 per un importo di circa 11,4 M€, il cui completamento con risorse a valere sul FSC 2007/2013 (M€ 8,8) e risorse Statali, ex art. 15 del D.lgs. 422/97 e s.m.i., (M€ 1,274) porterà all'ammodernamento di circa 22 km di linea.

Un successivo intervento riguarderà la rimanente tratta Genzano-Basentello, per la quale sono previsti lavori di potenziamento tecnologico per circa 8,8 M€. L'obiettivo dell'intervento è la riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea ferroviaria Potenza - Bari di almeno 15 minuti.

Le azioni programmate ed in via di attuazione perseguono l'obiettivo di riattribuire alla relazione Potenza-Bari la funzione di collegamento diretto tra il capoluogo di regione lucano e quello pugliese, recuperando per la modalità ferroviaria, una maggiore competitività nei confronti del trasporto su strada.

Gli interventi attengono, in generale, all'adeguamento funzionale dell'infrastruttura ed al miglioramento della sicurezza di esercizio, anche mediante l'avvenuto rinnovo del vetusto parco rotabile circolante sulle linee ferroviarie di propria competenza, avendo programmato ed impegnando in tal senso gran parte delle risorse di cui al Fondo comune degli investimenti di cui alla legge n. 297/1978 e s.m.i.

### **3.2.1.3 Focus sulle tratte ferroviarie gestite dalla FAL.**

La FAL s.r.l. gestisce servizi a carattere interregionale, con la sottoscrizione di contratti di servizio con le Regioni Puglia e Basilicata.

La rete delle Ferrovie Appulo Lucane è caratterizzata da linee a scartamento ridotto, 950 mm, contro i 1435 mm dello scartamento ordinario. Perciò, nell'ambito della rete ferroviaria del Mezzogiorno, le F.A.L. si presentano come "isolate", lo scartamento ridotto non consente l'interoperabilità dei rotabili che circolano sul resto della rete che si innesta nei nodi terminali della rete FAL, Potenza e Bari.

Alla data di trasferimento delle competenze dallo Stato alla Regione (anno 2001), come dettato dal D.P.C.M. 16-11-2000 che, con l'art. 4 comma 2, trasferiva anche tutti i beni (ad oggi attuato solo per i rotabili su gomma), i servizi ferroviari esercitati da FAL s.r.l. scontavano una più che decennale assenza di investimenti per quanto riguarda l'adeguamento dell'infrastruttura, il rinnovo del materiale rotabile, ma, anche per quanto concerne interventi di manutenzione. Ciò ha determinato nel tempo lo scadimento degli standards prestazionali di servizio, in particolare sulla linea Potenza-Gravina dove per estesi tratti sono state imposte velocità di marcia pari a 20 Km/h.

Per tali motivi negli ultimi anni, la relazione Potenza-Bari ha assistito, soprattutto nella tratta intermedia, ad una flessione della domanda con valori particolarmente ridotti di utenza, ad eccezione della relazione ferroviaria Matera-Bari e Avigliano Città-Potenza, dove la presenza di traffico pendolare continua, comunque, a far registrare accettabili valori di frequentazione.

Ciò ha impegnato la Regione Basilicata in uno sforzo programmatico rilevante che si inquadra compiutamente nelle finalità del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4384/FS del 2004 e nelle competenze istituzionali della Regione, con l'obiettivo di attribuire ai servizi il ruolo di importante modalità di trasporto soprattutto a livello suburbano gravitante sulle città di Matera e di Potenza, i principali centri di attrazione di traffico.



In particolare nel suddetto Decreto è stato disposto che le società, costituite dalle ex omonime gestioni governative ai sensi dell'art 31 L. 144/99, operanti nelle Regioni Puglia, Basilicata e Calabria sono definite soggetti attuatori degli interventi per l'ammodernamento e messa a norma delle relative infrastrutture ferroviarie, nell'ambito dei finanziamenti esistenti e la proprietà del loro capitale sociale è conservata, conseguentemente, quale socio unico, al MIT fino al completamento degli interventi.

La Regione Basilicata ha previsto nell'ambito del PO FESR 2007-2013, asse V, risorse finanziarie per la realizzazione di un servizio metropolitano territoriale di collegamento nei due comuni capoluogo da integrare con le altre modalità di trasporto.

Per quanto concerne la relazione Potenza- Gravina - Bari l'obiettivo della Regione è quello di riattribuire a tale corridoio la funzione di collegamento diretto tra il capoluogo di regione lucano e quello pugliese ridando alla modalità ferroviaria, mediante interventi infrastrutturali e di velocizzazione della linea, la competitività che ha perso nei confronti del trasporto su strada al fine di raggiungere l'obiettivo di strutturare un servizio sostenibile sia dal punto di vista economico che ambientale mediante lo spostamento di quote di domanda dal trasporto privato a quello su ferro. A tal riguardo la Regione ha avviato interventi per l'adeguamento funzionale dell'infrastruttura ed il miglioramento della sicurezza di esercizio, anche mediante il rinnovo del vetusto parco rotabile circolante sulle linee ferroviarie di propria competenza, programmando ed impegnando a favore della società FAL s.r.l. gran parte delle risorse di cui al Fondo comune degli investimenti, legge n. 297/1978 e s.m.i. Inoltre ha previsto, nell'ambito del PO FESR 2007-2013, asse I – Accessibilità, risorse finanziarie tese all'adeguamento infrastrutturale ed all'innovazione tecnologica della rete ferroviaria regionale, individuando tra i potenziali beneficiari anche la FAL s.r.l.. Difatti, la Regione Basilicata, nell'ambito dei fondi comunitari resisi disponibili nell'ultimo ciclo di programmazione, ha assegnato grandi quote di risorse per l'adeguamento delle tratte ferroviarie Genzano-Avigliano Lucania della linea Bari-Altamura-Gravina-Potenza e della tratta Matera Sud-Venusio della linea Matera- Bari. Più in particolare sono stati finanziati:

- Con D.G.R. n. 362 del 2.03.2010, l'intervento "Lavori di rinnovo binario tra le progressive 65+518 e 75+743 della tratta Matera Sud-Venusio, linea Bari – Matera" per l'importo di € 5.831.479,65, con successiva DGR n. 1321 del 20.09.2011 è stato rimodulato il quadro economico del progetto;
- Con D.G.R. n. 363 del 2.03.2010, l'intervento "Lavori di rinnovo binario e relative forniture sulla tratta Genzano-Oppido" della linea Avigliano di Lucania-Gravina per un importo di € 3.786.999,60; con successiva DGR n. 1111 del 28.07.2011 è stato rimodulato il quadro economico del progetto;
- Con DGR n. 1706 del 22.11.2011, l'intervento "Lavori di efficientamento ed adeguamento funzionale della linea Gravina-Avigliano Lucania – Tratta Cancellara – Pietragalla- San Nicola " della linea Avigliano di Lucania-Gravina, per un importo di € 6.986.240,44.

Gli interventi finanziati sono prevalentemente di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della tratte.

#### **Patrimonio FAL s.r.l.**



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Nel processo di pianificazione e riprogrammazione del complesso sistema di servizio di trasporto pubblico, ferroviario ed automobilistico, di interesse della Regione Basilicata è necessario definire la questione *beni immobili e proprietà della società FAL s.r.l.*. E' necessario avviare un confronto fra gli organi politico-istituzionali coinvolti, Regione Basilicata, Regione Puglia e MIT, per poter concordare scelte strategiche riguardanti la Società, anche in base agli obblighi di acquisizione delle quote societarie e dei relativi beni previsti dalle norme. Il D.lgs. 422/97 ha delegato alle Regioni Basilicata e Puglia i compiti di programmazione e di amministrazione per le Ferrovie Appulo Lucane, trasferendo, a titolo gratuito, la società costituita dalla ex gestione commissariale governativa per il 55% alla Regione Basilicata e il rimanente 45% alla Regione Puglia. In realtà l'acquisizione è rinviata al completamento degli interventi di adeguamento infrastrutturale.

I beni patrimoniali (treni), gli impianti fissi, i beni demaniali quali l'infrastruttura ferroviaria e relativi fabbricati (stazioni, etc.) sono stati anch'essi trasferiti e, ad eccezione del parco rotabile automobilistico, non ancora presi in carico dalla Regione Basilicata ai sensi dell'art. 8 comma 4 del 422/97, dell'art. 3 del Accordo di Programma sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e Regione Basilicata in data 24.02.2000, nonché dell'art. 4 comma 2 del D.P.C.M. del 16.11.2000.

Oggi, nel riprogrammare tutto il sistema è necessario delineare una strategia in tal senso, anche attraverso la definizione di un piano per la valorizzazione di suddetti beni, che mediante l'aggiornamento preventivo dell'elenco e un'attenta valutazione delle caratteristiche, fornisca all'Amm.ne Regionale utili indicazioni in merito alla loro eventuale conseguente acquisizione e trasferimento nella proprietà e/o alla possibile alienazione di parte degli stessi.



### 3.3 LE INFRASTRUTTURE STRADALI

La rete stradale regionale, per lo più a causa di una difficile orografia, risulta priva, sia di una orditura regolare, sia di una gerarchia funzionale ben definita. Più evidente risulta invece la coesistenza di vecchia e nuova viabilità: la prima, quella storica, costituita dalle ex strade statali, alcune convergenti su Potenza, altre più diffuse sul territorio regionale, e dalle strade secondarie; la nuova viabilità, realizzata a partire dagli anni '60, che presenta standard costruttivi decisamente più elevati, si sviluppa prevalentemente lungo le valli dei principali fiumi (Bradano, Basento, Agri, Sinni e Noce) e lungo alcuni corridoi regionali (Potenza – Salerno, Potenza – Melfi e il litorale Ionico), nonché da tratti recentemente migliorati lungo le ex statali in direzione trasversale ai fondovalle.

La regione non è direttamente servita dal sistema autostradale nazionale che la lambisce nella parte Sud – Occidentale, per soli 29 km, con la A3 (Salerno - Reggio Calabria) alla quale si connettono le principali strade regionali di fondovalle. A queste ultime, che si sviluppano prevalentemente in direzione Nord - Ovest / Sud - Est, orientamento prevalente dei fiumi, non corrispondono generalmente collegamenti trasversali con gli stessi standard di progetto.

<i>Regione e Ripartizione Geografica</i>	<i>Strade Regionali e Provinciali (km)</i>	<i>Altre Strade di interesse Nazionale (km)</i>	<i>Autostrade (km)</i>
<b>Basilicata</b>	4.883	1.050	29
Sud e isole	59.621	14.011	2.121
Italia	151.583	20.773	6.668

<i>Regione e Ripartizione Geografica</i>	<i>Km Strade Regionali e Provinciali per 10'000 Ab</i>	<i>Km altre Strade di interesse nazionale per 10'000 Ab</i>	<i>Km Autostrade per 10'000 Ab</i>
<b>Basilicata</b>	83,30	17,90	0,50
Sud e isole	28,47	6,69	1,01
Italia	24,89	3,41	1,09

<i>Regione e Ripartizione Geografica</i>	<i>km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq</i>	<i>Km altre Strade di interesse nazionale per 100 kmq</i>	<i>Km autostrade per 100 kmq</i>
<b>Basilicata</b>	48,90	10,50	0,30
Sud e isole	48,45	11,39	1,72
Italia	50,31	6,89	2,21

#### Sviluppo della rete stradale in Basilicata e nel resto d'Italia

I dati riportati evidenziano come la Basilicata, con una densità di strade extraurbane principali (autostrade, strade di interesse nazionale e strade regionali e provinciali) di 59 km su 100 kmq di territorio, risulti leggermente penalizzata rispetto al resto dell'Italia meridionale comprensiva delle isole (61 km / 100 kmq), anche se perfettamente nella media nazionale che è proprio di 59 km / 100 kmq. Emerge invece un gap elevato relativamente alla rete autostradale: in Basilicata la densità è soltanto di 0,3 km / 100 kmq mentre nel Mezzogiorno e nell'Italia intera raggiunge valori ben più alti (rispettivamente di 1,72 e 2,21 km / 100 kmq). Ciò evidentemente penalizza fortemente le prestazioni offerte nella regione dalla rete stradale nel suo complesso. Per contro la scarsa





## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

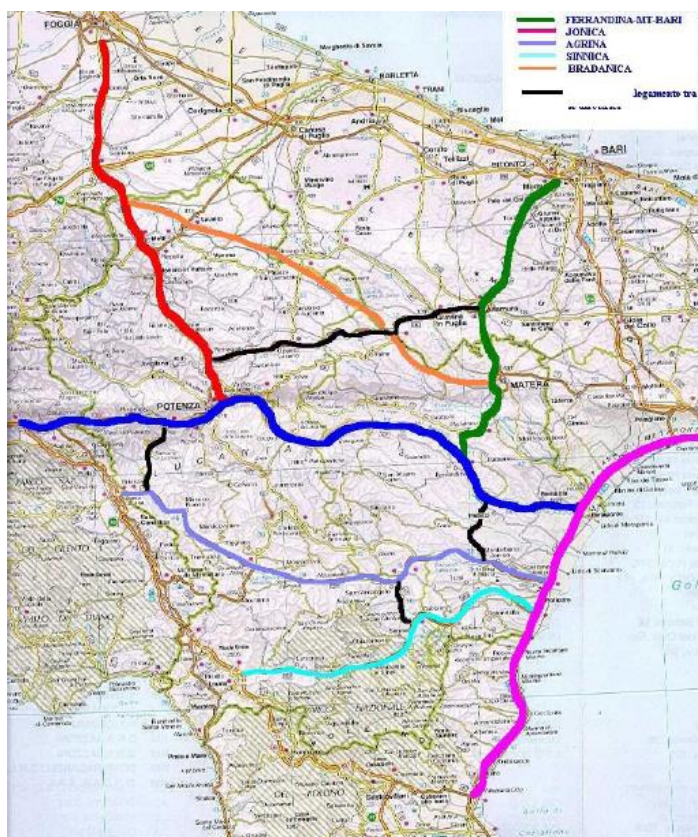
popolazione presente ha come conseguenza densità stradali rapportate al numero di abitanti molto più elevate del resto d'Italia, escluso per le autostrade che si attestano in Basilicata a 0,5 km / 10.000 abitanti contro 1,01 del Mezzogiorno e 1,09 dell'intero Paese.

Questi dati devono far riflettere circa la possibilità di garantire in futuro livelli di accessibilità e standard infrastrutturali accettabili nella regione: per un verso infatti, una popolazione diffusa sul territorio necessita di una densità infrastrutturale territoriale elevata per superare le grandi distanze fra gli insediamenti e consentire il necessario supporto alle relazioni economiche e sociali; d'altro canto a ciò consegue, per effetto del numero ridotto di residenti, una elevata densità infrastrutturale abitativa che rende per la collettività locale insostenibili i costi di potenziamento e gestione della rete.

Lo stesso discorso vale ancora più per i servizi di trasporto: la necessità di garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini e in particolare il raggiungimento degli istituti scolastici da parte dell'utenza studentesca, anche di quella dei borghi più piccoli e lontani dai poli di istruzione, obbliga a mantenere servizi minimi di trasporto anche su relazioni a bassissima utenza.

La tabella che segue riporta gli indicatori finanziari di sintesi riferiti all'offerta di trasporto pubblico locale in Basilicata.

### **3.3.1 Analisi dello stato infrastrutturale attuale**



Rete viaria regionale e principali direttrici

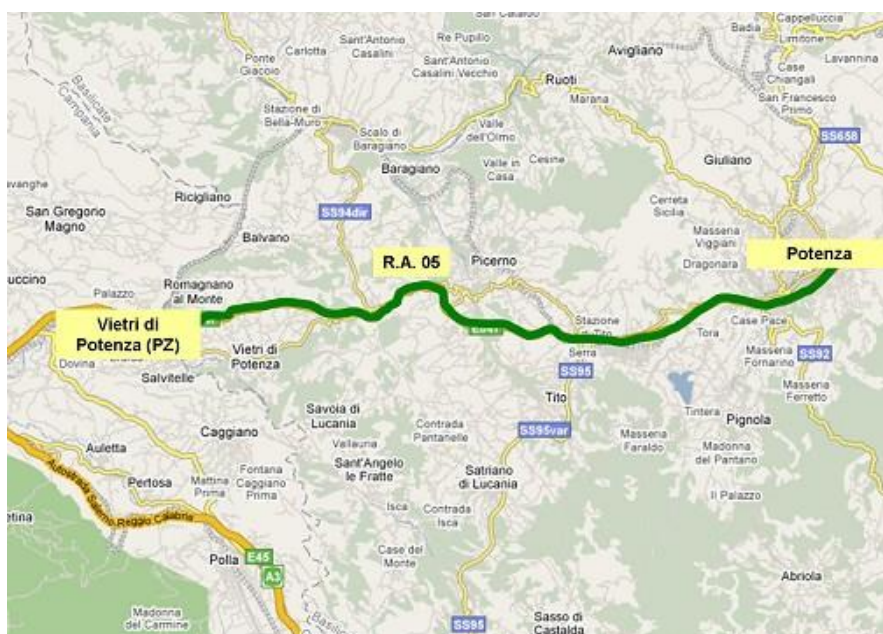
#### **3.2.1.1 Autostrada**



### **Autostrada A3 Napoli - Reggio Calabria (di competenza lucana)**

L'Autostrada A3 Napoli-Reggio Calabria fa parte dell'itinerario europeo E45 e si sviluppa attraverso tre regioni meridionali: la Campania, la Basilicata e la Calabria. L'A3 rappresenta la principale arteria stradale della regione Basilicata, tramite la quale è possibile collegarsi con la restante rete autostradale italiana ed europea; inoltre, corre parallela al Corridoio Europeo Berlino-Palermo. La tratta lucana è lunga circa 30 km (dal km 119,6 al km 148,8) e coinvolge la provincia di Potenza con quattro caselli: Maratea-Lagonegro Nord, Lagonegro Sud, Lauria Nord e Lauria Sud. L'intero asse è da molti anni, ormai, soggetto a lavori di ammodernamento da parte dell'A.N.A.S., al fine di migliorarne l'andamento plano-altimetrico ed adeguarlo ai nuovi livelli di mobilità e standard di sicurezza.

### **R.A. 05 Raccordo Autostradale Scalo Sicignano - Potenza**



Il Raccordo Autostradale Scalo Sicignano - Potenza si dirama dall'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria all'altezza dello svincolo Sicignano degli Alburni (SA) - Potenza e si immette sulla SS 407 Basentana. Il percorso, circa 52 km, si sviluppa quasi interamente in territorio lucano (dal km 15.1 al km 51.5). Il tracciato si sviluppa nella provincia di Potenza, in un'area caratterizzata da un aspetto territoriale prevalentemente montuoso, da un alto indice demografico e dalla presenza di insediamenti produttivi.

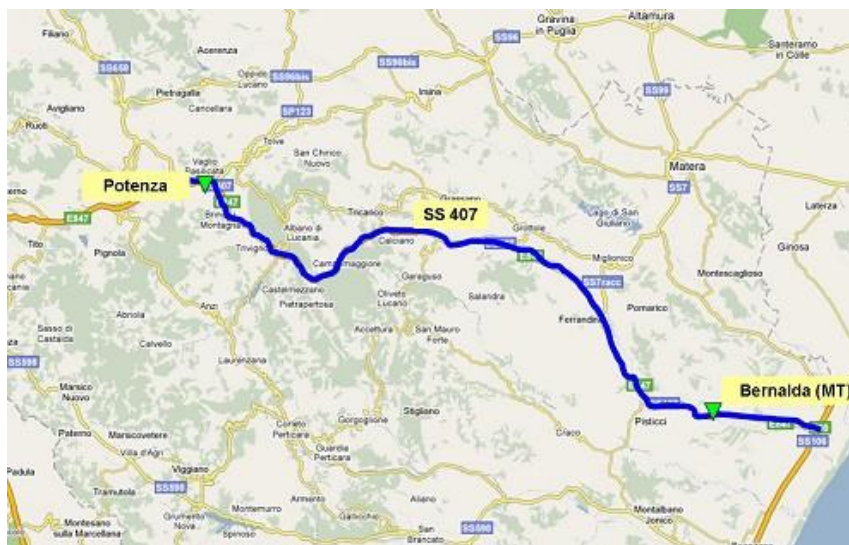
La strada ha due corsie per senso di marcia, con spartitraffico centrale, ma senza corsia di emergenza; come la A3, non è soggetta al pagamento di pedaggio. Il limite di velocità massimo è pari a 100 km/h per gran parte del suo tracciato. Curve ad ampio raggio su tutto il percorso e numerosi viadotti consentono il superamento di un territorio alquanto accidentato e ad alto rischio sismico.

#### **3.2.1.2 il sistema delle Strade Statali principali**



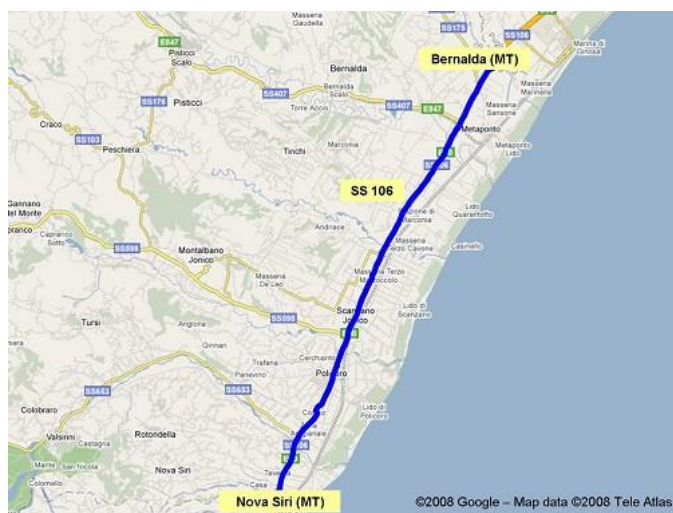
## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

### SS 407 Basentana



La SS 407 Basentana si sviluppa interamente in Basilicata e rappresenta un'arteria stradale fondamentale per la viabilità regionale, in quanto mette in collegamento il Tirreno e lo Jonio, congiungendo l'A3 Salerno-Reggio Calabria (mediante il R.A. 05) alla strada statale 106 Jonica. Il tracciato ha un'estensione di 100 km e si presenta a due carreggiate, con due corsie per ogni senso di marcia (con spartitraffico solo nel tratto ricadente nella provincia di Potenza). L'itinerario è caratterizzato da curve molto pericolose e ciò limita fortemente i livelli di sicurezza e la velocità di marcia: il limite di velocità massimo consentito è di 110 km/h, su brevissimi tratti; frequentissimo è il limite di velocità di 90 km/h; in provincia di Matera, in corrispondenza di alcune curve e svincoli, è posto il limite di 80 km/h; in provincia di Potenza al limite di 90 km/h si alterna il limite di 70 km/h.

### SS 106 Jonica



La SS 106 Jonica si sviluppa da Taranto a Reggio Calabria, per una lunghezza complessiva di 491,1 km, attraversando per pochi km la Puglia e percorrendo tutta la costa ionica di Basilicata e Calabria. Nella

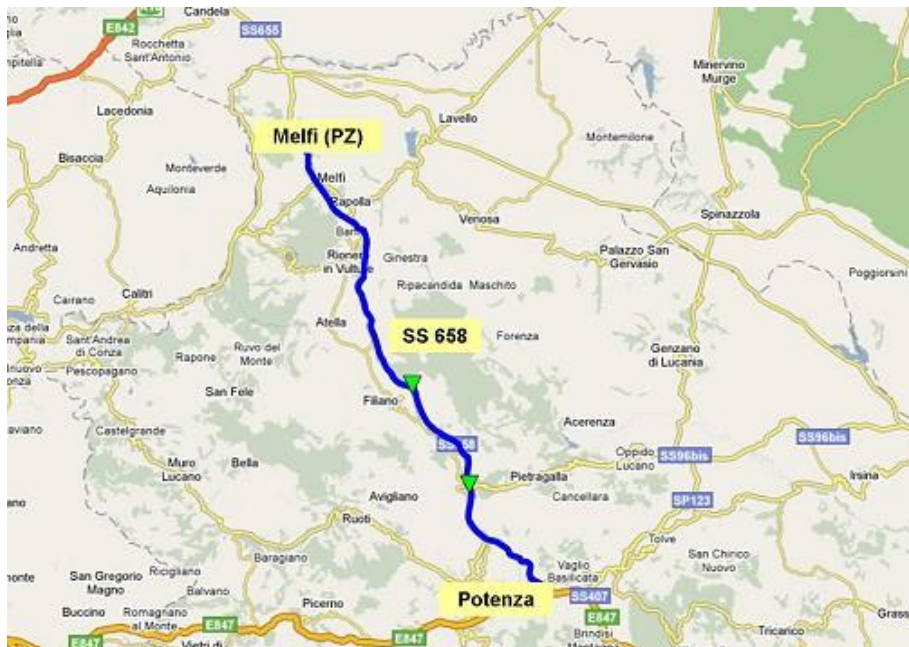


regione Basilicata il tracciato si estende per circa 38 km , più precisamente dal km 415,180 al km 452,620 attraversando diversi comuni con prevalente vocazione turistica ed agricola.

Il tratto lucano - compreso nella provincia di Matera - è sostanzialmente rettilineo ed è stato oggetto di notevoli lavori di riammodernamento con l'obiettivo di rendere tutto l'itinerario a due carreggiate separate, con doppia corsia per senso di marcia, risolvendo il problema dell'attraversamento di alcuni centri urbani nati e sviluppatisi a ridosso della statale. Recentemente è stato aperto al transito l'ultimo tratto oggetto di intervento, nei pressi di Nova Siri.

Il riammodernamento si è reso necessario anche a causa dell'elevato tasso di incidentalità che caratterizza l'infrastruttura, classificata come una delle strade più pericolose d'Italia.

#### **SS 658 Potenza - Melfi**

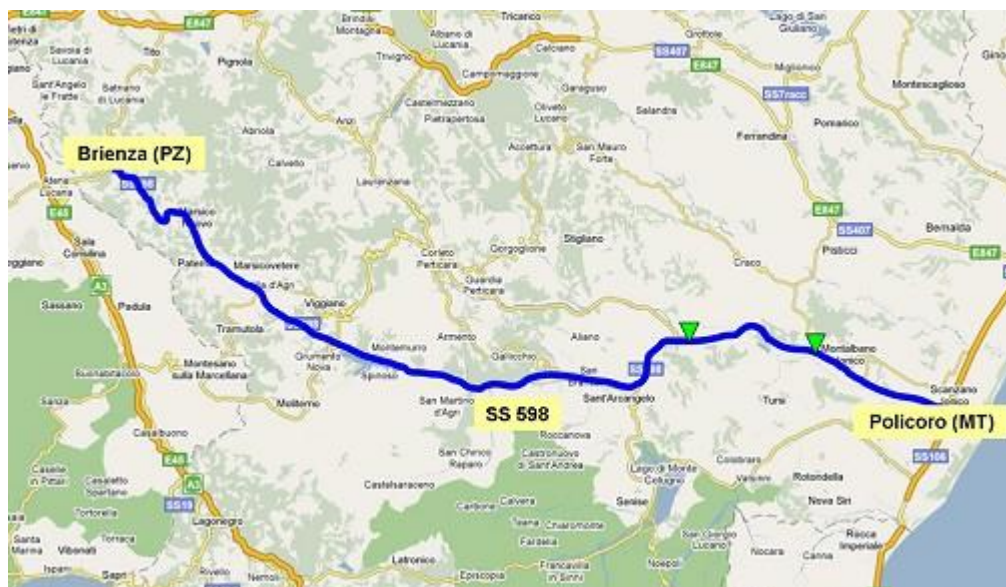


La SS 658 Potenza - Melfi costituisce l'asse di collegamento tra l'area del Vulture, l'area di Potenza e la direttrice tirrenica da un lato, e la fascia adriatica e l'asse Bari-Napoli dall'altra. L'infrastruttura, rappresenta, inoltre, un'arteria fondamentale per la Basilicata e l'intero Mezzogiorno data la presenza del polo industriale dell'automobile (lo stabilimento Fiat di Melfi con oltre 10 mila addetti). La SS 658 è caratterizzata da elevati livelli di criticità a causa delle caratteristiche del tracciato. L'arteria si presenta infatti a una sola carreggiata e, rappresentando l'unica strada che collega l'intera regione allo stabilimento Fiat di Melfi, risulta essere totalmente inadeguata all'elevato volume di traffico pesante e pendolare circolante su di essa. Il tracciato attuale della SS 658 si appoggia alle pendici del Vulture servendo direttamente gli abitati di Rionero in Vulture e Melfi, oltrepassati i quali il tracciato scende con continuità verso la Valle dell'Ofanto.



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

### SS 598 di Fondo Valle d'Agri

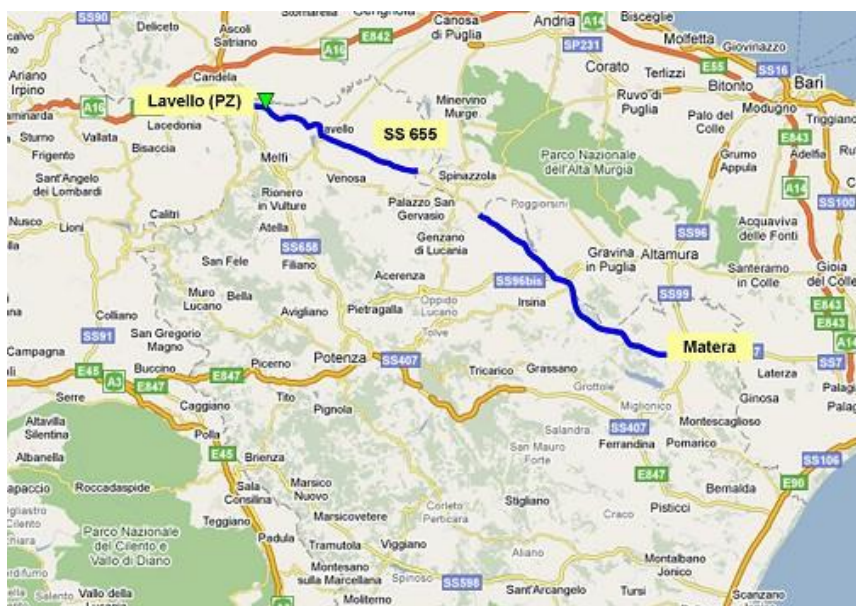


La SS 598 di Fondo Valle d' Agri, con terminali sull'Autostrada A3, presso Atena Scalo in provincia di Salerno, e sulla SS 106 Jonica, tra gli abitati di Policoro e Scanzano Jonico, in provincia di Matera, ha un'estensione complessiva di 130,1 km (7,07 km in territorio campano e 123,030 km in territorio lucano). Nonostante l'itinerario sia costituito da una sola corsia per senso di marcia e sia caratterizzato, per ampi tratti, da curve, gallerie e scarsa visibilità, la SS 598 ricopre un ruolo molto importante per il territorio lucano in quanto facilita i collegamenti tra i paesi della zona. La strada, nota anche come Agrina, prende il nome dal fiume Agri seguendone il percorso fino alla foce, nei pressi di Policoro (MT). Per la sua collocazione, la direttrice costituisce un'importante infrastruttura d'interconnessione (anche se di minore rilevanza rispetto alla direttrice Basentana - SS 407), sia degli assi Est-Ovest, sia di quelli Nord-Sud. L'infrastruttura attraversa il territorio potentino dal km 7,07 al km 74,4, dal km 77,7 al km 86,0 e dal km 91,0 al km 93,5; mentre, il territorio materano è interessato dal km 74,4 al km 77,7, dal km 86,0 al km 91,0 e dal km 93,5 al km 130,1. Inizia ad Atena Lucana (SA) in prossimità dello svincolo dell'Autostrada A3; attraversa il Lago di Pietra del Pertusillo e i comuni di Sant'Arcangelo (PT) e Marsico Nuovo (PT), fino a ricongiungersi con la SS 106 a Policoro (MT).

### SS 655 Bradanica

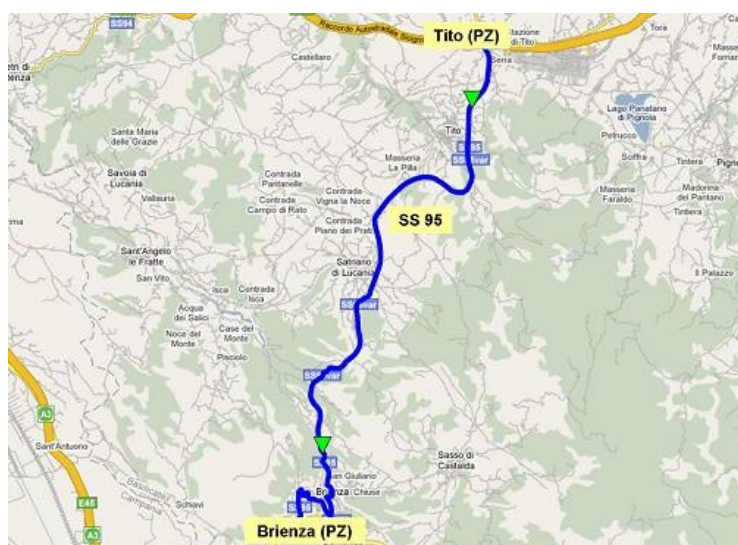


## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT



La *Strada Statale 655 Bradanica* attraversa Puglia e Basilicata, rappresentando un importante asse viario di rilevanza interregionale. Le tratte ricadenti nel territorio lucano, interamente gestite dall'ANAS S.p.A., coprono in totale quasi 80 km, più precisamente: dal km 40,06 al Km 76,050 (dal confine con la regione Puglia, in prossimità del comune di Lavello, a Montemilone, in provincia di Potenza) e dal Km 81,776 al Km 122,623 (da Genzano di Lucania (PZ) a Matera). L'infrastruttura ricopre una duplice funzione: costituisce infatti sia un collegamento tra le due maggiori aree produttive della regione (stabilimento SATA e distretto del Mobile), sia un collegamento tra l'area del Metapontino e l'autostrada A16 Napoli - Canosa.

### Tito - Brienza



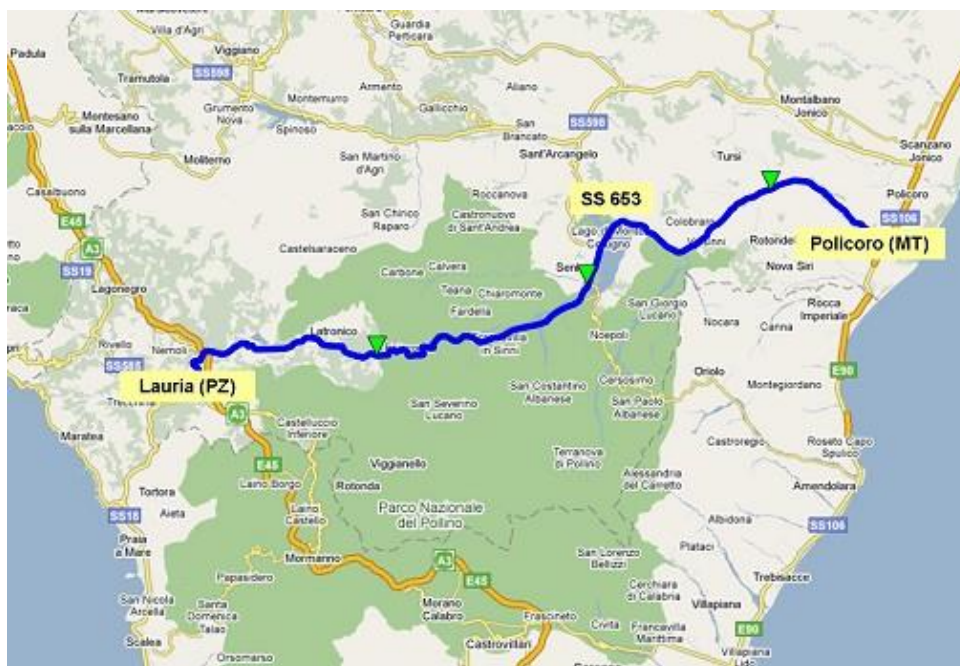
La SS 95 Tito- Brienza si estende nel territorio occidentale della Basilicata con un'estensione complessiva di poco più di 46 km che ricadono interamente in territorio lucano. Il tracciato, definito dal corso del fiume Melandro (che, con il Marmo Platano, appartiene al grande bacino idrografico del



## REGIONE BASILICATA Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Sele) nasce, in Basilicata, sul Raccordo Autostradale Scalo Sicignano - Potenza, nei pressi di Tito, in provincia di Potenza, e termina al confine regionale con la Campania, in prossimità del comune di Brienza (PZ). L'asse è interamente gestito dall'ANAS S.p.A..

### SS 653 della Valle del Sinni

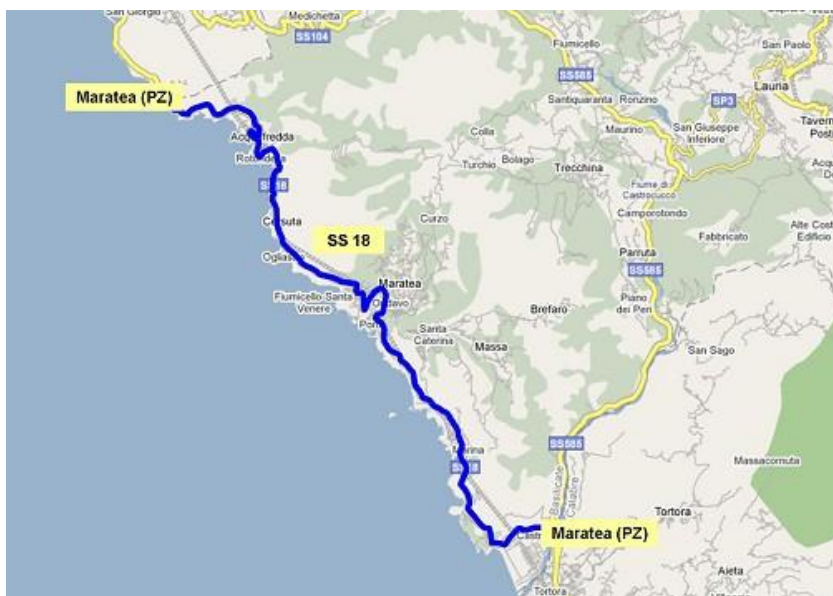


La SS 653 della Valle del Sinni ha un'estensione di circa 85 km e interconnette l'intera area lagonegrese a quella jonica, costeggiando il Parco Nazionale del Pollino. A causa dell'orografia del territorio attraversato, è presente un solo asse di collegamento trasversale con la direttrice SS 598 di Fondo Valle d'Agri, in prossimità di Senise (PZ), costituito dalla SS 92 dell'Appennino Meridionale.

La SS 653 è anche nota come Sinnica in quanto corre parallelamente al fiume Sinni. L'arteria taglia orizzontalmente la regione Basilicata collegando l'autostrada A3 Napoli Reggio - Calabria, nei pressi dello svincolo di Lauria Nord (in provincia di Potenza), alla SS 106 Jonica, nei pressi dello svincolo di Policoro Sud (in provincia di Matera).

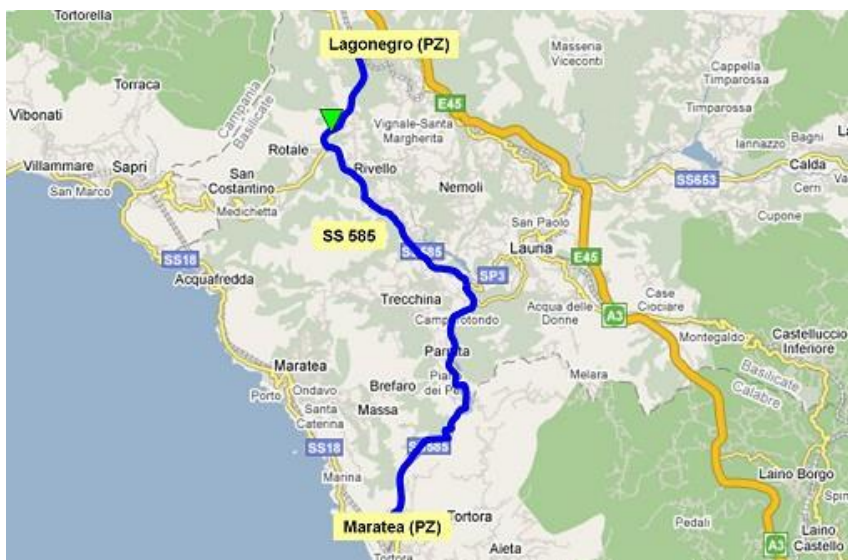


### SS 18 Tirrena Inferiore



La Strada Statale 18 si snoda lungo la costa tirrenica da Napoli a Reggio Calabria attraversando Campania, Basilicata e Calabria. L'infrastruttura è anche nota come Tirrena Inferiore, in quanto costeggia la parte meridionale dell'Italia che si affaccia sul basso Tirreno. Insieme all'Autostrada A3 Napoli - Reggio Calabria, la SS 18 rappresenta la più importante arteria di collegamento tra la Campania e la Calabria e, in tempi relativamente recenti, ha sostituito la mulattiera apprezzam' u ciucc' che univa le località costiere di Sapri (SA) e Maratea (PZ). Con una lunghezza complessiva di 535,2 km, il tracciato si estende in territorio lucano per circa 24 km (interamente nella provincia di Potenza, in particolare nel territorio comunale di Maratea), più precisamente dal km 220,7 al km 243,8, attraversando il territorio "Acquafredda" e l'importante centro turistico di Maratea (PZ).

### SS 585 Fondo Valle del Noce







**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

La *SS 585 Fondo Valle del Noce* rientra interamente in territorio lucano, in particolare potentino, e permette il collegamento tra la *SS 18 Tirrena Inferiore* e l'*A3 Salerno - Reggio Calabria*. Risalendo lungo il fiume Noce e attraversando una stretta gola tra alte rupi, l'infrastruttura consente di giungere nella Valle del Noce, circondata dai monti dell'Appennino Lucano (Serra Rotonda, Serra Lunga, le cime di Trecchina, Monte Coccovello, Monte Roccazzo e Monte Sirino). Alla base di questi rilievi, sorgono i paesi di Lauria, Trecchina e Rivello, paesini caratteristici della Valle. Il tracciato ha un'estensione complessiva di poco più di 30 km.



## 4. IL SISTEMA DEI TRASPORTI

### 4.1 SERVIZI DI TRASPORTO: STATO ATTUALE

Il TPL in Basilicata è assicurato dai servizi ferroviari e da quelli automobilistici, attualmente programmati e gestiti in maniera non sempre sufficientemente coordinata, con conseguenze non sempre positive sul piano della qualità e quantità dei servizi offerti che a volte, ad esempio, determina la necessità di procedere ad una più decisa razionalizzazione delle sempre più limitate risorse disponibili.

Per quel che riguarda i servizi ferroviari, sono due i gestori che attualmente li esercitano:

1. Trenitalia S.p.A., che gestisce i servizi relativamente a quella che era la “*Rete FS di interesse regionale*” (art. 9 - 422/97), a seguito dell’accordo di Programma fra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione sottoscritto nel Febbraio 2000;
2. F.A.L. s.r.l. che gestisce i servizi relativamente alle linee ferroviarie ex concesse (art. 8 del 422/97), a seguito dell’accordo di Programma fra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione sottoscritto nel Febbraio 2000.

Per quel che riguarda i servizi trasporto pubblico su strada, secondo l’art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, si distinguono in relazione alle caratteristiche dell’ambiente in cui si svolgono in:

- a) *urbani*: se si svolgono nell’ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa;
- b) *extraurbani*: se collegano l’aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

Attualmente i servizi extraurbani sono gestiti per conto della Amm.ni Provinciali di Potenza e Matera, che a seguito dell’espletamento di procedure concorsuali hanno stipulato specifici Contratti di Servizio.

Nella tabella sotto sono riportate le percorrenze ante e post riprogrammazione, ex art. 16-bis del D.L. 92/2012, per i diversi servizi di TPL svolti in Basilicata (DGR 1345/2013).

Servizi	Percorrenza ante riprogrammazione	Percorrenza post riprogrammazione
	<i>veic-km/anno</i>	<i>veic-km/anno</i>
Trenitalia ferroviario	1.892.500	1.785.215
F.A.L. ferroviario	689.203	677.203
Trenitalia integrativo e sostitutivo	1.035.522	1.035.522
F.A.L. integrativo e sostitutivo (prov. Potenza)	836.890	843.556
F.A.L. integrativo e sostitutivo (prov. Matera)	1.272.668	1.260.784
Extraurbano Prov. Potenza	17.433.445	17.427.445
Extraurbano Prov. Matera	8.436.737	8.426.781
Urbano - Comunale	5.612.590	5.612.590



## 4.2 MODALITA' DI TRASPORTO FERROVIARIO

Il sistema di trasporto ferroviario lucano è caratterizzato da una alta frammentazione dell'offerta, sia in termini di aree servite sia in termini di gestioni differenziate (Trenitalia e Ferrovie Appulo-Lucane), ciò non ha consentito finora di configurare una rete di servizi integrata al territorio ed alla domanda da servire.

Il servizio ferroviario si presenta limitato e realizza una modesta concorrenzialità con il trasporto stradale, risultandone anche scarsamente integrato (dei 131 comuni della regione solo 15 sono raggiungibili direttamente con la ferrovia). Inoltre il potenziamento della rete stradale e gli scarsi investimenti sul sistema ferroviario portati avanti negli ultimi decenni hanno penalizzato l'attrattività di quest'ultimo. In sintesi solo le linee Battipaglia - Potenza - Metaponto e il breve tratto della Tirrenica e della Jonica che interessano la Regione sono elettrificate e comunque le prestazioni offerte sono in genere modeste su tutta la rete.

Per dare un ordine di grandezza basta pensare che il totale dei servizi ferroviari gestiti da Trenitalia per conto della Regione Basilicata è pari a circa 2.000.000 treni-km/anno: la percorrenza giornaliera media dei treni passeggeri ammonta a 2.250 treni-km sulla linea Battipaglia – Potenza - Metaponto e a 3.350 treni-km sulla linea Potenza – Foggia, il peso dell'offerta ferroviaria regionale di Trenitalia in Basilicata sul totale nazionale è pari allo 0,8% in termini di treni, all'1,2% in termini di percorrenze, allo 0,7% in termini di posti-km: percentuali inferiori alla media nazionale ed agli indicatori medi regionali di attribuzione dei servizi.

### **Servizi di trasporto pubblico esercitati da Trenitalia S.p.A.**

Il Decreto Legislativo 19 Novembre 1997, n. 422, in applicazione dell'art. 4, comma 4 della L. 59/97 e successive modifiche ed integrazioni, l'Accordo di Programma tra Ministero dei Trasporti e Regione Basilicata del 20.02.2000 hanno delegato alla Regione Basilicata a far data dall'anno 2001 le funzioni ed i compiti di programmazione e di gestione dei contratti dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviari e automobilistici sostitutivi esercitati da parte di Trenitalia S.p.A.

La Regione Basilicata ha sottoscritto in via diretta con Trenitalia S.p.A. contratti di servizio dall'anno 2001, successivamente rinnovati sino ad oggi. In particolare con la Società Trenitalia S.p.A. l'ultimo contratto sottoscritto è relativo al periodo di vigenza 1.01.2009-31.12.2014.

Ad oggi il contratto di servizio con Trenitalia consta della prestazione di circa 2 milioni di treni\*Km e di circa 1 milione di bus\*km. Il corrispettivo per tali prestazioni è pari a circa 27 M€.

Il suddetto contratto di servizio è riferito sia a servizi meramente ferroviari ovvero svolti su ferro, sia a servizi sostitutivi di servizi ferroviari svolti mediante autobus.

Da qualche anno la Regione ha messo in campo azioni volte a razionalizzare l'offerta e ad adeguarla ai bisogni della domanda ed alle sopravvenute riduzioni di risorse.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, la Regione, quale Ente regolatore, ha operato per coniugare al meglio le esigenze di bilancio con la necessità di assicurare un sistema capace di garantire il diritto dei cittadini lucani alla mobilità, sia interna che esterna. La Regione, infatti, ha cercato di accompagnare, soprattutto nel corso degli ultimi anni, il necessario contenimento dei costi con un miglioramento dei servizi. L'offerta, aggiornata progressivamente nel corso del vigente



Contratto di servizio, è stata calibrata sulle esigenze di mobilità rilevate nella regione e sulle specificità della rete ferroviaria e del territorio ed è costituita da servizi ferroviari e da corse sostitutive di autobus che garantiscono anche la connessione con i vicini nodi di Salerno, Napoli, Bari e Foggia della rete nazionale. In uno scenario particolarmente critico si è registrata nel corso degli ultimi anni una costante e continua contrazione dell'offerta di treni-km mantenendo nel contempo più che soddisfacenti livelli di relazioni, spesso mediante la sostituzione dei treni con gli autobus.

Da ultimo, con DGR n. 1345 del 22 ottobre 2013, in attuazione di quanto previsto dall'art. 16 bis legge 135/2012 così come sostituito dall'art. 1 comma 301 della legge n. 228 del 24/12/2012 e in attesa di procedere ad un ridisegno complessivo del sistema della mobilità da effettuarsi con l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, al fine di razionalizzare ulteriormente i servizi l'Amm.ne Regionale è intervenuta riprogrammando l'offerta ferroviaria Trenitalia per l'anno 2014 mediante l'eliminazione di coppie di treni aventi bassi indici di frequentazione.

I principi ispiratori degli interventi di razionalizzazione effettuati hanno tenuto in debita considerazione una equa distribuzione sul territorio delle razionalizzazioni, il livello di frequentazione fatto registrare dai servizi coinvolti, la disponibilità a coordinare gli interventi con le Direzioni ferroviarie regionali limitrofe, al fine di renderli meno impattanti possibili.

Nel 2014 il Consiglio Regionale ha emanato importanti disposizioni normative che hanno modificato l'assetto normativo regionale in vigore sul trasporto pubblico locale, recependo le più recenti disposizioni normative nazionali emanate. Infatti, l'articolo 1 della L.R. n. 7/2014 al comma 3 stabilisce che "Al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione procede con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi".

Pertanto, per i servizi di TPL esercitati su ferro facenti oggi parte del contratto di servizio con Trenitalia S.p.A., in base al comma 3 dell'art. 1 della L.R. n. 7/2014, si evince che l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione ed in particolare del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano di Bacino è condizione propedeutica alla ridefinizione della rete dei servizi ferroviari, il cui affidamento mediante procedura di gara deve, quindi, essere riferito all'intera rete dei servizi ferroviari stessi (ad oggi svolti da FAL e Trenitalia con due distinti contratti) e deve essere effettuato entro il 31.12.2017.

Inoltre con L.R. n. 4/2015 il Consiglio Regionale ha modificato ed integrato la L.R. n. 7/2014 sostituendo all'articolo 1 comma 5 il seguente "...Nelle more dell'affidamento mediante procedura di gara della rete dei servizi ferroviari così come riorganizzati ai sensi del precedente comma 3, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ex artt. 8 e 9 del D. Lgs. n. 422/1997 esercitati su ferro può essere svolto dagli attuali gestori mediante rinnovo dei contratti di servizio in essere sino alla data del 31 dicembre 2017 o comunque nei termini che saranno definiti da parte del Consiglio Regionale con gli strumenti di pianificazione di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.".



**Servizi di trasporto pubblico esercitati da F.A.L. s.r.l.**

Il Decreto Legislativo 19 Novembre 1997, n. 422, in applicazione dell'art. 4, comma 4 della L. 59/97 e successive modifiche ed integrazioni, l'Accordo di Programma tra Ministero dei Trasporti e Regione Basilicata del 24.02.2000, nonché il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 Novembre 2000 hanno delegato alla Regione Basilicata a far data dall'anno 2001 le funzioni ed i compiti di programmazione e di gestione dei contratti dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviari e automobilistici sostitutivi esercitati da parte della Società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

Di conseguenza per i servizi ferroviari ed automobilistici sostitutivi di cui all'articolo 8 del D.lgs. n. 422/97 e s.m.i. la Regione Basilicata ha sottoscritto in via diretta con Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. contratti di servizio dall'anno 2001, successivamente rinnovati sino ad oggi. In particolare con la Società FAL s.r.l. è stato stipulato l'ultimo contratto triennale per il periodo 1.01.2009-31.12.2011, successivamente prorogato in data 27.07.2012 con D.G.R. n. 1010 ed in data 14.11.2013 con DGR n. 1472 sino alla data del 31.12.2014.

Ad oggi il contratto di servizio con FAL s.r.l. consta della prestazione di circa 700.000 treni\*km e di circa 2 milioni bus\*km. Il corrispettivo annuo per tali prestazioni è pari a circa 21 M€.

Il suddetto contratto di servizio è riferito sia a servizi meramente ferroviari ovvero svolti su ferro, sia a servizi sostitutivi di servizi ferroviari svolti mediante autobus.

Analogamente a quanto fatto per gli altri servizi ferroviari, anche per questi la Regione, negli ultimi anni, ha proceduto con azioni volte a razionalizzare l'offerta e ad adeguarla ai bisogni della domanda ed alle sopravvenute riduzioni di risorse, anche i servizi svolti dalla F.A.L. s.r.l. sono stati oggetto di riprogrammazione, prevista per il breve periodo, con D.G.R. n. 1345 del 22 ottobre 2013, tale riprogrammazione ha riguardato le corse a più bassa frequentazione, operando su queste variazioni o soppressioni e reimpiegando le percorrenze residue su nuovi collegamenti per far fronte a manifeste necessità, in attesa di procedere ad un ridisegno complessivo del sistema della mobilità nell'alveo dell'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti.

Vale per questi servizi quanto già detto per i servizi ferroviari esercitati da Trenitalia e cioè che entreranno a far parte di un'unica rete dei servizi da mettere a gara entro il 31.12.2017, ai sensi del comma 3 dell'art. 1 della L.R. n. 7/2014 e che "Nelle more dell'affidamento mediante procedura di gara della rete dei servizi ferroviari così come riorganizzati ai sensi del precedente comma 3, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ex artt. 8 e 9 del D. Lgs. n. 422/1997 esercitati su ferro può essere svolto dagli attuali gestori mediante rinnovo dei contratti di servizio in essere sino alla data del 31 dicembre 2017 o comunque nei termini che saranno definiti da parte del Consiglio regionale con gli strumenti di pianificazione di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.", come riportato al comma 2 dell'art. 19 delle L.R. 4/2015.

Sulla base dei dati del 2011, nelle due tabelle successive sono stati sintetizzati i parametri caratteristici del servizio di TPL ferroviario nella regione per le due società che li gestiscono ed esercitano.



**DATI FERROVIE**

<b>B1</b>	<b>Impresa ferroviaria / contratto</b>	<b>TRENITALIA SPA</b>	<i>Denominazione impresa a cui si riferiscono i dati sottostanti.</i>
<b>B2</b>	<b>Tipo impresa: IF / GI</b>	<b>ANCHE PEDAGGIO</b>	<i>COSTO DEL PEDAGGIO AD RFI 3.895.000,00</i>

**INDICATORI FINANZIARI DI BASE**

<b>Cod.</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Valore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Note</b>
		<b>2011</b>		
<b>B3</b>	<b>Corrispettivi</b>	€ 27.321.506,00	€	<i>Incluso pedaggio RFI ove previsto.</i>
<b>B4</b>	<b>Altre risorse erogate alle imprese per il TPL ferroviario</b>		€	<i>Es. agevolazioni, integrazione tariffaria, ecc.</i>

**INDICATORI TRASPORTISTICI**

<b>B5</b>	<b>Ricavi da traffico</b>	€ 3.404.000,00	€	
<b>B6</b>	<b>Addetti</b>	16	n.	<i>Il numero degli addetti si riferisce al solo personale presente nelle biglietterie e al personale operante presso la direzione regionale Basilicata.</i>
<b>B7</b>	<b>Contributi CCNL</b>		€	<i>Da specificare nei casi in cui sono erogati e non sono inclusi nel corrispettivo</i>
<b>B8</b>	<b>Trenikm</b>	1.965.946	km	<i>Indicare solo i km effettuati in modalità treno</i>
<b>B9</b>	<b>Trenikm su rete RFI</b>	1.965.946	km	<i>"Di cui" del precedente</i>
<b>B10</b>	<b>Buskm</b>	1.105.850	km	<i>km effettuati in modalità bus stabilmente inclusi nel contratto di servizio ferroviario (esclusi km già elencati nella tabella delle autolinee nonché sostituzioni temporanee per lavori e forza maggiore)</i>
<b>B11</b>	<b>Viaggiatori/anno</b>		Viagg/ anno	<i>trenitalia non ha trasmesso il dato</i>
<b>B12</b>	<b>Viaggiatorikm/anno</b>	121.000.000	Viagg.km/ anno	<i>Alternativo al precedente. Precisare se i due indicatori si riferiscono agli stessi treni o meno (solitamente: viaggi km per servizi Trenitalia, viagg per ferrovie regionali)</i>

*Valori economici tutti Iva esclusa.*

*Dati su base annua.*

*Sono sempre esclusi gli invii a vuoto.*

*Le percorrenze (bus-km) sono quelle programmate, al lordo di eventuali soppressioni.*

*I dati economici sono quelli dovuti per i servizi programmati, al lordo di eventuali penali.*



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

**DATI FERROVIE**

<b>B1</b>	<b>Impresa ferroviaria / contratto</b>	<b>FAL SRL</b>	<i>Denominazione impresa a cui si riferiscono i dati sottostanti.</i>
<b>B2</b>	<b>Tipo impresa: IF / GI</b>	<b>IG</b>	<i>Specificare se i corrispettivi per l'azienda: (1) includono anche la gestione dell'infrastruttura (Inserire "Anche GI"), (2) Solo la gestione dell'infrastruttura, per le ferrovie regionali che hanno separato rete e servizio (Inserire "Solo GI"), (3) solo il servizio (inserire "Solo IF"). Per servizi su rete RFI inserire "Anche pedaggio" e nel corrispettivo includere il pedaggio pagato a RFI.</i>

**INDICATORI FINANZIARI DI BASE**

<b>Cod.</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Valore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Note</b>
		<b>2011</b>		
<b>B3</b>	<b>Corrispettivi</b>	€ 21.152.000,00	€	<i>Incluso pedaggio RFI ove previsto.</i>
<b>B4</b>	<b>Altre risorse erogate alle per il TPL ferroviario</b>		€	<i>Es. agevolazioni, integrazione tariffaria, ecc.</i>

**INDICATORI TRASPORTISTICI**

<b>B5</b>	<b>Ricavi da traffico</b>	€ 1.632.000,00	€	
<b>B6</b>	<b>Addetti</b>	242	n.	<i>Solo quelli del Contratto Autoferrotranvieri</i>
<b>B7</b>	<b>Contributi CCNL</b>	1.593.026	€	<i>Da specificare nei casi in cui sono erogati e non sono inclusi nel corrispettivo</i>
<b>B8</b>	<b>Trenikm</b>	663.043	km	<i>Indicare solo i km effettuati in modalità treno</i>
<b>B9</b>	<b>Trenikm su rete RFI</b>		km	<i>"Di cui" del precedente</i>
<b>B10</b>	<b>Buskm</b>	2.111.080	km	<i>km effettuati in modalità bus stabilmente inclusi nel contratto di servizio ferroviario (esclusi km già elencati nella tabella delle autolinee nonché sostituzioni temporanee per lavori e forza maggiore)</i>
<b>B11</b>	<b>Viaggiatori/anno</b>	1.551.728	Viagg/ anno	
<b>B12</b>	<b>Viaggiatorikm/anno</b>	46.623.839	Viagg.km/ anno	

*Valori economici tutti Iva esclusa.*

*Dati su base annua.*

*Sono sempre esclusi gli invii a vuoto.*

*Le percorrenze (bus-km) sono quelle programmate, al lordo di eventuali soppressioni.*

*I dati economici sono quelli dovuti per i servizi programmati, al lordo di eventuali penali.*



#### **4.2.1 Servizi sostitutivi ed integrativi dei servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del D.lgs. 422/97: novità normative**

Con l'articolo 34 octies, comma 5, del D.L. 18-10-2012 n. 179, convertito in Legge 17 dicembre 2012, n. 221, per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica, il Legislatore nazionale ha stabilito che "A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi ..... avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità."

La Legge Regionale n. 7 del 30/04/2014 articolo 1 e successive modifiche ed integrazioni recependo quanto disposto con l'art. 34-octies del D.L. 179/2012, per i servizi:

- a) automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all'art. 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i., già esercitati da Trenitalia S.p.A.;
- b) automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all'art. 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i., già esercitati da Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.;

al comma ha stabilito che *"Il termine di cui al precedente comma si applica anche ai servizi di cui all'articolo 34-octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, i quali, conformemente a quanto stabilito dalla normativa nazionale e ai fini del conseguimento degli obiettivi di efficientamento previsti dall'articolo 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., dovranno essere messi a gara ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre 2014"*.

Pertanto dal combinato disposto di cui alla norma nazionale (art. 34 octies della L. 179/2012) e della legge regionale (art. 1, comma 5 della L.R. n. 7/2014) la Regione è tenuta ad avviare la gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi oggi inseriti nei contratti di servizio con Trenitalia S.p.A. e FAL s.r.l..

Con Deliberazione n. 1590 del 22 dicembre 2014, la Giunta Regionale ha proceduto all'approvazione dei documenti di gara di che trattasi.





### 4.3 MODALITÀ TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO

#### 4.3.1 Linee extraregionali

##### 4.3.1.1 Collegamenti agli hub aeroportuali

Il capoluogo di Regione, Potenza, è collegato in modo diretto al nodo aeroportuale di Napoli Capodichino tramite le linee svolte dal Co.Tra.B. nell'ambito del Contratto di servizio stipulato con la Provincia di Potenza con le modalità riportate nella tabella successiva.

#### **POTENZA - NAPOLI CAPODICHINO**

Frequenza	Feriale	Feriale	
Giorni	305	360	
Note	-	2	

Stazionamenti	A982	A985	
Potenza -V.le del Basento "Cav. Giuseppe Liscio "	5:50	8:00	
SS 407 Basentana - sv. Picerno / bivio Perolla	6:00	8:10	
Napoli – Terminal bus Staz. Centrale P.le Metropark	8:00	10:00	
Napoli – Capodichino	8:30	10:30	

#### **NAPOLI CAPODICHINO - POTENZA**

Frequenza	Feriale	Feriale	Feriale
Giorni	305	360	305
Note	-	2	-

Stazionamenti	R992	R994	R995
Napoli – Capodichino	14:00	17:30	-
Napoli – Terminal bus Staz. Centrale P.le Metropark	14:30	18:00	21:30
Napoli – Capodichino	-	-	21:50
Salerno – P.zza Concordia	-	19:00	-
Salerno - Torrione	-	19:05	-
Salerno - Pastena	-	19:10	-
Salerno - Mercatello	-	19:12	-
SS 407 Basentana - sv. Picerno / bivio Perolla	16:20	20:00	23:30
Potenza -V.le del Basento "Cav. Giuseppe Liscio "	16:30	20:10	23:40

Il capoluogo di Provincia, Matera, è collegato in modo diretto al nodo aeroportuale di Bari Palese tramite le linee svolte dal Co.Tra.B. nell'ambito del Contratto di servizio stipulato con la Provincia di Matera con le modalità riportate nella tabella successiva.



**Matera - Bari Aeroporto**

Matera - p.zza Moro	13:00	17:10
Altamura - via Maratea (angolo via Spoleto Bar California)	13:25	17:35
Bari - Aeroporto	14:15	18:25

**Bari Aeroporto - Matera**

Bari - Aeroporto	00:30	19:15
Altamura - via Maratea (angolo via Spoleto Bar California)	01:20	20:05
Matera - p.zza Moro	01:45	20:30

Anche alcuni Comuni della fascia Jonica sono collegati all'aeroporto dei Bari Palese tramite le linee svolte dal Co.Tra.B. nell'ambito del Contratto di servizio stipulato con la Provincia di Matera con le modalità riportate nella tabella successiva.

**Nova Siri - Bari Aeroporto**

Stazionamenti	A3107	A3108
Nova Siri Scalo F.S.	03.50	15:30
Policoro- Bus Terminal	04.00	15:40
Scanzano Jonico-Motel 2 Palme	04.05	15:45
Pisticci-Bivio San Basilio	04.15	15:55
Metaponto Scalo F.S.	04.25	16:05
Aeroporto di Bari Palese	06.05	17:40

**Bari Aeroporto - Nova Siri**

Stazionamenti	R3109	R3110
Bari Palese	14:00	23.30
Metaponto Scalo F.S.	15:35	01.05
Pisticci-Bivio San Basilio	15:45	01.15
Scanzano Jonico-Motel 2 Palme	15:55	01.25
Policoro- Bus Terminal	16:00	01.30
Nova Siri Scalo F.S.	16:10	01.40

**4.3.1.2 Collegamenti ai nodi AV/AC di Salerno e Napoli**

Le linee di collegamento all'Aeroporto di Napoli che il Co.Tra.B. esercita nell'ambito del Contratto di servizio sottoscritto con la Provincia di Potenza sono anche di collegamento all'AV/AC di Salerno e Napoli.

Mentre tutti gli altri collegamenti con l'AV/AC di Salerno e Napoli su gomma sono costituiti da servizi sostitutivi che attualmente Trenitalia esercita su gomma nell'ambito del Contratto di Servizio sottoscritto con la Regione.



#### **4.3.2 Servizi e traffico di TPRL automobilistico extraurbano – di livello regionale e provinciale**

Con riferimento al trasporto automobilistico extraurbano sono ad oggi attivi quattro contratti di servizio, due dei quali sottoscritti dalle Province di Potenza e Matera, per i servizi di propria competenza, con lo stesso gestore, il Consorzio Trasporti Aziende Basilicata (Co.Tr.A.B.), a seguito di gare pubbliche espletate nel 2008. Gli altri due contratti, di carattere più ampio perché interessano soprattutto il servizio ferroviario, già trattati nel precedente paragrafo 4.2 sono quelli sottoscritti con le Ferrovie Appulo – Lucane (FAL s.r.l.) e con Trenitalia S.p.A. direttamente dalla Regione Basilicata che, ai sensi della L.R. 22/98 ha mantenuto le competenze sul trasporto ferroviario regionale e sui servizi integrativi e sostitutivi, automobilistici, di cui agli articoli 8 e 9 del D. Lgs.vo 422/97, di questi ultimi servizi automobilistici si è già detto nel paragrafo 4.2.

I contratti in essere fra le due Province e il Consorzio Cotrab si caratterizzano per una notevole rigidità dell'offerta da produrre che può essere modificata, senza che ciò comporti la revisione del contratto e del corrispettivo dovuto.

I Contratti con le Province prevedono che il corrispettivo di aggiudicazione possa essere revisionato con cadenza annuale, a decorrere dal mese di gennaio, in misura pari al tasso di inflazione programmato. Non sono previsti meccanismi atti a stimolare il Gestore ad un incremento di produttività.

Essendo il contratto di tipo net-cost, il gestore è titolare della totalità degli introiti derivanti dalla valorizzazione commerciale di impianti e di mezzi ma il ricavo derivante da tale attività non viene conteggiato a scapito del corrispettivo né viene quantificato nel contratto né deve essere reso noto dal Gestore.

<b>Contratti relativi al TPL extraurbano su gomma di competenza delle Province</b>		
<b>Aspetti</b>	<b>Provincia di Potenza</b>	<b>Provincia di Matera</b>
Modalità di servizio	Automobilistico	Automobilistico
Azienda fornitrice	Co. Tr. A. B.	Co. Tr. A. B.
Stazione appaltante	Provincia di Potenza	Provincia di Matera
Tipologia di affidamento	Gara a procedura ristretta	Gara a procedura ristretta
Tipologia di contratto	Net-cost	Net-cost
Data inizio contratto	01-gen-09	01-gen-09
Durata contratto (mesi)	108	108
Valore contratto (€)	217.990.779,22 *	105.687.002,62 *
Corrispettivo annuo (€)	23.001.309,28	11.151.570,01
Contributo annuo integrativo (€)	1.219.888,41	591.430,28
Corrispettivo unitario (€/bus-km)	1,32	1,32
Contributo unitario integrativo (€/bus-km)	0,07	0,07
Numero autobus	402 + 55 di riserva	174 + 18 di riserva
Produzione (bus-km/anno)	17.426.977,22	8.449.004

\* Valori al netto dell'IVA e al netto degli incrementi inflattivi annuali.

Come detto in diversi punti del presente documento, ai sensi dell'art. 16-bis del D.L. 92/2012, i servizi di TPL extraurbano svolti in Basilicata sono stati recentemente oggetto di riprogrammazione (DGR



1345/2013), ciò ha richiesto innanzitutto un'analisi di efficacia ed efficienza di ciascun servizio nel dettaglio, basata su semplici indicatori in grado di mettere immediatamente in luce i soli aspetti da considerare secondo quanto stabilito dal DPCM dell'11 marzo 2013.

Sulla base dei dati di traffico disponibili nello studio svolto dall'Università per conto della Regione si sono individuati gli indicatori significativi, limitati a:

- Coefficiente di riempimento (passeggeri / posti)
- Coefficiente di esercizio (ricavi da traffico / costi di esercizio)
- Costo per passeggero trasportato (Costo totale / passeggeri)
- Ricavo per passeggero trasportato (Ricavo complessivo da traffico / passeggeri).

Dal programma di esercizio e dai dati di traffico è stato possibile ricostruire nel dettaglio l'offerta di trasporto in termini di linee, corse, giorni di esercizio, percorrenze, ricavi e viaggiatori trasportati per linea.

I dati messi a disposizione dalle Province erano rappresentati da valori medi relativi a ciascuna linea del TPL di propria competenza e riguardano l'esercizio ed il traffico. I parametri sono:

- Programma di esercizio (numero e periodicità delle corse programmate)
- Percorrenza autorizzata (bus x km)
- Percorrenza effettuata (bus x km)

I dati di traffico registrano informazioni connesse alla domanda e in particolare:

- Ricavo da traffico (Euro), suddiviso fra biglietti di corsa semplice, abbonamenti e libera circolazione
- Posti offerti (n° corse x giorni all'anno di effettuazione x capienza veicolo medio) (posti)
- Passeggeri trasportati (passeggeri)
- Passeggeri x km

Quest'ultimo parametro è scarsamente significativo perché ricavato come prodotto del numero di passeggeri registrati nell'anno sulla linea per la percorrenza annua sviluppata dalla stessa linea anziché, secondo la definizione consolidata di questo indicatore, per la percorrenza media effettuata da ciascun viaggiatore, essendo questa non ricavabile dai titoli di viaggio venduti.

Dai parametri forniti, con semplici calcoli è possibile ricavare i seguenti indicatori che mettono in risalto alcune caratteristiche del servizio e in particolare:

- Velocità commerciale
- Coefficiente di riempimento (passeggeri trasportati / posti offerti)
- Coefficiente di esercizio (Ricavi da traffico / costi di esercizio)
- Ricavo medio per passeggero trasportato (ricavo / pass)
- Costo medio per passeggero trasportato (costo / passeggero).

I parametri principali dell'esercizio raggiungono per le due reti provinciali i valori riportati in tabella, in relazione ai quali bisogna tuttavia tener presente quanto detto a proposito del coefficiente di riempimento e il fatto che i coefficienti di esercizio tengono conto solo dei corrispettivi contrattuali e non di altre contribuzioni da parte della Regione (p.es. per rinnovo dei CCNL) o di quelle eventualmente devolute dalle Province.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Servizi su gomma	Coeff. di riempimento	Coeff. di esercizio
Co.Tr.A.B. Provincia di Potenza	0,32	0,196
Co.Tr.A.B. Provincia di Matera	0,33	0,176

Le modifiche proposte ai programmi d'esercizio sono state finalizzate ad elevare il coefficiente di riempimento medio della rete operando variazioni o soppressioni di linee o corse che presentano valori di tale coefficiente di gran lunga inferiori al 10%. Naturalmente si sono salvaguardati quei collegamenti che, pur presentando un'utenza molto ridotta, garantiscono l'accessibilità minima alle scuole da parte degli studenti che risiedono in piccoli centri, ragazzi che, senza il servizio, verrebbero di fatto privati dell'opportunità dell'istruzione superiore. Inoltre si sono mantenuti i collegamenti minimi corrispondenti ad una coppia di corse giornaliere fra i centri più piccoli ed i poli attrattori di bacino o sub-bacino al fine di garantire almeno livelli minimi di mobilità. Le percorrenze rese disponibili dalla riduzione di offerta sulle relazioni a scarsissima frequentazione sono state reimpiegate per far fronte ad esigenze di domanda, già note agli Uffici tecnici provinciali preposti, alle quali, in alcuni casi, le Province avevano già risposto istituendo servizi a carico dei propri bilanci. Le modifiche dell'offerta messe a punto hanno riguardato soltanto poco più dell'1% delle percorrenze già affidate dalla Provincia di Potenza e circa il 5% di quelle affidate dalla Provincia di Matera.

Agli interventi di riprogrammazione individuati con i criteri anzidetti conseguirà presumibilmente un innalzamento del coefficiente medio di riempimento dal momento che il rafforzamento dell'offerta su relazioni che presentano maggiori potenzialità fa crescere la domanda, talvolta compressa proprio da un'offerta non adeguata. Non è possibile quantificare l'incremento atteso per l'indicatore in questione perché le metodologie quantitative di analisi delle relazioni domanda – offerta di trasporto non sono applicabili a causa della scarsità e dell'eccessiva aggregazione dei dati disponibili.

Di seguito si riportano, per ciascuna delle due reti di competenza delle Province, le tabelle con i parametri di esercizio e di traffico di ciascuna linea prima della riprogrammazione dei servizi e l'elenco delle linee da modificare o sopprimere e di quelle di nuova istituzione a seguito della riprogrammazione dei servizi fatta, così come previsto dal Documento approvato con D.G.R. 1315/2013.



Servizi automobilistici Provincia di Potenza

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
1	85	Potenza- Bancone di Sopra	11.533,35	21.119	0,13	0,130	3,671	0,546	44.880	
2	86	Ruoti - Potenza	51.034,00	85.582	0,42	0,272	1,597	0,596	79.147	
3	87+91	Pescopagano - Melfi	60.479,83	76.431	0,19	0,120	5,782	0,791	255.836	
4	88	Pescopagano - Melfi - Rionero	3.494,41	3.634	0,06	0,030	30,936	0,962	65.082	
5	89	San Fele - Pierno - Atella - Melfi	7.655,54	9.662	0,68	0,226	2,717	0,792	15.200	
6	90	Melfi - Rionero - Atella								
7	91	Rionero - Atella - San Fele								
8	92	Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	7.006,77	5.566	0,17	0,078	14,907	1,259	48.032	
9	93	S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	7.107,55	8.592	0,09	0,075	10,146	0,827	50.464	
10	94	Venosa - Lavello	11.893,25	12.710	0,10	0,117	7,093	0,936	52.188	
11	95	Acerenza - Genzano di Lucania	12.599,71	18.089	0,22	0,156	3,758	0,697	39.354	
12	96	Forenza - Venosa - Melfi	44.618,91	63.801	0,46	0,243	2,185	0,699	80.686	
13	97	Minervino Murge - Potenza	172.678,15	216.436	0,69	0,202	3,144	0,798	393.911	
14	98	Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	43.729,69	54.023	0,23	0,099	7,354	0,809	229.994	
15	99	Irsina - Tolve - Potenza	26.892,15	25.462	0,22	0,120	7,749	1,056	114.224	
16	100	Tolve - Genzano di Lucania	12.344,72	17.354	0,61	0,348	1,331	0,711	13.376	
17	101	San Chirico Nuovo - Potenza	33.905,25	35.134	0,61	0,236	3,129	0,965	63.646	
18	102	Castelmezzano - Potenza	23.018,25	22.397	0,20	0,151	5,779	1,028	74.924	
19	103	S. Arcangelo - Potenza (v.SS.92)							268.245	
20	104	Senise - S. Arcangelo	196.308,80	139.175	0,36	0,174	6,717	1,412	15.200	
21	105	Senise - S. Arcangelo - Potenza (v.V. Agri)							237.728	
22	106	Corleto - S. Arcangelo (v.Saurina)	375,39	169					20.700	
23	107	Terranova di Pollino - Senise	50.560,67	48.976	0,19	0,119	7,613	1,032	179.373	
24	109	Terranova di Pollino - Senise							36.480	
25	110	Corleto P. - Villa D'Agri - Marsico Nuovo	12.703,85	14.852	0,14	0,082	9,631	0,855	82.804	
26	111	Montemurro - Sarconi - Moliterno	138,54	126	0,01	0,007	153,243	1,099	11.178	
27	112	Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	36.668,55	53.315	0,46	0,174	3,274	0,688	101.036	
28	113	S. Arcangelo - Napoli	134.226,48	21.040	0,33	0,220	22,562	6,380	274.816	
29	114	Viggiano - Marsico Nuovo								
30	115	Corleto P. - Viggiano - Marsico Nuovo	4.109,82	3.789	0,13	0,046	22,452	1,085	49.248	
31	116	Savoia di Lucania - Potenza	27.207,43	31.637	0,41	0,198	3,480	0,860	63.740	
32	117	Salaconsilina - Brienza - Sasso di C.							48.240	
33	118	Lagonegro - Potenza (v. Polla)	77.433,75	50.811	0,19	0,198	6,180	1,524	133.543	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Co.Tr.-A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
N.ordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
34	120	Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	100 446,30	120 647	0,54	0,219	2,974	0,833	132 585	
35	121	Senise - Lagonegro (v.SS.104)							75 159	
36	122	Senise - Salerno	61 883,95	8203	0,13	0,128	51,597	7,544	245 024	
37	123	S.Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	23 136,06	28452	0,20	0,108	6,746	0,813	111 106	
38	125	Castelsaraceno - Lauria	8 062,88	9744	0,17	0,089	8,513	0,827	48 020	
39	126	Lagonegro - Maratea							53 291	
40	127	Lagonegro - Lauria (v.SS.585)	19 017,65	24 834	0,08	0,074	9,531	0,766	21 425	
41	128	Lagonegro - Lauria (v.SS.19)							62 309	
42	129	S.Severino L. - Francavilla - Senise	9 455,16	7320	0,09	0,096	12,159	1,292	51 527	
43	130	Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	22 551,53	27824	0,15	0,080	9,346	0,811	150 541	
44	131	Castelluccio Inf. - Lauria - Maratea	28 449,30	43339	0,30	0,156	3,538	0,656	88 768	
45	132	Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	4 090,33	2990	0,02	0,033	39,513	1,368	68 394	
46	133	Rivello - Lauria Sup. (v.SS.585)							11 339	
47	134	Rivello - Nemoli - Lauria Sup.	1 959,30	2 330	0,02	0,023	35,587	0,841	36 662	
48	135	Maratea - Sapri Scalo	10 663,25	15903	0,08	0,065	9,576	0,671	88 160	
49	136	Briefaro - Massa - Maratea	12 544,48	20285	0,09	0,142	3,744	0,618	43 964	
50	137	Potenza - Area Industriale di Melfi	42 654,85	43073	0,47	0,147	5,736	0,990	143 040	
51	138	Senise - Policoro	33 504,07	32045	0,61	0,244	3,246	1,046	60 220	
52	139	Stigliano - Corleto P.	2 467,55	1960	0,03	0,030	40,188	1,259	45 600	
53	149	Potenza - Salerno - Napoli	313 380,82	74 234	0,45	0,266	11,663	4,222	501 220	
54	151	San Fele - Napoli	59 069,66	11 729	0,19	0,249	15,222	5,036	103 360	
55	152	Calvello - Potenza	73 132,75	74 233	0,56	0,265	2,738	0,985	117 684	
56	153	Rapone - Potenza	172 543,65	182 615	0,66	0,245	2,919	0,945	308 548	
57	154	Muro Lucano - Avigliano - Potenza	72 197,63	100 764	0,58	0,223	2,493	0,717	145 434	
58	155	Zippariello - S.Cataldo - Avigliano	9 244,43	18 494	0,89	0,480	0,541	0,500	5 796	
59	156	San Fele - Pescopagano	2 055,75	2 094	0,07	0,045	21,065	0,982	25 536	
60	157	Muro Lucano - Calitri	21 554,47	34 924	0,24	0,123	4,388	0,617	88 720	
61	158	Forenza - Potenza	13 591,35	13 206	0,43	0,154	5,646	1,029	43 168	
62	159	Venosa - Scalera - Potenza	59 461,53	59 314	0,73	0,244	3,110	1,002	106 790	
63	160	Vietri - Picerno - Potenza	109 554,35	145 580	0,68	0,314	1,648	0,753	138 850	
64	161	Venosa - Spinazzola	10 605,91	19 690	0,85	0,270	1,453	0,539	16 560	
65	162	Banzi - Venosa	10 743,63	17 625	0,95	0,195	2,516	0,610	25 668	
66	163	Genzano - Spinazzola	30 159,66	49 769	0,30	0,156	3,274	0,606	94 336	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
67	164	Picerno - Spineta di Battipaglia	2 631,76	2 669	0,13	0,030	32,425	0,986	50 100	
68	165	Montemilione - Rionero	29 886,11	35 862	0,12	0,101	7,457	0,833	154 808	
69	166	Genzano - Rionero	10 402,30	16 233	0,53	0,180	2,911	0,641	27 360	
70	167	Forenza - Rionero - Melfi	28 563,83	41 504	0,48	0,178	3,177	0,688	76 346	
71	168	Bella - Potenza	29 057,39	29 228	0,48	0,311	2,199	0,994	37 210	
72	169	Scalo Bella Muro - San Fele	1 559,55	2 383	0,12	0,077	7,803	0,654	10 764	
73	172	Baragiano - Baragiano Scalo							51 882	
74	173	Baragiano Sc. - Cerreta - Baragiano Sc.	10 535,49	25 304	0,10	0,075	5,109	0,416	4 134	
360		Stab. Marzotto - Baragiano							18 826	
75	174	Baragiano Scalo - Avigliano	1 534,48	2 843	0,14	0,060	8,427	0,540	13 869	
76	175	Baragiano - Potenza	53 796,74	60 067	0,45	0,218	3,211	0,896	111 665	
77	176	Muro Lucano - Pescopagano - SATA	50 503,60	53 222	0,59	0,149	5,404	0,949	166 500	
78	177	Atella - Melfi - Gaudiano	5 377,59	6 515	0,36	0,135	5,277	0,825	19 904	
79	178	Filiano - Pescopagano	2 787,42	2 691	0,08	0,039	25,402	1,036	39 572	
80	179	Filiano - Atella - S. Nicola di Melfi	157 934,30	204 794	0,48	0,172	3,700	0,771	438 696	
81	180	Forenza - Genzano di Lucania	5 010,43	7 002	0,31	0,227	2,439	0,716	9 888	
82	181	Forenza - Maschito - Palazzo S.G.	7 722,63	12 069	0,54	0,268	1,748	0,640	12 210	
83	182	Forenza-Maschito-Venosa- S. Nicola di Melfi	79 327,88	92 532	0,35	0,143	5,158	0,857	276 289	
84	183	Melfi - Canosa	5 687,73	4 885	0,07	0,041	27,324	1,164	77 271	
85	185	Montemilione-Lavello-S.Nicola Melfi-Rocchetta	15 428,70	22 143	0,11	0,049	13,617	0,697	174 559	
86	186	Rionero - Atella - Montesirico	1 373,28	2 166	0,05	0,046	13,289	0,634	16 664	
87	187	Rapolla - Melfi - Leonessa - Parasacco	2 517,52	638	0,01	0,036	105,200	3,946	38 855	
88	188	Tolve - Genzano - San Nicola di Melfi	147 066,95	163 511	0,39	0,138	5,636	0,899	171 454	
89	189	Acerenza-Genzano-Lavello-S.Nicola di Melfi							362 026	
90	191	Rapolla - Melfi - Italsil	9 972,54	22 742	0,36	0,121	3,179	0,439	29 911	
91	192	Italsil - Foggianello - Melfi							11 948	
92	193	Rionero - Monticchio - Melfi	53 379,29	92 400	0,34	0,219	2,060	0,578	110 206	
93	194	Ripacandida - Ginestra - S.Nicola di Melfi	24 414,65	26 951	0,39	0,121	6,594	0,906	102 875	
94	198	Rapolla - Melfi - S.N. di Melfi	69 487,11	110 770	0,40	0,198	2,533	0,627	162 434	
95	199	Melfi - S.Nicola di Melfi - SFR	2 854,63	2 432	0,12	0,033	33,950	1,174	47 799	
96	205	Galdo - Lauria - Potenza	39 297,20	18 730						
		Corsa bis Pecorone - Potenza	16 338,82	11 200	0,32	0,202	7,334	1,859	127 072	
97	206	S. Ianni - Pecorone	12 703,72	10 900	0,16	0,067	16,196	1,165	102 199	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza





REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
98	207	S. Ianni - Anzelliconte	5 833,77	8 840	0,24	0,134	4,249	0,660	21 746	
99	208	Viggiannello - Lagonegro	11 350,90	9 110	0,13	0,092	12,299	1,246	64 864	
100	209	Conocchelle - Lauria	9 173,92	10 150	0,33	0,093	8,772	0,904	51 545	
101	210	S. Severino L. - Castelluccio Inferiore	2 473,45	3 090	0,08	0,021	38,056	0,800	68 076	
102	211	Ceruzzo - Pantana	4 307,52	2 100	0,06	0,121	14,882	2,051	9 732	
103	212	Ceruzzo - Viggiannello							8 360	
104	213	Voscari - Rotonda	9 955,71	11 202	0,89	0,184	3,932	0,889	25 498	
105	214	Pantana di Viggiannello - Sibari	4 535,35	3 590	0,33	0,063	18,881	1,263	39 240	
106	215	Viggiannello - Metaponto Scalo con int.	2 442,64	2 250	0,10	0,022	48,505	1,086	63 180	
107	217	Agromonte Mileo- Lagonegro	3 163,70	419	0,13	0,320	16,029	7,551	3 888	
108	218	Lagonegro-Sapri-Scario	8 354,39	7 117	0,20	0,056	19,774	1,174	81 472	
109	219	Lagonegro-Palazzo-Rivello	13 650,58	24 057	0,12	0,098	5,214	0,567	72 616	
110	220	Agromonte-Sapri-Scario	18 518,20	14 215	0,52	0,134	8,423	1,303	69 312	
111	221	Agromonte-Seluci-Lagonegro	11 521,80	13 233	0,64	0,229	2,932	0,871	22 464	
112	222	Agromonte-Lauria-Lagonegro	14 113,80	13 174	0,39	0,124	7,581	1,071	57 820	
113	223	Calda-Seluci-Lagonegro	12 889,01	18 480	0,99	0,315	1,517	0,697	16 224	
114	224	Chiaromonte-Lauria	12 314,57	12 208	0,45	0,140	6,185	1,009	43 712	
115	225	Francavilla S.S.-Lauria	21 869,11	22 384	0,98	0,340	1,894	0,977	24 544	
116	226	Nemoli-Lagonegro	11 434,80	20 645	0,14	0,092	5,444	0,554	52 292	
117	227	Nemoli-SS 585							12 768	
118	228	Lago Sirino- Nemoli- Lagonegro	11 074,80	22 259	0,32	0,264	1,388	0,498	17 888	
119	229	Nemoli-Lauria-Lagonegro							23 104	
120	231	Rotonda-Lagonegro-Salerno-Napoli	272 571,76	41 352	0,24	0,220	23,432	6,592	537 832	
121	232	GENZANO DI L. - GENZANO SCALO	5 571,64	8 569	0,08	0,080	7,453	0,650	36 974	
122	233	GENZANO-PALAZZO S.G. - LOCONIA	754,04	864	0,18	0,029	28,790	0,873	14 400	
123	234	Brindisi Montagna - Potenza	26 799,38	32 315	0,25	0,140	5,076	0,829	94 956	
124	235	GENZANO - TACCONE							linea soppressa	
125	236	OPPIDO LUCANO - POTENZA	20 412,44	19 179	0,18	0,079	12,446	1,064	138 188	
126	237	OPPIDO LUCANO - PIANA DEL SELE	0,00	0						
127	238	OPPIDO LUCANO - GAUD - LOCONIA	0,00	0						
128	239	OPPIDO LUCANO - S.NICOLA DI MELFI	29 603,14	31 996	0,52	0,169	4,551	0,925	84 300	
129	241	TOLVE - POTENZA CORSA A	17 888,37	19 340	0,88	0,400	1,385	0,925	15 504	
130	242	TOLVE - POTENZA CORSA B	16 206,09	21 700	1,00	0,390	1,169	0,747	14 688	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011									
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno
131	245	ALBANO DI L. - POTENZA	70 157,69	82 996	0,66	0,201	3,365	0,845	161 657
132	246	CAMP. - ALBANO DI L. - POTENZA	5 386,29	6 931	0,60	0,094	7,474	0,777	29 988
133	248	Pietrapertosa - Potenza	50 440,75	47 969	0,43	0,145	6,212	1,052	172 500
134	249	Pietrapertosa - Nova Siri Scalo	3 896,11	2 857	0,38	0,074	17,021	1,364	28 152
135	256	Satriano di L.-Pantanelle-PZ-feriale	1 076,87	1 026	0,19	0,087	7,629	0,726	43 624
136	257	Satriano di L.-Pantanelle-PZ-scol e non	6 090,91	8 852					
137	258	Campomaggiore - Potenza	56 928,95	55 213	0,50	0,159	5,450	1,031	174 199
138	259	Bivio SP 13 - Laurenzana	2 743,51	2 992	0,12	0,073	11,588	0,917	20 072
139	261	Castelmezzano-Policoro-Rotondella	1 275,18	1 012	0,52	0,044	27,515	1,260	16 120
140	262	Picerno - San Nicola di Melfi	47 231,79	47 911	0,68	0,108	8,148	0,986	226 005
141	264	Campomaggiore-Albano di L.-Potenza	6 430,89	7 792	0,68	0,112	6,561	0,825	29 596
142	266	Ruoti - San Nicola di Pietragalla - Sata	64 659,76	65 268	0,44	0,152	5,535	0,991	145 138
143	267+90	San Nicola di Pietragalla - Lagopesole - Sata							64 001
144	265	Ruoti - Avigliano - Sata	66 872,13	60 637	1,06	0,320	2,345	1,103	82 312
145	268	Lavello - Melfi - Potenza	279 490,45	447 795	0,66	0,235	2,030	0,624	526 342
146	269+271	Acerenza - Pietragalla - Potenza	36 435,30	41 012	0,09	0,124	6,250	0,888	148 382
147	270	S.Chirico R. - Montemurro - Potenza	38 097,45	25 976	0,06	0,080	16,759	1,467	252 011
148	271	Spinoso - Villa D'Agri - Tramutola	2 814,83	2 364	0,12	0,094	11,495	1,191	15 732
149	272	Montemurro - Potenza							
150	273+114	S. Angelo le Fratte - Potenza	31 274,94	34 511	0,42	0,203	3,550	0,906	70 919
151	274	Moliterno - Potenza	473 126,19	646 720	0,47	0,227	2,497	0,732	934 827
152	276	Senise - S. Arcangelo (v.Roccan-Castron.)	24 979,67	46 315	0,19	0,093	5,265	0,539	141 161
153	283	San Giorgio Lucano - Senise	7 882,37	12 289	0,55	0,379	1,053	0,641	7 488
154	284	Sant'Arcangelo - Policoro	2 867,10	1 971	0,06	0,052	26,555	1,455	30 300
155	285	Cancellara-Potenza con integraz.	54 792,69	62 522	0,26	0,199	3,538	0,876	128 062
156	286	Venosa - San Nicola di Melfi	38 131,77	51 036	0,60	0,326	1,547	0,747	45 720
157	287	Rapone-Scalo Rapone-Ruvo Del M.-Calitri	7 553,36	11 815	0,17	0,062	9,755	0,639	66 720
158	288	Rapone-Ruvo Del M.-Calitri-S.S.401 Ofantina	2 128,61	10 197	0,23	0,033	6,085	0,209	35 920
159	289	Castelsaraceno - Scanzano - San Basilio							
160	290	Lauria - Scanzano - Metaponto	7 334,16	5 471					
		Latronico - Scanzano - Metaponto	10 838,01	9 364	0,38	0,085	12,910	1,195	125 070
		Agrionte - Scanzano - Metaponto	1 825,34	1 899					
		Terranova del Pollino - Metaponto	5 544,69	4 683	0,39	0,083	13,158	1,184	35 672

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
N.ordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. - Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
161	293	Francavilla in Simi - San Brancato	21.249,78	23.738	0,95	0,348	1.720	0,920	41.800	
		Senise - San Brancato	17.355,64	18.247						
162	294	Maratea - Praia a Mare	6.063,09	6.324	0,13	0,064	13.996	0,959	51.240	
163	295	Spinoso - Moliterno - Lagonegro	3.762,09	3.675	0,32	0,058	16.630	1,024	35.380	
164	296	Praia a Mare - Lauria	8.172,67	9.567	0,43	0,261	2.415	0,854	13.376	
		Lago Laudemio - Lagonegro	0,00	0						
		Lagonegro - Maratea	6.627,71	7.376						
165	297	Lagonegro - Maratea	10.459,01	10.767	0,44	0,158	4.462	0,838	97.444	
		Fortino - Maratea	7.350,38	9.357						
		Trecchina - Lagonegro	7.174,38	10.223						
170		Sant'Ilario - Scalo Lagopesole								
173		San Giorgio di Pietragalla - Scalo Lagopesole								
172		Lagop.le-Possidente-Paola Doce-Lagop.le								
166		Filiano - Sterpito - Giannattasio								
171		Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole								
167		Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole								
168		Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole								
169	301	Sterpito - Giannattasio - Potenza	10.512,21	12.179	1,85	0,291	2.104	0,863	14.832	
174	306	Potenza - San Nicola di Melfi	34.421,00	30.518	0,50	0,187	4.895	1,128	86.488	
175	307	Cancellara - San Nicola di Melfi	20.459,40	21.150	0,21	0,103	8.504	0,977	241.636	
		Oppido Lucano - San Nicola di Melfi	27.500,30	27.933	0,17					
176	308	Trivigno - Potenza	22.324,41	29.640	0,36	0,123	5.381	0,753	92.327	
177	310	Villa d'Agri - Tramutola - Gromola								
178	311	Camporeale - Villa d'Agri - Moliterno	17.014,46	26.057	1,00	0,333	1.310	0,653	19.758	
179	312	Marsicovetere - Moliterno	17.899,80	26.712	0,88	0,389	1.054	0,670	16.302	
180	313	Scalo Buccino - Brienza							30.500	
181	314	Satriano di L. - Scalo Buccino	20.845,62	23.805	0,20	0,104	7.559	0,876	41.480	
182	315	Savoia di Lucania - Sala Consilina							32.186	
183	316	Satriano di L. - Salerno - Napoli	27.279,64	7.419	0,23	0,119	27.267	3,677	117.110	
184	317	Sasso di C. - Spinetta di Battipaglia	6.958,48	6.568	0,39	0,107	8.837	1,059	33.600	
185	318	Balvano - Potenza	43.152,98	43.895	0,51	0,257	2.835	0,983	72.038	
186	319	Muro Lucano - Lauria	4.962,47	4.239	0,22	0,040	28.101	1,171	68.960	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI POTENZA ANNO 2011										
N.ordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
187	360	Stabilimento Marzotto- Baragiano		I dati di traffico sono compresi nelle linee n. 172 e 173						
188	374	SARCONI- SPINOSO- POLICORO	5 754,69	4 644	0,20	0,077	14,937	1,239	40 158	
189	376	TRAMUTOLA-MOLITERNO	5 510,17	9 248	0,28	0,314	1,649	0,755	45 504	
190	377	PATERNO-MOLITERNO	30 501,75	38 432	0,84					
191	378	San Brancato- San Nicola di Melfi	64 001,13	46 970	0,68	0,110	11,073	1,363	301 104	
192	378	Venosa- Venosa Scalo	1 666,52	5 064	0,08	0,073	4,189	0,329	12 280	
193	379	Maschito-Venosa-Fonte Rosa	8 451,99	13 250	0,46	0,142	3,851	0,638	29 540	
194	380	Ripacandida- Rionero in V.- Scanzano								
195	381	Venosa- Palazzo S.G.- Scanzano								
196	384	S.Nicola di Pietragalla- C/da Maggesaria								
197	383	Lagopsole - San Cataldo - Seta	32 225,79	32 043	0,21	0,100	9,003	1,006	167 009	
198	386	Gastronuovo-Policoro - Roccanova								
199	387	Castonuovo-Roccanova-Villa D'Agri	2 415,45	1 396	0,12	0,033	51,158	1,730	41 344	
200	388	Paterno - Villa d'Agri-Policoro								
201	388	S.Chirico R.- Bv. SS598								
202	388	Armento - Bivio SS598								
203	389	S.Chirico R.- S.Arcangelo	11 427,24	12 874	0,40	0,221	3,135	0,888	23 368	
204	390	S.Chirico R.- Senise	16 211,49	20 435	3,49	0,246	2,436	0,793	28 820	
205	391	Moliterno - Villa D'Agri	8 617,65	13 688	0,75	0,163	3,223	0,630	25 536	
206	392	Armento-Viggiano - Villa d'Agri	5 572,46	12 372	0,42	0,083	4,963	0,450	35 544	
207	393	Grumento N.-Montemurro-S.Brancato	10 312,19	6 108	0,34	0,183	7,533	1,688	26 638	
208	400	Lauria - Potenza	23 800,44	5 760	0,20	0,142	24,980	4,132	83 296	
209	408	Potenza- Balvano Ferrero	22 365,18	30 878	0,41	0,211	2,701	0,724	48 279	
210	409	Castelsaraceno - Sant'Arcangelo	3 743,25	3 632	0,43	0,126	7,157	1,031	15 048	
211	411	Potenza- Tito Z.I. C.da Santa Loia Smart	3 602,95	6 028	0,13	0,159	3,158	0,598	11 021	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Potenza



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Dall'esame delle tabelle sopra riportate si evidenziano le corse oggetto di soppressione o di modifica, che vengono riassunte nelle tabelle successive.

Linee che subiscono una soppressione parziale o totale nella nuova configurazione dei servizi di TPL										
N° classifica	Collegamenti esercitati	Lunghezza a (km)	N° cor.	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*km/anno	C. riemp.	Stato delle corse		
187	RAPOLLA-MELFI-VACCARECCIA-S.NICOLA DI M.-PARASACCO	34.3	2	305	34 160	20 923	0.01	INVARIATE		
		28.5	2	305	34 160	17 385		SOPPRESSE		
132	Praia a Mare - Parrutta - Piano dei Peri-Trecchina	26.0	1	209	9 823	5 434		INVARIATE		
		26.0	1	96	4 512	2 496		INVARIATE		
		26.0	1	305	14 335	7 930		SOPPRESSE		
		22.0	3	209	29 469	13 794		INVARIATE		
		22.0	2	96	9 024	4 224	0.02	SOPPRESSE		
			19.0	1	305	14 335	5 795		INVARIATE	
133	Bivio Trecchina - Praia a Mare	24.0	1	305	14 335	7 320		INVARIATE		
	Praia a Mare - Bivio Trecchina - Trecchina	26.0	2	305	28 670	15 860		1 SOPPRESSA		
	Trecchina-Piano dei Peri-Parrutta-Praia a Mare	19.0	1	305	14 335	5 795		INVARIATE		
	Praia a Mare - Bivio Trecchina	19.2	1	305	14 335	5 856		INVARIATE		
	Rivello - Lauria Superiore via SS585	18.1	1	305	14 335	5 521	0.02	INVARIATE		
	Lauria Superiore - Rivello via SS585	34.2	1	305	14 335	10 431		INVARIATE		
134	Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	20.2	1	305	14 335	6 161		SOPPRESSE		
	Rivello - Nemoli	7.0	1	305	14 335	2 135	0.02	INVARIATE		
	Nemoli - Rivello	7.0	1	305	14 335	2 135		INVARIATE		
	Lauria - Nemoli - Rivello	19.1	1	305	14 335	5 826		SOPPRESSE		
		33.1	1	305	14 335	10 096		INVARIATE		
		64.0	1	209	9 823	13 376		INVARIATE		
88	Pescopagano - Melfi - Rionero	61.0	1	96	4 512	5 856		INVARIATE		
	Pescopagano - Melfi	44.0	1	305	14 335	13 420	0.03	SOPPRESSE		
	Melfi - Pescopagano	44.0	1	305	14 335	13 420		SOPPRESSE		
	Rionero - Pescopagano	64.0	1	209	9 823	13 376		INVARIATE		
		61.0	1	96	4 512	5 856		INVARIATE		
		13.0	1	209	9 823	2 717		INVARIATE		
135	Maratea - Acquafredda	13.0	1	96	4 512	1 248		INVARIATE		
	Maratea - Sapri Scalo	22.0	3	209	29 469	13 794		INVARIATE		
		22.0	3	305	43 005	20 130		SOPPRESSE		
		22.0	3	96	13 536	6 336	0.07	2 SOPPRESSE		
		22.0	2	209	19 646	9 196		INVARIATE		
	Sapri Scalo - Maratea	22.0	2	96	9 024	4 224		1 SOPPRESSA		
Acquafredda - Maratea	13.0	1	305	57 340	26 840		SOPPRESSE			
					14 335	3 965		INVARIATE		

**Linee di competenza della Provincia di Potenza da sopprimere completamente o parzialmente**



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Linee che subiscono una soppressione parziale o totale nella nuova configurazione dei servizi di TPL										
N° classifica	Collegamenti esercitati	Lunghezza a (Km)	N° cor.	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*/km/anno	C. riemp.	Stato delle corse		
128-Lagonegro - Lauria via SS19	Bivio Lagonegro Sud - Lagonegro - Lauria via SS19	26.6	1	209	9 823	5 559		INVARIATE		
		26.8	1	209	9 823	5 601		INVARIATE		
		26.6	1	96	4 512	2 554		INVARIATE		
		26.6	1	305	14 335	8 113		SOPPRESSE		
		3.1	2	209	19 646	1 296		INVARIATE		
		3.1	1	96	4 512	298		INVARIATE		
		2.9	1	209	9 823	606		INVARIATE		
		2.9	1	96	4 512	278		INVARIATE		
		20.6	1	305	14 335	6 283	0,08	SOPPRESSE		
		20.6	1	209	9 823	4 305		INVARIATE		
129	Lauria - Lagonegro - Bivio Lagonegro Sud	27.8	2	209	19 646	11 620		INVARIATE		
		27.8	2	96	9 024	5 338		1 SOPPRESA		
		23.7	1	209	9 823	4 953		INVARIATE		
		20.6	1	209	9 823	4 305		INVARIATE		
		3.1	1	209	9 823	648		INVARIATE		
		2.9	1	305	14 335	885		INVARIATE		
		21.0	1	305	14 335	6 405		INVARIATE		
		36.1	1	209	9 823	7 545		INVARIATE		
		35.0	1	96	4 512	3 360	0,09	INVARIATE		
		35.0	1	305	14 335	10 675		SOPPRESSE		
93	Bivio Francavilla SS.-Francavilla-San Severino L. Senise-Francavilla-San Severino L.	21.0	2	305	28 670	12 810		INVARIATE		
		36.1	1	209	9 823	7 545		INVARIATE		
		35.0	1	96	4 512	3 360		INVARIATE		
		45.0	1	209	9 823	9 405		INVARIATE		
		45.0	1	96	4 512	4 320		INVARIATE		
		18.0	1	305	14 335	5 490		SOPPRESSE		
		18.0	1	209	9 823	3 762		INVARIATE		
		18.0	1	96	4 512	1 728		INVARIATE		
		18.0	1	209	9 823	3 762	0,09	INVARIATE		
		18.0	1	96	4 512	1 728		INVARIATE		
93	S.Illario - Atella - Rionero - Melfi S.Illario - Atella Atella - S.Illario Atella - Cecci - S.Illario Melfi - Rionero - Atella Melfi - Rionero - Atella - S.Illario	22.0	1	305	14 335	6 710		SOPPRESSE		
		22.0	1	209	9 823	4 598		INVARIATE		
		23.0	1	209	9 823	4 807		INVARIATE		
		45.0	1	96	4 512	4 320		INVARIATE		
		45.0	1	96	4 512	4 320		INVARIATE		

**Linee di competenza della Provincia di Potenza da sopprimere completamente o parzialmente**



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Linee che subiscono una soppressione parziale o totale nella nuova configurazione dei servizi di TPL									
N° classifica	Collegamenti esercitati	Lunghezza a (Km)	N° corse	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*km/anno	C. riemp.	Stato delle corse	
94 - Venosa - Lavello	Venosa - Lavello	20.0	1	209	9 823	4 180		INVARIATE	
	Venosa - Rapolla/Lavello Scalo - Lavello	20.0	1	305	15 555	6 100		INVARIATE	
	Venosa - Rapolla/Lavello Scalo	22.0	1	209	10 659	4 598		SOPPRESSE	
	Venosa - Rapolla/Lavello Scalo	22.0	1	96	4 896	2 112	0.10	INVARIATE	
	Lavello - Venosa	13.0	1	96	4 896	1 248		INVARIATE	
	Lavello - Venosa	21.0	2	209	21 318	8 778		INVARIATE	
	Lavello - Venosa	21.0	1	96	4 896	2 016		INVARIATE	
	Lavello Rapolla/Lavello Scalo - Venosa	21.0	1	305	15 555	6 405		INVARIATE	
	Lavello Rapolla/Lavello Scalo - Venosa	23.0	1	305	15 555	7 015		SOPPRESSE	
	Rapolla/Lavello Scalo - Venosa	13.0	1	96	4 896	1 248		INVARIATE	
	Acerenza - Pietragalla - Potenza	36.0	1	305	14 335	10 980		INVARIATE	
	Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	1	209	9 823	1 714		INVARIATE	
	Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	1	96	4 512	787		INVARIATE	
	Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	2	305	28 670	5 002		SOPPRESSE	
Acerenza - Pietragalla - Potenza	7.7	3	305	43 005	7 046		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	11.8	1	305	14 335	3 599		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	11.3	1	209	9 823	2 362		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	9.4	1	305	14 335	2 867		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	11.3	1	96	4 512	1 085		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	11.3	1	305	14 335	3 447		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	15.2	2	305	28 670	9 272		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	34.8	1	305	14 335	10 614		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	14.2	1	209	9 823	2 968		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	14.0	1	209	9 823	2 926		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	14.0	1	96	4 512	1 344		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	34.8	1	305	14 335	10 614		INVARIATE	0.10	
Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	1	209	9 823	1 714		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	1	96	4 512	787		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	7.7	2	305	28 670	4 697		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	9.6	2	305	28 670	5 856		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	8.2	3	305	43 005	7 503		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	11.3	1	305	14 335	3 447		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	18.3	1	209	9 823	3 825		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	18.3	1	96	4 512	1 757		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	14.2	2	209	19 646	5 936		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	14.2	1	96	4 512	1 363		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	38.6	1	209	9 823	8 067		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	38.6	1	96	4 512	3 706		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	35.8	1	305	14 335	10 919		SOPPRESSE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza	42.0	1	305	14 335	12 810		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza (v.55.658)	5.2	1	209	9 823	1 087		INVARIATE		
Acerenza - Pietragalla - Potenza (v.55.658)	676 270								
Acerenza - Pietragalla - Potenza (v.55.658)	442 068								
Acerenza - Pietragalla - Potenza (v.55.658)	234 201								
<b>Totale Bus*km/anno invariati</b>									
<b>Bus*km/anno variati</b>									

**Linee di competenza della Provincia di Potenza da sopprimere completamente o parzialmente**

Linee istituite nella nuova configurazione dei servizi di TPL						
N° ordine	Collegamenti esercitati	Lunghezza (Km)	N° corse	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*km/anno
1	Potenza - Rionero (Crob)	45.5	2	305	32 940	27 755
2	Potenza - Persano	82	2	260	28 080	42 640
3	Rionero - Melfi - Rapolla - Venosa - Matera	130	2	305	32 940	79 300
4	Senise - Potenza	130	2	305	32 940	79 300
<b>Totale Bus*km/anno</b>		<b>228 995</b>				

**Linee da istituire nella nuova configurazione dei servizi di competenza della Provincia di Potenza a seguito della riprogrammazione**



Servizi automobilistici Provincia di Matera

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI MATERA ANNO 2011										
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viaggi. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
1	1	Pomarico - Matera	105.356,89	117.123	0,50	0,272	2,413	0,900	180.300	
2	4	Pollicoro - Potenza - Tito	72.851,38	34.242	0,28	0,137	13,440	2,128	293.582	
3	5	Pomarico - Ferrandina - Scalo - ANIC	8.627,95	11.719	0,07	0,049	14,170	0,736	105.930	
4	6	Pomarico - Pisticci Scalo	1.844,86	1.510	0,02	0,022	54,283	1,222	52.288	
5	7	Pisticci - Metaponto - Ghiosa	11.921,94	15.412	0,25	0,111	6,184	0,774	60.800	
6	9	Tursi - Pollicoro - Scanzano Jonico	24.634,79	30.684	0,20	0,169	3,943	0,803	77.170	
7	10	Tursi - Pollicoro via Sinnica	34.938,40	46.603	0,46	0,273	1,994	0,750	59.276	
8	11	Tursi - Marconia - Pisticci	19.917,55	27.853	1,37	0,384	1,148	0,715	20.400	
9	12	Nova Siri - Pollicoro - ANIC	19.746,90	20.647	0,13	0,057	15,842	0,956	208.650	
10	13	Marconia - ANIC	20.541,32	28.829	0,18	0,145	4,189	0,713	77.040	
11	14	Pisticci - Marconia - Matera	23.166,82	18.799	0,25	0,128	8,419	1,232	100.956	
12	15	Pisticci - Tinchì - Bernalda	65.979,35	111.651	0,49	0,229	1,991	0,591	141.825	
13	17	Pisticci - Marconia - Pollicoro	100.134,18	140.445	0,43	0,213	2,630	0,713	235.584	
14	19	Tricarico - Melfi via Vaglio	39.591,96	31.584	0,32	0,114	9,712	1,254	195.676	
15	20	Accettura - Tricarico	9.817,76	12.930	0,52	0,193	3,167	0,759	26.124	
16	21	Irsina - Scalo Grassano	4.760,24	3.520	0,16	0,054	23,828	1,352	53.504	
17	22	Tricarico - Scalo Grassano - ANIC	10.499,59	17.098	0,69	0,104	5,311	0,614	57.928	
18	23	Tricarico - Scalo Grassano - Calcianno	10.747,14	18.901	0,13	0,100	5,143	0,569	62.012	
20	26	Tricarico - Albano di Lucania	981,44	1.445	0,10	0,030	21,914	0,679	20.200	
21	29	Tricarico - San Chirico Nuovo - Calle	9.288,18	12.849	0,20	0,160	3,791	0,723	31.072	
22	30	Tricarico - Scanzano Jonico - Pollicoro	4.048,05	3.338	0,46	0,057	20,088	1,213	42.774	
23	32	Salandra-Ferrandina-Pollicoro-Nova Siri Sc.	14.187,21	13.826	0,56	0,106	8,612	1,026	75.960	
24	33	Ferrandina - Matera - SATA di Melfi	59.999,24	45.524	0,35	0,101	11,717	1,318	340.280	
25	34	Nova Siri-SATA di Melfi	65.527,82	49.518	0,50	0,107	11,083	1,323	350.100	
26	39	Salandra-Scalo FS-Grassano Scalo	7.326,79	10.838	0,19	0,105	5,743	0,676	39.708	
27	40	Salandra-Ferrandina-Anic	38.631,82	53.646	0,27	0,122	5,166	0,720	176.784	
28	41	Ferrandina-San Mauro Forte	14.988,12	16.102	0,21	0,156	5,050	0,931	51.876	
29	42	Tursi- Ferrandina Z.I.- diramaz. Pisticci	8.388,82	52.138	0,65	0,031	5,031	0,161	167.330	
32	45	Pollicoro-Salerno-Napoli	100.751,91	10.381	0,27	0,241	30,585	9,705	202.540	
33	46	Alliano-Pollicoro	13.192,23	9.632	0,29	0,168	6,777	1,370	41.640	
34	47	Montalbano-Fel	14.731,22	15.448	0,24	0,436	1,234	0,954	12.160	
35	48	Stigliano-Anic	549,97	925	0,10	0,015	39,758	0,595	23.460	
36	49	Accettura-Pollicoro	2.277,40	2.145	0,90	0,138	6,650	1,062	9.100	
37	50	Colobraro-Matera	17.572,08	7.747	0,24	0,165	11,442	2,268	56.544	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Matera





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI MATERA ANNO 2011										
Nordine	N. class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno	
38	51	Montalbano-Policoro	60.212,57	84.075	0,35	0,267	1,964	0,716	105.344	
39	52	Stigliano-Montalbano	25.170,78	24.106	0,73	0,328	2,135	1,044	32.832	
40	55	Colobraro-Senise dir Valsinni	15.617,12	19.100	1,14	0,415	1,155	0,818	14.070	
41	56	Aliano-Sant'Arcangelo	5.637,98	10.807	0,66	0,234	1,709	0,522	11.780	
42	57	Irsina - Matera	48.545,45	29.714	0,23	0,223	5,694	1,634	107.920	
43	59-251	Irsina - Scalo FAL - Borgo Taccone	2.404,63	2.831	0,03	0,021	39,432	0,849	71.212	
44	62	Grottole-Migliorico-Policoro	4.746,12	4.464	0,27	0,065	15,317	1,063	43.616	
45	64	Grottole - Ponte Bailey	8.518,06	14.694	0,12	0,107	4,845	0,580	45.418	
46	65	Grottole-Migliorico-Anic	9.362,65	11.050	0,10	0,041	19,679	0,847	138.716	
47	66	Grottole-Scalo FF.SS.	138,83	149	0,03	0,009	103,021	0,932	9.792	
55	76	Matera - Potenza	107.550,08	49.546	0,39	0,211	8,113	2,171	256.410	
56	77	Bernalda-Metaponto-Taranto	13.995,66	12.090	0,33	0,104	9,973	1,158	76.912	
57	78	Bernalda-Pisticci Scalo-Ferrandina	9.799,95	11.146	0,50	0,299	2,057	0,879	14.626	
58	82	Bernalda-Anic-Z.Ind. Ferr.-Ferrandina	11.445,05	15.753	0,21	0,067	10,120	0,727	101.695	
59	83	Bernalda-Metaponto-Bernalda (circolare)	4.017,64	6.380	0,35	0,032	19,203	0,630	78.155	
60	84	Bernalda-Metaponto-Nova Siri Scalo	14.214,70	18.181	0,41	0,160	4,105	0,782	47.610	
62	255	Irsina - San Nicola di Melfi	63.053,49	54.001	0,56	0,198	4,729	1,168	162.900	
63	275	Bernalda-Metaponto	25.876,74	30.340	0,23	0,131	5,647	0,853	109.289	
64	277	Rotondella-Tursi	4.827,50	6.200	0,27	0,120	5,734	0,779	22.680	
66	279	Valsinni-Tursi	8.487,71	14.956	0,66	0,417	0,792	0,568	7.560	
67	280	Nova Siri-Tursi	20.699,97	27.213	1,20	0,406	1,113	0,761	19.320	
68	281+278	Colobraro-Montalbano	7.839,51	6.788	0,15	0,168	5,723	1,155	24.780	
69	282	Colobraro-Policoro	19.288,00	18.109	0,28	0,162	5,526	1,065	63.840	
70	321	Senise - Policoro - Taranto	21.131,53	14.829	0,26	0,071	18,549	1,425	175.464	
71	322	Gorgoglione - Policoro	2.016,05	1.745	0,29	0,026	43,336	1,155	48.240	
72	326	Matera - Santeramo in Colle	32.088,68	44.562	0,22	0,224	2,499	0,720	71.034	
77	332	Bernalda - Ginosa	4.000,44	5.991	0,26	0,173	3,195	0,668	12.210	
80	335	Gorgoglione-Guardia P.-Sant'Arcangelo	9.804,03	6.806	0,35	0,232	4,768	1,440	20.700	
81	336	Irsina - Bivio S.M.D'Irsi - Matera	46.510,47	51.620	0,95	0,387	1,428	0,901	47.038	
82	337	Montescaglioso - Bernalda - Policoro	9.185,07	9.843	0,29	0,125	6,530	0,933	41.003	
83	338	Montescaglioso - Buccico - Ginosa	2.736,25	3.818	0,04	0,048	14,201	0,717	34.588	
84	339-341	Stigliano-S.Mauro F. - Garaguso-Matera	57.740,72	47.333	0,38	0,183	5,433	1,220	164.034	
85	340	Stigliano-Craco-Pisticci Scalo-Matera	10.765,26	4.789	0,08	0,073	28,400	2,248	86.760	
87	342	Accettura - S.Mauro F. - Pisticci Scalo	2.704,47	3.974	0,38	0,046	14,107	0,681	35.762	

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Matera



REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Co.Tr.A.B. RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA PROVINCIA DI MATERA ANNO 2011									
N.ordine	N.class.	Collegamenti esercitati	RICAVI TOTALE €.	Viagg. Trasp.	C. riempim.	C. esercizio	Costo per pass.	Ricavo per pass.	Bus x km/anno
101	357	Ferrandina - GOMMAFER - ENI	18.029.61	5.503	0.03	0.165	16.596	3.276	58.260
19	24-401	Tricarico - Calle - Irsina	8.570.76	10.663	0.14	0.060	12.494	0.804	84.988
30	43	Tricarico - Calle	1.900.27	2.396	0.07	0.200	3.182	0.793	4.864
31	44	Montalbano-Sata	83.332.00	58.445	0.48	0.116	10.895	1.426	406.188
48	67	Matera-Sata	54.036.31	39.131	0.40	0.153	7.659	1.381	191.190
49	70	Grassano-Tricarico	10.460.89	15.239	0.20	0.180	3.124	0.686	30.366
50	71	Oliveto-Scalo ff.ss.-Potenza	9.689.36	7.716	0.17	0.177	5.854	1.256	28.816
51	72	Grassano-Matera-Potenza	44.865.65	38.840	1.05	0.230	3.960	1.181	102.330
52	73	Matera - Potenza (senza corrisp.)	2.968.65	1664					
53	74	Oliveto-Policoro	5.958.96	4.618	0.14	0.057	21.352	1.290	62.900
54	75	Grassano-Scalo ff.ss-Pisticci Scalo	14.649.51	14.207	0.21	0.065	14.907	1.031	135.100
61	251	Grassano-Scalo ff.ss.	11.779.43	13.850	0.12	0.223	2.955	0.851	26.112
102	401	Ripartata al numero 43							
65	278	Tricarico-Tricarico	I dati sono compresi nella linea n. 24	===	===				
73	327	Ripartata al numero 68							
74	328	Rotondella - Policoro via Trisaia							
75	329	Rotondella - Nova Siri - Policoro	104.663.27	148.649	0.31	0.197	2.862	0.704	271.384
76	331	Rotondella - Bivio fondovalle Sinni							
78	333	Rotondella - Matera - Policoro							
79	334	Matera - Rondinelle	105.13	700	0.02	0.014	10.662	0.150	4.761
86	341	Matera - Via Trabaci							
92	348	S.Mauro F. - Ferrandina - Matera	I dati sono compresi nella linea n. 339						
93	349	Tricarico - Grassano - Matera							
94	350	Tricarico - Matera	140.371.68	144.201	0.34	0.216	3.533	0.973	324.963
95	351	Tricarico - Potenza							
90	345	Tricarico - Potenza							
91	346	San Mauro F. - Accettura - Potenza	39.613.54	47.423	0.45	0.202	3.290	0.835	99.534
96	352	Gorgoglione - Stigliano - Potenza							
97	353	Salandra-Grottole-Migliorico-Matera	152.745.90	178.047	0.86	0.409	1.240	0.858	140.782
99	355	Salandra - Ferrandina - Matera							
100	356	Gorgoglione-Stigliano-Sant'Arcangelo	17.451.00	20.304	0.15	0.095	8.152	0.859	105.584
		Stigliano - Sant'Arcangelo							

Dati di traffico Co.Tr.A.B. provincia di Matera



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Anche in questo caso si riassumono le corse oggetto di soppressione o di modifica:

Linee che subiscono una soppressione parziale o totale nella nuova configurazione dei servizi								
N° classifica	Collegamenti esercitati	Lunghezza (Km)	N° corse	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*km/anno	C.r	Stato delle corse
6	POMARICO-PISTICCI SCALO	43	4	305	61 000	52 460	0.02	ELIMINATE
357	FERRANDINA-GOMMAFER-ENI	14	6	305	100 650	25 620	0.03	ELIMINATE
		24	3	305	50 325	21 960		ELIMINATE
		28	1	305	16 775	8 540		ELIMINATE
		14	2	90	9 900	2 520		ELIMINATE
59-251	CIRC. IRSINA - SCALO - B. TACCONI	53	1	305	16 470	16 165	0.03	ELIMINATE
		35	1	305	16 470	10 675		ELIMINATE
	IRSINA - SCALO B. TACCONI	15	1	305	16 470	4 575		ELIMINATE
	IRSINA - (Cimitero)-Irsina - SCALO - B. TACCONI	19	1	305	16 470	5 719		ELIMINATE
	IRSINA - (Cimitero)-Irsina - SCALO FAL	13	5	305	82 350	19 444		ELIMINATE
	IRSINA - SCALO FAL	9	5	305	82 350	13 725		ELIMINATE
IRSINA - CIMITERO	4	1	305	16 470	1 144	ELIMINATE		
338	MONTESCAGLIOSO-BUCCICO-GINOSA	15	2	305	33 550	9 150	0.04	ELIMINATE
		15	6	215	70 950	19 350		INVARIATE
5	POMARICO- FERRANDINA-SCALO- ANIC	33	6	365	109 500	72 270	0.07	ELIMINATE
		33	4	255	51 000	33 660		ELIMINATE
340	STIGLIANO-CRACO-PISTICCI SCALO-MT	94	2	305	28 670	57 340	0.08	INVARIATE
		50	2	305	28 670	30 500		ELIMINATE
65	GROTTOLE-MIGLIONICO-ANIC	46	4	255	36 720	46 920	0.10	INVARIATE
		46	2	365	26 280	33 580		ELIMINATE
		40	4	365	52 560	58 400		ELIMINATE
<b>Totale Bus*km/anno</b>		543 716						
<b>Totale Bus*km/anno invariati</b>		123 610						
<b>Bus*km/anno variati</b>		420 106						

**Linee di competenza della Provincia di Matera da sopprimere completamente o parzialmente**

Linee attualmente a carico del bilancio provinciale, trasferite nei servizi minimi a contribuzione regionale						
N° ordine	Collegamenti esercitati	Lunghezza (Km)	N° corse	Giorni di servizio	Posti offerti	Bus*km/anno
1	Irsina-S.N. Melfi (turno c.)-CROB	87	1	48	912	4 176
		94	1	48	912	4 512
		124	1	255	4 845	31 620
		131	1	255	4 845	33 405
2	Tricarico-Bivio Grassano	12	2	305	33 550	7 320
3	Prolungamento corsa MT-Grassano a Tricarico	23	1	305	16 775	7 015
4	Matera - Bernalda - Metaponto scalo (serale)	57	1	305	16 775	17 385
5	San Mauro Forte- Ferrandina- Matera	70	2	90	9 900	12 600
6	Matera-Ferrandina Scalo- CROB di Rionero	134	2	255	27 540	68 340
	Nova Siri- Ferrandina Scalo	77	2	255	27 540	39 270
7	Valsinni - Policoro	32	2	215	23 220	13 760
8	Miglionico - Matera	21	1	215	11 610	4 515
9	Matera- Aeroporto di Bari (dal 1/4 al 15/8)	66	2	137	5 480	18 084
	Matera- Aeroporto di Bari (dal 16/8 al 31/12)	66	6	138	16 560	54 648
10	Nova Siri - Bari Palese	170	2	275	11 000	93 500
<b>Totale Bus*km/anno</b>		410 150				

**Linee di competenza della Provincia di Matera già in esercizio, trasferite nei servizi minimi a contribuzione regionale a seguito della riprogrammazione.**



#### **4.4.1 Servizi di TPL automobilistico urbano/comunale**

Il trasporto urbano e comunale è offerto in 47 dei 131 comuni della Basilicata, ed esso presenta differenti caratteristiche e finalità in relazione alle dimensioni e peculiarità urbanistiche e socio-economiche dei centri in cui il servizio è offerto:

- nelle città di Potenza e Matera ed in altri centri oltre i 10.000 abitanti il servizio di trasporto è effettuato con modalità, nello spazio e nel tempo, sistemi di trasporto e vettori che ne connotano la configurazione di urbano;
- in circa 31 piccoli comuni, con basso numero di abitanti, poco compatti nella distribuzione degli insediamenti e caratterizzati unicamente dalla presenza di servizi di base. Sono nella sostanza poli con connotazioni socio-economiche e demografiche che generano, nella gran parte dei casi, bassa mobilità interna con spostamenti prevalenti casa-scuola, mentre quelli casa-lavoro sono di tipo interno-esterno. Il ruolo del trasporto pubblico locale, in questo caso, è quasi esclusivamente di tipo sociale, connesso all'obiettivo della coesione urbana da perseguire attraverso un adeguato accesso e fruizione dei servizi di base per contribuire a contrastare il fenomeno dell'emigrazione.

Nella tabella che segue sono riportati i dati di traffico ed economici inerenti il servizio di trasporto pubblico nei 47 comuni titolari dello specifico contributo regionale.

E' opportuno evidenziare, rispetto al complesso del trasporto urbano, le peculiarità del Comune di Potenza dotato di un sistema di impianti di risalita costituito da 4 scale mobili, con un estensione complessiva pari a 2.341,92 m., ed un ascensore verticale per un costo totale di esercizio pari ad € 4.158.000.

In generale, come più volte indicato dalla Regione alle varie Amministrazioni comunali, è necessario che le stesse, salvaguardando i fabbisogni essenziali di mobilità, pongano in essere tutti i possibili interventi volti da un lato ad incrementare i ricavi da traffico e dall'altro ad efficientare i costi, al fine di contribuire ad impattare favorevolmente sui parametri indicati dal DPCM.

Parte dei Comuni titolari di Servizi di TPL Comunali, tra cui anche Potenza, negli ultimi mesi hanno avviato le procedure di gara per l'affidamento dei servizi di propria competenza ai sensi di quanto stabilito dal comma 7 dell'art. 1 della L.R. n. 7/2014.

In alcuni casi ciò ha comportato la revisione della rete dei servizi messi a gara anche con la contrazione del programma d'esercizio e dell'offerta dei servizi come nel caso del Comune Capoluogo di Regione, ove la percorrenza posta a gara ha registrato una riduzione di circa il 50%.

Di seguito si riporta la tabella recante il livello dei Servizi Comunali relativo all'anno 2012, (la tabella riporta il dato storico e non tiene conto delle variazioni dell'offerta avvenute con l'avvio delle gare da parte dei Comuni).





Concludendo, come fatto per i servizi ferroviari, sulla base dei dati del 2011, si possono riassumere ii parametri caratteristici del servizio di TPL automobilistico nella regione relativamente ai servizi provinciali e comunali.

DATI AUTOLINEE				
INDICATORI FINANZIARI DI BASE				
Cod.	Indicatore	Valore	Unità di misura	Note
		2011		
A1	Corrispettivi regionali	€ 50.741.215,00	€	<i>Tutte le risorse finanziarie correnti che escono dalla Regione e destinate a Contratti di Servizio</i>
	provincia di matera	€ 13.137.932,00	€	
	provincia di potenza	€ 27.453.283,00	€	
	comunali	€ 10.150.000,00	€	
A2	Corrispettivi Enti Locali	€ 10.526.495,00	€	<i>Altri corrispettivi erogati alle Aziende che non transitano dai bilanci regionali</i>
A3	Altre risorse erogate per il TPL	€ 370.000,00	€	<i>Es. agevolazioni, integrazione tariffaria, ecc.</i>
A4	Contributi CCNL	€ 4.962.974,00	€	<i>Da specificare nei casi in cui sono erogati e non sono inclusi nel corrispettivo</i>
	extraurbano	€ 4.010.307,00	€	<i>extraurbano (escluso FAL)</i>
	urbano	€ 952.667,00	€	<i>Potenza- Matera - Melfi</i>
INDICATORI TRASPORTISTICI				
A5	Ricavi da traffico extraurb.		€	
	ricavi da traffico urbano		€	
A6	Addetti serv. Extr.		n.	<i>Solo quelli del Contratto Autoferrotranvieri</i>
	addetti serv. Urbani			
A7	Buskm urbani		km	
A8	Buskm interurbani		km	
A9	Viaggiatori KM/anno extra.		Viagg.km/anno	<i>viaggiatori Km anno</i>
	viaggiatori anno Urbano			

*Valori economici tutti Iva esclusa.  
Dati su base annua.*



## **PARTE III**

# **STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI REGIONALI**



## 5. STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE PER IL RILANCIO DEL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE

### 5.1 INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

La Basilicata è lambita ad ovest dal corridoio ferroviario tirrenico ad alta velocità (Salerno-Napoli-Roma-Milano), a est dal corridoio Adriatico Lecce-Bari-Ancona-Milano e a nord dal collegamento Alta Capacità/Alta Velocità Bari-Napoli. E' necessario inserirsi in tali direttrici, guardando ai nodi principali della rete: Salerno, Napoli, Foggia, Bari.

Obiettivo del PRT è quello di efficientare il sistema infrastrutturale ferroviario, da intendersi quale contributo fondamentale per il perseguimento di una migliore accessibilità del territorio regionale. Ne consegue il rafforzamento del ruolo e della valenza del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale, mediante un progetto di integrazione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici e la completa attuazione degli investimenti già avviati di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale ed impiantistico delle reti ferroviarie.

In relazione all'esigenza di connettere la Basilicata ai principali nodi trasportistici della rete ferroviaria nazionale, gli assi portanti su cui concentrare gli interventi strategici risultano la direttrice Potenza-Foggia, capace di intercettare le linee ad Alta Capacità NA-BA ritenuta di valenza prioritaria e strategica dal Governo Nazionale, e la direttrice Salerno-Potenza, fondamentale per il collegamento all'Alta Velocità ed al Corridoio Tirrenico.

Discorso a sé riveste la ferrovia locale a scartamento ridotto su cui sono oggi effettuati servizi da FAL s.r.l., per la capacità di poter svolgere un ruolo di sviluppo soprattutto per l'area del materano, unico Capoluogo di Provincia sprovvisto di rete ferroviaria a scartamento ordinario. Infatti anche in relazione alla necessità di garantire alla Città di Matera, Capitale Europea della Cultura 2019, un idoneo miglioramento dell'accessibilità territoriale, la ferrovia Matera-Bari e l'intero corridoio Potenza-Matera-Bari è da ritenersi strategico e, nell'ambito degli investimenti già attuati ed in corso di realizzazione, potrebbe svolgere un idoneo ruolo per lo sviluppo del territorio, pur dovendo al riguardo procedere attraverso una idonea concertazione tra la Regione Puglia per la tratta di propria competenza territoriale.

#### **5.1.1 Progetto ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Foggia**

Linea ferroviaria Potenza Foggia - asse di sviluppo per la Basilicata, la Puglia ed il Sud nell'ambito delle politiche di integrazione territoriale.

Per contrastare gli incombenti processi di marginalizzazione e rimettere il Mezzogiorno, le regioni del Sud come la Basilicata e la Puglia, anche in un'ottica di Macroregioni, sulla strada della crescita e dello sviluppo occorre ripensare su basi nuove la dialettica verticale Nord- Sud, mediante una coerente interconnessione tra le politiche infrastrutturali e delle reti e le politiche industriali e di sviluppo. Ciò va fatto in direzione di un federalismo solidale e concertativo, nella definizione di un'adeguata politica economica nazionale e regionale nel settore delle infrastrutture.





E' infatti doveroso dar luogo alla valorizzazione non episodica e non solo su singoli temi di una dialettica ed un **sano confronto tra le Regioni meridionali, per definire una strategia programmatica e progettuale comune, raccordando sinergicamente le linee generali delle politiche di programmazione regionale.**

A tal riguardo è fondamentale procedere ad una radicale revisione della **politica infrastrutturale del Mezzogiorno** che parta da una riprogrammazione chiara e concordata delle infrastrutture, integrata e multimodale per l'intero sistema della mobilità e dei trasporti nel territorio meridionale.

In un territorio la fruizione delle reti infrastrutturali e di servizi di trasporto è di tipo derivato poiché le relazioni di traffico trovano esplicitazione, in intensità e direzione, nel bisogno di muoversi connesso alla fruizione di attività distribuite su un territorio. Non è possibile modificare i servizi di trasporto senza incidere sulla dinamica generale del sistema territoriale, né modificare le strutture territoriali senza incidere sulla dinamica della mobilità: il controllo e la pianificazione dei trasporti devono essere concepiti come parti integranti del controllo e della pianificazione territoriale.

Nell'ambito della **programmazione finanziaria pluriennale per il periodo 2014-2020, la Commissione europea** ha annunciato, tra le sue proposte di regolamenti per collegare l'Europa, la creazione di un nuovo strumento a livello europeo per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione europea (UE) in diversi settori, tra i quali quello dei trasporti. In particolare, questo nuovo strumento, denominato "Meccanismo per collegare l'Europa", sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo. Tale strumento disporrà di una dotazione di circa 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui saranno assegnati al settore dei trasporti circa 32 miliardi, 10 miliardi dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti ammissibili nell'ambito del fondo di coesione.

Tale proposta è orientata alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale.

Nella proposta è previsto un aumento delle risorse europee per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, nonché un aumento delle quote di cofinanziamento variabile dal 20 al 40 per cento a seconda che si tratti di progetti di interesse comune, legati alla rete centrale o transfrontalieri della rete prioritaria.

Tra i progetti viene introdotta la **linea ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto** nell'ambito del **corridoio 5 Helsinki-La Valletta**.

Con particolare riferimento al trasporto ferroviario gli organi europei hanno previsto requisiti specifici. In particolare è fatto obbligo agli Stati membri di garantire che *l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alle norme europee in materia di interoperabilità, scartamento, elettrificazione, linee*



percorse da treni merci convenzionali, prestando attenzione anche all'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario.

Nella seduta del 18 gennaio 2012 della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato è stata approvata la risoluzione, Doc. XVIII, n. 125, con la quale si è espresso parere favorevole alla richiamata "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (n. COM (2011) 650 definitivo)", osservando, tra l'altro, che in previsione "di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni approvate all'unanimità dal Senato" nella seduta dell'11 gennaio 2012, "si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, **la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce**, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa.

**La realizzazione della linea alta velocità/alta capacità sull'intera dorsale adriatica** è indubbiamente riconducibile alla strategia della **macroregione adriatico-ionica**, la quale rappresenta senz'altro un'opportunità per il nostro Paese di prendere parte a quel grande processo di coesione europeo già avviato con successo in Europa con l'approvazione delle strategie macroregionali del Danubio e del Baltico, quali strumenti innovativi per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo.

Il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) ha un'importanza strategica per l'Italia perché consentirebbe un collegamento, ad elevati standard di qualità, tra il mare del Nord ed il mare Adriatico, favorendo altresì il collegamento tra i diversi distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'export, intercettando le aree a forte sviluppo dell'Est e del Nord-Est Europa, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente.

**Quindi con la mozione sul corridoio ferroviario Adriatico approvata dal Senato nel giugno 2013**, il Governo si impegna ad individuare progetti e risorse utili per il potenziamento della **linea ferroviaria Milano- Bari- Lecce**, anche nell'ambito della programmazione dei fondi comunitari 2014-2020 in un raccordo costante con le regioni del versante Adriatico e con le stesse Ferrovie dello Stato .

Importante l'impegno assunto nel corso del dibattito in Senato dal governo a promuovere, al più presto, un tavolo di coordinamento tra i Ministeri competenti, le Regioni e le stesse Ferrovie.

**Sulla base delle suddette considerazioni occorre pensare anche al CIS - Contratto Istituzionale di sviluppo (ex art. 6 del D. Lgs. 88/2011) per la realizzazione degli interventi sulla direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, inclusa la linea Potenza-Foggia, sottoscritto il 02 agosto 2012 dal Governo (Coesione territoriale e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) con le Regioni Campania, Basilicata e Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete ferroviaria italiana.** Il CIS, il cui costo complessivo degli interventi previsti è di 7,116 miliardi di euro, dei quali 3,532 miliardi già provvisti di copertura finanziaria costituisce un atto innovativo ed efficace, con cui Governo, Regioni, Fs e Rfi si impegnano, tra l'altro, a collaborare e coordinarsi, ad eseguire un monitoraggio periodico degli impegni assunti.



**In tal senso e per valorizzare sempre più la particolare vocazione della Basilicata quale regione cerniera nel quadrante meridionale assume particolare importanza la linea ferroviaria Potenza-Foggia ed il suo ammodernamento infrastrutturale e tecnologico, fortemente voluto dalla Regione e finanziato nell'ambito del CIS per 200 milioni di euro, che consente l'interconnessione alla linea ad alta capacità Napoli-Lecce-Bari e la chiusura ad anello della rete ferroviaria adriatica con quella tirrenica, contribuendo attivamente ai processi di sviluppo territoriale.**

Infatti, Coerentemente con il Piano Generale dei Trasporti e con i principi sanciti nel Libro Bianco dell'Unione Europea sui Trasporti, la Regione Basilicata ha individuato nel **Piano Regionale dei Trasporti** gli indirizzi strategici finalizzati alla integrazione dei sistemi di trasporto regionali ed alla creazione di una rete di servizi atta a garantire alla Regione lo svolgimento di un ruolo di "cerniera" nel sud del paese e, in prospettiva, nell'area mediterranea.

*Sotto l'aspetto trasportistico può svolgere un ruolo determinante un sistema ferroviario efficiente ed adeguato alle attuali esigenze di mobilità e appunto, tra i possibili interventi di riqualificazione del sistema ferroviario regionale, risulta prioritario **l'Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia.***

Attualmente, come detto in precedenza, la linea Potenza-Foggia fa parte della rete ferroviaria complementare gestita da RFI e assicura i collegamenti tra i Comuni a nord del potentino e il capoluogo di regione ed i collegamenti interregionali, dal momento che, a Foggia, si connette alla direttrice Adriatica.

La linea, a tutt'oggi, non elettrificata, attraversa diversi centri di discreta importanza come Melfi e Rionero in Vulture ed alcune stazioni che hanno funzione di nodi ferroviari come quella di Rocchetta Sant'Antonio (in Puglia).

Le necessità di adattamento alla morfologia del territorio con continui sali-scendi e l'esigenza "storica" di servire gli abitati posti lungo le valli imposero un tracciato con numerosi attraversamenti dei torrenti ricadenti nei bacini fluviali e l'aggiramento del complesso montuoso vulcanico del Vulture nonché la realizzazione di numerose gallerie naturali anche di discreta lunghezza.

Il tratto Potenza-Melfi è caratterizzato dal maggior flusso di passeggeri al giorno grazie alla presenza, nell'area industriale di San Nicola di Melfi, di importanti realtà produttive - prime fra tutte la Fiat Sata - che, in questi ultimi anni, hanno fatto crescere discretamente la domanda pendolare lungo questo corridoio.

Nell'ambito degli interventi inseriti appunto nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, del 2 agosto 2012 è inserito il progetto "Ammodernamento della linea ferroviaria Foggia – Potenza", costituito da due sottoprogetti: – Adeguamenti a standard e razionalizzazione degli impianti ed – Elettrificazione della linea per 118 km, rettifiche di tracciato, soppressione Passaggi a livello ed adeguamento di gallerie ed opere d'arte.

Il bisogno della regione di avere un efficiente sbocco sulla linea Adriatica, fa acquisire maggiore peso alla necessità di riqualificare l'offerta ferroviaria lungo questo corridoio e di rendere la stessa maggiormente attrattiva e più competitiva rispetto a quella stradale.



L'urgenza e l'importanza dell'esecuzione di tali lavori di ammodernamento sono anche legate al recente incidente occorso sulla linea nei pressi della stazione di Cervaro, causati dallo scalzamento della massicciata per i recenti eventi meteorologici avversi, che hanno comportato la sospensione dell'esercizio ferroviario per alcuni mesi a causa il sequestro giudiziario della linea. *Tutto ciò rende ancor più urgente l'esecuzione degli interventi di ammodernamento della linea stessa, che elevando gli standard prestazionali consentiranno alla regione Basilicata di avere un efficiente sbocco sul corridoio Adriatico, riqualificando l'offerta ferroviaria lungo l'asse Basilicata-Puglia in modo da rendere tali aree del Mezzogiorno maggiormente attrattive e competitive, contrastandone la marginalizzazione territoriale.*

I lavori di adeguamento previsti nel Sottoprogetto 1 "Adeguamento agli standard e Razionalizzazione Impianti" hanno avuto effettivo inizio il 13 ottobre 2014 nella tratta tra Melfi e Foggia e nel primo semestre dell'anno 2015 interesseranno anche la tratta Melfi-Potenza, mentre entro aprile 2015 sarà presentato il Progetto Definitivo su cui fare l'appalto del Sottoprogetto 2 di "Elettrificazione, Rettifiche di tracciato e soppressione P.L".

### **5.1.2 Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Battipaglia-Potenza**

La velocità commerciale del tratto Salerno-Potenza Centrale, lungo 110,97 Km di cui 45,6 Km in territorio lucano, è di circa 55 Km/h. con tempi medi di percorrenza del di circa 2h 01

- Stato della Programmazione interventi di ammodernamento:

Per quanto concerne gli aspetti infrastrutturali della linea, nel Contratto di Programma (CdP) 2012-2016 tra Stato e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. la cui fase realizzativa tuttavia è, allo stato, ancora da finanziare, risulta previsto già il seguente intervento:

- Potenziamento Battipaglia-Potenza.

La linea Battipaglia-Potenza-Metaponto attraversa in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi. In base alla delibera CIPE 85/2002 è stato elaborato uno studio di fattibilità per migliorare i collegamenti fra Taranto e Brindisi e la Direttrice Tirrenica.

Tale studio prevede rettifiche delle curve esistenti per circa il 30% del tracciato e, nella tratta Potenza-Metaponto, una variante a Campomaggiore, in corrispondenza di un tratto di linea in frana.

È stata sviluppata la progettazione preliminare.

Il CdP 2012-2016 include tra le "opere in corso" una prima fase di studio di 2 MEUR per la tratta Battipaglia-Potenza, mentre il completamento della progettazione e la realizzazione della tratta figurano tra le "opere programmatiche".

- Finanziamento Velocizzazione e potenziamento linea Battipaglia-Potenza

Preso atto che negli scorsi anni è già avvenuta l'elettrificazione della linea, ai fini di un miglioramento delle prestazioni ed affidabilità della circolazione, anche in relazione al trasporto di merci, risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, con riduzione delle pendenze ed aumento dei raggi minimi.



Regioni competenti : Basilicata e Campania

Costo stimato per la realizzazione dei lavori di ammodernamento (M€): 490

Risorse già disponibili dalla delibera CIPE 85/2002 (M€): 2

Vincoli ambientali: VIA nazionale da effettuare

Per il finanziamento degli interventi suddetti è da valutare anche la possibilità di proporre investimenti concreti e sostenibili nell'attuale quadro di finanza pubblica.

Nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro, il cui schema è stato approvato con DD.G.R. n. 771/2014 e n. 967/2014, la Regione Basilicata ha previsto l'intervento di Ammodernamento della linea Battipaglia –Potenza prioritario, per quanto le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato siano tali che significativi effetti in termini di velocizzazione della linea si possono avere solo con investimenti particolarmente considerevoli.

### **5.1.3 Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Potenza-Metaponto**

Anche, per la tratta Potenza-Metaponto una prima fase di studio con un importo di 2 Meuro è inclusa tra le «opere in corso» del CdP 2012-2016, mentre il completamento della progettazione e la realizzazione degli interventi sono inseriti tra le «opere programmatiche».

Con il decreto-legge 11 settembre 2014, n. 133, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive – convertito nella L. 11 novembre 2014, n. 164 – Legge Sblocca Italia, l'intervento di ammodernamento della tratta ferroviaria Salerno - Potenza -Metaponto -Taranto è stato inserito tra le opere strategiche seppur di priorità 2.

### **5.1.4 Lavori di adeguamento e velocizzazione infrastrutture ferroviarie FAL**

Entro l'anno 2015, tutti gli interventi ammessi a finanziamento ed rendicontazione sulle risorse rivenienti dal ciclo di programmazione del PO-FESR Basilicata 2007-2013 saranno completati, in particolare:

- Tratta Genzano-Oppido “Lavori di rinnovo binario e relative forniture” – costo totale dell'intervento ammesso a finanziamento € 3.786.999,60;
- Tratta Cancellara – Pietragalla- San Nicola “Lavori di efficientamento ed adeguamento funzionale” costo totale dell'intervento ammesso a finanziamento € 6.986.240,44;
- Tratta Matera Sud - Venusio “Lavori di rinnovo binario tra le prog. 65+518 e 75+743 (prog. Nuove 64+319-74+549)- costo complessivo dell'intervento ammesso a finanziamento € 6.325.528,78.

Inoltre, con DGR n. 137 del 11 febbraio 2014, che ha approvato lo schema di APQ Rafforzato “CB03 Basilicata infrastrutture Ferroviarie”, sono stati ammessi a finanziamento a valere sui fondi CIPE 62/2011, sull'itinerario Cancellara-Oppido, i “Lavori di Potenziamento e velocizzazione della tratta tra le progressive km 60+247 e km 69+959”, per l'importo di 8,8 M€; per tale intervento si prevede



l'assunzione dell'Obbligazione giuridicamente vincolante (aggiudicazione definitiva dell'appalto) entro il 2015.

Infine, per la F.A.L. sono in corso i lavori per la realizzazione di Interventi di Miglioramento della Sicurezza nella Circolazione ferroviaria finalizzati al miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario, interventi relativi alla realizzazione di impianti ACEI e del tipo CTC (impianti di controllo centralizzato del traffico ferroviario), ai sensi dell'art. 1, comma 1038 della legge n. 296/2006 (finanziaria 2007) e del D.M. 27.06.2007, n. 2219. L'importo finanziato è pari ad 8,8 M€.

Concludendo circa gli investimenti che interessano la FAL s.r.l., si sottolinea che con D.G.R. n. 1045 del 3 settembre 2014 è stata approvato l'elenco degli interventi da finanziare a valere sulle risorse di cui all'Accordo di Programma degli investimenti, ex art. 15 D.lgs. 422/97 e s.m.i., ad integrazione e/o sostituzione dell'elenco degli interventi riportati nell'Accordo sottoscritto in data 17.12.2002 tra MIT e Regione Basilicata e già rimodulato con Decreto Direttoriale del MIT n. 14/2012; l'importo complessivo dell'elenco degli investimenti approvato è pari ad € 23.653.725,98.

L'elenco approvato ed il costo dei singoli interventi è riportato di seguito.

1	Acquisizione di n. 1 nuovo treno a due casse a scartamento ridotto	€ 4.275.353,50
2	Adeguamento Piazzale ferroviario stazione di Matera Sud – linea MT-BA	€ 1.000.000,00
3	Adeguamento e potenziamento del deposito-officina di Potenza Scalo	€ 900.000,00
4	Rinnovo armamento Piazzale stazione Avigliano Lucania	€ 650.000,00
5	Realizzazione Sottopasso pedonale nella stazione di Avigliano Lucania	€ 650.000,00
6	BCA Avigliano Lucania -Avigliano Città	€ 158.449,00
7	BCA Genzano Avigliano Lucania	€ 241.000,00
8	Realizzazione ACEI nella stazione di Avigliano Città linea Avigliano C. - Potenza	€ 770.283,00
9	PP.LL. km 3+370 e 54+176 V 301 linea Avigliano L. Avigliano C.	€ 71.642,00
10	Interventi di Modifica ACEI sulla linea Avigliano L. – Potenza	€ 152.938,00
11	Cavo fo. Avigliano Lucania – Potenza	€ 247.000,00
12	Telefonia	€ 259.000,00
13	Sistema CTC Avigliano Lucania	€ 1.452.000,00
14	Potenziamento e velocizzazione della tratta ferroviaria San Nicola-Avigliano Lucania	€ 2.990.816,94
15	Potenziamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Cancellara Oppido	€ 1.275.000,00
16	Attrezzaggio del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria con TRAIN STOP	€ 2.290.000,00
17	Interventi sull'area metropolitana di Matera	€ 3.783.411,06
18	Adeguamento delle gallerie ferroviarie alle previsioni di cui al D.M. del 28.10.2005	€ 2.486.832,48
<b>Totale</b>		<b>€ 23.653.725,98</b>

### **5.1.5 Ripristino linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro**



Chiusa nel 1987 per consentire l'elettrificazione della linea Battipaglia - Potenza, linea dalla quale si diramava, la ferrovia Sicignano degli Alburni – Lagonegro non è stata mai riattivata sebbene ufficialmente non risulti ancora soppressa. Tanti sono stati i progetti presentati per la sua riattivazione, ma nessuno è stato realizzato.

La linea in questione attraversa il Vallo di Diano, affiancando in quasi tutto il suo percorso l'Autostrada Salerno – Reggio Calabria e la statale 19 del Vallo di Diano. Il percorso partiva da un bivio, denominato Bivio Sicignano, posto a 1+677 km dalla stazione di Sicignano degli Alburni, lungo il tratto Sicignano – Buccino della linea Battipaglia - Potenza e si svolgeva quasi del tutto in provincia di Salerno, sconfinando in Basilicata fino al suo capolinea estremo, cioè Lagonegro.

La sua riattivazione rimane comunque auspicabile, soprattutto per alleggerire il traffico automobilistico sulla Salerno - Reggio Calabria, sono infatti centinaia gli autobus che quotidianamente fanno la spola fra le aree del Lagonegrese e del Vallo di Diano verso Salerno; quando la linea ferroviaria era attiva viaggiavano convogli composti anche da 4 ALn668, segno che la domanda era abbastanza elevata. La stessa infrastruttura, riattivata, potrebbe dare grande impulso al turismo che nell'area servita trova interessanti mete (certosa di Padula, grotte di Pertosa, monte Sirino). Nello schema di Intesa Generale Quadro, approvato con DGR 967 del 30.07.2014, fra gli interventi con carattere strategico è inserito anche il Ripristino linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro, sebbene tale infrastruttura sia riportata con priorità 2.

### ***5.1.6 Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore delle infrastrutture ferroviarie***

Come detto più volte, la Regione è attualmente coinvolta nella Programmazione Fondi Strutturali Europei 2014-2020. Ci troviamo oggi nella fase in cui, a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Partenariato, atto che descrive le priorità e la strategia d'intervento per l'utilizzo dei fondi, fra Italia e Commissione Europea, si stanno individuando gli interventi da finanziare nell'ambito delle risorse rese disponibili.

La Regione Basilicata, nell'ambito dell'OT 7 e più in particolare di una specifica AZIONE finalizzata a - *Potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso: interventi infrastrutturali e tecnologici, rinnovo del materiale rotabile, promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell'obiettivo tematico 4*, per la quale sono previsti interventi mirati all'efficientamento prestazionale della rete, intende finanziare interventi di velocizzazione ed adeguamento della rete ferroviaria anche mediante il miglioramento della regolarità d'esercizio con la soppressione di passaggi a livello, varianti di tracciato, rinnovo ed adeguamento impianti fissi, nelle tratte su cui si è già investito per il rinnovo dell'armamento. La linea ferroviaria oggetto di finanziamento è la Potenza-Matera– Bari, per la quale si sono ipotizzati investimenti per l'importo complessivo di circa **15M€**.

## **5.2 INFRASTRUTTURE STRADALI**



### **5.2.1 Le previsioni della nuova programmazione nel settore.**

Con la proposta preliminare del Documento di Economia e Finanza Regionale 2015-2017, approvata con D.G.R. n. 1611 del 29 dicembre 2014, sono state stabilite le direttrici strategiche di intervento, la prima delle quali è la **Linea Strategica A: Una società competitiva ed aperta**, che viene declinata in tre aree di policy fra cui **Désenclavement fisico ed immateriale**. Ciò vuol dire che rompere l'isolamento della Regione, sia dal punto di vista fisico e che immateriale, è una delle Priorità dell'Amm.ne Regionale.

A proposito delle infrastrutture fisiche, nel Documento si legge: *Una maggiore apertura verso l'esterno è un elemento storico di ritardo della nostra regione e, puntualmente, un desiderio sempre richiamato e sempre perseguito. La trama di una regione ancora non efficiente nei suoi collegamenti pesa poi sul costo di erogazione di servizi pubblici fondamentali e sulla qualità della vita dei cittadini. L'apertura verso l'esterno è quindi ancora un nodo fondamentale, trasversale, di una regione che deve proiettarsi verso il mondo che verrà dopo questa crisi e si traduce in due elementi: l'infrastruttura fisica ancora inadeguata ed il servizio. Per il primo aspetto occorre migliorare la trama dei collegamenti interni, tramite il completamento del piano regionale della viabilità e utilizzando le risorse del PO FESR 2014-2020 come opportunità di portare a soluzione il tema, nell'ottica di collegare le aree industriali ed artigianali ai più importanti nodi ferroviari, autostradali e aeroportuali esterni alla regione, che ne costituiscono gli hub fondamentali e di realizzare un piano straordinario di manutenzione e ripristino della rete viaria regionale.*

*Occorre però, anche, rafforzare relazioni di traffico con le regioni contermini. Si tratta in sostanza di agire al fine di fruire di reti, servizi ed hub strategici allocati nelle regioni limitrofe.*

*Pertanto, si confermano gli interventi già inseriti nel Piano Regionale della Viabilità (PRV) e nella Legge Obiettivo 443/2001 e non realizzati per assenza di copertura finanziaria o per copertura finanziaria inadeguata, ma che continuano a risultare strategici a livello di collegamenti sovraregionale: si tratta dell'asse Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana, dell'itinerario Murgia-Pollino fino a Gioia del Colle e dell'asse Nord-Sud (corridoio Potenza- Tito-Brienza - A3 con prolung. Melfi-Candela).*

*Inoltre, sempre nell'ambito degli assi viari strategici di rilevanza regionale e interregionale del PRV, sono previsti interventi necessari per l'eliminazione di situazioni di pericolo (sulla SS. 658 Potenza-Melfi, sulla SS.18 di Maratea e sull'itinerario Basentano, quest'ultimo costituito dal corridoio di collegamento dalla SS.407 Metaponto-Potenza e dal raccordo Autostradale RA 005 Sicignano-Potenza) o consistenti in lotti di raccordo o in opere di completamento al fine di rendere pienamente funzionali ed efficienti le connessioni agli assi viari strategici (sulla SS. 95, sulla SS. 585 fondovalle Noce e sulla Fondovalle Sauro).*

Nel ciclo di programmazione conclusosi il quadro complessivo degli interventi in tema di viabilità in Basilicata ha riguardato sostanzialmente le proposte programmatiche predisposte dalle Amministrazioni provinciali di Potenza e Matera che hanno trovato attuazione nel Piano Regionale dalla Viabilità (P.R.V.) e nelle risorse comunitarie del PO FESR 2007/2013.





Gran parte degli interventi previsti dal P.R.V. sono ormai realizzati o in via di completamento, per cui la dotazione infrastrutturale regionale ha registrato un buon innalzamento del livello qualitativo del complesso sistema di infrastrutture stradali.

Le finalità prefissate con il suddetto P.R.V., in termini di obiettivi strategici ed in coerenza con le azioni di programmatiche attuate, erano essenzialmente:

- realizzazione dei completamenti delle grandi direttrici di livello interregionale che permettano di collegare le realtà territoriali economicamente più evolute o in via di sviluppo, così da esaltarne le integrazioni e le sinergie ed evitare strozzature nelle comunicazioni fra i sistemi territoriali.
- creazione di un adeguato sistema di relazioni tra le periferie forti ed il centro e le aree interne nella Regione;
- completamento del disegno già intrapreso con l'utilizzo delle risorse regionali e comunitarie per realizzare i collegamenti tra i centri urbani e le principali direttrici di traffico e le fondovalle.

Ad oggi, molte sono state raggiunte (S.S. 106 Jonica) o in via di imminente conseguimento (S.S. 655 Bradanica).

Con delibera CIPE n. 79 del 30 luglio 2010 è stata effettuata la ricognizione dello stato di attuazione degli interventi, in particolare, quelli finanziati dal FAS (Fondo per le Aree Sottoutilizzate) e delle Risorse Liberate nell'ambito dei programmi comunitari, per la selezione e attuazione degli investimenti finanziati con le risorse 2007-2013.

Con il "Piano Nazionale per il Sud" sono state definite linee programmatiche, obiettivi e priorità della nuova strategia di intervento volta a garantire la crescita del Mezzogiorno e sono individuati i criteri per l'utilizzo delle risorse destinate al SUD a completamento ed integrazione di quanto già previsto con il precedente ciclo programmatico.

#### **5.2.1.1 Accordi di Programma Quadro**

Nell'ambito della Programmazione di cui al Piano per il Sud, tra gli Accordi di Programma Quadro rafforzati messi in atto dalla Regione Basilicata a valere sulle risorse del FSC 2007/2013, c'è il CB02 "Basilicata Infrastrutture Stradali", sottoscritto in data 02/04/2014 (ex delibera CIPE 62/2011), per il quale la Giunta Regionale, con deliberazione n.1037 del 06/09/2013, aveva approvato lo schema.

Con deliberazione n. 512/2014 la Giunta Regionale ha definitivamente preso d'atto dell'APQ rafforzato "CB02" sottoscritto che prevede la realizzazione di n.14 interventi (per alcuni dei quali è previsto il finanziamento della sola progettazione) per complessivi Meuro 396.89, di cui Meuro 194.37 a valere su risorse FSC 2007-2013 ex delibera CIPE 62/2011. Gli interventi riportati nell'Accordo sono stati divisi in "Programma degli interventi immediatamente cantierabili", comprendente n.9 interventi ed "Elenco degli interventi non cantierabili", comprendente gli altri n.5 interventi.

Con la successiva delibera CIPE n. 21 del 30/06/2014 sono, tra l'altro, stati definiti "salvaguardati" tutti gli interventi per i quali l'assunzione dell'Obbligazione Giuridicamente Vincolante (OGV) era prevista entro il 31 dicembre 2014" e, contestualmente, sono state "sottratte alla disponibilità delle Regioni le risorse destinate a tutti gli altri interventi per i quali l'assunzione dell'OGV era prevista oltre i termini suindicati".



Il quadro riepilogativo degli interventi previsti nell'Accordo è quello di cui alla tabella seguente:

N.	Descrizione Intervento	TOTALE Finanziamento	di cui FSC
1	S.S. n° 655 "Bradonica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - COMPLETAMENTO -	15.000.000,00	6.600.000,00
2	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza Melfi" interventi di messa in sicurezza – 1° STRALCIO	32.766.337,19	22.766.337,19
3	S.S. n° 95 "Costruzione dello svincolo per l'abitato di Tito in località Nuvolese"	300.000,00	300.000,00
4	S.S. n° 95 "Adeguamento svincolo per Satriano"	300.000,00	300.000,00
5	S.S. n° 95 "Tito-Brienza" - VI° Lotto "Variante di Brienza"	125.702.213,21	29.700.000,00
6	COMPLETAMENTO - costruzione del 1° Lotto, dalla S.S. 585 all'abitato di Lauria.	6.720.167,49	3.600.000,00
7	S.S. n° 18 "eliminazione pericolo di caduta massi (Maratea)"	30.000.000,00	0,00
8	S.S. "Strada Fondo Valle Sauro" - Corleto Perticara - S.P. Camastra 1°-2°-3° Lotto	84.997.786,79	0,00
9	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso Raccordo Autostradale Sicignano-Potenza) ed innalzamento dell'accessibilità alla città capuluogo di regione.	40.000.000,00	40.000.000,00
10	SALERNO-POTENZA-BARI: Tronco I: Valico di Pazzano: collegamento S.S. 407 – S.S. 96 bis (circa 21 km)	2.500.000,00	2.500.000,00
11	MURGIA-POLLINO - tratto: Matera- Ferrandina-Pisticci	2.500.000,00	2.500.000,00
12	MURGIA-POLLINO – tratto Basentana – SS. Sinnica (Pisticci-Tursi) – 1° STRALCIO	53.500.000,00	0,00
13	MURGIA-POLLINO – tratto Basentana – SS. Sinnica (Pisticci-Tursi) – 3° STRALCIO	1.600.000,00	0,00
14	MURGIA POLLINO: Tratto Gioia del Colle - Matera	1.000.000,00	1.000.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>396.886.504,68</b>	<b>109.266.337,19</b>

Dall'esame della tabella si evince che la complessiva dotazione a valere sul FSC 2007-2013 attribuita alla Regione Basilicata sull'anzidetto APQ rafforzato CB02, relativa agli interventi "salvaguardati" cioè con OGV al 31/12/2014 ai sensi della delibera CIPE 21/2014 , ammonta a circa Meuro 109,27.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Si evidenzia che gli interventi riportati al n° 7 , al n°12 e al n°13 della precedente tabella, sono quelli per cui non è stata assunta l'OGV al 31/12/2014 e per i quali, con la citata delibera CIPE 21/2014, è stata operata una decurtazione del 15% (a valere sulle assegnazioni della Programmazione FSC 2014/2020) ed è stato stabilito il nuovo termine del 31/12/2015 entro il quale assumere l'OGV.

I medesimi interventi sono stati oggetto di proposta di riprogrammazione delle risorse FSC 2007/2013 con DGR n.1459/2014, su cui il CIPE ha presa d'atto con deliberazione del 20/02/2015.

Nelle tabelle successive si riporta una schematica descrizione dei singoli interventi.

Titolo dell'intervento:	S.S. n° 655 "Bradonica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - COMPLETAMENTO -
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Bari</u> – Comune di Spinazzola
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<u>Lunghezza:</u> 3,10 Km; <u>Sezione tipo:</u> C1 "DM 5/11/2001" (carreggiata unica con una corsia per senso di marcia - larghezza complessiva 10,50 m); <u>Svincoli:</u> il tratto oggetto dell'intervento è compreso tra n° 2 svincoli in esercizio; <u>Opere d'arte principali:</u> n° 2 viadotti, n° 1 sottopasso ferroviario, n° 2 cavalcavia e n° 1 ponte.
Obiettivi dell'intervento:	Completamento corridoio "Bradanico"; Tempo di percorrenza = risparmio di 10 min.
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	L'intervento si inserisce nel programma di infrastrutturazione della Regione Basilicata, lungo l'itinerario "Bradanico" di collegamento della zona Est della Regione con la confinante Regione Puglia, tra la città di Foggia (origine) e la S.S. n° 7 "Appia" nei pressi di Matera. (il tratto in oggetto di circa 3,10 km rappresenta l'ultimo tratto non adeguato della S.S. n° 655 "Bradonica" a meno del lotto finale "della Martella" in corso di esecuzione)

Titolo dell'intervento:	S.S. n° 658 "Nuovo itinerario PZ-Melfi" - interventi di messa in sicurezza
-------------------------	--



Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Potenza</u> – Comuni di: Atella, Avigliano, Barile, Filiano, Melfi, Pietragalla, Potenza, Rapolla, Rionero in Vulture, Ripacandida, Vaglio di Basilicata.
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>L'intervento prevede l'inserimento di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti e/o pesanti individuati in tratti saltuari tra il km 0+000 ed il km 48+131 per complessivi 8,0 km circa.</p> <p>La localizzazione dei tratti segue criteri legati a vincoli di spesa e altresì tiene conto del progetto di raddoppio dell'arteria previsto nell'ambito della realizzazione dell'Asse Nord-Sud "Lauria-Candela", infrastruttura strategica di cui alla delibera CIPE 12/2001.</p> <p>E' stato previsto, inoltre, l'adeguamento delle barriere di protezione ed il rifacimento della sovrastruttura stradale in tratti saltuari nonché il potenziamento della segnaletica verticale ed orizzontale (anche tramite l'installazione in corrispondenza dei tratti in adeguamento di pannelli a messaggio variabile con funzione di guida e di controllo degli utenti stradali.</p> <p><u>Sezione tipo:</u> (assimilabile Cat. C1) Nei tratti oggetto di inserimento della corsia aggiuntiva della larghezza di 3,50 m, la larghezza complessiva della piattaforma sarà portata dagli attuali 9,50 m a 14,00 m. - Per migliorare la visibilità del tracciato, in alcuni tratti saranno allargate le banchine portando la larghezza complessiva della piattaforma stradale dagli attuali 9,50 a 11,50 m.</p> <p><u>Svincoli / Opere d'arte:</u> Nella localizzazione dei tratti ove realizzare le corsie aggiuntive si operato in maniera da non interessare tratti in viadotto o in galleria così come zone in corrispondenza di svincoli, innesti o sovrappassi.</p>
Obiettivi dell'intervento:	Miglioramento della sicurezza Tempo di percorrenza = risparmio di 5 min.
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	L'itinerario è interconnesso con gli interventi strategici previsti dalla Legge Obiettivo (L.443/2001) Asse Nord-Sud: Lauria - Potenza - Melfi -Candela



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Titolo dell'intervento:	S.S. n° 95 "adeguamento svincolo per SATRIANO"
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Potenza</u> – Comune di Satriano di Lucania
Descrizione sintetica dell'intervento ( <i>esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali</i> ):	<p>L'intervento è stato pensato prioritariamente per eliminare l'attuale svincolo gestito mediante semaforo e si articola in due diverse fasi tendenti a collegare organicamente il traffico proveniente dall'abitato del comune di Satriano e quello proveniente dalla zona industriale di Sant'Angelo Le Fratte con la S.S. n° 95var.</p> <p>Per ottenere tale risultato si è ipotizzata la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati collegante la nuova sistemazione dell'area interessata con la S.S. n° 95var.</p> <p>Per ridurre la zona di occupazione derivante dalle notevoli altezze di scavo è stata adottata la scelta progettuale di realizzare una galleria artificiale eseguita mediante scavo a foro cieco previa realizzazione di paratie di pali e getto di solettone. In alcuni punti del tracciato in scavo sono previsti dei muri di controripa.</p>
Obiettivi dell'intervento:	<p>Obiettivo prioritario dell'intervento è il miglioramento delle condizioni di esercizio dell'arteria con un livello di servizio più elevato soprattutto in termini di sicurezza (principalmente eliminando l'intersezione semaforica presente che oltre a costituire un elemento di forte pericolosità comporta un perditempo medio considerevole con conseguente aumento del costo del tempo di percorrenza dell'arteria).</p> <p>Tempo di percorrenza = risparmio di 5 min.</p>
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	Con l'intervento previsto si risponde ad una esigenza sollecitata dalle comunità locali al fine di consentire una migliore fruizione della S.S. n° 95var "Tito-Brienza" che raccorda due arterie viarie di notevole importanza nel quadro dei collegamenti interregionali, quali il R.A. n° 05 "Sicignano-Potenza" e la S.S. n° 598 "Fondo Valle d'Agri"



Titolo dell'intervento:	S.S. n° 95 "Tito-Brienza" - VI° Lotto "Variante di Brienza"
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Potenza</u> – Comune di Brienza
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>La soluzione progettuale realizza, da un lato, un bypass al centro abitato di Brienza senza peraltro rimanere disgiunta dal suo tessuto urbano mantenendo con esso fluidi e veloci connessioni; dall'altro realizza un rapido collegamento con la S.S. N°598 "Di Fondo Valle Agri" e con l'Autostrada A3 (SA-RC).</p> <p><u>Lunghezza:</u> Il lotto 6° della Variante alla SS 95 "di Brienza" ha uno sviluppo pari a 4,00 Km circa;</p> <p><u>Sezione tipo:</u> La categoria stradale di riferimento è la C1 con i relativi standard definiti nel DM 5.11.2001(carreggiata unica con una corsia per senso di marcia - larghezza complessiva 10,50 m);</p> <p><u>tipologia intersezioni:</u> Sono previste tre interconnessioni con la viabilità esistente, costituiti da n° 3 svincoli a livelli sfalsati (Sv. "Nord" al km 0+235,250, in località S. Lucia; Sv. " Centro" al km 1+900,00, di collegamento con l'abitato di Brienza; Sv. "Sud" al km 4+072,526, di collegamento con la SS 598 "Fondo Valle Agri");</p> <p><u>Opere d'arte principali:</u> n° 2 gallerie (L= 915 e 672 m); n° 5 viadotti + n° 1 rampa di uscita svincolo.</p> <p><u>Le opere d'arte minori</u> sono costituite dai tombini scatolari, di dimensioni variabili</p>
Obiettivi dell'intervento:	Completamento della Variante alla S.S. N° 95 "Di Brienza", che rappresenta il collegamento tra il raccordo autostradale Sicignano - Potenza e l'autostrada A3, più precisamente con la S.S. N° 598 "Di Fondo Valle Agri" che porta allo svincolo autostradale di Atena Lucana, rappresentando un collegamento preferenziale per chi, provenendo dall'autostrada da sud, deve raggiungere la città di Potenza. Sebbene negli anni scorsi il tracciato sia stato costruito quasi totalmente, la realizzazione di quest'ultimo lotto dell'arteria, nella fattispecie il 6° lotto, costituisce l'anello mancante per il completamento dell'importante arteria stradale.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

	Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min.
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	Tale infrastruttura non solo costituisce una importante direttrice di collegamento di tutto il territorio che le gravita intorno (direttamente e non) con l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, con la S.S. n° 94 Dir. Variante Balvano e le altre interconnessioni della S.S. n° 95 "Di Brienza", ma è anche l'arteria che può rendere più fluido il traffico a Nord-Est, verso il nuovo itinerario Potenza – Melfi , quindi verso Foggia ed il corridoio adriatico di cui essa fa parte.



Titolo dell'intervento:	COMPLETAMENTO – Costruzione del 1° lotto dalla S.S. n° 585 all'abitato di Lauria
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Potenza</u> – Comuni di Trecchina e Lauria
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>Completamento a seguito di risoluzione contrattuale.</p> <p><u>Lunghezza:</u> 3,70 Km;</p> <p><u>Sezione tipo:</u> C1 "DM 5/11/2001" (carreggiata unica con una corsia per senso di marcia - larghezza complessiva 9,50 m);</p> <p><u>Svincoli:</u> è presente n° 1 svincolo a piani sfalsati con la SS 585 "fondo valle Noce", da realizzare n° 1 svincolo alla fine del lotto (dir.Lauria) zona cimitero per il collegamento sulla viabilità provinciale esistente a mezzo di rotatoria;</p> <p><u>Le opere principali</u> previste nel progetto di completamento riguardano essenzialmente la stabilizzazione di movimenti franosi, completamento gabbionate, cordoli, zanelle, rivestimenti, realizzazione di parte della sovrastruttura stradale, segnaletica orizzontale e verticale, completamento dell'impianto di illuminazione, barriere e reti di protezione laterale e giunti in corrispondenza delle opere d'arte (già realizzate).</p>
Obiettivi dell'intervento:	<p>Collegamento dell'abitato di Lauria con la SS 585 "fondo valle del Noce" al km 12+800.</p> <p>Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min.</p>
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	<p>L'intervento attiene ai lavori di completamento del 1° lotto di un progetto generale dell'opera (bretella di collegamento) che prevedeva il collegamento tra la SS 585 "fondo valle del Noce" e l'autostrada A3 "SA-RC", a suo tempo diviso in due tratti. Il suddetto collegamento rappresenta un itinerario di penetrazione verso le località turistiche di Maratea e della costa tirrenica calabrese, oltre che infrastruttura alternativa e di sicurezza per la mobilità individuale e commerciale, oggi obbligato alla percorrenza della "fondo valle del Noce" sino allo svincolo di Lagonegro nord dell'A3.</p>





REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Titolo dell'intervento:	Strada di collegamento fondovalle del Sauro – Tratto Corleto Peticara - Calvello
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Tipologia d'intervento:	
Localizzazione intervento:	Provincia di Potenza – Comuni di: Anzi, Laurenzana, Corleto Peticara
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>Sono previsti n° 4 interventi di lunghezza totale pari a 22,70 km su n° 4 tratti per il potenziamento del collegamento "Sauro-Camastra-Basentana", ovvero;</p> <p><b>Tratto 1:</b> L = 6,00 km (dalla periferia esterna di Corleto a Curva Magese – dal km 56+800 al km 50+700 della SS 92)</p> <p>Sistemazione di tipo planimetrico, con modestissime implicazioni altimetriche, opere d'arte per lo più secondarie, adeguamento dimensionale del piano viabile alla categoria C1 (carreggiata unica con una corsia di 3,75 m per senso di marcia + banchine da 1,50 m - larghezza complessiva 10,50 m) e lavori occasionali.</p> <p><b>Tratto 2:</b> L = 4,10 km (da Curva Magese alla zona del Casoraturò– dal km 50+700 al km 44+000 della SS 92)</p> <p>Previsione di una variante di valico, con un tratto stradale con dimensione del piano viabile di categoria C1 di nuova costruzione di lunghezza pari a circa 2,8 km, per lo più con percorso che segue l'andamento del terreno e con un tratto più impegnativo in sommità di lunghezza pari a circa 500 m, parte in galleria artificiale e parte in viadotto. Tale variante porta la quota massima della strada dagli attuali 1.240 m.s.l.m. a circa 1.110 ed ha pendenze molto ridotte; il tracciato è esposto a mezzogiorno. Detta variante si reinnesta sulla SS 92 al km 45+200 circa. Dal km 45+200 al km 44+000 si procede in adeguamento del tracciato esistente.</p> <p><b>Tratto 3:</b> L = 7,30 km (dalla zona del "Carosaturò" alla periferia esterna, dopo l'attraversamento, di Laurenzana – dal km 44+000 al km 36+700 della SS 92)</p> <p>Messa in sicurezza statica della strada relativamente al movimento gravitazionale intorno al km 42+200;_Messa in sicurezza delle barriere e sistemazione del piano viabile + sistema di sgrondo delle acque;_Messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato di Laurenzana;__Lavori secondari ed occasionali.</p> <p><b>Tratto 4:</b> L = 5,30 km (dalla periferia esterna di Laurenzana al bivio con la SP 32 e con Calvello - dal km 36+700 al km</p>



	<p><u>31+300 della SS 92)</u></p> <p>Sistemazione di tipo planimetrico, con modestissime implicazioni altimetriche, opere d'arte per lo più secondarie, adeguamento dimensionale del piano viabile alla categoria C2 (carreggiata unica con una corsia di 3,50 m per senso di marcia + banchine da 1,25 m - larghezza complessiva 9,50 m). In particolare vanno previsti il rifacimento dei due ponti e la sistemazione della zona interessata dal movimento gravitativo fra i km 32+000 e 33+000.</p>
Obiettivi dell'intervento:	<p>Abbassamento di circa 130 m della massima quota di valico e migliore esposizione dei tratti in variante con relativo miglioramento del tragitto nei periodi invernali.</p> <p>Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min. (Km/h da 42,3 a 60,7 – lung. Da 25,5 a 22,7 km)</p>
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	<p>L'intervento interessa un tratto fondamentale della trasversale mediana Basentana-Agrina e, collegandosi: a Nord con la viabilità provinciale SP 32 (il cui ammodernamento è in gran parte pressoché eseguito) ed a Sud con la esistente SP Saurina ed al tratto di biforcazione "Intagliata-Bivio Armento" (in parte adeguato ed in parte da adeguare con lavori appaltati dall'Amministrazione Provinciale), va a realizzare nel complesso un sicuro e veloce collegamento trasversale tra la S.S. n° 407 "Basentana" e la S.S. n° 598 "della Val d'Agri".</p>



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Titolo dell'intervento:	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso Raccordo Autostradale RA05 "Sicignano-Potenza)
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<p><u>Provincia di Salerno</u> - Comuni di: Sicignano degli Alburni, Buccino e Romagnano a Monte;</p> <p><u>Provincia di Potenza</u> - Comuni di: Vietri di Potenza, Picerno, Savoia di Lucania, Tito, Potenza, Vaglio, Brindisi di Montagna, Trivino, Albano di Lucania, Castelmezzano, Pietrapertosa, Campomaggiore;</p> <p><u>Provincia di Matera</u> -Comuni di: Accettura, Calciano, Tricarico, Garaguso, Salandra, Ferrandina, Pisticci, Bernalda.</p>
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	Interventi di risanamento strutturale dei viadotti presenti lungo l'itinerario.
Obiettivi dell'intervento:	Conservazione nel tempo della funzionalità delle opere d'arte.
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	L'itinerario in questione rappresenta il collegamento principale della Regione Basilicata, dallo svincolo di Sicignano sulla A3 SA-RC allo svincolo di Metaponto sulla S.S. n° 106 "Ionica" (è l'unica viabilità, oltre alla S.S. n° 106 "Ionica" ed alla S.S. n° 99 "Matera-Altamura" a due corsie per senso di marcia presente in Regione)



Titolo dell'intervento:	<b>SALERNO-POTENZA-BARI:</b> Tronco I : Valico di Pazzano: collegamento S.S. 407 – S.S. 96 bis (circa 21 km)
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Potenza</u> -Comuni di: Vaglio, Tolve, Oppido Lucano
Descrizione sintetica dell'intervento ( <i>esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali</i> ):	L'intervento comprende tratti di nuova realizzazione e l'adeguamento della S.P. per Oppido fino all'innesto sulla S.S. 96 bis.  Gli standard tecnici di riferimento sono relativi ad una sezione stradale di categoria C1 del D.M. 5/11/2001, con piattaforma pavimentata da 10,5 m, suddivisa in una carreggiata a doppio senso di circolazione con corsie da 3,75 m e banchine pavimentate da 1,25 m.  L'opera principale è la galleria di Valico (Valico di Pazzano).
Obiettivi dell'intervento:	Realizzazione di un collegamento alternativo tra Potenza, l'alta Murgia e Bari.  Miglioramento della transitabilità e sicurezza.  Tempo di percorrenza = risparmio di 30 min.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Titolo dell'intervento:	S.S. n° 18 "eliminazione pericolo di caduta massi (Maratea)"
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	Provincia di Potenza –Comune di Maratea
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>Il progetto prevede, tratto per tratto, sia opere di difesa attiva, comprendenti disgaggio di materiale instabile, riprofilatura dei versanti, consolidamento dei blocchi, rafforzamenti corticali, ecc., sia opere di difesa passiva, quali berme di difesa di blocchi, valli di intrappolamento, rilevati paramassi, ecc..</p> <p>In particolare In corrispondenza dell'inizio tronco, in località Canale di Mezzanotte, dove le formazioni rocciose incombono direttamente a picco sulla strada, il progetto prevede tracciati da realizzare in variante con la realizzazione di gallerie naturali. In particolare, la realizzazione di tre gallerie in località Acquafredda, di cui due naturali ed una artificiale intermedia.</p> <p>Il progetto prevede interventi a partire dalla km.ca 220+900 sino alla km.ca 230+000.</p> <p><u>La piattaforma stradale</u> di progetto corrispondente alla Categoria C2 del D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", con corsie di marcia larghe 3,50 m e banchine pavimentate larghe 1,25 m per la larghezza complessiva di 9,50 m. Tuttavia, la necessità di realizzare una pista ciclabile a margine della strada, comporta un'impiego differente della piattaforma stradale, che si prevede di realizzare mediante n° 2 corsie di larghezza 3,50 m, n° 2 banchine pavimentate di larghezza 40 cm ed una pista ciclabile bidirezionale di larghezza 160 cm, separata dalla carreggiata stradale da un elemento marginale di larghezza 10 cm. Detta pista ciclabile, in corrispondenza delle gallerie naturali, seguirà il vecchio tracciato della Statale, secondo le indicazioni del Comune di Maratea al quale dovrà essere trasferito.</p>
Obiettivi dell'intervento:	L'eliminazione del pericolo di caduta massi.



Titolo dell'intervento:	<b>MURGIA-POLLINO:</b> tratto: Matera-Ferrandina-Pisticci
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	Provincia di Matera - Comuni di: Matera, Miglionico, Pomarico, ferrandina, Pisticci.
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>L'intervento prevede la realizzazione di uno dei cinque tratti principali del collegamento mediano MURGIA-POLLINO previste dalla legge Obiettivo nell'ambito delle infrastrutture strategiche, e prevede la realizzazione di una strada di collegamento mediano tra l'area barese (Gioia del Colle) con il lagonegrese (Lauria) mediante l'adeguamento di infrastrutture varie esistenti e tratti in variante, che, tramite la S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con innesto sull'autostrada A14.</p> <p>La Tratta in oggetto (Matera-Ferrandina-Pisticci) dello sviluppo complessivo pari a 26,00 km circa, prevede:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) <u>Matera-Ferrandina</u> - L'adeguamento alle caratteristiche C1 definite dal DM 5.11.200 4 (carreggiata unica con una corsia per senso di marcia - larghezza complessiva 10,50 m) del tratto Matera-innesto sulla statale 407 "Basentana" della S.S. 7 e S.S. raccordo, con un tratto in variante in cui è localizzata l'opera principale dell'itinerario (Galleria naturale di "Miglionico"). L'estesa è di 14 km circa.</li><li>2) <u>Ferrandina-Pisticci</u> - Non sono previsti interventi di adeguamento piano-altimetrici in quanto si sovrappone alla strada esistente costituita da un tronco della Basentana tra gli scali di Ferrandina e Pisticci. L'estesa è di 12 km circa.</li></ol> <p><u>tipologia intersezioni:</u> Sono previsti n° 3 svincoli; <u>Opere d'arte principali:</u> n° 2 gallerie; n° 6 viadotti</p>
Obiettivi dell'intervento:	Potenziamento del corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud, e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle. Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min (riferito al solo tratto Matera-Ferrandina-Pisticci).
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo) COLLEGAMENTO MURGIA-POLLINO



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Titolo dell'intervento:	<b>MURGIA-POLLINO:</b> tratto: Basentana-SS Sinnica (Pisticci-Tursi)
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	Provincia di <u>Matera</u> -Comuni di: Pisticci, Craco, Montalbano Jonico, Tursi.
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>L'intervento prevede la realizzazione di uno dei cinque tratti principali del collegamento mediano MURGIA-POLLINO previste dalla legge Obiettivo nell'ambito delle infrastrutture strategiche, e prevede la realizzazione di una strada di collegamento mediano tra l'area barese (Gioia del Colle) con il lagonegrese (Lauria) mediante l'adeguamento di infrastrutture varie esistenti e tratti in variante, che, tramite la S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con innesto sull'autostrada A14.</p> <p>La Tratta in oggetto (Pisticci-Tursi) prevede l'adeguamento in sede e in variante alla classe C1 della ex S.S. 176 "Agrina" tra lo svincolo di Pisticci con la Basentana e l'innesto sulla S.S. 653 "Sinnica" nei pressi di Valsinni.</p> <p><u>Lunghezza:</u> Il tratto "Pisticci-Tursi" del collegamento mediano "Murgia-Pollino" ha uno sviluppo pari a 27,10 Km circa;</p> <p><u>Sezione tipo:</u> La categoria stradale di riferimento è la C1 con i relativi standard definiti nel DM 5.11.2001 (unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia);</p> <p><u>tipologia intersezioni:</u> Sono previsti n° 6 svincoli;</p>
Obiettivi dell'intervento:	Potenziamento del corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud, e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle. Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min (riferito al solo tratto Pisticci-Tursi).
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo) COLLEGAMENTO MURGIA-POLLINO



Titolo dell'intervento:	<b>MURGIA-POLLINO:</b> tratto: Gioia del Colle-Matera
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Matera</u> - Comune di Matera; <u>Provincia di Bari</u> - Comune di Santeramo in Colle, Gioia del Colle
Descrizione sintetica dell'intervento (esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali):	<p>L'intervento prevede la realizzazione di uno dei cinque tratti principali del collegamento mediano MURGIA-POLLINO previste dalla legge Obiettivo nell'ambito delle infrastrutture strategiche, e prevede la realizzazione di una strada di collegamento mediano tra l'area barese (Gioia del Colle) con il lagonegrese (Lauria) mediante l'adeguamento di infrastrutture varie esistenti e tratti in variante, che, tramite la S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con innesto sull'autostrada A14.</p> <p>La Tratta in oggetto (Gioia del Colle-Matera) prevede l'adeguamento della statale 271 tra Gioia del Colle e Matera alla classe C1 del Decreto Ministeriale del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e del Decreto Legislativo 30.4.92 n. 285 (Nuovo Codice della strada). Sono previsti due tratti in variante, rispettivamente per la tangenziale di Santeramo in Colle (oggetto di altro appalto ANAS con procedura Ordinaria) e per la discesa del "Salotto".</p> <p><u>Lunghezza:</u> Il tratto "Gioia del Colle-Matera" del collegamento mediano "Murgia-Pollino" ha uno sviluppo pari a 24,90 Km circa;</p> <p><u>Sezione tipo:</u> La categoria stradale di riferimento è la C1 con i relativi standard definiti nel DM 5.11.2001 (unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia);</p> <p><u>tipologia intersezioni:</u> Sono previsti n° 9 svincoli;</p>
Obiettivi dell'intervento:	Potenziamento del corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud, e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

	del Colle. Tempo di percorrenza = risparmio di 15 min ( <i>riferito al solo tratto Gioia del Colle-Matera</i> ).
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo) COLLEGAMENTO MURCIA-POLLINO

Titolo dell'intervento:	COLLEGAMENTO DA MATERA fino al limite di Regione - Itinerario BRADANICO - SALENTINO
Soggetto Attuatore:	ANAS S.p.A.
Localizzazione intervento:	<u>Provincia di Matera</u> – Comune di Matera
Descrizione sintetica dell'intervento ( <i>esempio, per gli interventi stradali: lunghezza, sezione tipo, tipologia intersezioni, opere d'arte principali</i> ):	<u>Lunghezza:</u> 12,00 Km (circa); <u>Sezione tipo:</u> C1 "DM 5/11/2001" (carreggiata unica con una corsia per senso di marcia - larghezza complessiva 10,50 m);
Obiettivi dell'intervento:	Completamento corridoio "Bradano-Salentino"; Tempo di percorrenza = risparmio di 5 min.
Connessioni funzionali con altri interventi nel sistema territoriale nazionale, interregionale e/o regionale:	L'intervento si inserisce nel programma di infrastrutturazione della Regione Basilicata, lungo l'itinerario "Bradano-Salentino" di collegamento della zona Est della Regione con la confinante Regione Puglia, tra la città di Matera (origine) e Taranto. (il tratto in oggetto di circa 12,00 km si collega con il tratto già adeguato della S.S. n° 7 "Appia" in Regione Puglia in variante all'abitato di Laterza (PON Trasporti).



### 5.2.1.2 Intesa Generale Quadro

Con DGR n.967 del 30.07.2014 è stato approvato definitivamente lo schema di *INTESA GENERALE QUADRO* riportante gli interventi ritenuti strategici, con indicazione dei livelli di priorità 1 e 2 per ogni singolo intervento, costituente riferimento programmatico per il XII Allegato Infrastrutture, attualmente in corso di definizione.

Allo stato si è in attesa della sottoscrizione della medesima intesa fra Governo e Regione.

Nella componente propositiva di cui al documento tecnico "Progetto Regione" allegato alla suddetta delibera sono stati individuati gli interventi di rilevanza strategica sovra regionale.

Per quanto riguarda la viabilità si riconfermano gli interventi già inseriti nella Legge Obiettivo 443/2001 e non realizzati per assenza di copertura finanziaria o per copertura finanziaria inadeguata, ma che continuano a risultare strategici a livello di collegamenti sovra regionale: si tratta dell'asse Potenza-Bari, dell'itinerario Murgia-Pollino, della Gioia del Colle - Matera e dell'asse Nord-Sud.

E' poi previsto l'inserimento di nuovi interventi sulla viabilità relativi ad assi viari strategici di rilevanza regionale e interregionale necessari per eliminare situazioni di pericolo (interventi sulla SS. 658 Potenza-Melfi, sulla SS.18 di Maratea e sull'itinerario Basentano, costituito dal corridoio di collegamento dalla SS. 407 Metaponto -Potenza e dal raccordo Autostradale RA 005 Sicignano-Potenza) o consistenti in lotti di raccordo o in opere di completamento al fine di rendere pienamente funzionali ed efficienti i connessi assi viari strategici (interventi sulla SS. 95, sulla SS. 585 e sulla Fondovalle Sauro).

Alcuni tra gli interventi appena descritti sono già ricompresi nel prospetto riepilogativo di cui alla delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011 sopra riportato, per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud. Gli altri vengono brevemente elencati di seguito, inclusi gli interventi facenti parte del *Programma Integrativo Infrastrutture Rete Stradale regionale costituenti integrazione alla DGR n.967/2014*.

- Collegamento da Matera fino al limite di Regione - Itinerario BRADANICO – SALENTINO, SS. 99 "di Matera"-lavori di completamento delle complanari est ed ovest, SS. n°655 "Bradantica" - Lotto "del Portapane" , tratto dal Km.122+623 al Km.133+195 ;
- Itinerario Basentano (Raccordo Autostradale n.5 e SS. 407 Basentana)
- S.P. "Melfi-Ofanto" – tratto dal km 48+130 della SS. n° 658 "Melfi-Potenza" all'innesto con la SS. n° 655 "Bradantica
- Strada Statale N. 585 "Fondo Valle del Noce"
- S.S. 598 "di Fondo Valle Agri" – Completamento rampe svincolo di Pergola al km 19+680
- S.S. 598 "di Fondo Valle Agri" – Lavori di messa in sicurezza per interventi di rettifiche planimetriche dal km 53+100 (svincolo di Montemurro) al km 56+650 (svincolo di Spinoso)
- Lauria - Cogliandrino - Moliterno (1° stralcio)
- Lauria – valle del Mercure (1° stralcio del collegamento di Lauria all'Autostrada A3 in prossimità dello svincolo di Lauria Sud)
- Ex SS 19 " Tratto Pecorone – Lauria" - Lavori di miglioramento del tracciato stradale
- NSA 290 "ex SS 104" Tratto Pecorone – A3 - Lavori di miglioramento del tracciato stradale



- S.S. 653 "Sinnica" Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale delle opere d'arte, la protezione del corpo stradale e la riqualificazione degli impianti tecnologici
- S.S. 653 "Sinnica" - Lavori di realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati in località Torre
- Corridoio Ionico: tratta lucana Taranto – Reggio Calabria (adeguamento SS106 tratta Nova Siri-Metaponto) (in corso di realizzazione)
- Corridoio Tirrenico: tratta lucana Salerno-Reggio Calabria – Casalbuono – Laino (in corso di realizzazione)
- NSA strada di collegamento SS 585 / Autostrada A3 – lavori di realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati al km 1+450- completamente
- SS n.18 lavori di realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale
- SS n.18 lavori di realizzazione della variante tra il km 241+200 e il km 242+500 e di adeguamento della sovrastruttura stradale e delle opere di protezione laterale in tratti saltuari
- Lavori di realizzazione di un terminale Bus in località Castrocucco di Maratea
- S.S. 598 "di Fondo Valle Agri" – Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale delle opere d'arte, la protezione del corpo stradale e la riqualificazione degli impianti tecnologici
- Lauria - Cogliandrino - Moliterno (2° stralcio)
- SS 106 Jonica tratto lucano – lavori di ripristino del viadotto sul fiume Agri per il collegamento della viabilità complanare, di potenziamento delle opere di regimentazione idraulica della viabilità secondaria e di mitigazione acustica e adeguamento delle opere di protezione tra km 418+600 e km 429+700
- SS 401 / SS 401 dir/ SS 7 / SS 94 dir/ SS 93 : Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale delle opere d'arte, la protezione del corpo stradale e la riqualificazione degli impianti tecnologici
- Rete stradale regionale – Interventi di mitigazione del rischio idrogeologico.

### **5.2.1.3 Strade di interesse regionale**

Per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità provinciale, di seguito si riporta un elenco degli interventi infrastrutturali stradali e delle principali esigenze manifestate delle due Amministrazioni Provinciali, suddivise in tre tipologie, secondo l'ordine di Priorità di seguito riportato:

*Priorità 1* - interventi finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime;

*Priorità 2* - interventi di completamento e adeguamento finalizzati a conferire funzionalità ai tratti di strada incompiuti;

*Priorità 3* - interventi per la realizzazione di nuovi tratti previsti nel Piano Regionale Viabilità e per i quali sono state avviate le progettazioni, impegnate risorse per esecuzione di indagini e altro, ma che non è stato possibile appaltare per carenza di risorse finanziarie.

Per quanto riguarda la Provincia di Potenza, si riporta l'elenco degli interventi in Priorità 1, 2 e 3:

*Priorità 1.*

Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 145 "Isca-Pantanelle" € 3.000.000,00



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 219 "Vitalba-Ofantina" e relative bretelle per Rapone e Ruvo del Monte"	€	3.400.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 148 "Melfi-Ofanto"	€	1.400.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 149 "Melfi-Sata"	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 123 e 123 bis	€	700.000,00
Strada di collegamento tra Avigliano e la SS 658 Potenza/Melfi	€	6.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza Strada Ponte Tiera - Cancellara - Pian del Cerro	€	4.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza viabilità alternativa tratto lucano "A3" (S.p. ex S.S. 19 "delle Calabrie" etc.)	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 26 "del Lagonegrese" (collegamento area "val d'Agri" con il "lagonegrese")	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 83 "Picerno-Baragiano"	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza strada di fondovalle "Saurina"	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza viabilità di collegamento alla viabilità principale dell'area costiera di Maratea	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 7	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 30 "di Giuliano"	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 161 "tangenziale di Potenza"	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 92	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 103	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza Strada Fondovalle Racanello - completamento	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 104	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 4 "del Pollino"	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 133 "di S. Arcangelo"	€	800.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 146 "Marsico - Lama Sellata"	€	800.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 276	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 92	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 7	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 93 -Area Centro-	€	2.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 94	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 5	€	800.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 6/1° tronco	€	1.500.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32 bis	€	1.000.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 14	€	800.000,00
Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32	€	1.500.000,00
Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 401 "dell'alto Ofanto e del Vulture"	€	1.000.000,00
Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 381 "del passo delle Crocelle"	€	1.200.000,00
Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 168 "di Venosa"	€	1.000.000,00
Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 169 "di Genzano"	€	1.000.000,00
Messa in sicurezza S.P. 8 "del Vulture"	€	1.000.000,00
Messa in sicurezza S.P. 18 "Ofantina"	€	800.000,00



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

Messa in sicurezza S.P. 55 "Cerentina e dell'Accio"	€	600.000,00
Messa in sicurezza S.P. 10 3°tr. "Venosina"	€	800.000,00
Messa in sicurezza S.P. 93 "Appulo Lucana" - Area Nord-	€	500.000,00

*Priorità 2.*

Collegamento tra Forenza e la S.S. 658 Potenza/Melfi- completamento;  
Collegamento tra Diga di Acerenza e la Forenza/S.S.658 Potenza/Melfi- 1°lotto;  
Collegamento Bradanica-S.S. 96bis - Circumvallazione di Banzi/ Palazzo;  
Adeguamento dell'intera strada di fondovalle "Serrapotina";

*Priorità 3.*

Collegamento tra Avigliano e la SS 658 PZ/Melfi;  
Nuova Viabilità Tangenziale Dragonara-Raccordo Sicignano/Potenza;  
Lavori di realizzazione del 5° lotto della Strada "Oraziana";  
Lavori di completamento della Sarmentana fino all'abitato di Terranova del Pollino

Il fabbisogno finanziario per i soli interventi di cui alla Priorità 1. sopra elencati è di circa Meuro 63,60 mentre per tutti gli altri è di circa Meuro 155,00 per un totale di circa 218,60 Meuro.

Analogamente, per la Provincia di Matera, si riporta l'elenco con la suddivisione per Priorità:

*Priorità 1.*

S.P. ex. S.S. 277	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale	€ 2.500.000,00
S.P. Bretella di Irsina	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale	€ 1.000.000,00
S.P. EX. s.s. 103	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale	€ 1.000.000,00
S.P. 1 Via Appia	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale	€ 1.200.000,00
S.P. MARCONIA - BASENTANA	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MARCONIA-BASENTANA	€ 1.500.000,00
S.P. sx. S.S. 96 Barese	Lavori di messa in sicurezza e ripristino corpo stradale	€ 2.000.000,00
S.P. 10 Matera Sud	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento	€ 600.000,00
S.P. Matera - Gioia del Colle	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione	€ 800.000,00
S.P. 1 (dall'abitato Grottole - Miglionico)	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione	€ 500.000,00
S.P. ex S.S. 271	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione	€ 500.000,00
S.P. Sinistra Bradano	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione	€ 800.000,00
S.P. Papalione - Masseria Ferri	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata, ricostruzione tombini, opere di protezione	€ 500.000,00
S.P. 211 - 1° Tronco	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, ricostruzione tombini, pavimentazione, opere di contenimento	€ 800.000,00
S.P. Timmari - S. Chiara - Cozzo Carloni	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, regimazione idraulica, pavimentazione, opere di contenimento	€ 600.000,00



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

S.P. Pomarico Baracche	Lavori di regimazione idraulica, ripristino piano viabile e opere di protezione	€ 500.000,00
S.P. Matera Ginosa	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, regimazione idraulica, opere di protezione	€ 700.000,00
S.P. Matera - Montescaglioso	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, regimazione acque superficiali, opere di protezione	€ 300.000,00
S.P. Messapica (dal bivio ex S.S. 175 alla S.S. 7)	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, ripristino cunette e fossi di guardia, opere di contenimento	€ 400.000,00
S.P. EX. S.S. 277 - I tronco Km. 16+400	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e rigimazione acque superficiali	€ 600.000,00
S.P. FONDOVALLE BASENTELLO	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali.	€ 700.000,00
S.P. 1 Via APPIA	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, opere di contenimento scarpate.	€ 500.000,00
S.P. GROTTOLE-SCALO	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali.	€ 400.000,00
S.P. DESTRA BRADANO	Lavori di consolidamento tratto op. n. 6, regimazione acque superficiali e pavimentazione stradale.	€ 1.000.000,00
S.P. MOLINO DI GRASSANO	Consolidamento e ricostruzione corpo stradale deformato.	€ 400.000,00
S.P. EX. S.S. 96 BARESE	Risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, risanamenti e opere di regimazione acque.	€ 500.000,00
S.P. CALCIANO	Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione.	€ 300.000,00
S.P. GIARDINI DI GRASSANO	Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione.	€ 300.000,00
S.P. FORESTE DI TRICARICO	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e rigimazione acque superficiali	€ 400.000,00
S.P. 209-IV° Tronco	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e rigimazione acque superficiali	€ 600.000,00
S.P. 8 (Matera-Grassano-fond. Bilioso)	Lavori di protezione rilevato stradale alla variante di Quinto, risanamenti e risagomatura e opere di regimazione acque	€ 600.000,00
S.P. GROTTOLE	Lavori di regimazione acque e ripresa pavimentazione stradale	€ 300.000,00
S.P. BRETELLA DI IRSINA	Lavori di consolidamento e opere idrauliche.	€ 400.000,00
S.P. ex SS.103 (da limite provincia c/oGorgoglione a SS. 598)	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 2.000.000,00
S.P. STIGLIANO-GANNANO	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 500.000,00
S.P. CRACO-GANNANO	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 750.000,00
S.P. EX SS.277 (DALLA EX SS.103 ALLO SCALO GRASSANO)	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 4.000.000,00
S.P. FERRANDINA-SCALO OMONIMO	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 500.000,00
S.P. SALANDRA-GROTTOLE	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 1.500.000,00
S.P. FERRANDINA-SALANDRA	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 750.000,00
S.P. S.MAURO FORTE-CRACO	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 750.000,00
S.P. VAL D'AGRI	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 1.000.000,00



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

S.P. EX SS.176	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 1.000.000,00
S.P. B.ACINELLO-P.AGRI	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 750.000,00
S.P. ACCETTURA-P.BALZANO	INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO E MESSA IN SICUREZZA TRATTI STRADALI IN FRANA	€ 1.000.000,00
S.P. SAURINA	INTERVENTI MESSA IN SICUREZZA	€ 500.000,00
S.P. Oliveto	INTERVENTI MESSA IN SICUREZZA	€ 500.000,00
S.P. 380	Lavori di messa in sicurezza della S.P. ex S.S.380	€ 2.600.000,00
S.P. MARCONIA - BASENTANA	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MARCONIA-BASENTANA	€ 1.500.000,00
S.P. 154 IV TRONCO	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 154 IV TRONCO	€ 700.000,00
S.P. ex S.S. 175	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 175 ( TRATTO Jonica/Metaponto Borgo	€ 500.000,00
S.P. SAN TEODORO-MARE	Lavori di messa in sicurezza della S.P. SAN TEODORO-MARE	€ 400.000,00
S.P. CARRERA DI MONTESCAGLIOSO	Lavori di messa in sicurezza della S.P. CARRERA DI MONTESCAGLIOSO	€ 400.000,00
S.P. MONTESCAGLIOSO-GINOSA	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MONTESCAGLIOSO-GINOSA	€ 600.000,00
S.P. Pozzitello-Pistiicci-S.Basilio	Lavori di messa in sicurezza della S.P. Pozzitello-Pisticci-S.Basilio (tratto Pozzitello-Pisticci)	€ 800.000,00
S.P. SCANZANO – LIDO TORRE, S.P. VACCARECCIA E S.P. SCANZANO MARE	Interventi di consolidamento del corpo stradale e messa in sicurezza	€ 500.000,00
S.P. Pisticci San Basilio e S.P. 154 IV tronco	Ripristino di frane, sistemazione idraulica e interventi di messa in sicurezza nel tratto Montalbano-Tinchi-S.S. 106 Ionica	€ 1.000.000,00
S.P. MARONE FRASCAROSSA e S.P. 154 2° TRONCO	Interventi di sistemazione delle scarpate franate e ripristino della viabilità	€ 1.000.000,00
S.P. Rabatana di Tursi ( via Caprarico), S.P. Agri Sinni e S.P. Caprarico	Interventi di ripristino dei tratti in frana, consolidamento del corpo stradale e ripristino della funzionalità idraulica	€ 1.000.000,00
S.P. 154 1 tronco	Ripristino tratti franati e sistemazione idraulica.	€ 1.000.000,00
S.P. Aranceti di Tursi	Ripristino di barriere	€ 300.000,00
S.P. EX S.S. 104	Interventi di sistemazione di tratti in frana, ripresa della pavimentazione e regimentazione idraulica.	€ 500.000,00

*Priorità 2.*

Adeguamento della strada di collegamento città di Matera SS. "7 raccordo" (Matera sud);  
Adeguamento dalla ex. s.s. 271 tra Matera e la zona industriale di Iesce";  
Completamento Trasversale Alta Saurina-Basentana- colleg exSS 103 fond. Saurina 2° lotto;  
Adeguamento alla cat. B della S.P. 3;  
Progetto di Completamento dell'adeguamento della S.P. Pisticci-San Basilio;  
Progetto di completamento della S.P. Marconia-Basentana;  
Completamento Trasversale alta - Adeguamento del tratto Quadrivio Calle - SS 96 bis;  
Adeguamento collegamento tra i centri abitati di Stigliano, Accettura, Garaguso e la S.P. Cavonica;  
Adeguamento della S.P. Matera-Grassano (tratto Svincolo Bradanica - ponte sul Bradano);  
Completamento strada di collegamento San Mauro Forte – Cavonica;  
Adeguamento del collegamento Salandra- S.P. Cavonica;



Adeguamento SP. Tricarico – Boccanera;  
Completamento complanari ex SS 175;

*Priorità 3.*

Collegamento Matera - Montescaglioso;  
Strada Cavonica - tratto intermedio da ex SS176 (Craco P.) all'incrocio con la SP.Ferrandina-Stigliano/Craco- S. Mauro Forte;  
Collegamento dalla S.P. Rondinelle (innesto SS 99) alla S.P. Matera – Ginosa;

Il fabbisogno finanziario per i soli interventi di cui alla Priorità 1. sopra elencati è di circa Meuro 51,50 mentre per tutti gli altri è di circa Meuro 260,00 per un totale di circa 311,50 Meuro.

### **5.2.2 Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore delle infrastrutture stradali**

Nel piano finanziario del PO FESR Basilicata 2014-2020, Asse prioritario 7 «Trasporti e infrastrutture di rete» (Obiettivo Tematico 7), in via di definitiva definizione, sono previste risorse complessive per **Meuro 67,00** di cui circa **Meuro 40,00** per l'Azione denominata - «*Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne*». La citata Azione attribuisce priorità alle opere che contribuiscono all'interconnessione delle aree interne e svantaggiate rispetto alla viabilità principale, in particolare quelle che mirano all'innalzamento del livello di sicurezza stradale: la Regione sta programmando il finanziamento degli interventi di competenza degli Enti territoriali (Province e Comuni) sulla base dei fabbisogni oggettivi che emergeranno da una attenta valutazione delle priorità e delle criticità da essi indicate.

A tal proposito, attesa l'esiguità della dotazione finanziaria della spesa ammissibile con la suddetta Azione del PO FESR 2014-2020 (pari a M€ 40,00) si ipotizza il seguente utilizzo delle risorse disponibili, secondo una consolidata prassi che tiene conto dell'estensione territoriale e dell'estesa chilometrica gestita, per i soli interventi di Priorità 1:

Provincia di Potenza	Provincia di Matera	Comuni Prov PZ	Comuni Prov MT
15 M€	10 M€	10 M€	5 M€

Tuttavia, stante la forte domanda di interventi sulle arterie stradali provinciali e comunali, nettamente superiore in termini di richiesta di risorse finanziarie, dovuta principalmente al carente stato di manutenzione complessivo della rete viaria regionale, si ritiene necessario disporre di uno stanziamento aggiuntivo di almeno ulteriori 40 Meuro, da utilizzare per il soddisfacimento principale degli interventi di Priorità 1 e per dare corso ai completamenti più urgenti delle tratte stradali di cui alla Priorità 2.

## **6. STRATEGIE E LINEE PROGRAMMATICHE PER IL RILANCIO DEL SISTEMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**





Le **politiche regionali nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, nonché le loro interconnessioni con le **politiche di sviluppo regionale**, richiedono oggi l'assunzione diretta da parte dell'Amministrazione Regionale di precise responsabilità e scelte nelle attività di programmazione, di gestione operativa e finanziaria del sistema dei Trasporti.

L'organizzazione del servizio di trasporto pubblico locale deve essere teso al soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei cittadini in un quadro di efficienza delle gestioni, sostenibilità economica ed ambientale.

Un adeguato ed efficiente sistema di trasporto pubblico, declinato in qualità del servizio reso, in integrazione modale e tariffaria e in un'efficace articolazione del sistema dei trasporti garantito dalla flessibilità degli strumenti di pianificazione e gestione, nonché nell'applicazione delle tecnologie elettroniche nel processo di monitoraggio e valutazione dei servizi resi, oltre a garantire il diritto alla mobilità, contribuisce a rendere competitivo il sistema economico locale.

Le politiche regionali nel settore devono tendere al rafforzamento del ruolo del trasporto pubblico, all'ottimizzazione e miglioramento del servizio regionale esercitato, alla promozione di strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto – gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.) oltre a processi di revisione della rete dei servizi ad interventi di miglioramento della sicurezza stradale attivando sistemi informativi di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità.

E' necessaria un'attività di **Riforma del settore** nelle sue componenti regolamentari, organizzative e gestionali, secondo le linee delineate dal Legislatore regionale e tracciate a livello regionale con la Legge Regionale n. 7/2014 articolo 1, avente l'obiettivo di una nuova pianificazione del sistema, nell'ottica di riprogrammare i servizi per renderli più rispondenti alle esigenze dell'utenza.

I prossimi 2-3 anni dovranno caratterizzarsi nell'aggiornamento dei documenti di pianificazione regionali quali il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano dei Trasporti di Bacino, nell'espletamento da subito delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi ferroviari ex dell'art. 34 octies) del D.L. n. 179/2012 convertito in Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e successivamente, entro il 2017, di tutti i servizi di trasporto pubblico automobilistici relativamente all'intero bacino regionale (servizi di TPL regionali e provinciali automobilistici), organizzati in maniera intermodale, della rete dei servizi di TPL comunali.

Emerge l'esigenza assolutamente prioritaria di adottare interventi efficaci per un rilancio del settore del trasporto pubblico locale, il quale costituisce un servizio fondamentale per garantire l'esercizio del diritto alla mobilità di ogni cittadino.

Il settore del TPL in linea generale necessita di radicali interventi da parte del decisore politico nazionale e locale finalizzati alla riforma del settore ed alcuni aspetti sono di particolare interesse e costituiscono riferimento anche per il processo di riforma del TPL da attuare nella Regione Basilicata, al fine di rendere tali servizi più competitivi e maggiormente sostenibili.

Essenziale a tal fine è **garantire un adeguato ma sostenibile livello di finanziamento pubblico del servizio**.

In merito alla capacità di **finanziamento pubblico dei servizi di TPL**, un presupposto ineludibile per l'impostazione di qualsiasi politica di rilancio del settore del trasporto pubblico locale non può che



passare attraverso l'attuazione di politiche nazionali finalizzate all'integrazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, previsto dall'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012 e interamente ridisciplinato dalla legge di stabilità per il 2013.

Infatti, le recenti dinamiche della domanda di mobilità hanno evidenziato, anche a causa della crisi, una contrazione dell'utilizzo del mezzo privato e ciò costituisce un'occasione irripetibile per avviare finalmente nel settore del trasporto pubblico locale politiche non basate semplicemente sulla sovvenzione di servizi sociali improduttivi *ma su politiche di razionalizzazione e di investimento capaci di generare servizi sostenibili, adeguati alle reali esigenze di mobilità del territorio, ma anche sostenibili sotto il profilo ambientale e soprattutto sotto il profilo economico e finanziario.*

Purtroppo con riferimento al tema delle risorse finanziarie del settore, è da registrare l'oggettiva necessità di intervenire rispetto alla dotazione del **Fondo nazionale del TPL** istituito dalla legge di stabilità 2013, poiché il quantum complessivo garantito dal Fondo (circa 4.929 milioni di euro annui a decorrere dal 2013) non garantisce il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati negli ultimi anni ed è assolutamente insufficiente per far fronte, "oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, alle spese per il rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma, per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, per l'innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro".

Oltre all'entità del finanziamento è altrettanto importante la **garanzia della stabilità del finanziamento pubblico nel tempo** in quanto la durata pluriennale delle aggiudicazioni e dei contratti di servizio richiede certezza di risorse, che consenta alle imprese operanti nel settore di programmare per un arco di tempo significativo la propria attività e i propri investimenti.

Sotto questo profilo, le Regioni da tempo chiedono che il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sia alimentato da una compartecipazione, anziché al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, tributo scarsamente dinamico e in costante riduzione, al gettito di un'imposta di carattere più generale.

Per quanto riguarda il **riparto delle risorse statali tra le Regioni**, ormai è stato sancito il principio a livello nazionale che la ripartizione delle risorse fra le Regioni debba superare il criterio della spesa storica, per ispirarsi a criteri idonei a premiare l'efficienza e l'efficacia nella gestione del servizio.

Consapevolezza di questa esigenza era presente al momento della definizione della disciplina del Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, come dettata dalla legge di stabilità per il 2013. La legge di stabilità per il 2014 ha previsto che dovevano essere definiti i costi standard del servizio di trasporto pubblico, su cui a livello nazionale si sta procedendo con la definizione di un apposito decreto ai sensi dell'articolo 1 comma 84 della legge n. 147/2013.

Infatti l'articolo 1 comma 85 della L. n. 147/2013 stabilisce che: *"A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo*



*standard di produzione dei servizi*”, da determinare per unità di servizio prodotta espressa in chilometri.

Peraltro, è da rilevare come i criteri che si intende porre a base del riparto di una quota crescente del Fondo nazionale (Popolazione, Domanda di trasporto, Produzione chilometrica e Rapporto Ricavi/Costi), non siano sempre indicativi di efficienza, in quanto connessi all’entità della domanda e penalizzanti per le Regioni più piccole ed a domanda debole, come la Basilicata perché introducono penalità aggiuntiva sommandosi alla già nota penalità di cui al DPCM 11.03.2013.

La Regione Basilicata in sede di Conferenza delle Regioni ha più volte rappresentato le proprie perplessità ed i propri dubbi in merito ad alcuni dei parametri di efficientamento individuati a livello centrale, su cui si basa l’articolo 16-bis del decreto-legge n. 95/2012 che ha definito i criteri di riparto del 10 % del Fondo: cioè sulla base di penalità e subordinatamente alla verifica del raggiungimento di:

- un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata.

La nuova proposta di legge avanzata dal Governo per il settore del TPL ed in via di discussione mira, inoltre, a risolvere alcune delle criticità, più volte illustrate, dell’attuale sistema di finanziamento dei servizi di TPL anche in considerazione a quanto originariamente previsto dal D.Lgs.422/97, chiarendo la rilevanza costituzionale dei servizi di trasporto pubblico locale e facendo un esplicito riferimento all’art. 117, comma 2 lett. m) della Costituzione.

La norma affronta anche la problematica della certezza del finanziamento pubblico innanzi riportata, tesa ad assicurare stabilità allo stanziamento del fondo TPL, in considerazione del fatto che lo stesso contribuisce a garantire la copertura dei contratti di servizio del settore che come è noto hanno durata pluriennale. A tal fine oltre a prevedere uno stanziamento base fisso e invariabile di 4.929.254.469,00 euro, si prevede che lo stesso stanziamento sia adeguato annualmente all’inflazione programmata. Ciò in considerazione del fatto che i contratti di servizio di cui trattasi sono sottoposti alla medesima dinamica.

Per le Regioni diventa necessario comunicare le risorse del bilancio regionale destinate alla copertura della spesa dei servizi focalizzando le cause di eventuali modifiche rispetto all’anno precedente e gli andamenti per i due anni successivi.

A livello nazionale si discute anche in merito ad una procedura semplificata per l’erogazione dell’anticipazione delle risorse stanziata sul fondo, elevando tale anticipazione al 70% per evitare, nelle more delle verifiche dell’efficientamento del settore, che sussistano criticità finanziarie che incidano negativamente sulla regolarità dei servizi.

La proposta della nuova legge nazionale di settore è diretta a definire gli obiettivi già in parte descritti dall’art. 1 comma 85 L. 147/13. Tale ultima norma infatti prevede nella versione originaria la ripartizione di una quota crescente del Fondo istituito ai sensi dell’art. 16 bis D.L. 95/12 sulla base dei costi standard dei servizi di TPL e ferroviario regionale determinati ai sensi dell’art. 1 comma 84 della medesima L. 147/13.



La norma inoltre propone una efficace ripartizione delle risorse del fondo imperniata sia sui c.d. costi standard che sull'efficiente e razionale riprogrammazione dei servizi. Tale riprogrammazione essere sempre più legata alla produzione di livelli "adeguati" di servizio che sono definiti in modo uniforme a livello nazionale dalle Regioni a statuto ordinario sulla base di criteri determinati dal MIT di concerto con il MEF.

## **6.1 LA GOVERNANCE REGIONALE DEL TPL**

L'articolo 1 della Legge Regionale 7 del 30 aprile 2014, così come modificato con L.R. n. 26/2014 art. 30 e L.R. n. 4/2015, ha di fatto avviato il processo di Riforma del Settore del Trasporto Pubblico Locale in Basilicata individuando nell'ambito territoriale regionale il bacino unico per l'organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale e, nell'ottica di una più efficace programmazione regionale tesa alla razionalizzazione del sistema, ha conferito alla Regione il ruolo di Ente di Governo unico in tema di TPL.

Il Processo di Riforma avviato segue quello operato in Regione a seguito dell'emanazione del Decreto Legislativo n. 422/1997 con l'emanazione della L.R. n. 22/1998, la quale dovrà oggi essere rivista ed integrata a seguito delle profonde modificazioni intervenute negli ultimi 15 anni sul piano normativo e regolamentare a livello nazionale.

Infatti in questi ultimi anni il tema della mobilità locale e del Trasporto pubblico nelle diverse modalità espletate, ha vissuto una fase di profonda trasformazione, sul piano legislativo ma anche in relazione ai fattori derivanti dalla crisi economica che hanno determinato tagli e revisioni nei trasferimenti erariali per il settore del TPL, come è accaduto con l'istituzione del Fondo Nazionale Trasporti, di cui si è detto ed in cui sono confluiti tutti i vari trasferimenti originariamente vincolati da norme specifiche.

L'articolo 1 della L.R. n. 7/2014 è conseguente all'obbligo sancito dalle disposizioni normative nazionali di individuazione dell'Ente di Governo di cui all'articolo 13 del D.L. 150/2013 convertito con L. n. 15 del 27 febbraio 2014 che, richiamando l'articolo 3bis del D.L. n. 138/2011, ha previsto l'obbligo da parte delle Regioni di individuare l'Ente di Governo preposto ai servizi di Trasporto Pubblico Locale, in tutte le modalità ed a tutti i livelli espletati. In attesa della definizione di un organico Disegno di Legge regionale di riforma del TPL, peraltro già avviato e da completare nel corso dell'anno 2015, si è di fatto avviato il processo evolutivo della governance del settore del TPL al fine di semplificare i processi decisionali, in modo da poter ridurre a sintesi, pur nel coinvolgimento dei diversi attori e soggetti istituzionali e nel rispetto dei principi di sussidiarietà, l'attività di pianificazione, riprogrammazione e gestione dei servizi.

Infatti, vista l'eccessiva frammentazione attuale di competenze tra gli Enti Locali (Comuni e Province) in materia di TPL e preso atto dell'esigenza di una revisione e razionalizzazione dell'intero sistema del TPL regionale che declini i principi di efficienza, sostenibilità, integrazione modale, l'individuazione nella Regione Basilicata dell'Ente preposto alla Programmazione ed alla Gestione della rete dei servizi secondo quanto di seguito specificato, è finalizzata ad una maggiore organicità nelle politiche di rilancio del TPL.

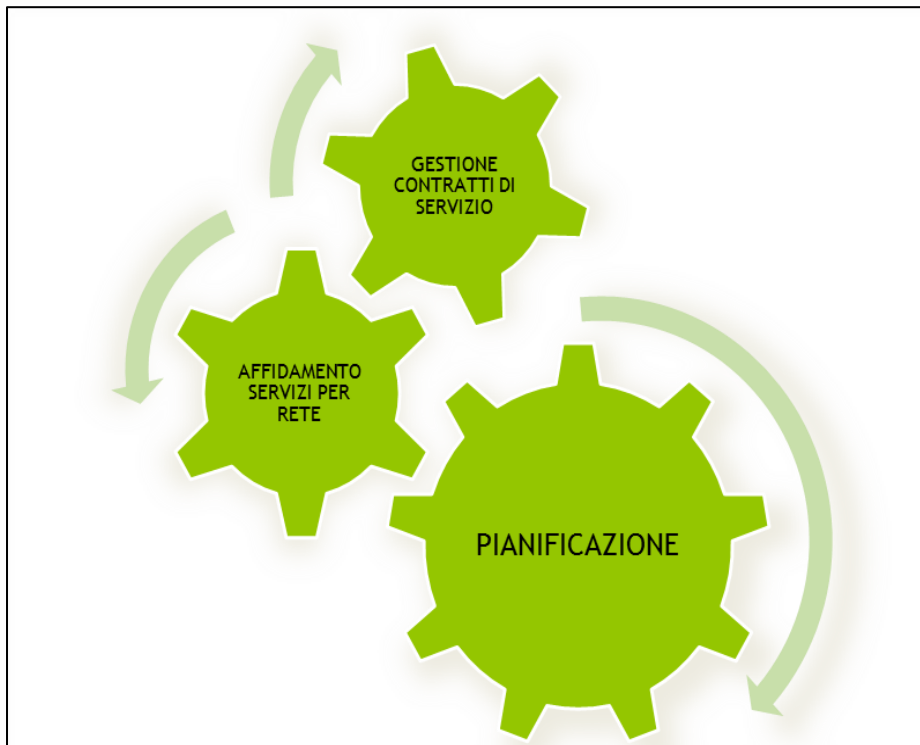


**Il rafforzamento del ruolo regionale quale Ente preposto alla “regolamentazione” del sistema del Trasporto Pubblico Locale**, attraverso la definizione di un nuovo quadro normativo e regolamentare dovrà essere finalizzato all’introduzione anche nel settore del TPL di requisiti basilari quali:

- ***l’efficienza***, definita in qualità dei servizi, in efficienza della produzione nonché in termini di efficienza energetica e ambientale;
- ***la sostenibilità*** che si specifica in sostenibilità ambientale, sociale ed anche economica. Infatti, oltre alla risaputa dimensione ambientale e di sostenibilità sociale, volta a garantire a tutte le fasce della popolazione e a tutto il territorio regionale il diritto alla mobilità, pur in un territorio a domanda debole e di difficile orografia quale quello lucano, le nuove disposizioni normative nazionali (art. 1, c. 301, Legge n. 228/2012) impongono, ai fini della partecipazione ai trasferimenti erariali, il rispetto di parametri legati alla sostenibilità economica dei servizi che necessariamente, d’ora in poi, dovranno tener conto anche dei coefficienti di esercizio ovvero dei rapporti tra ricavi e costi di esercizio;
- ***l’integrazione modale*** , tra i diversi modi di trasporto (ferro, gomma) anche attraverso l’individuazione e la creazione di nodi di interscambio e l’integrazione tra livelli di servizi (urbano-extraurbano) oltre all’integrazione tariffaria dei servizi stessi;
- ***la sicurezza e la qualità*** nel senso dell’affidabilità del servizio reso.

Alla **Regione** sono attribuite tutte le **funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo e coordinamento per tutti i servizi di TPL regionale e locale interessanti il proprio territorio**, ma anche i **compiti di gestione e controllo, compresa la titolarità dei contratti di servizio sia relativi al settore ferroviario, sia a quello automobilistico extraurbano**, oltre **all’attuazione di piani di investimento su materiale rotabile e la definizione di un sistema tariffario integrato**. Alla Regione è altresì assegnata la competenza in merito agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviari ed automobilistici sia extraurbani, storicamente attribuiti dalla legislazione regionale alle Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera già dagli anni ‘90, sia i servizi di TPL comunali, allo stato di competenza delle 48 Amministrazioni Comunali titolari di Servizio di TPL.

La gestione dei contratti di servizio e il controllo per i servizi di trasporto pubblico comunali è attribuita dalla normativa regionale (L.R. n. 7/2014) alle Amministrazioni Comunali in forma associata, mentre alla Regione compete l’alta vigilanza sulla gestione dei contratti stessi.



Le suddette premesse permettono di comprendere il quadro delle attività e compiti in capo alla Regione che necessitano di molteplici e complesse competenze nel settore e di risorse professionali tecniche, contabili e giuridiche in merito alla programmazione e pianificazione del TPL, al coordinamento degli stessi, alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, alle attività di gestione e monitoraggio di piani e programmi di investimento con risorse statali, regionali ed a valere su Fondi Comunitari di cui al PO FESR, oltre alla non trascurabile attività continuativa e sistematica ispettiva e di vigilanza svolta da tutto il personale.

Nell'ambito della riorganizzazione amministrativa dell'Ente risulta necessario potenziare l'Ufficio Trasporti del Dipartimento Ambiente, Territorio, Infrastrutture, OO.PP. e Trasporti in modo che concentri tutte le molteplici e complesse competenze nel settore, strutturandolo con maggiori competenze e risorse professionali tecniche e giuridiche, anche prevedendo a regime l'utilizzo di parte del personale dipendente nei competenti uffici regionali e provinciali.

In particolare, nell'ambito delle sue funzioni, la Regione :

- definisce le linee strategiche della mobilità regionale attraverso la definizione del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (P.R.T.);
- predispone, sentite le Province ed i Comuni, il Piano dei Trasporti di Bacino;
- determina il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a garantire la mobilità dei cittadini i cui oneri sono interamente a carico del bilancio regionale;



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

- predisporre il Progetto della rete regionale ferroviaria ed automobilistica e il Progetto della rete comunale dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici
- espletare le procedure concorsuali e procede con i relativi affidamenti, in conformità alla vigente normativa nazionale e europea, stipulando i conseguenti contratti di servizio per i servizi di trasporto ferroviari regionali e per i servizi di trasporto pubblico automobilistici;
- definisce le politiche tariffarie e disciplina, anche mediante regolamenti, il sistema tariffario integrato regionale, approvando le tariffe per i servizi regionali e provinciali ferroviari ed automobilistici;
- promuove l'integrazione fra il trasporto pubblico locale e forme complementari di mobilità sostenibile;
- elabora lo schema della Carta della qualità dei servizi, in cui sono previsti i diritti degli utenti e le modalità per proporre reclamo e adire le vie conciliative.

E' altresì, competenza dell'Ufficio regionale la programmazione di tutti gli investimenti (infrastrutture ferroviarie, materiale rotabile automobilistico e ferroviario, impianti fissi e tecnologici, etc.) nel settore del T.P.L

***Governance regionale e competenze sul TPL***



La norma prevede un periodo transitorio per l'attuazione a regime della Governance regionale con la piena attribuzione alla Regione delle competenze descritte da completarsi entro il 31.12.2017, data entro la quale scadono gli attuali contratti di servizio per il trasporto pubblico provinciali, aventi durata novennale e stipulati dalle Amministrazioni Provinciali a seguito di gara dall' 1.01.2009.

***Sistema delle competenze sul TPL nel periodo transitorio (sino al 31.12.2017)***







### **6.1.1 Analisi della domanda reale di mobilità**

Le procedure di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale dovranno consentire alla Regione e agli Enti Locali di definire in modo “scientifico” l’offerta più idonea di servizi da produrre in relazione alla domanda esistente nonché di verificare il grado di efficientamento e razionalizzazione del settore.

Purtroppo, una delle difficoltà tecniche per definire con certezza il miglioramento del “load factor” è connessa alla mancanza, allo stato attuale, di adeguate dotazioni tecnologiche per la verifica dei livelli di utilizzo dei servizi offerti e la determinazione delle frequentazioni e dei relativi ricavi. In tal senso occorre procedere in sede di predisposizione del Nuovo Piano regionale dei Trasporti all’aggiornamento dell’analisi della domanda di trasporto, mediante l’effettuazione di campagne di indagini e di rilevazioni sistematiche degli spostamenti.

A tal riguardo si evidenzia che, nell’ambito della gara per la Costituzione ed avvio del Centro Regionale di Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale (ai sensi del 2° programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), di cui al successivo paragrafo 6.3, è prevista l’esecuzione di Analisi della Mobilità, come di seguito sintetizzate.

L’attività consiste nell’effettuazione di INDAGINI SUI VOLUMI DI TRAFFICO E INDAGINI O/D, mediante rilievi volumetrici del traffico ed indagine O/D, relativi alla rete viaria regionale, in un numero minimo di sezioni distribuite sulla rete stradale statale e provinciale di seguito indicato:

#### 1. Attività di indagine sui flussi di traffico

1) Indagine volumetrica mediante rilevazione automatica in 24/h in un giorno feriale medio (almeno 73 sezioni) distinte in sezioni al cordone e sezioni interne, come riportato indicativamente nella cartina di cui all’Allegato 3.1 al presente capitolato.

2) Indagini motivazionali mediante interviste sulle caratteristiche dello spostamento ed indagini O/D (almeno 25 sezioni, ricomprese tra quelle di cui al punto 1)), di cui:

almeno n. 13 sezioni con indagine nelle 24/h di un giorno feriale medio;

almeno n. 12 sezioni con indagine nelle 12/h (ore 7,00-19,00) di un giorno feriale medio

#### 2. Attività di indagine sul Trasporto Pubblico Locale

Le finalità di tale attività sono quelle di acquisire informazioni sulla mobilità sul territorio regionale, mediante l’analisi di diversi aspetti quali ad esempio: la quota delle persone che fanno uso di modalità di trasporto pubblico ; i tempi e le fasi dei loro spostamenti; le distanze percorse; i motivi, la modalità (ferro o gomma) con cui ci si sposta.

In particolare:

#### - Attività di Acquisizione ed elaborazione dati relativi alla domanda di trasporto pubblico

L’analisi della domanda soddisfatta dovrà essere effettuata mediante l’acquisizione di tutte le informazioni allo scopo utili (passeggeri trasportati, coefficienti di riempimento dei mezzi in termini assoluti e percentuali, titoli di viaggio venduti distinti per tipo-corsa semplice, abbonamenti settimanali, mensili e relativi introiti da traffico, definizione dei rapporti ricavi/costi per linea, etc.), per n. 27 linee di competenza della Provincia di Potenza, n. 15 linee di competenza della Provincia di Matera, n. 12 linee esercitate dalle Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. e n 5 relazioni ferroviarie



- Attività di indagini di tipo motivazionale e di customer satisfaction

Tale rilevazione deve avvenire tramite l'effettuazione di indagini dirette sulla domanda con interviste a bordo e a terra. Le modalità ed il piano di organizzazione delle interviste e delle indagini devono essere esplicitate in sede di presentazione dell'offerta tecnica.

Il numero minimo delle linee e relazioni per le quali effettuare le indagini è complessivamente pari almeno alle n. 42 autolinee di competenza provinciale, alle 12 linee automobilistiche delle Ferrovie Appulo Lucane e alle cinque relazioni ferroviarie

In sede di predisposizione del nuovo PRT si potrà tener conto di tali analisi, oltre ad ulteriori indagini allo scopo eventualmente necessarie.

Inoltre, in relazione alle gare per l'affidamento dei servizi, ai fini della rilevazione dell'utenza è utile pensare all'installazione di sistemi tecnologici atti a misurare il numero di passeggeri sui bus anche al fine di procedere con il doveroso efficientamento e razionalizzazione dei singoli servizi sia di competenza degli Enti Locali che della Regione.

## 6.2 BACINO UNICO REGIONALE DEL TPL, DECLINAZIONE PROGETTUALE PER RETI DI SERVIZI



L'approccio metodologico che si è scelto di adottare per la definizione degli obiettivi e delle strategie di intervento del PRT deriva dall'impostazione della legge regionale 7/2014, che come detto già in precedenza all' art. 1, reca l' *Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale*. Il Legislatore Regionale con la citata norma ha delineato i tre ambiti per la ridefinizione del sistema regionale del TPL necessario per la stesura del Piano regionale di Bacino e la conseguente individuazione della rete dei servizi da porre a base delle gare per l'affidamento dei servizi.

Sulla base dei principi individuati dalla norma regionale sono stati individuati tre livelli di reti di servizi:

1. **rete dei servizi ferroviari,**
2. **rete dei servizi automobilistici extraurbani,**
3. **rete dei servizi automobilistici comunali.**

In particolare, il tema della pianificazione della rete dei servizi di trasporto pubblico, nell'attuale frangente di limitatezza delle risorse, richiede un'assunzione di responsabilità da parte della pianificazione anche nella definizione delle Priorità di intervento infrastrutturale, affinché queste siano selezionate in funzione della loro capacità di massimizzare i benefici per l'esercizio, nella prospettiva di attuare un modello integrato di rete del TPRL la cui definizione sarà il primo obiettivo del Piano di Bacino unico Regionale.

L'obiettivo è adeguare i servizi alle caratteristiche del territorio, intervenendo sugli archi ma anche sui nodi della rete regionale di trasporto, attualmente spesso funzionalmente inadeguati, affiancando questa ulteriore sensibilità nella pianificazione a quella, ormai consolidata, riguardante i temi paesaggistico-ambientali nei processi di infrastrutturazione.

Le linee d'indirizzo del Piano dei Trasporti non dovranno affermare un principio rigidamente gerarchico nella strutturazione della rete, ma tendere al ridisegno della rete dei servizi di TPL, tenendo conto dei diversi modi di trasporto (servizi ferroviari, servizi automobilistici regionali, provinciali e comunali), anche attraverso l'individuazione e la creazione di nodi di interscambio e l'integrazione tra livelli di servizi (urbano-extraurbano), in modo da raggiungere la massima interazione complessiva sia internamente sia sotto il profilo dell'integrazione con i servizi di trasporto ed i poli di livello sovraregionale e nazionale (Poli socio economici extraergionali, Nodi della Rete AV ferroviaria, infrastrutture ed Hub nazionali aeroportuali, etc.) così da ottenerne impatti significativi sullo sviluppo socio economico regionale.

La norma prevede la definizione di un unico **Bacino di Traffico regionale** inteso quale unità territoriale omogenea in cui si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai bisogni di mobilità, con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche, è finalizzata alla realizzazione di una offerta equilibrata di servizi perseguendo il più alto grado di intermodalità.

Ciò, unitamente all'obiettivo di fornire all'utenza un sistema di bigliettazione unica ferro-gomma, sicuramente potrà razionalizzare il sistema evitando sprechi ed inefficienze ed evitando parallelismi sull'offerta dei servizi.



### **6.2.1 La rete dei servizi ferroviari**

Sono da distinguere le due fasi: il periodo transitorio sino al 31.12.2017 e la fase successiva a far data dal 01.01.2018.

Nel periodo transitorio con la definizione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti e del Piano di Bacino la rete dei servizi ferroviari attualmente esercitata da Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. dovrà essere riorganizzata ai sensi di quanto previsto dall'Art. 1, comma 3, della L.R. n. 7/2014, ciò al fine di consentire la definizione di un programma di esercizio relativo ai servizi ferroviari integrato con la rete dei servizi automobilistici e costituente la linea portante dei collegamenti della Regione verso l'esterno.

Tale programma di esercizio dovrà essere alla base della gara, per quanto sia comunque particolarmente complessa la problematica connessa all'espletamento di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviari. Infatti per quanto concerne i servizi su ferro attualmente svolti da Trenitalia, le recenti direttive comunitarie pongono la necessità di **scindere la gestione della rete da quella dei servizi** e procedere preliminarmente ad un protocollo d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. finalizzato alla acquisizione della capacità e delle tracce ferroviarie.

Al riguardo si rileva tra l'altro che il 30 gennaio 2013, la Commissione europea ha presentato il c.d. "**Quarto Pacchetto Ferroviario**", una serie di proposte legislative volte ad aprire i mercati ferroviari nazionali e a raggiungere l'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario europeo. Il 17 dicembre 2013, la Commissione per i Trasporti del Parlamento ha votato tale pacchetto di misure che mira a creare una maggiore competitività e a definire un piano comune di certificazione per i treni.

Nel febbraio 2014 il Parlamento europeo ha dato il via libera in prima lettura al "quarto pacchetto ferroviario" adottato all'inizio dello scorso anno dalla Commissione Europea che include sei proposte legislative tese a modificare direttive e regolamenti con lo scopo di ottenere un'armonizzazione tecnica del settore ferroviario dell'Unione Europea e di aprire i mercati ferroviari nazionali.

Nella proposta di Quarto Pacchetto ferroviario la Commissione Europea rileva che *"Date le numerose proteste degli utenti e le prove di comportamenti discriminatori è fondamentale intervenire sulla separazione della gestione dei binari dalla circolazione dei treni: che i gestori dell'infrastruttura devono operare in indipendenza operativa e finanziaria da qualsiasi operatore di trasporto attivo nel settore della circolazione dei treni; è questo un elemento essenziale per eliminare potenziali conflitti d'interesse e assicurare a tutte le imprese un accesso non discriminatorio agli impianti di servizio"*.

Altro aspetto importante è la reale **apertura al mercato dei servizi ferroviari**.

L'esperienza maturata in alcuni mercati europei aperti realmente alla concorrenza indica miglioramenti della qualità e della disponibilità dei servizi, una soddisfazione dei passeggeri in aumento di anno in anno e una crescita del numero di passeggeri trasportati che, in alcuni casi, supera il 50% nell'arco di 10 anni. Altrove l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara ha permesso un risparmio del 20-30%, che può essere reinvestito nel miglioramento dei servizi.

Attualmente, tuttavia, le disposizioni del regolamento n. 1370/2007, appunto in fase di modifica con il Quarto Pacchetto ferroviario, non definiscono bene per il settore ferroviario l'obbligo di aggiudicare i servizi di contratto pubblico mediante gara, mentre la direttiva 91/440 non prevede il diritto generale di accesso alla rotaia per la prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri.



In pratica, in 16 dei 25 Stati membri che dispongono di un sistema ferroviario, l'operatore storico detiene una quota di mercato superiore al 90%. Il 47% di tutti i passeggeri-km nell'UE, che coprono la maggior parte dei servizi locali e regionali e vari servizi a lunga percorrenza, rientrano negli obblighi di servizio pubblico, ma sono attribuiti agli operatori storici mediante aggiudicazione diretta con diritti di esclusiva. Se la situazione rimane invariata, vari operatori storici nazionali continueranno a beneficiare delle aggiudicazioni dirette, escludendo di fatto i nuovi operatori e mantenendo basso il livello di concorrenza.

E' necessario auspicare interventi correttivi a livello comunitario e normativo nazionale al fine di consentire la possibilità di realizzare i miglioramenti del servizio indotti dalla concreta pressione concorrenziale.

Inoltre sempre in merito alla concorrenza ed apertura al mercato, i costi del materiale rotabile ferroviario (locomotori rotabili e complessi ferroviari) sono molto elevati e possono essere ammortati in un ciclo di vita operativa di 30-40 anni o più. In base alla modifica proposta della direttiva 91/440, i contratti di servizio pubblico sono però limitati a 15 anni e, di fatto, hanno spesso durata più breve. In mancanza di un meccanismo per gestire il rischio del valore residuo del materiale rotabile al termine del contratto di servizio pubblico, gli offerenti dovrebbero aumentare il prezzo in considerazione del rischio (con conseguente costo proibitivo dei contratti di servizio pubblico).

Le norme in discussione, di cui si auspica una pronta e celere approvazione, potranno essere effettivamente efficaci solo se sarà garantita la loro piena e corretta applicazione in tutti gli Stati membri, in modo da evitare disparità interpretative e applicative. E' altresì condivisibile la necessità di istituire un sistema di Regolatori nazionali forti e indipendente e un Regolatore europeo.

**In tale ambito normativo e regolamentare europeo e nazionale si inserisce, come detto, la norma regionale di cui alla L.R. n. 7/2014 che prevede l'obbligo di procedere alla gara per l'affidamento dei servizi regionali di TPL su ferro entro il 31.12.2017.**

Per realtà quali quelle del Sud d'Italia e la Basilicata, in cui la sostenibilità della gara per l'affidamento dei servizi e l'apertura al mercato comportano la necessità di ragionare in ottica di macroregione anche per contrastare gli incombenti processi di marginalizzazione, oltre all'improcrastinabile esigenza di attuare prioritariamente investimenti di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturali ed impiantistico delle reti ferroviarie nonché di rinnovo del parco rotabile ferroviario e la riorganizzazione intermodale dei servizi ferro-gomma.

**Altro aspetto necessario da approfondire preliminarmente alla gara per la rete dei servizi su ferro è legato all'esecuzione di lavori di ammodernamento infrastrutturale delle linee ferroviarie.** I lavori sulla linea RFI Potenza Foggia, oggetto di investimenti di ammodernamento nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro e Delibera Cipe n. 62/2011- 200 M€, così come nel dettaglio riportato nel precedente paragrafo 5.1.1 prevedono una conclusione entro l'anno 2020, aspetto questo da valutare nella definizione dei servizi ferroviari possibili e sulla necessaria sostituzione degli stessi con servizi sostitutivi su gomma.

Analoga considerazione per i servizi ferroviari esercitati da FAL srl: il Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4384 del 10.03.2004 ha stabilito che *"Le società, costituite dalle ex omonime gestioni governative ai sensi dell'articolo 31 Legge 144/99, operanti nelle Regioni Puglia, Basilicata e Calabria sono definite soggetti attuatori degli interventi per l'ammodernamento e messa*



*a norma delle relative infrastrutture ferroviarie, nell'ambito dei finanziamenti esistenti a legislazione vigente, e la proprietà del loro capitale sociale è conservata, conseguentemente, quale socio unico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fino al completamento di tali interventi. Per lo stesso periodo non si potrà procedere alle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari da parte delle suddette Regioni".*

Per quanto riguarda i servizi su ferro allo stato nel contratto di servizio con FAL s.r.l. ed anch'essi rientranti nella rete dei servizi ferroviari da mettere a gara entro il 31.12.2017, sulla base degli indirizzi programmatici approvati dal Consiglio regionale (Piano Regionale dei Trasporti, Quadro strategico degli investimenti per le FAL approvato D.G.R. n. 2240 del 22.12.2009, Programma Operativo FESR 2007-2013 Asse I e V, etc.) dal 2001 la Regione ha avviato e dovrà nei prossimi mesi completare l'attuazione degli investimenti sulla rete ferroviaria infrastrutturale lucana ed il rinnovo del parco rotabile ferroviario, così come nel dettaglio è riportato nel precedente paragrafo 5.1.4. In tal modo si sono poste le condizioni anch'esse necessarie ed imprescindibili per consentire l'avvio delle procedure di apertura al mercato dei servizi e le procedure concorsuali. I lavori nello specifico prevedono l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico delle linee.

Fermo restando quanto sopra riportato, per quanto concerne lo svolgimento dei servizi regionali di trasporto pubblico su ferro nel **periodo transitorio sino alla data del 31.12.2017**, chiaramente dovranno essere opportunamente valutati aspetti essenziali connessi da un lato alla **rinegoziazione dei contratti in essere con FAL s.r.l. e con Trenitalia S.p.A. per i servizi su ferro** ai sensi di quanto stabilito dal Legislatore Regionale.

**Ad ogni buon conto la prosecuzione dei servizi potrà essere svolta da parte degli attuali gestori, con il necessario fine di perseguire comunque alcuni imprescindibili obiettivi di miglioramento del servizio, di razionalizzazione della spesa e di una più aderente rispondenza dei servizi stessi alle reali e mutate esigenze dell'utenza, attuando da subito la riprogrammazione degli stessi secondo i principi di integrazione modale già esposti.**

#### **6.2.1.1 Espletamento gara per l'affidamento dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari (fase transitoria sino al 31.12.2017)**

Per i **servizi automobilistici sostitutivi** ex articoli 8 e 9 del D.lgs. n. 422/1997 e s.m.i. è in corso l'espletamento della procedura di gara per l'affidamento degli stessi nel rispetto del comma 5 dell'articolo 1 della L.R. n. 7/2014 di recepimento dell'articolo 34 octies del D.L. n. 179/2012 convertito in L. n. 221/2012.

Infatti, con il citato articolo 34 octies comma 5 del D.L. n. 179/2012 per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica (servizi sostitutivi ed integrativi svolti attualmente da Trenitalia S.p.A. e da FAL s.r.l. nell'ambito dei rispettivi contratti di servizio che riguardano sia i servizi su ferro che quelli su gomma) il Legislatore nazionale ha stabilito che *"A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici di cui al comma 1, così come organizzati ai sensi del comma 4, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza*



*pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità".*

La Legge Regionale n. 7 del 30/04/2014 articolo 1 e successive modifiche ed integrazioni, nel recepire il dettato di cui all'art. 34 octies del DL 18/10/2012, n. 179 al comma 5 stabilisce che *"Il termine di cui al precedente comma si applica anche ai servizi di cui all'articolo 34 octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, i quali, conformemente a quanto stabilito dalla normativa nazionale e ai fini del conseguimento degli obiettivi di efficientamento previsti dall'articolo 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., dovranno essere messi a gara ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre 2014"*.

Pertanto dal combinato disposto di cui alla norma nazionale (art. 34 octies della L. 179/2012) e della legge regionale (art. 1, comma 5 della L.R. n. 7/2014) la Regione ha avviato la gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi oggi inseriti nei contratti di servizio con Trenitalia S.p.A. e FAL s.r.l. La gara riguarderà l'affidamento dell'esercizio dei servizi:

- *automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all'art. 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i., già esercitati da Trenitalia S.p.A.;*
- *automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui all'art. 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i., già esercitati da Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.*

I servizi oggetto della gara costituiscono un unico lotto per una produzione complessiva di circa 3,2 Milioni di km/annui. Il Contratto di Servizio da sottoscrivere avrà durata fino al 31/12/2017, in quanto i suddetti servizi confluiranno successivamente nella rete dei servizi regionali, attraverso una riorganizzazione e revisione complessiva della rete che sarà nel complesso oggetto di gara per l'intero bacino regionale con contratto di servizio avente validità a far data dall'1.01.2018.

Oltre ad indubbi vantaggi in termini di oggettivo risparmio dei costi che si inserisce doverosamente nei processi di riforma regionale del TPL avviati, la gara è finalizzata, altresì, al concreto elevamento della qualità del servizio.

Gli elementi qualificanti della gara sono in sintesi così sintetizzabili:

- Previsione di maggiore Flessibilità contrattuale, in termini di variazione dei servizi in funzione delle esigenze dell'utenza;
- Griglia di valutazione dell'offerta tecnica molto dettagliata, al fine di acquisire offerta migliorativa che consenta l'elevamento dei fattori di qualità del servizio;
- Potenziamento attività ispettiva e di vigilanza da parte dell'Amm.ne affidante mediante criteri di verifiche e controlli e sanzioni più stringenti da stabilire nel contratto;
- Criteri da fissare in sede di gara finalizzati ad una maggiore affidabilità del Gestore, in termini di capacità finanziaria e solvibilità, aspetti questi oggi problematici anche per l'eccessiva parcellizzazione delle imprese affidatarie dei servizi .

**Tabella: Obiettivi principali da perseguire con l'espletamento della gara dei Servizi ex art. 8 e 9 D.lgs. n. 422/1997**



B1.	Organizzazione dei servizi di trasporto oggetto della gara	B1.-A	<b>Ottimizzazione dei servizi:</b> Servizi aggiuntivi rispetto a quelli posti a base di gara (link per alta velocità, aeroporti, etc.)
		B1.-B	<b>Incremento quantitativo dell'offerta di servizi rispetto a quelle posta a base di gara</b> (incremento n. corse, corse effettuate con mezzi più performanti, etc.)
		B1.-C	<b>Gestione informatizzata del servizio di TPL</b> (rilevazione automatizzata della domanda servita)
B2.	Impianti fissi a servizio	B2.-A	<b>Progetto degli impianti fissi</b> (garanzie da richiedere in capo al gestore circa l'impiego di impianti fissi e di infrastrutture da utilizzare per l'erogazione del servizio di trasporto)
B3.	Parco veicoli e servizi di informazione e/o comunicazione all'utenza, trattamento personale	B3.-A	<b>Potenziamento del parco veicolare bus</b>
		B3.-B	<b>Progetto di presidio delle funzioni di marketing e di gestione/emissione dei titoli di viaggio</b> (sistema di informazione ai viaggiatori, di organizzazione della rete di vendita e di emissione dei titoli di viaggio, di sistemi e tecnologie adottate per la emissione dei titoli di viaggio)
		B3.-C	<b>Tutela dei livelli occupazionali e salariali</b>

#### 6.2.1.2 Servizi esercitati su ferro (FAL e Trenitalia) – rinegoziazione dei contratti

Per quanto riguarda i servizi esercitati su ferro, la normativa regionale, (articolo 1 della L.R. n. 7/2014 al comma 3) stabilisce che *“Al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione procede con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi”*.

Pertanto, limitatamente ai servizi di TPL esercitati su ferro sinora rientranti nel contratto di servizio con FAL s.r.l. e Trenitalia S.p.A., l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione ed in particolare del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano di Bacino è condizione propedeutica alla ridefinizione della rete dei servizi ferroviari, il cui affidamento mediante procedura di gara deve, quindi, essere riferito all'intera rete dei servizi ferroviari stessi (ad oggi svolti da FAL e Trenitalia con due distinti contratti) e deve essere effettuato entro il 31.12.2017.

Tuttavia per essi, sempre ai sensi della L.R. n. 26/2014, come modificata dalle L.R. 5/2015, il Legislatore Regionale ha previsto che *“Nelle more dell'affidamento mediante procedura di gara della rete dei servizi ferroviari così come riorganizzati ai sensi del precedente comma 3, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/1997 esercitati su ferro può essere svolto dagli attuali gestori mediante rinnovo dei contratti di servizio in essere sino alla data del 31 dicembre 2017 o comunque nei termini che saranno definiti da parte del Consiglio regionale con gli strumenti di pianificazione di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.”*.





Considerato che la norma regionale sopra citata (L.R. 7/2014 art. 1 comma 5) stabilisce la possibilità di rinnovo dell'esercizio per i soli servizi su ferro (i servizi sostitutivi su gomma come detto sono posti a gara) la Regione intende comunque perseguire nell'ambito del rinnovo del contratto per la parte ferro un elevamento della qualità del servizio offerto, che pur nell'ambito della negoziazione tra le parti, sia finalizzata e consenta l'introduzione di clausole più restrittive e stringenti sulla qualità del servizio, sul monitoraggio, sul rispetto di standard qualitativi e prestazionali più elevati.

**Obiettivi per la rinegoziazione contrattuale servizi su ferro - Principali elementi di novità:**

1. Maggiore flessibilità contrattuale ovvero possibilità di adeguare i servizi alle effettive esigenze dell'utenza con la possibilità di operare maggiori variazioni dei servizi su richiesta della Regione;
2. Previsione dell'obbligo in capo al gestore di Investimenti in autofinanziamento (fornitura nuovo materiale rotabile ferroviario);
3. Obbligo in capo all' esercente di attivare un sistema di Reporting e monitoraggio dei dati di traffico;
4. Sistema di Vigilanza e delle Penalità in relazione all'esigenza di elevare la qualità del servizio;
5. Riconoscimento per la produzione dei servizi automobilistici, limitatamente al periodo strettamente necessario per l'espletamento della gara e la contrattualizzazione, per la percorrenza effettivamente svolta fino al subentro dell'aggiudicatario delle gare ex art. 1 della L.R. 7/2014, come modificata dall'art. 30 della L.R. n. 26/2014, di un corrispettivo unitario in linea con valori di costo determinati a livello nazionale, in riduzione rispetto a quello attuale.

Per quanto attiene il materiale rotabile di F.A.L. s.r.l.:

1. con Deliberazione n. 755 del 27 maggio 2011 la Giunta Regionale ha proceduto all'ammissione a finanziamento, a valere sulle risorse di cui alla linea d'intervento I.2.1B del PO-FESR Basilicata 2007/2013, dell'operazione relativa alla Fornitura di 2 nuovi treni a tre casse, comprensivi di scorta tecnica, per la Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., per un importo di € 12.089.000,00, oltre € 211.000,00 per spese generali e tecniche, per un totale complessivo di € 12.300.000,00, questi treni sono stati consegnati e sono in servizio sulla linea Matera-Bari dal 7 aprile 2014;
2. con Deliberazione n. 936 del 25 luglio 2014 la Giunta Regionale ha proceduto all'Ammissione a finanziamento, a valere sulle risorse di cui alla linea d'intervento I.2.1B del PO-FESR Basilicata 2007/2013, dell'operazione relativa alla Fornitura di 3 automotrici ferroviarie a 2 casse nuove, bidirezionali a trazione diesel-elettrica a scartamento ridotto e relativa scorta tecnica, da adibire al servizio di trasporto ferroviario sulle linee ferroviarie FAL di competenza territoriale della Regione Basilicata per un importo complessivo di € 12.827.000,00. A questi va aggiunto l'acquisto di un ulteriore treno a due casse finanziato con le risorse di cui all'Accordo di Programma degli Investimenti ex articolo 15 del D.lgs. n°422/97 e s.m.i. (costo € 4.275.353,50). I 4 treni finanziati sono stati già consegnati, i primi 3 sono in esercizio dal 1 aprile 2015, l'ultimo è in via di immissione in esercizio .



### 6.2.1.3 Indirizzi ed indicazioni programmatiche di pianificazione della rete dei servizi ferroviari

Il Piano Regionale dei Trasporti dovrà contenere alcune precise indicazioni inerenti la riorganizzazione della rete e l'ottimizzazione dei servizi favorendo da un lato l'apertura ed i collegamenti della Basilicata verso l'esterno, dall'altra favorendo una maggiore coesione interna attraverso una spiccata integrazione modale dei servizi stessi.

Tra gli obiettivi:

- Riprogrammazione dei servizi ferroviari mediante il **potenziamento di collegamenti previsti per i nodi ferroviari della rete nazionale** e in particolare dell'**Alta Velocità (link su Salerno e Napoli)** oltre che verso la linea adriatica (Foggia), anche mediate treni "veloci" cioè treni effettuati con materiale rotabile nuovo di caratteristiche maggiormente performanti e standard prestazionali migliori rispetto alle attuali AL 668 o AL 664, e con esercizio delle corse svolto con ridotto numero di fermate intermedie nei principali centri lucani (es sulla linea Potenza Foggia : Avigliano Lucania-Possidente-Rionero in Vulture-Melfi-Foggia; sulla linea Potenza Salerno-Napoli: Picerno-Bella Muro-Battipaglia-Salerno), ma anche prevedendo servizi su gomma diretti Potenza-Salerno-Napoli quali link all'AV. Infatti le esigenze della domanda ed un adeguato livello di prestazione sono conseguibili unificando le esigenze di servizio regionali, interregionali di media percorrenza e nazionali, così da giustificare una sufficiente intensità di servizi. In quest'ipotesi i servizi nazionali debbono e possono essere garantiti all'utenza regionale attraverso un'efficiente integrazione di orari con l'offerta di qualità presente nei principali poli limitrofi alla regione, ed in particolare a Napoli, Salerno, Foggia e Bari.
- Previsione di un **progetto Integrato Autolinee-Treno**, cioè di un servizio di trasporto integrato di tipo suburbano a servizio dei pendolari sui corridoi regionali con particolare riferimento alle due direttrici *Potenza-Melfi (sub-bacino del Vulture)* e *Potenza-Salerno (sub bacino del Marmo Platano-Melandro: Comuni di Bella, Baragiano, Picerno, Muro Lucano, etc.)* delle linee Trenitalia e sulla linea *Potenza-Pietragalla-Genzano-Gravina-Matera*, per quanto per quest'ultima sia necessario procedere preventivamente all'esecuzione dei necessari lavori di ammodernamento infrastrutturale già avviati. Ciò presuppone un idoneo **cadenzamento orario** del servizio ferroviario oltre al riordino dei servizi svolti con autolinee provinciali ed è un'ipotesi realizzabile anche nel breve periodo, preliminare alla più completa e diffusa proposta di integrazione modale che dovrà essere alla base della rete dei servizi da mettere a gara a seguito della pianificazione entro il 31.12.2017. L'integrazione modale con il sistema dell'adduzione delle autolinee agli scali ferroviari unitamente al miglioramento delle prestazioni del sistema ferroviario, potrà offrire certamente un sostanziale miglioramento delle prestazioni del livello di servizio del trasporto pubblico in Basilicata, oltre ad economie di scala nella gestione e nella spesa sostenuta per i servizi di TPL.  
Ovviamente nello studio di progetto da riportare nel Piano occorrerà, altresì tener conto che nelle città direttamente servite dalla ferrovia (es Potenza, Rionero, Melfi, Bella Muro, Picerno, etc.), dovrà essere valutata **l'integrazione dei servizi (extraurbani-urbani)** ipotizzato che gli utenti si trovino e vengano lasciati alla stazione dai servizi urbani esistenti.
- Elevamento della qualità dei servizi offerti mediante migliori standard prestazionali legati ai lavori sull'infrastruttura (linea Potenza – Foggia) e all'impiego di nuovo materiale rotabile.



### **Beni immobili e proprietà della Società FAL s.r.l. e Quote Societarie.**

Nell'ambito del Piano Regionale dei trasporti occorre altresì porre attenzione agli aspetti inerenti sia la proprietà della Società Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. sia alla titolarità ed acquisizione dei beni immobili e mobili ad essa relativi. Infatti, il D.lgs. 422/97 ha delegato alla Regione Basilicata e alla Regione Puglia i compiti di programmazione e di amministrazione per le Ferrovie Appulo Lucane, trasferendo a titolo gratuito alle due suddette Regioni la Società costituita dalla ex gestione commissariale governativa per il 55% alla Regione Basilicata e il rimanente 45% alla Regione Puglia, sebbene ad oggi non siano ancora state rilevate tali quote e il 100% della Società sia ancora di proprietà del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I beni patrimoniali (autobus, treni, etc.), gli impianti fissi, i beni demaniali quali l'infrastruttura ferroviaria e relativi fabbricati (stazioni, etc.) sono stati anch'essi trasferiti alla Regione Basilicata ai sensi dell'art. 8 comma 4 del 422/97, dell'art. 3 del Accordo di Programma sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e regione Basilicata in data 24.02.2000, nonché dell'art. 4 comma 2 del D.P.C.M. del 16.11.2000. Per gli autobus è stato completato il passaggio di consegna nel patrimonio disponibile della Regione, mentre per tutti gli altri beni non è ancora stato formalizzato il passaggio di consegna, così come previsto dalla legge.

È opportuno da parte della Regione definire un piano per l'acquisizione, valorizzazione ed utilizzo dei beni demaniali trasferiti e, nel processo di riorganizzazione dell'intero sistema del TPL, assumere decisioni strategiche in merito anche all'eventuale acquisizione, stabilita dalla vigente norma nazionale, della proprietà dell'Azienda ferroviaria, valutando tuttavia attentamente gli opportuni scenari in termini di efficienza dei servizi e sostenibilità della stessa sul mercato, in una logica di servizi di trasporto pubblico locale integrato. A tal riguardo è doveroso avviare un confronto da parte degli organi politico-istituzionali di concerto con la Regione Puglia ed il MIT, decisioni circa le scelte strategiche riguardanti la Società, anche in base agli obblighi di acquisizione delle quote societarie e dei relativi beni prevista dalle norme.

### **6.2.2 La rete dei servizi automobilistici extraurbani regionali e provinciali.**

Ai fini della determinazione dei bacini di mobilità e dei lotti di gara il PRT dovrà contenere un'analisi della domanda di trasporto che si intende soddisfare, una puntuale zonizzazione delle aree da servire, la definizione di matrici origine/destinazione per l'individuazione nell'ambito del Bacino Unico regionale degli eventuali lotti omogenei di gara.

Alcuni essenziali aspetti da tenere in debita considerazione nella pianificazione della rete dei servizi di TPL automobilistici extraurbani al fine di garantire un concreto processo di riforma del sistema sono:

#### **- *Apertura al mercato e Sostenibilità finanziaria del contratto di servizio***

Nell'ottica di un miglioramento della qualità del servizio, l'apertura al mercato deve essere tesa alla **responsabilizzazione del Gestore**: alla Società che eroga il servizio spetta il compito di gestirlo nel modo più efficiente, garantendo adeguati livelli di servizio, ottimizzando l'impiego delle risorse.

Un incremento dell'efficienza da parte delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale deriva sicuramente anche dal rafforzamento delle dinamiche concorrenziali nel settore, attraverso



l'affidamento del servizio mediante gara ad evidenza pubblica. L'apertura alla concorrenza non solo è sicuramente auspicabile, ma può rappresentare un fattore importante per migliorare l'efficienza delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto pubblico locale.

In sede di definizione dei capitolati e contratti di gara particolare attenzione dovrà essere posta nella definizione dei poteri di vigilanza sull'erogazione del servizio e di possibilità di intervento, anche con la previsione di un più adeguato sistema sanzionatorio, nel caso in cui il servizio reso risulti inadeguato rispetto a quanto programmato, rilevando forme di inadempienza contrattuale da parte dell'Affidatario

- **Monitoraggio dei servizi e ruolo di controllo da parte dell'Ente regionale**

Situazioni molto gravi di inadeguatezza del trasporto pubblico, sia sotto il profilo della carenza del servizio, sia sotto il profilo delle condizioni di degrado in cui il servizio è reso possono dipendere da un'insufficienza delle risorse disponibili, ma derivano spesso in misura significativa anche dalla non incisiva capacità, da parte dei soggetti pubblici, di verificare come vengono impiegate le risorse da loro stessi dedicate al trasporto pubblico locale e di adottare nei confronti dell'azienda affidataria gli indirizzi opportuni in sede di programmazione del servizio e di controllo.

Nell'ambito della Governance regionale di cui si è detto ed in vista della gare da parte della Regione da espletare entro il 2017 per l'affidamento della rete dei servizi di TPL regionali e provinciali nell'ambito del Bacino regionale, sarà necessario sviluppare i compiti di indirizzo e di programmazione del servizio, di definizione, sotto il profilo quantitativo e qualitativo, dei livelli delle prestazioni, anche attraverso forme di garanzia sull'adeguatezza e certezza delle risorse finanziarie rispetto ai livelli di servizio così determinati.

In tal senso particolare attenzione dovrà porsi nella previsione di obblighi di **reporting e monitoraggio** in modo da superare il gap purtroppo oggi presente, ovvero la carenza di dati di esercizio e conseguentemente l'impossibilità di poter effettuare oggettive valutazioni sull'effettiva domanda di trasporto soddisfatta e sui ricavi da traffico, dato questo ormai di necessaria e primaria importanza al fine di monitorare la sostenibilità economica dei servizi resi.

Da ricordare che ai sensi delle vigenti disposizioni normative nazionali, tutti i soggetti istituzionali, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio di cui all'art. 1 comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per l'acquisizione dei dati istruttori economici e trasportistici necessari allo svolgimento delle proprie attività e/o indagini conoscitive in materia di trasporto pubblico regionale e locale. A tale scopo i soggetti in parola sono tenuti a fornire semestralmente all'Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico in argomento".

- **Maggiore affidabilità economica da parte del Gestore dei Servizi**

Altro aspetto da evidenziare è la **frammentazione delle aziende di Trasporto pubblico locale su gomma** presente oggi in Basilicata, vale a dire l'alto numero di aziende esercenti servizi di TPL, unito alle dimensioni in media assai ridotte delle aziende stesse (oltre 45 aziende esercenti i servizi di TPL su gomma extraurbani e comunali, che sebbene riunite in un Consorzio conservano la loro individualità giuridica ed in alcuni casi la loro problematicità in termini di solidità finanziaria e di solvibilità).



Il dato è ancora più significativo se si paragona la situazione meridionale e quella della Basilicata in particolare a quella di altre realtà quali l'Emilia Romagna o regioni del nord ed anche se si effettua il raffronto tra la situazione italiana e quella degli altri più grandi Paesi europei, in cui le società di maggiori dimensioni gestiscono una quota complessiva del settore assai più elevata di quanto accada in Italia.

Bassa efficienza e frammentazione sono due elementi tra loro correlati, dal momento che in un settore come il trasporto pubblico locale la ridotta dimensione delle aziende comporta purtroppo evidenti difficoltà sotto il profilo dell'efficienza della gestione.

E' comunque importante rilevare come nel settore del TPL, a differenza degli altri servizi pubblici di rilevanza economica, i vantaggi in termini di efficienza connessi alla crescita delle aziende si esauriscano ad un livello dimensionale particolarmente alto; inoltre per il TPL l'efficientamento deve necessariamente passare anche attraverso l'implementazione di gare per l'affidamento dei servizi, disincentivando il ricorso ad affidamenti diretti.

Infatti a seguito di una migliore pianificazione e programmazione della rete, l'espletamento delle gare deve essere finalizzato a stimolare concretamente l'efficienza, lo sviluppo industriale delle aziende e l'assunzione in capo ai gestori dei rischi anche di natura commerciale, finalizzato ad un incremento della domanda soddisfatta e dei relativi ricavi da traffico, anche mediante un efficace contrasto all'evasione tariffaria.

Per quanto concerne la frammentazione delle aziende, quindi, pur salvaguardando l'apertura al mercato di cui si è detto, non è contestabile l'idea che occorranza interventi tesi ad incentivare il suo graduale superamento con l'obiettivo di tendere ad un Gestore che fornisca garanzie di sostenibilità.

Chiaramente tale aspetto è correlato, altresì, agli ambiti in relazione ai quali il servizio è affidato o è predisposto il bando di gara: occorre superare situazioni in cui gli affidamenti si riferiscano a lotti territoriali troppo ristretti, con l'effetto di mantenere una struttura frammentata delle aziende.

In questa materia, potrebbero essere assai significative le previsioni di legge che affidano alle regioni il compito di organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio. Inoltre nelle gare potrà essere utile prevedere che per la partecipazione alle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi l'operatore sia in possesso di requisiti di idoneità economico-finanziaria adeguati.

La definizione degli ambiti territoriali ottimali assume particolare rilievo per le ricadute che essa può avere sia sulla dinamica concorrenziale del settore sia sulla possibilità di conseguire economie di scala e la connessa incentivazione all'aggregazione delle aziende.

- ***Tutela livelli occupazionali***

Al fine di evitare effetti sociali ed economici traumatici conseguenti alla accelerazione del processo di liberalizzazione del settore, sicuramente occorrerà assicurare al momento del passaggio dal precedente gestore del servizio all'impresa subentrante nell'affidamento dello stesso, i livelli occupazionali esistenti nel rispetto delle disposizioni normative vigenti.

- ***Flessibilità contrattuale***



I Contratti di Servizio per la gestione e l'esercizio dei servizi di TPL hanno durate pluriennali (anche 9 anni), regolano, quindi, i rapporti fra le parti per un periodo molto lungo durante il quale le esigenze degli utenti dei servizi possono variare anche in modo sostanziale. E' importante, pertanto, che i nuovi Contratti da sottoscrivere siano meno rigidi in termini di esercizio delle percorrenze e che siano previste opportune forme di adeguamento delle medesime percorrenze alle fisiologiche variazioni della domanda di trasporto.

- **Definizione di costi standard sulla base del decreto nazionale**

Genericamente, il costo standard costituisce:

- Uno strumento per la determinazione dei contributi/corrispettivi di esercizio in base a criteri e parametri di gestione efficiente;
- Uno strumento per la determinazione del «fabbisogno standard», ossia della quantità di risorse finanziarie che, nell'ambito del federalismo fiscale, devono essere assicurate a ciascuna Regione/Ente locale per garantire un adeguato livello di servizio.

È evidente, quindi, che anche per la definizione di idonei corrispettivi da riconoscere per la gestione e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è necessario riferirsi ad un costo standard del servizio, cioè un costo unitario chilometrico.

Nel settore del TPL, specificatamente, il costo standard è fondamentale per determinare il costo dell'attività di TPL per il soggetto pubblico in condizioni di efficienza, efficacia e omogeneità su tutto il territorio nazionale.

Ora più che mai occorre definire tali parametri, perché con l'impiego dei costi standard si possono raggiungere finalità fondamentali per i sistemi attuali:

1. controllo dei costi ed efficienza operativa;
2. stabilizzazione spesa pubblica, in coerenza con i vincoli nazionali;
3. maggiore concorrenza nel settore;
4. definizione di obiettivi in grado di orientare la gestione.

Però, quella della definizione dei costi standard nel settore del TPL è una materia piuttosto complessa e in discussione.

Le norme di settore succedutesi negli anni hanno più volte sostenuto la necessità di addivenire alla individuazione di parametri di costi unitari per i servizi:

- Art. 8 Comma 1 Legge 42/2009: «definizione delle modalità per cui per la spesa per il trasporto pubblico locale, nella determinazione dell'ammontare del finanziamento, si tiene conto della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale nonché dei costi standard»
- Proposta di emendamento approvato alla L. 147/2013, legge di stabilità 2014, (Articolo 1 comma 50-bis, 50-ter): «50-bis. Entro il 31 marzo 2014 con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

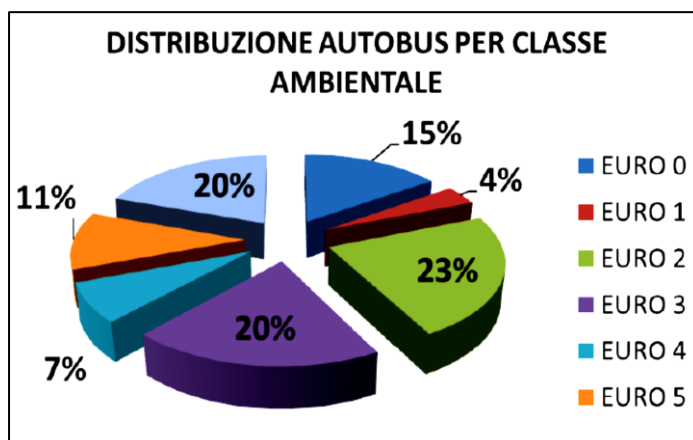
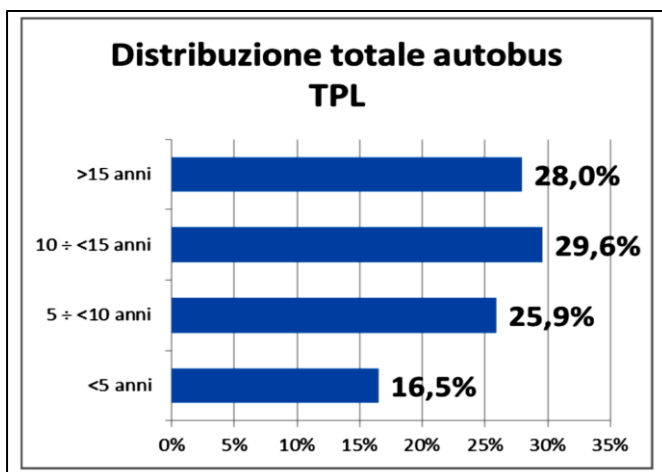
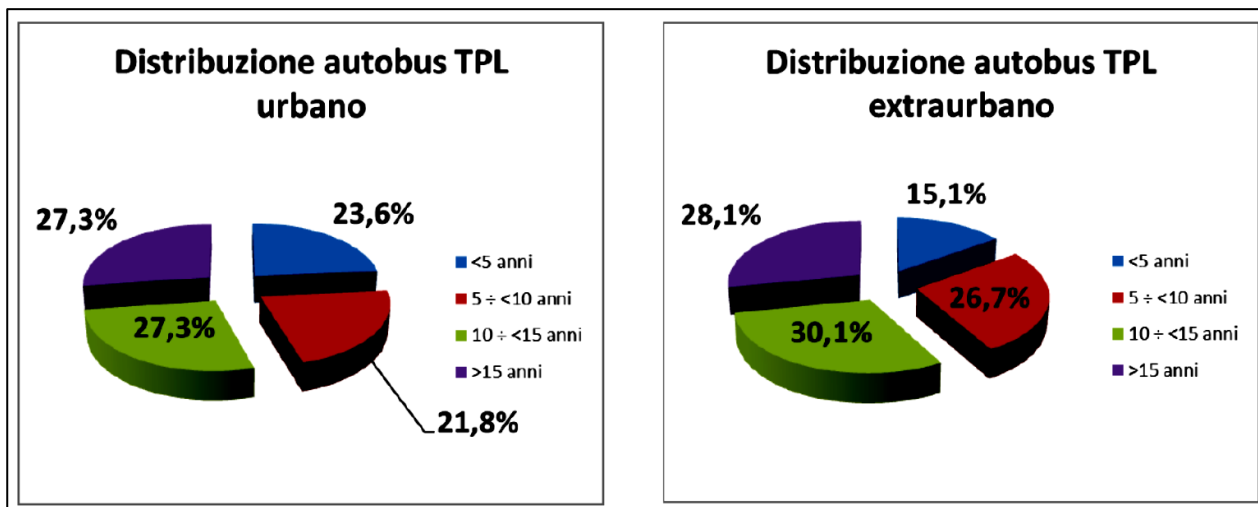
50-ter. A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.»

Quest'ultimo era il proposito del legislatore nazionale alla fine dell'anno 2013, in attuazione di ciò il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto una bozza di Decreto delineando un modello analitico di calcolo delle singole voci di costo relativi ai vari servizi di trasporto pubblico locale svolti nelle diverse modalità. Attualmente la bozza di Decreto è all'esame di un gruppo di lavoro costituito in seno alla Conferenza Unificata che dovrà valutare entro un ragionevole limite temporale la validità del criterio utilizzato e, dopo un breve periodo di sperimentazione, l'impatto del modello adottato sul sistema del TPL.

Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale recante la definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale, di cui sopra, per la Regione Basilicata nell'ambito dello studio affidato all'Università degli Studi della Basilicata per la *Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma*, ai sensi dell'art.16-bis L. 135/2012, sono stati determinati dei valori di costo (minimo, massimo e medio) unitario di riferimento per i servizi di TPL su gomma. Per il calcolo di detti costi di riferimento sono stati confrontati i risultati di diverse metodologie: sono state fatte elaborazioni utilizzando algoritmi calibrati sui servizi di TPL applicati ai servizi su gomma gestiti attualmente da Trenitalia S.p.A. e FAL s.r.l., sono stati considerati i modelli ANAV ed ASSTRA, sono stati considerati i valori di costi unitari utilizzati da Amm.ni Pubbliche che hanno affidato servizi analoghi a quelli oggetto di studio in intervalli temporali prossimi a quelli in cui lo studio è stato svolto.

**- *Elevamento qualitativo dell'offerta di trasporto mediante rinnovo parco rotabile automobilistico.***

Allo stato attuale la situazione del parco veicolare automobilistico per i servizi di TPL regionali risulta sintetizzabile nelle seguenti figure:







REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

DISTRIBUZIONE TOTALE AUTOBUS TPL PER TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE AL 31 OTTOBRE 2011															
TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE	Autobus TPL urbano					Autobus TPL extraurbano					Totale autobus TPL				
	<5 anni	5÷<10 anni	10÷<15 anni	>15 anni	Tot.	<5 anni	5÷<10 anni	10÷<15 anni	>15 anni	Tot.	<5 anni	5÷<10 anni	10÷<15 anni	>15 anni	Tot.
BENZINA						1				1	1				1
DIESEL	24	32	45	45	146	122	216	259	243	840	146	248	304	288	986
GAS COMPRESSO															
METANO	9	2			11	1	3	1		5	10	5		1	16
DUAL FUEL (BENZINA + GPL O METANO)	5				5	7	12			19	12	12			24
DUAL FUEL (GASOLIO + GPL O METANO)															
ELETTRICA (A BATTERIA RICARICABILE) ZEV	1	2			3						1	2			3
BIOETANOLO															
DIESEL/ELETTRICO															
DIESEL + UREA															
ALTRO															
<b>TOTALE</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>165</b>	<b>131</b>	<b>231</b>	<b>260</b>	<b>243</b>	<b>865</b>	<b>170</b>	<b>267</b>	<b>304</b>	<b>289</b>	<b>1.030</b>

Purtroppo fino ad oggi sono state tenute separate le risorse destinate a contribuire alla copertura degli oneri per contratti di servizio (spesa corrente) da quelle destinate a contribuire al rinnovo delle flotte veicolari utilizzate per il servizio (conto capitale).

La capacità di contribuzione in conto investimenti è stata assicurata dallo Stato in maniera saltuaria e non legata alle reali esigenze e necessità connesse agli effettivi servizi erogati.

Tale circostanza non ha consentito una corretta e continua programmazione degli investimenti e quindi, in definitiva, ha prodotto risultati tutt'altro che ottimali, testimoniati da una vetustà dei parchi decisamente superiore a quella del benchmark europeo.

Si rende necessario ed improcrastinabile procedere ad un rinnovo ed integrazione del parco rotabile automobilistico attraverso piano di cofinanziamento regionali sulla base anche delle risorse regionali disponibili e di quelle statali di recente stanziato con Legge di stabilità 2015 (art. 1, comma 224), ma prevedendo altresì in sede di capitolati di gara quali condizioni di offerta migliorativa lo svecchiamento e rinnovo del parco rotabile da parte del gestore aggiudicatario della gara stessa.

Sulla base anche delle ultime indicazioni nazionali sarà opportuno che i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscrivono per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario regionale prevedano, a carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, secondo gli standard qualitativi e di innovazione tecnologica.



Svecchiare il parco automobilistico destinato ai servizi di trasporto pubblico locale ha infatti una duplice finalità: migliorare le caratteristiche di sicurezza, ambientali dei veicoli, miglioramento dei livelli di qualità del servizio e contestuale riduzione dei costi di manutenzione.

E' altresì importante prevedere che i veicoli in esercizio utilizzati per il servizio di trasporto pubblico locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri e la rilevazione della percentuale di utilizzo della portata massima del veicolo, nonché di sistemi satellitari per la certificazione elettronica del servizio effettuato.

- ***Integrazione modale della rete su gomma con la rete su ferro e con quella comunale con la definizione di nodi di interscambio***

È questo un aspetto che dovrà trovare applicazione in sede di ridisegno della rete dei servizi nel suo complesso.

Si evidenzia, però, che al riguardo la Regione Basilicata ha già provveduto a finanziare all'Amm.ne Provinciale di Potenza un *Programma di interventi riguardante la realizzazione di aree e piattaforme attrezzate per il raccordo intermodale dei trasporti sia su gomma che su rotaia* nell'ambito delle risorse di cui al PO FESR 2007-2013 ed al Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore del TPL previsto dalla Legge 151/81, art. 11, mentre per l'Amm.ne Provinciale di Matera è in corso di definizione un Programma di interventi nello stesso settore, per la copertura finanziaria del quale sono già risorse statali rinvenienti dalla L.151/1981 e potrebbero rendersi disponibili fondi comunitari della nuova Programmazione PO FESR Basilicata 2014-2020.

Il programma di interventi proposto dalla Provincia di Potenza è in attuazione e sarà completato entro l'anno 2015 e riguarda la realizzazione e l'allestimento infrastrutturale, tecnologico e funzionale di 9 nodi di interscambio, di cui 8 gomma-gomma ed 1 gomma-rotaia.

Di questo programma finanziato alla Provincia di Potenza fanno parte:

- Area d'interscambio - Zona Industriale di San Nicola di Melfi;
- Area d'interscambio - SS 401 "Ofantina" – Area industriale di Rapone;
- Area d'interscambio - SP ex SS 381 "del Passo delle Crocelle";
- Area d'interscambio - Bivio Acerenza-Cancellara-Oppido (ex Pian del Cerro);
- Area d'interscambio - Stazione di Acerenza;
- Area d'interscambio - SS 598 – Scalo F.A.L. di Marsico Nuovo;
- Area d'interscambio - SP 11 "Montemurro" (ex SS 598 – bivio Montemurro);
- Area d'interscambio - Svincolo Lauria Nord;
- Area d'interscambio – SS 633 "Svincolo Francavilla S.S. (ex bivio Francavilla-Sinnica)".

Il programma di interventi proposto, ad oggi, dalla Provincia di Matera riguarda la realizzazione e l'allestimento infrastrutturale, tecnologico e funzionale di n. 5 nodi di interscambio:

- Area d'interscambio 1: Matera–Svincolo S.S. 7;
- Area d'interscambio 2: Svincolo della S.S. Bradanica-S.P. Grassano e S.P. Grottole, località Ponte Bailey;
- Area d'interscambio 3: Scalo Grassano-Garaguso-Tricarico;
- Area d'interscambio 4: Montalbano Scalo F.A.L.-Bivio Frascarossa;
- Area d'interscambio 5: Pisticci Scalo;



Per le ultime 3 infrastrutture, recentemente, la Provincia di Matera ha trasmesso la progettazione preliminare, stimando i costi necessari alla loro realizzazione in complessive € 1.450.300,00.

- ***Bigliettazione unica ed integrata***

Come noto, il sistema del trasporto pubblico locale può raggiungere livelli di efficienza ed efficacia solo nel momento in cui opera in forma integrata e non concorrenziale. Uno degli aspetti di importanza strategica per l'integrazione dei servizi è la realizzazione di un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di trasporto pubblico locale.

È auspicabile, perciò, che nel prossimo futuro anche in Regione Basilicata possa essere implementato **un sistema tariffario integrato**, con **l'unificazione dei titoli di viaggio**, consentendo all'utente di acquistare un unico biglietto (o abbonamento) sulla propria relazione di spostamento, indipendentemente dai vettori e dagli interscambi necessari.

Per l'utente l'integrazione significa non solo l'unicità del titolo di viaggio ma anche orari coordinati e luoghi d'interscambio fra le diverse modalità di trasporto attrezzati e, quindi, un innalzamento della qualità del servizio offerto.

Tra gli obiettivi che la Regione può raggiungere con l'attuazione di un sistema d'integrazione tariffaria vi sono:

- razionalizzazione dei servizi aggregando e ottimizzando l'offerta di trasporto pubblico attraverso l'integrazione modale dei servizi urbani ed extraurbani ed il riequilibrio dell'utilizzo della modalità ferro/gomma;
- recupero quote di trasporto pubblico rispetto all'utilizzo del trasporto privato, aumentando l'accessibilità e la convenienza dell'utilizzo del TPL;
- adozione di nuove soluzioni tecnologiche di supporto, per il miglioramento dei servizi erogati.

E' implicito che simili risultati consentano, altresì, di ridurre efficacemente i tempi di percorrenza per gli spostamenti da parte dell'utenza.

Un primo passo verso un sistema di tariffazione integrata, la Regione Basilicata l'ha già compiuto.

Con Deliberazione n. 1049 del 7 agosto 2012, la Giunta Regionale ha, infatti, approvato la proposta progettuale per la realizzazione del sistema per la "Gestione Innovativa del Trasporto Pubblico Locale" per complessive € 4.570.000,00. La proposta progettuale approvata, sostanzialmente, costituiva il progetto definitivo, con individuazione dei requisiti minimi, per la realizzazione di un *Sistema innovativo di bigliettazione automatizzata, informazione all'utenza servita e monitoraggio dei ricavi da traffico*, da porre a base di gara per la successiva progettazione esecutiva.

Il progetto prevede sostanzialmente l'automazione dei sistemi di emissione e convalida dei titoli di viaggio, operazioni che attualmente avvengono quasi esclusivamente manualmente e, quindi, la realizzazione di un sistema di TPL efficace ed efficiente, per la cui gestione si potrà fare affidamento sui dati significativi e affidabili, perché acquisiti sistematicamente, dei flussi di domanda nelle diverse condizioni di esercizio.

Più dettagliatamente, il progetto prevede di:

- Dotare i punti vendita convenzionati di idonei apparati di emissione titoli;



- Dotare i mezzi di opportuni apparati di emissione, validazione e telerilevamento;
- Gestire nuove supporti per titoli di viaggio;
- Gestire efficientemente ed in modo sicuro i flussi di informazioni e transazioni generati;
- Fornire servizi innovativi all'utenza;
- Predisporre l'integrazione completa con sistemi/infrastrutture esistenti.

Sostanzialmente, quella messa a gara è la progettazione e fornitura di tutti gli apparati hardware e dei relativi software idonei alla realizzazione del sistema descritto sopra secondo i requisiti, le specifiche tecnico-funzionali e gli standard qualitativi minimi previsti nella proposta progettuale.

La consistenza minima prevista per la fornitura oggetto di gara è la seguente:

<b>Sottosistema</b>	<b>Numero</b>
Sottosistema di Emissione a Terra (emettitrici di terra)	400
Sottosistema di Emissione/Controllo a Bordo (emettitrici di bordo)	600
Sottosistema di Validazione a Bordo (validatrici di bordo)	600
Sottosistema di Gestione Centrale	1

Con la D.G.R. 1049/2012 di approvazione del Progetto sono state ufficialmente individuate ed assegnate le risorse per la copertura finanziaria della quota parte regionale dell'investimento nelle disponibilità derivanti dalle leggi dello Stato n. 151/81 e n. 194/98 che finanziano, nella misura massima del 75%, piani di investimenti nel settore del trasporto pubblico locale assegnando le risorse finanziarie ai soggetti gestori dei servizi di T.P.L. per acquisto e sostituzione, tra l'altro, di tecnologie. Con lo stesso provvedimento è stato individuato il Co.Tr.A.B. (Consorzio Trasporto Aziende Basilicata) quale soggetto attuatore del Progetto, in quanto soggetto gestore dei servizi di TPL provinciali e partecipante all'investimento con il finanziamento del 25% dell'importo totale.

In data 06 febbraio 2013 si è formalmente avviata l'attuazione dell'investimento mediante la sottoscrizione della Convenzione da parte la Regione Basilicata, in qualità di "Amministrazione erogante", ed il Co.Tr.A.B., in qualità di "Soggetto attuatore". Dopo una prima pubblicazione della documentazione di gara, nel luglio 2013, annullata perché la competente struttura regionale ha richiesto integrazioni alla stessa documentazione, il 5 ottobre 2013 è stato definitivamente pubblicato sulla GUCE il bando di gara ed in data 30/06/2014 è stato definitivamente aggiudicato l'appalto per la realizzazione del sistema per la "Gestione Innovativa del Trasporto Pubblico Locale". Lo stesso appalto è attualmente in via di realizzazione.

A quanto già fatto si aggiunge quanto in programmazione nel settore.

In realtà un sistema di tariffazione integrata è fortemente voluto dall'Amm.ne Regionale già da diversi anni. Tant'è che con nota al MIT del 3 luglio 2014, la Regione Basilicata ha ufficialmente candidato a finanziamento, a valere sulle risorse PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, proprio l'intervento denominato "Sistema di Tariffazione Integrata in Basilicata - STIB", per un importo pari a 10,0 M€, per il quale la Regione ha già un Progetto esecutivo, redatto in passato ma non attuato, che ovviamente va aggiornato, soprattutto adeguato sulla scorta dei dati e delle tecnologie odierne.

#### **- Infomobilità**

Con l'espressione infomobilità si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità e degli spostamenti di persone e merci.



Grazie allo sviluppo di dispositivi e strumenti informatici sempre più sofisticati e mirati, le informazioni relative alla mobilità ed alle sue componenti relative a persone (traffico stradale) e merci (logistica) sono trattate in modo sempre più completo, diffuso ed accessibile a tutti.

L'infomobilità è di supporto, ad esempio, a coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. informazioni sul traffico, ricerca di un parcheggio) o alla propria situazione specifica (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso un dispositivo mobile ecc.).

Da ciò si capisce bene che attivare sistemi tecnologici di gestione del servizio di trasporto pubblico può contribuire in modo sostanziale all'innalzamento del livello del servizio offerto all'utenza del Trasporto Pubblico.

Ecco perché fra le priorità di intervento nel settore dei trasporti, la Regione Basilicata ritiene debbano esserci anche interventi mirati proprio all'innovazione tecnologica del trasporto pubblico, che possono contribuire anche in modo sostanziale a disincentivare l'uso del mezzo proprio e di conseguenza agevolare l'uso di mezzi di trasporto collettivi.

La programmazione regionale 2007/2013, recependo le indicazioni dei documenti strategici nazionali, ha fortemente incentrato le linee d'intervento sul sistema di accessibilità e delle infrastrutture di trasporto, ma anche sulle tecnologie innovative dell'informazione e sul ruolo di sostegno che tutte insieme assumono nell'attuazione di politiche di coesione, sviluppo economico ed inclusione sociale nei vari contesti territoriali regionali, in una visione fortemente sistemica.

La realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto (non solo infrastrutture viarie ma anche lo sviluppo ulteriore delle ITC), con l'importante ruolo di connessione interna del territorio regionale ma anche verso le realtà esterne, va quindi visto nell'ottica di valorizzare e sviluppare l'intero sistema regionale.

Le nuove infrastrutture debbono rappresentare anche l'occasione per il rafforzamento e lo sviluppo delle poche realtà urbane e soprattutto dei Sistemi territoriali locali, in una regione che, nei principali documenti di programmazione nazionali e comunitari e classificata complessivamente come area prevalentemente rurale. Quindi: obiettivo strategico prioritario, con riferimento specifico alla programmazione delle risorse comunitarie, era il potenziamento e il completamento della rete infrastrutturale, materiale ed immateriale, ed il più generale miglioramento delle condizioni di accessibilità dall'esterno ed all'interno della regione.

Un sistema intelligente di informazione all'utenza rientra senz'altro nelle infrastrutture digitali della comunicazione che servono al *Désenclavement immateriale della Regione*, area di policy per una società competitiva ed aperta, come riportato nella proposta di DEFR 2015-2017 approvato con DGR 1611/2014.

Poiché gli interventi di potenziamento dei servizi di mobilità collettiva sostenibile, fra i quali anche quelli in materia di infomobilità, favoriscono, per ovvi motivi, l'obiettivo di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, anche all'interno della nuova Programmazione dei Fondi Comunitari PO FESR 2014-2020, nell'ambito dell'OT 4 e di una specifica AZIONE finalizzata alla realizzazione di *SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI*, si promuovono interventi mirati ad attivare sistemi tecnologici di gestione del traffico, sviluppo di sistemi di infomobilità, proprio per accrescere



l'attrattività del sistema di trasporto pubblico. Infatti nell'ipotesi di programmazione fatta dei fondi si è pensato di finanziare *Interventi verso sistemi intelligenti di gestione del trasporto pubblico-infomobilità per l'importo complessivo di 10 M€.*

#### - **Revisione sistema tariffario**

Con DGR 1805 del 5 dicembre 2011 si è avuto l'ultimo aggiornamento tariffario per i servizi di trasporto pubblico locale in Basilicata, quello prima era avvenuto con la L. 22/98.

Gli interventi di finanza pubblica degli ultimi anni stanno sovvertendo sempre più il quadro di riferimento finanziario che, pur con le sue criticità, ha governato la materia del trasporto pubblico locale per molti anni, più precisamente, gli stessi provvedimenti hanno pesantemente inciso sulla disponibilità di risorse finanziarie per il settore, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico e, dall'altro, interrotto il previsto completamento del processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per le Regioni e per gli Enti Locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria.

D'altro canto i costi operativi sostenuti dalle Aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale (costi dei carburanti, assicurazioni, ricambi...) continuano a crescer costantemente.

In tale contesto e nell'ipotesi di un elevamento della qualità dei servizi offerti, a seguito della riorganizzazione di tutto il sistema, non si può più pensare di lasciare paralizzati i livelli tariffari per lunghi intervalli temporali.

È importante pertanto, ipotizzare un programma di adeguamento delle tariffe che tenga conto da un lato del tasso di inflazione e dall'altro del contesto socio economico contingente; facendo le dovute considerazioni sia sul rapporto ricavi-costi che le aziende conseguono (cercando di mantenerlo, a parità di domanda, quantomeno costante), sia sulle conseguenze che ciò porterebbe soprattutto rispetto ad alcune tipologie di utenza (limitando, ad esempio, l'impatto sui lavoratori e studenti pendolari).

### **6.2.3 La rete dei servizi automobilistici comunali.**

#### **6.2.3.1 Indicazioni per la programmazione dei Servizi di TPL comunali: lo stato attuale**

Allo stato attuale nella Regione Basilicata sono n. 47 i Comuni nei quali è esercitato un servizio di autotrasporto urbano e/o extraurbano, di cui n. 33 ricadenti in provincia di Potenza e n. 14 nella provincia di Matera, compreso le città di Potenza e Matera.

La Regione, secondo quanto stabilito all'articolo 25, comma 2 della L.R. 27/01/2005, n° 5, assegna ed eroga a questi Comuni un contributo forfettario non rapportato all'entità e alla tipologia dei rispettivi servizi svolti, ma derivante dall'applicazione dei criteri previsti dalla D.C.R. n° 610/1997, come modificata dalla D.C.R. n° 513/2009, che basa il suo modello matematico di calcolo su parametri fisici e demografici quali la superficie territoriale, il numero di abitanti residenti nei centri urbani e nelle contrade, le percorrenze effettuate e quelle massime ammissibili dette "chilometri equivalenti", stabiliti anch'essi secondo la distribuzione degli abitanti dei singoli comuni all'interno dei centri abitati e/o nelle contrade e case sparse.



Questa situazione è stabile dal 2009 e cioè da quando con la citata D.C.R. 513/2009 sono state apportate modifiche ai precedenti criteri di riparto vigenti e sono stati “storici” all’anno 2007 i valori dei contributi da assegnare in avvenire ai singoli comuni beneficiari, con particolare beneficio per quelli che essendo soggetti a un crescente fenomeno di spopolamento sarebbero rimasti doppiamente penalizzati dalla semplice applicazione del modello di calcolo di cui alla D.C.R. 610/1997 nel quale uno dei parametri è proprio il numero della popolazione residente.

Nonostante detta D.C.R. contempra la possibilità per gli altri comuni aventi popolazione superiore ai 4000 abitanti di partecipare al riparto dei fondi che la Regione stanziava annualmente per i servizi di T.P.L., e quindi di istituire nuovi servizi, non risultano pervenute altre richieste di nuove istituzioni.

Occorre dire che gran parte dei servizi esercitati sono regolati da vecchi contratti di concessione (pochi sono i contratti di servizio sottoscritti a seguito di gara ad evidenza pubblica) che furono istituiti in assenza di ogni pianificazione e con deresponsabilizzazione delle Amministrazioni Comunali, tanto che in 15 casi su 47 esse non contribuiscono al cofinanziamento del servizio con fondi del proprio bilancio, ma si limitano a spendere il contributo regionale senza procedere ad analisi costi/benefici .

Lo stanziamento complessivo annuale che la Regione ha posto in bilancio dal 2009 al 2014 è di € 10.150.000,00 di cui € 9.711.930,00 assegnati ai Comuni applicando il modello di calcolo ed i criteri della citata D.C.R. 513/2009, ed i restanti erogati per le premialità previste dalla stessa D.C.R. (cofinanziamento del servizio di T.P.L. con fondi comunali per oltre il 60% e istituzione di nuovi servizi integrativi). Dalla rendicontazione dei servizi di T.P.L. svolti nel 2013 è risultata una percorrenza complessiva effettuata di Km 7.673.437. Da una prima analisi della situazione attuale si rileva che i comuni dove sono esercitati i suddetti servizi di TPL sono ricompresi in macro aree geografiche: il metapontino e parte della collina materana (compreso Matera), parte dell’area Nord e del melfese (compreso Potenza) e l’area Sud (Iagonegrese, mercure e alto sinni con alcuni comuni della Val D’Agri).

Queste aree, sebbene costituiscano singolarmente territori senza soluzione di continuità (esclusi Maratea e Acerenza), pur rappresentando un punto di partenza per una pianificazione delle future aree omogenee ai fini trasportistici, non possono essere identificate come tali in quanto non coincidono funzionalmente con la domanda di mobilità richiesta dalle relative popolazioni e con la rete infrastrutturale esistente.

L’assetto attuale del sistema del T.P.L. Comunale, organizzato per singoli territori comunali, oltre a non garantire compiutamente la domanda di mobilità dei cittadini, presenta forti problematiche riguardo alle evidenti sovrapposizioni con le autolinee provinciali, regionali e con quelle sostitutive di ex servizi ferroviari in concessione, comportando un sovraccarico di traffico sulle infrastrutture durante l’effettuazione delle corse utilizzate da studenti e pendolari, un’offerta eccessiva in talune tratte e fasce orarie e la mancata risposta ad altre domande di trasporto per l’accesso ai servizi pubblici nei comuni cosiddetti “centroidi” e al collegamento con le località turistiche delle zone costiere e con le aree archeologiche e naturalistiche dei parchi nazionali e regionali.

L’assenza di un sistema intermodale integrato comporta anche tempi di percorrenza eccessivi per il collegamento delle aree interne ai capolinea dei vettori diretti ai capoluoghi di provincia, alle cittadine più grandi ed ai principali nodi della rete ferroviaria, così che molti viaggiatori sono costretti ad utilizzare il mezzo proprio; nel contempo molti servizi di trasporto provinciale sono già di fatto una



sorta di servizio intercomunale e non sono isolati i casi in cui taluni comuni hanno istituito servizi autonomi che però “continuano” oltre i rispettivi limiti territoriali costituendo di fatto servizi sovracomunali per rispondere alla domanda di collegamento a ospedali, uffici scuole e altri servizi.





REGIONE BASILICATA  
Linee Strategiche e Programmatiche - PRT

Comuni	CONTRIBUTO REGIONALE		Anno 2013	
	D.C.R. 513/2009 + premiabilità storicizzata 2013		percorenza	Mod. A13
			Km	Costo Servizio
Acerenza	29.624,06		38.300	48.288,68
Atella	53.336,23		46.471	134.996,10
Avigliano	207.671,52		152.606	207.671,52
Barile	11.030,74		14.700	13.200,00
Bella	73.025,16		130.718	198.248,54
Castelluccio Inf.	30.271,13		86.472	85.385,88
Chiaromonte	41.512,00		78.995	99.200,00
Francavilla S.Sinni	54.933,28		48.495	59.350,00
Grumento Nova	29.773,80		29.000	32.423,52
Lagonegro	52.441,13		92.102	95.890,14
Latronico	85.303,43		112.542	99.335,16
Lauria	270.820,00		244.342	309.388,92
Lavello	136.682,04		73.120	162.782,00
Maratea	99.982,14		63.395	117.586,05
Marsico Nuovo	86.898,90		96.202	86.898,92
Marsicovetere	63.478,02		85.400	63.142,77
Melfi	279.841,89		400.000	937.200,00
Moliterno	50.000,22		114.800	50.000,00
Muro Lucano	90.006,18		46.640	90.005,40
Picerno	101.625,89		100.360	125.914,88
Pignola	108.719,06		159.750	160.908,34
<b>Potenza</b>	<b>3.535.622,90</b>		<b>2.244.142</b>	<b>11.697.926,61</b>
Rapolla	41.823,38		55.719	80.376,07
Rionero in Vulture	114.323,77		66.251	172.234,00
Rotonda	59.236,76		103.132	78.420,00
Ruoti	65.421,13		88.616	112.210,16
San Fele	64.841,14		47.019	80.379,96
San Severino L.	35.600,00		44.708	54.091,27
Sant'Arcangelo	84.985,35		60.700	84.985,35
Senise	78.204,11		86.000	78.204,12
Venosa	97.722,36		64.500	106.073,08
Vietri di Potenza	50.419,95		52.628	76.152,96
Viggianello	76.218,96		201.599	203.084,58
Ferrandina	117.140,30		76.082	117.140,32
<b>Matera</b>	<b>2.086.701,48</b>		<b>1.300.174</b>	<b>3.971.701,49</b>
Montalbano Jonico	87.212,07		58.427	65.880,66
Montescaglioso	116.885,81		82.493	140.000,00
Nova Siri	91.731,78		83.560	99.731,80
Pisticci	283.637,39		224.100	283.637,40
Policoro	195.119,54		208.237	195.119,56
Pomarico	48.625,00		61.635	161.859,72
Rotondella	43.316,36		33.440	46.835,48
Salandra	31.976,96		34.535	47.058,40
Scanzano Jonico	90.938,54		68.165	90.938,56
Stigliano	59.526,30		66.490	59.526,32
Tursi	58.602,05		46.676	58.602,04



### **6.2.3.2 Ridefinizione del ruolo e delle competenze dei Comuni nel settore del TPL**

Nell'ottica di una riorganizzazione dell'intero sistema regionale dei trasporti tendente ad una maggiore razionalizzazione ed efficienza del settore, la Regione, con l'art. 1 della L.R. n° 7 del 30-4-2014, ha stabilito, tra l'altro, che la dimensione dell'ambito o bacino territoriale di tutti i servizi di trasporto coincida con il territorio regionale, che la rete dei servizi di T.P.L. comunali debba essere organizzata per lotti territoriali omogenei e che le funzioni di programmazione, di indirizzo e di coordinamento di ente affidante spettano alla Regione stessa, mentre la gestione dei contratti di servizi è attribuita alle amministrazioni comunali anche in forma associata.

Il nuovo P.R.T., con l'obiettivo di conseguire una migliore coesione territoriale e sociale che colleghi le aree interne ai capoluoghi e all'esterno, dovrà definire i **limiti territoriali delle Aree Omogenee di Trasporto comunale e intercomunale (A.O.T.)** partendo dall'individuazione dei concreti fabbisogni standard di mobilità e definendo un costo standard unico per ciascun lotto in una logica, finalmente, di reale apertura al mercato che consenta la riduzione dei costi e il miglioramento della qualità del servizio.

L'individuazione del numero e della composizione dei lotti omogenei avverrà in sede di redazione del P.R.T. mediante un'azione concertativa tra la Regione e le Comunità locali e troverà completa definizione con la stesura del successivo Piano Regionale di Bacino che non potrà prescindere dal **"Riordino del sistema di governo locale"** stabilito dall'art. 26, comma 1 della L.R. N° 08/2014 la cui proposta legislativa è in fase di valutazione da parte delle competenti Commissioni consiliari regionali.

In questo contesto e tenuto conto della Riforma Delrio di cui alla L. n.56 del 7 aprile 2014 si può pensare di immaginare per le Province un ruolo di Ente di Area vasta di livello sovracomunale a cui assegnare i compiti di pianificazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale comunale organizzati per aree territoriali omogenee.

Il riordino del sistema di **Governance locale del TPL**, infatti, nel definire ambiti e funzioni dei servizi pubblici nei rispettivi territori indicherà indirettamente anche le principali esigenze di mobilità dei cittadini per raggiungere scuole, ospedali, servizi e uffici nelle aree omogenee stesse e quelle di accesso ai punti di interscambio gomma-ferro e/o gomma-gomma per raggiungere gli altri ambiti territoriali, le città capoluogo e la rete ferroviaria nazionale.

Il nuovo P.R.T. dovrà, quindi, indicare prioritariamente le modalità di perimetrazione delle nuove A.O.T. nella consapevolezza che queste potrebbero non coincidere con le aree territoriali che indicherà la nuova legge di riordino della governance locale, con tutte le variabili possibili e conseguenti quali l'inclusione funzionale ai fini del trasporto di comuni limitrofi ricadenti in altre aree, due o più A.O.T., in una stessa area, un'area unita a una città capoluogo, ecc.

In questa ottica i Comuni riuniti nell'organismo che gestirà il contratto di servizio dell'A.O.T. loro assegnato dalla Regione dovranno avere un ruolo nuovo e nuove competenze anche rispetto al migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti e alla loro integrazione, laddove risultassero inadeguate, attraverso adeguati strumenti di programmazione (come il P.U.M.) per strutturare l'area stessa anche con l'accesso ai fondi stanziati dalla Unione Europea.

Dal punto di vista trasportistico la creazione delle aree omogenee potrà comportare un travaso di gran parte delle attuali autolinee provinciali (e di quelle sostitutive di ex servizi ferroviari in



concessione) nelle aree omogenee sopra citate ridimensionando l'attuale programma d'esercizio delle stesse e modificando in modo importante l'assetto attuale. Sarà perciò inevitabile il completo superamento dell'attuale modello della D.C.R. 513/2009 con la possibilità che taluni degli attuali 47 comuni beneficiari potrebbero non avere più un proprio servizio comunale, essendo serviti da quello dell'area omogenea mentre altri, oggi esclusi, potranno essere serviti solo dai nuovi servizi.

#### **6.2.4 Previsioni PO FESR 2014-2020 nel settore del Trasporto Pubblico Locale**

Nell'ambito della Programmazione Fondi Strutturali Europei 2014-2020 la regione intende investire anche nel settore del TPL.

Due sono gli Obiettivi Tematici che consentono interventi nel settore: l'OT 4 e l'OT 7.

Ed in effetti nell'ambito dell'OT 4, in particolare di una specifica AZIONE finalizzata alla *Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e relativi sistemi di trasporto*, che persegue la promozione di interventi mirati a:

- Decongestionare il traffico in aree particolarmente sensibili con la realizzazione di infrastrutture (hub cittadini, terminal bus, parcheggi di interscambio...etc.) in grado di dare una distribuzione più razionale dei flussi di persone;
- Aumentare il grado di interoperabilità dei sistemi di trasporto, in particolare favorendo l'intermodalità gomma---gomma, gomma---ferro;

la Regione Basilicata intende finanziare la realizzazione di Aree di interscambio per i due Comuni Capoluoghi, Potenza e Matera, già previste nei loro strumenti di programmazione – PUM, per le quali si sono ipotizzati investimenti per l'importo complessivo 18 M€.

Interventi ritenuti prioritari poiché, attualmente, i due maggiori Centri Urbani della Regione, ovvero i due capoluoghi di Provincia, sempre più luoghi di concentrazione di servizi per l'intero territorio regionale (ad esempio per la chiusura di servizi periferici.. vedi tribunali e procure...), rappresentano centri di forte azione attrattiva di flussi di traffico di mezzi privati e pubblici.

Ovviamente, entrambe le realtà urbane risentono degli effetti negativi del fatto che su di essi si concentra la maggior parte del traffico dei mezzi pubblici extraurbani sia come punti capolinea, sia come tappe intermedie delle linee autobus. In particolare, le due città sono attraversate da un considerevole flusso di traffico di autobus urbani ed extraurbani sia in ingresso che in uscita con pesanti conseguenze in termini di congestionamento del traffico e di innalzamento dei valori di emissioni di gas climalteranti.

A ciò si aggiunge che entrambi i due capoluoghi sono caratterizzati dalla sottodotazione di infrastrutture dedicate all'interscambio gomma-gomma, gomma-ferro, o anche semplicemente alla sosta degli autobus extraurbani.

Tutto ciò giustifica la necessità di prevedere per le due aree urbane interventi, peraltro previsti negli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane di che trattasi, mirati al concetto di sostenibilità e riduzione delle emissioni inquinanti, ad esempio interventi atti a migliorare la qualità degli spostamenti con i bus extraurbani e dell'intermodalità tra trasporto pubblico su gomma e su ferro, che disincentivino l'uso del mezzo proprio e di conseguenza agevolino l'uso di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale.



Sempre all'interno dell'OT 4, nell'ambito di una specifica AZIONE finalizzata all'*attuazione di programmi di rinnovo del materiale rotabile da utilizzare per il Trasporto Pubblico nell'ambito delle aree urbane che prevedano l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale e/o ad alimentazione non convenzionale*, la regione ha ipotizzati investimenti per l'importo complessivo di **10 M€**.

Mentre nell'ambito dell'OT 7, in particolare di una specifica AZIONE volta a – *Potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso: interventi infrastrutturali e tecnologici, rinnovo del materiale rotabile, promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell'obiettivo tematico 4*, che persegue l'obiettivo di promuovere interventi mirati a:

- impiego di vettori a basso impatto ambientale;
- innovazione tecnologica del sistema di gestione e bigliettazione;

si intende finanziare un sistema di integrazione tariffaria e bigliettazione unica, ed interventi di rinnovo del parco rotabile ferroviario, per la cui realizzazione si sono ipotizzati investimenti per l'importo complessivo di **12 M€**.

### **6.3 CENTRO REGIONALE DI COORDINAMENTO E MONITORAGGIO SULLA SICUREZZA STRADALE (CReMSS)**

Poco prima dell'approvazione del PRSS, di cui si è parlato nella Parte I, paragrafo 2.1.2, con Deliberazioni n. 2412 del 15/12/2003 la Giunta Regionale ha approvato il progetto per la costituzione del *Centro Regionale di Coordinamento e Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale*. La finalità del progetto è quella di creare un Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale per la Regione Basilicata, secondo quanto riportato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.), precisamente nel 2° Programma di Attuazione, nell'ambito dei finanziamenti assegnati alla Regione Basilicata ai sensi del Decreto Interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 800 del 28.09.2009.

Il progetto approvato, coerentemente con le indicazioni contenute nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, prevede per il Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale le seguenti finalità:

- Monitoraggio e raccolta dati, elaborazione delle conoscenze sullo stato dell'incidentalità, individuazione delle priorità di intervento in relazione alle indicazioni provenienti dalle diverse circoscrizioni provinciali e comunali;
- Coordinamento, indirizzo, supporto tecnico e formazione dei tecnici che operano nel settore della sicurezza stradale, al fine di assicurare l'allineamento su standard qualitativi e su procedure operative comuni;
- Individuazione dei supporti tecnici utili all'azione di governo regionale della sicurezza stradale;
- Informazione ai cittadini sulla sicurezza stradale e in grado di orientare le scelte verso un livello di mobilità sostenibile capace di garantire maggiori livelli di sicurezza.



Ai fine di avviare il Centro di Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale per la Regione Basilicata, nel dicembre 2013 si sono concluse le procedure di gara per l'*Affidamento di servizi relativi all'attivazione di un sistema integrato di rilevazione degli incidenti stradali e georeferenziazione dei sinistri, all'attivazione di un sistema informativo stradale per l'impostazione del catasto stradale informatizzato con rilievo di parte della rete stradale provinciale ed allo svolgimento di indagini e studi sulla mobilità*, definito in breve "**Sistema integrato - Sicurezza Stradale**".

Tale Sistema integrato - Sicurezza Stradale costituisce il sistema tecnologico di supporto del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di cui al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.).

Le attività che sono stato oggetto di affidamento possono essere brevemente sintetizzate in:

1. Acquisizione ed implementazione di software e hardware per la creazione di un sistema integrato di rilevazione degli incidenti stradali e georeferenziazione dei sinistri .
2. Realizzazione di un sistema informativo sulle infrastrutture viarie di livello regionale, attraverso l'implementazione dei Catasti Stradali Provinciali.
3. Effettuazione indagini e studi sulla mobilità, mediante l'esecuzione di un sistema integrato di rilevazioni volumetriche dei flussi di traffico, indagini motivazionali e indagini sulla domanda di trasporto pubblico locale.
4. Realizzazione del Portale Regionale sulla Sicurezza Stradale.

Nonostante le procedure di gara si siano concluse nel dicembre 2013, i servizi affidati non sono stati ancora espletati. Infatti, il ricorso al TAR presentato dal raggruppamento classificatosi al secondo posto nella procedura di cui si è detto, avverso gli esiti di gara, ha bloccato l'iter; solo recentemente, il TAR di Basilicata si è pronunciato rigettando il medesimo ricorso, quindi, si potrà procedere alla sottoscrizione del contratto ed all'avvio delle attività previste nell'affidamento fatto.

Per quel che riguarda le attività che nell'immediato la Regione dovrà implementare circa il Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, si possono brevemente riassumere in:

- *Attività di coordinamento dell'esecuzione del contratto relativo alla gara "Sistema integrato – Sicurezza stradale";*
- *Attività tecnica, di studio e coordinamento di Campagne Informative e di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale;*
- *Attività tecnica, di studio e Coordinamento di Campagne conoscitive rivolte a particolari utenti della strada (giovani, motociclisti, etc.) o rivolte a determinati comportamenti a rischio (uso della cintura, utilizzo del casco per motociclisti, rispetto di limiti di velocità, uso di sostanze alcoliche, etc.);*
- *Organizzazione di Iniziative rivolte a promuovere comportamenti virtuosi legati all'uso delle protezioni passive e attive e del rispetto delle regole per un corretto comportamento dell'utente della strada;*
- *Attività di divulgazione mediante la predisposizione da parte del Centro di Monitoraggio di report periodici di approfondimento sullo stato dell'incidentalità.*



Per quanto riguarda, infine, il vero e proprio monitoraggio dell'incidentalità, la Regione Basilicata con l'avvio delle attività del Centro Regionale di Monitoraggio sulla Incidentalità Stradale, potrà conseguire i seguenti obiettivi:

- *monitorare l'andamento dell'incidentalità sul territorio mediante stipula di convenzione con ISTAT, Forze dell'Ordine (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizie Municipali), ANAS, etc.;*
- *valutare tramite indicatori adeguati l'efficacia delle politiche e dei progetti messi in campo dalle Amministrazioni (Piano Regionale della Sicurezza Stradale, progetti Provinciali e Comunali);*
- *svolgere una funzione di supporto alle scelte di governo della sicurezza stradale, utilizzando il quadro conoscitivo per trarre indicazioni per il miglioramento dei Piani e programmi relativi alla sicurezza stradale;*
- *divulgare le conoscenze prodotte, che hanno carattere di interesse pubblico, secondo il principio dell'e-government.*



## **PARTE IV**

# **TRASPORTO DELLE MERCI E LOGISTICA E TRASPORTO AEREO**

### **7. TRASPORTO MULTIMODALE DELLE MERCI E LOGISTICA**

#### **7.1 IL SISTEMA DELLA LOGISTICA LUCANO**



L'offerta di infrastrutture e servizi per il trasporto merci e la logistica a scala regionale, allo stato attuale, non riesce a soddisfare le necessità, espresse o potenziali, del territorio regionale, di contro, però, in una visione più ampia, dal punto di vista geografico, del bacino d'offerta emerge la presenza di infrastrutture e servizi molto ben strutturati.

In una visione generale i nodi importanti per il trasporto di merci in Basilicata sono localizzati nelle due stazioni ferroviarie di Potenza Centrale e San Nicola di Melfi e nel centro intermodale di Ferrandina, in provincia di Matera.

In realtà il nodo di Potenza Centrale è il principale nodo passeggeri della regione, che presenta una certa funzionalità anche per le merci, mentre la Stazione di San Nicola di Melfi, posta sulla linea secondaria Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio, assolve un ruolo primario proprio nel trasporto merci.

L'impianto di Potenza Centrale è utilizzato, attualmente, dalle Ferrovie dello Stato e da industrie della zona del Potentino. Lo scalo di San Nicola di Melfi, situato nella zona del Vulture – Alto Bradano, è allo stato attuale, utilizzato dallo stabilimento SATA e dal suo importante indotto.

### **7.1.1 Il centro logistico intermodale "Perigeo" di Ferrandina**

Trattazione a sé va fatta per *Il centro logistico intermodale "Perigeo" di Ferrandina*. Tale piattaforma logistica è stata realizzata nel 2002 e si sviluppa su un'area di 90.000 mq con una potenzialità dichiarata di circa 240 vagoni - containers al giorno.

Il centro sinora è stato unicamente interessato dalla movimentazione di convogli in entrata/uscita da parte di Cargo Chemical S.p.A (controllata di Trenitalia Logistica S.p.A) per conto della Mythen, azienda specializzata nella produzione di biodiesel.

Nel complesso, allo stato tuttavia, una generalizzata carenza di servizi alle imprese ed idonee infrastrutture di collegamento con il resto del Paese, è evidente che in una logica di sistema dei trasporti dell'area meridionale la sottodotazione in termini di infrastrutture portuali ed interportuali della regione Basilicata potrebbe essere utilmente compensata da un innalzamento dei livelli di accessibilità verso i principali nodi del sistema SNIT del Mezzogiorno.

Come già evidenziato la collocazione geografica della regione, il suo assetto territoriale e produttivo, le relazioni economiche con l'esterno oltre che l'organizzazione del trasporto delle merci, delineano per la Basilicata scenari d'intervento legati prioritariamente al soddisfacimento di bisogni interni di logistica e di trasporti in chiave intermodale, sfruttando opportunamente la migliore dotazione infrastrutturale e di servizi delle regioni contermini.

Il Documento Strategico Regionale avvalorava questo scenario evidenziando l'effetto negativo sul sistema economico lucano connesso alla mancanza di un territorio adeguatamente attrezzato per offrire alle imprese quelle esternalità positive, utili ad incrementarne il potenziale competitivo rispetto ad imprese operanti in altri territori.

In tal senso anche il documento inerente le Linee guida del Piano Generale della Mobilità del 2007 affermava come tra le diverse strategie da implementare per lo sviluppo della logistica anche ai fini dell'attuazione delle politiche di coesione, andava compreso il sostegno alle aree sottoutilizzate del Paese, per la realizzazione di infrastrutture primarie per la logistica soprattutto a supporto dell'intermodalità.





Di recente la **Nuova Intesa Generale Quadro** approvata con **Deliberazioni di Giunta Regionale n. 771 del 24.06.2014 e n. 967 del 30.07.2014** ha previsto un intervento di **Riqualificazione ed Implementazione del Raccordo ferroviario ed ampliamento del Centro Logistico di Ferrandina (MT)**, per un costo di **7M€** con risorse da reperire, che potrà consentire di conferire al centro intermodale maggiore competitività nel contesto produttivo-logistico del Mezzogiorno, attesa la sua localizzazione e le potenzialità dell'area.

Il nodo è posto, infatti, in posizione strategica sia rispetto al corridoio territoriale-produttivo e di collegamento intermodale est-ovest Basentano-Ionico sia, in modo evidente, in riferimento all'assetto del sistema logistico del Mezzogiorno, fortemente strutturato sulla rete portuale costituita dai nodi di Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Gioia Tauro e soprattutto dal nodo portuale di Taranto oltre che sui nodi logistici ed intermodali già in funzione (Interporti Sud-Europa di Marcianise e Campano di Nola, scali intermodali di Brindisi Tutturano, Bari Scalo Ferruccio), in fase di realizzazione e completamento (Interporto di Bari Lamasinata, Interporto di Cerignola) e finanziati.

Il Centro Intermodale di Ferrandina potrebbe rappresentare l'elemento a servizio di ampi territori della fascia calabro-lucana, sia del versante tirrenico che ionico, e potrebbe assumere un'utile funzione di retroterra per i nodi portuali di riferimento (Napoli, Salerno e Taranto).

Va evidenziato, inoltre, il ruolo che la Basilicata potrà assumere negli scenari di riassetto dell'equilibrio del baricentro dei traffici mondiali, che trova concretezza nel sensibile incremento nel flusso di containers nell'area Sud europea ed un parallelo fenomeno di diminuzione del traffico nell'area Nord europea.

Quanto precedentemente ipotizzato trova rispondenza nelle **caratteristiche** di seguito riportate in sintesi:

#### Funzioni

- Nodo di scambio modale gomma-ferro
- Nodo della logistica
- Possono essere specificate due macrofunzioni:

1.hub del veloce: caratterizzato dalla velocità di trasferimento delle unità di carico; è ritenuto prevalente il fattore di minimizzazione del tempo di viaggio dell'unità di carico rispetto ad altri fattori di mobilità delle merci; questi impianti traggono vantaggio da localizzazioni vicine alle grandi stazioni di smistamento ferroviario, sono impianti dove sono movimentati in prevalenza semirimorchi e casse mobili.

2.hub del regolare: caratterizzato dalla regolarità di trasferimento delle unità di carico; gli impianti che rientrano in questa categoria sono dedicati alle merci che chiedono regolarità più che velocità; in questo caso il tragitto ferroviario è un segmento dell'intero percorso coperto dall'unità di carico; questi impianti devono avere agevoli relazioni con i terminal container marittimi; sono impianti dove sono movimentati in prevalenza container.

#### Infrastrutture

- scalo ferroviario con fascio binari
- unità di movimentazione
- piazzali sosta automezzi
- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi pieni



- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi vuoti
- centri servizi e centro direzionale, edifici per assistenza alle persone

Tra l'altro il nodo di Ferrandina si presta molto bene a svolgere la funzione di aumentare la quota di traffico merci trasportata per via ferroviaria. I margini in questo senso sono molto ampi se si pensa che in Germania tale quota è al 20%, in Francia al 17%, negli USA supera il 40% mentre in Italia è ferma al 10%.

L'investimento ipotizzato per la *Riqualificazione ed implementazione raccordo ferroviario ed ampliamento centro logistico intermodale Ferrandina potrebbe* consentire di portare la capacità operativa da 3.080 carri movimentati annui a circa 8.800.

Dalla disamina della domanda e dallo scenario espresso degli operatori scaturisce una macro configurazione per il centro di Ferrandina con le seguenti caratteristiche:

Tipo di impianto	Caratteristiche di scambio	Funzioni primarie	Funzioni secondarie
CENTRO INTERMODALE LOGISTICO	Mono e plurimodale	Raccolta e distribuzione, consolidamento e deconsolidamento carichi, magazzinaggio, trasbordo strada-rotaia	Funzioni ausiliarie Funzioni informatiche per la gestione degli stock Scambio strada-rotaia Sosta libera e custodita per i veicoli

Il centro non dovrà avere, peraltro, un'esclusiva vocazione per i traffici intermodali, ma deve essere anche punto di riferimento per i trasporti monomodali offrendo servizi opportuni sia al trasporto su gomma che a quello su rotaia.

Esso deve svolgere, dunque, anche la funzione di terminal per i trasporti misti, con dotazioni in grado di processare tanto le unità di carico (stoccaggio e trasbordo), quanto lo scompattamento e/o il ricompattamento delle stesse per rispondere alle esigenze di spedizionieri, corrieri ed altri vettori.

Occorre anche evidenziare che la Provincia di Matera ha sottoscritto, lo scorso 18 maggio 2013, un **Protocollo d'Intesa con l'Autorità Portuale di Taranto** per le finalità di "... promuovere iniziative e azioni di cooperazione volte a incoraggiare la capacità imprenditoriale delle imprese della Provincia e delle relative filiere turistiche e produttive ...".

In tale ottica, è stata intrapresa dalla Provincia di Matera una prima importante iniziativa finalizzata nello specifico alla realizzazione di un centro intermodale (piattaforma logistica), di satellite e supporto al Porto di Taranto, individuando allo scopo un'area dismessa (di circa 46 ettari) da riqualificare e recuperare urbanisticamente nell'ambito dell'agglomerato industriale della Valle del Basento, in agro di Ferrandina.



Tale iniziativa, oltre che risultare molto apprezzata dal mondo dell'imprenditoria agricola è stata candidata quale proposta progettuale dalla Provincia di Matera al bando TEN-T Annual Call Priority 1 nell'ambito di un progetto dell'Autorità Portuale di Taranto in partnership con la Provincia di Matera e Distripark.

Infine, la Regione Basilicata con nota prot. n. 109406/1202 del 3.07.2014 ha comunicato al MIT ed al MEF-Dipartimento per lo Sviluppo e Coesione tra le operazioni da candidare al finanziamento del PON Infrastrutture e Reti 2014-20120 anche l'Adeguamento e Riqualficazione del raccordo ferroviario e del Nodo Logistico intermodale di Ferrandina, già inserito nella suddetta proposta di nuova Intesa Generale Quadro

### ***7.1.2 Nodo logistico intermodale di Pisticci***

L'area industriale di Pisticci Scalo rientra nel piano territoriale consortile (PTC), del Consorzio Sviluppo Industriale di Matera, approvato con DCR n.184 del 25.10.2006, nonché dei Piani dei Nuclei Industriali (PNI) approvati con delibere di Consiglio di Amministrazione nn. 14 e 15 del 24.06.2008 e n. 16, 17 e 18 del 26.06.2008, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 41/98. Tale area del Comprensorio consortile, al lordo delle superfici destinate alla viabilità e a verde agricolo e verde pubblico, presenta una superficie di 4.045 ha oltre una superficie di ampliamento di 160 ha per un totale di 4.205 ha.

L'intero Agglomerato Consortile (in destra e sinistra Basento) compreso tra Scalo Salandra e Scalo Pisticci (estensione kmq. 34 circa), con D.M. Ambiente del 26.02.2003, è stato perimetrato sottoponendolo a Vincolo Ambientale (sito d'interesse nazionale di cui alla legge 179/02). A causa di tale vincolo è stata prevista la relativa caratterizzazione con interventi di messa in sicurezza d'emergenza e successiva bonifica.

A tale scopo è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione Basilicata e le Amministrazioni locali per la effettuazione della caratterizzazione e bonifica delle aree interessate.

Successivamente, con decreto direttoriale n°3335/QdV/Di/B il Ministero dell'Ambiente ha svincolato parte delle aree site all'interno del perimetro poiché risultate esenti da inquinamento a seguito delle indagini di caratterizzazione a maglia lato 200 mt x 200 mt ed a maglia 100 mt x 100 mt eseguite dalla Regione Basilicata.

Con il citato provvedimento sono stati svincolati e restituiti agli usi legittimi 2850 ha, a fronte della superficie originariamente perimetrata di 3.330 ha.

L'obiettivo preminente del Consorzio Sviluppo Industriale di Matera, Ente proprietario dell'Area di che trattasi, è quello della promozione dello sviluppo industriale e dell'insediamento di attività produttive nelle aree del proprio comprensorio operando affinché si creino le condizioni idonee alla concreta attuazione delle iniziative ritenute funzionali a sostenere tale processo.

Per rispondere in modo efficace alle aspettative del mondo produttivo, costretto a competere in un mondo sempre più globalizzato, occorre operare affinché le imprese non sopportino costi impropri rivenienti dal mal funzionamento o peggio ancora dall' assenza di infrastrutture che costituisce il vero problema del Sud.



Il Consorzio Sviluppo Industriale della provincia di Matera, quindi, cosciente della problematica sopra accennata ha operato un puntuale censimento del proprio patrimonio infrastrutturale al fine di definire le priorità espresse nel proprio piano triennale 2010-2013.

Una delle priorità espresse nel piano triennale è rappresentata dai i lavori per l'“*Adeguamento e riqualificazione del nodo logistico intermodale localizzato nell'area industrializzata di Pisticci scalo*”. Il raccordo ferroviario, oggetto dell'intervento, serve l'Area Attrezzata ubicata a Pisticci Scalo e parte dalla stazione di Pisticci, dove esiste un parco di presa e consegna, ed arriva all'Area attrezzata per servire, oltre che alcune aziende raccordate, anche un parco serbatoio munito di n°4 pensiline di carico e scarico di prodotti liquidi.

### **Finalità dell'intervento**

Nell'Ambito dell'agglomerato industriale della Valbasento, in agro di Pisticci, è localizzata l'Area Attrezzata che ha recuperato le infrastrutture di base rivenienti dalla riconversione industriale dello stabilimento Enichem ed ha visto la realizzazione di ulteriori impianti e infrastrutture finanziati con le risorse di cui all'Accordo di Programma Valbasento stipulato dalla Regione Basilicata, dal Consorzio Sviluppo Industriale della Provincia di Matera, dai Ministeri del Bilancio e dell'Industria e dall'Eni ai sensi della legge 64/86.

La gestione dell'Area attrezzata fu affidata, in ossequio a quanto previsto dallo stesso Accordo di programma, alla società Tecnoparco Valbasento s.p.a. di cui il Consorzio è sempre stato azionista di riferimento.

Nell'Area Attrezzata, sono localizzate alcune aziende del settore chimico-manifatturiero che utilizzano, per il ricevimento delle materie prime e per la spedizione dei prodotti finiti, ferrocisterne che vengono scaricate/caricate utilizzando una specifica baia di carico/scarico costituita da n°4 pensiline di carico/scarico servita dal raccordo ferroviario su cui si intende intervenire.

Per alcuni prodotti chimici, utilizzati dalle aziende insediate nell'Area, e definiti pericolosi dalla normativa vigente in materia quale l'epicloridrina, è ritenuto indispensabile l'utilizzo delle ferrovie per lo spostamento del prodotto oltre che per un problema di sicurezza complessiva oltre che per un obbligo di legge che interverrà a breve a seguito dell'adeguamento della normativa nazionale alle direttive Europee in materia di trasporto di prodotti pericolosi.

Inoltre la localizzazione e le potenzialità dell'Area Attrezzata presentano un potenziale vantaggio competitivo connesso alla collocazione dell'intervento nel contesto produttivo-logistico del Mezzogiorno.

Infatti il nodo logistico di che trattasi è posto in posizione strategica sia rispetto al corridoio territoriale-produttivo e di collegamento intermodale est-ovest Basentano-Ionico sia, in modo evidente, in riferimento all'assetto del sistema logistico del Mezzogiorno, fortemente strutturato sulla rete portuale costituita dai nodi di Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto e Gioia Tauro, e sui nodi logistici ed intermodali già in funzione (Interporti Sud-Europa di Marcianise e Campano di Nola, scali intermodali di Brindisi Tutturano, Bari Scalo Ferruccio).

Il nodo oggetto di studio si colloca all'interno di un arco di infrastrutture che vanno a strutturare un potenziale sistema logistico geograficamente esteso dalla Puglia alla Campania. Il Centro logistico di che trattasi, vocato principalmente alla movimentazione dei prodotti liquidi, potrebbe rappresentare l'elemento a servizio di ampi territori della fascia calabro-lucana, sia del versante tirrenico che ionico,



e potrebbe assumere un'utile funzione di retroterra per i nodi portuali di riferimento (Napoli, Salerno e Taranto).

L'intervento di cui si chiede il finanziamento ha come scopo principale quello di soddisfare una domanda già esistente di trasporto di prodotti liquidi su rotaie delle Aziende insediate nell'Area Attrezzata e di :

- Recuperare traffico diffuso;
- Convertire su rotaia dei traffici su gomma assai diffusi nel territorio;
- Promuovere Pisticci quale centro di deposito e rilancio di prodotti chimici;
- Promuovere in sito attività di lavaggio, riparazione e completamento carri;

Particolare attenzione merita l'ipotesi di realizzare nell'Area Attrezzata di Pisticci una stazione di lavaggio per ferrocisterne e autocisterne. Infatti a parere degli esperti di settore, la mancanza di una simile infrastruttura mortifica lo sviluppo del trasporto su rotaie in tutto il Sud in quanto la prima stazione di lavaggio raccordata, provenendo da Sud, è ubicata a Latina. L'Area Attrezzata della Valbasento è particolarmente vocata ad ospitare tale infrastruttura in quanto già dispone delle utilities necessarie richieste per l'espletamento di tale attività: acqua grezza, vapore e trattamento scarichi.

#### ***Stato di fatto della rete ferroviaria a servizio dell'area attrezzata***

La rete attualmente in esercizio presso l'Area Attrezzata di Pisticci scalo è concepita in modo da consentire il carico/scarico su carro ferroviario o ferrocisterna delle materie prime e/o prodotti finiti, necessarie alle aziende presenti nell'area, al fine di svolgere le regolari attività produttive.

Di seguito si riportano i principali punti di scarico attualmente in uso:

- Pensiline di carico prodotti finiti;
- Punto di scarico olio combustibile;
- Pensilina di scarico materie prime liquide;

La rete ferroviaria esistente risalente agli anni 60, fu realizzata con un armamento RA36 sulla quale sono presenti diversi deviatori di tipo semplice. Essa si compone di due tratti che di seguito si descrivono:

##### **➤ *Tratto relativo al parco di presa consegna***

Posizionato in un'area esterna al muro di cinta dell'Area Attrezzata, delineato da recinzione, è il luogo deputato alla presa e consegna dei vagoni/ferrocisterne vettoriati da FF.SS

Il raccordo è costituito da tre binari a cui sono connessi deviatori di tipo semplice.

La lunghezza totale è di 1070 mt lineari circa di cui 739 ml in uso e 331 non utilizzabili a seguito delle condizioni eccessivamente precarie. Sono presenti, nei punti di interconnessione tra i vari binari, quattro deviatori di tipo semplice.

##### **➤ *Tratto interno all'Area attrezzata***

I tratti che compongono la rete interna all'area attrezzata sono numerosi, ma non tutti in esercizio per le ragioni di obsolescenza più volte accennate. Il raccordo ferroviario è dotato anche della seguente attrezzatura:

1. Pesa ferroviaria
2. Locale pesa
3. N°. 2 locomotori A.B.L. tipo VI – 203 matr. 6034 potenza 140 CV



#### 4. Buca manutenzione locomotori

La lunghezza totale della rete interna è di 3706 ml circa, di cui 2485 ml sono attualmente in uso, sia pure in condizione di estrema precarietà, e 1221 mt sono completamente fuori esercizio; Tutti i tratti di binario sono collegati tra loro per mezzo di deviatori di tipo semplice per un totale di n.12.

Attualmente le due principali tratte sono in condizioni particolarmente precarie, a seguito della intrinseca obsolescenza, tali da comportare problemi alla circolazione ferroviaria interna. Il raccordo esistente è realizzato con un armamento del tipo RA36, ormai non più idoneo a sopportare i carichi dei vagoni attualmente in uso.

Le rotaie si presentano usurate in curva e per lunghi tratti schiacciate in rettilineo, in più sono in buona parte svirgolate. La maggior parte delle traverse in legno sono marce e questo ha comportato un'alterazione dei valori dello scartamento attuale. I deviatori, inoltre, si presentano nelle stesse condizioni dei binari.

Si sono verificati, negli ultimi tempi, diversi deragliamenti per cui tutto il raccordo è stato posto fuori esercizio per evidenti ragioni di sicurezza.

Dopo un'attenta analisi dello stato del raccordo, anche alla luce della normativa attualmente vigente per i raccordi, è stata rilevata la inderogabile necessità di un rinnovo totale di binari e scambi con rotaie 50 UNI e traverse in c.a.p.

#### ***Contenuti del Progetto di Adeguamento del nodo logistico***

Gli interventi di progetto prevedono la sostituzione parziale dei binari esistenti e di tutti i deviatori interessati con un armamento del tipo 50 UNI e traverse in c.a.v.p. sia del tratto relativo al parco di presa/consegna che del tratto interno all'Area attrezzata oltre alla realizzazione della stazione di lavaggio e bonifica delle ferrocisterne.

##### ➤ ***Nodo ferroviario***

La lunghezza del tratto da riqualificare è di 3.478 ml (a fronte della lunghezza complessiva del nodo ferroviario di 4.776 ml) di cui 2.720 ml in rettilineo e 758 ml in curva con raggi di curvatura che vanno da 170 m a 250 m. Inoltre sono da adeguare e riqualificare, nella lunghezza totale indicata, circa 356 m di tratti di binario controguidato in quanto ubicati nelle intersezioni con assi stradali.

Si dovrà provvedere alla rimozione, al trasporto e allo smaltimento delle traverse in legno, allo smontaggio, trasporto ed accatastamento delle rotaie, degli scambi e del pietrisco della massicciata nei luoghi di proprietà indicati dalla DL.

Si dovrà provvedere al rinnovo dell'armamento per realizzare una sezione TIPO "B" delle F.S., con l'impiego di traversine monoblocco in cemento del tipo 50 UNI modello RFI230 con attacco Vossloh W14 e rotaie del tipo 50 UNI a barra da 36 m con attacchi elastici indiretti.

È prevista inoltre il rinnovo della massicciata che dovrà essere realizzata con l'impiego di pietrisco di II Cat.

Si dovrà provvedere alla fornitura ed al montaggio di deviatori tipo 50 UNI e relative casse di manovra che dovranno essere portati perfettamente in quota mediante livellamento con macchina agente a vibrocompressione, nonché la realizzazione della lunga rotaia saldata mediante saldature alluminotermiche e regolazione delle tensioni interne.



Il controllo della geometria del binario avverrà operazioni topografiche che dovranno prevedere l'esecuzione di una poligonale di precisione planoaltimetrica.

L'armamento ferroviario, per una sezione TIPO "B" delle F.S., sarà costituito da:

- BINARIO UNI 50 con saldatura alluminotermica per una lunghezza di 36 m da realizzare mediante la lunga rotaia saldata;
- MATERIALE MINUTO FERROVIARIO PER ATTACCO INDIRETTO ELASTICO: piastre, piastrine, caviglie, chiavarde, ecc.;
- DEVIATOIO completo di casse di manovra e tiranteria ad azionamento manuale;
- TRAVERSE IN C.A.V.P. modello RFI230 con attacco Vossloh W14;
- PARAURTI METALLICI.

Poiché le opere d'arte minori (tombini) risultano ostruite da rovi, terra, detriti e, in alcuni casi, anche da rifiuti si prevede lo spurgo e la pulizia per il corretto smaltimento delle acque meteoriche.

Si dovrà provvedere, inoltre, alla realizzazione di cunette trapezoidali di profondità 40 cm e larghezza superiore di 80 cm per regimentare il flusso delle acque meteoriche al fine di evitare, nei momenti di forte pioggia, l'invasione di fango ed acqua sulla sede ferroviaria.

Il muro di recinzione è realizzato con una muratura in blocchi di cls di spessore variabile da 25 a 35 cm ed altezza massima ml 4.00, dotata di copertina superiore in cls debolmente armato. Il risanamento della muratura retta in blocchetti di cls dovrà essere eseguita, laddove occorrente, mediante sostituzione degli elementi ammalorati con quelli idonei (es. tecnica del cuci e scuci o similare). Il risanamento della copertina superiore dovrà essere eseguito mediante asportazione di quella fatiscente e successiva fornitura e posa in opera di elementi prefabbricati in c.a.v. di adeguata sezione trasversale (a C o similare) da fissare a cavallo in sommità alla muratura esistente o ricostruita, mediante interposizione di uno strato di allettamento in malta cementizia opportunamente livellato e di adeguato spessore.

Si dovrà provvedere all'installazione, nei tratti di intersezione, della sede ferroviaria con quella stradale, di apposita segnaletica orizzontale e verticale per limitare i punti di conflitto e regimentare il traffico veicolare, come previsto dalle attuali norme in vigore.

E' prevista la manutenzione straordinaria della pesa ferroviaria esistente nonché l'acquisto di un locomotore diesel idoneo al traino di ferro-cisterne a quattro assi del peso lordo complessivo di 80 tonnellate.

#### ➤ **Impianto di lavaggio**

Per consentire il lavaggio interno delle ferrocisterne si è previsto un adeguamento funzionale di un'area ubicata nell'isola 4a (cfr. elaborati grafici) dotata di tutte le utilities (acqua, vapore, e.e., aria strumenti) e dell'infrastruttura ferroviaria idonea al transito dei convogli.

Nell'area individuata si realizzerà un capannone di larghezza 14,50 ml e lunghezza 21,00 ml che ospiterà un impianto automatizzato di lavaggio, realizzato in acciaio inox, completo di braccia apribili in testa ad ognuna delle quali sarà posizionata una testa di lavaggio che si potrà introdurre, attraverso il duomo, in ogni punto interno della ferrocisterna per garantirne l'accurata pulizia e lavaggio.



L'area sarà dotata di un sistema di raccolta delle acque di lavaggio che, previo trattamento, recapita il refluo nella rete di fogna chimica già presente e funzionante.

Il costo del progetto è stimato in **3,2 Meuro** ed è già stato oggetto di assegnazione di fondi nell'ambito delle risorse Piano Sud, FAS 2007-2013, ed inserito nella Delibera CIPE n. 62/2011, nel quadro delle infrastrutture ferroviarie della Regione Basilicata.

Più recentemente, lo stesso *Progetto di adeguamento e riqualificazione del nodo logistico intermodale di Pisticci*, è stato inserito nello schema di APQ Rafforzato "CB03 Basilicata infrastrutture Ferroviarie", approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 137 del 11 febbraio 2014, per l'importo di 3,2 Meuro.

## 8. MODALITÀ AEREA

### 8.1 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

#### QUADRO NORMATIVO

L'art. 117 della Costituzione prevede che gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni.

L'art. 698 del Codice della navigazione impone l'individuazione degli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato da individuare (con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei





Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome) in base ai seguenti criteri:

- ruolo strategico
- ubicazione territoriale
- dimensioni e tipologia di traffico;
- previsioni progetti europei TEN;

E' altresì prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome, del Governo e degli Enti aeronautici, allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale.

L'art. 5, comma 1, lettera c) del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 prevede che sono trasferiti a Regioni e Enti locali "gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione";

Il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:

1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050;
2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto.

#### *LINEE DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL SETTORE*

Partendo da tale quadro normativo, il Piano Nazionale degli Aeroporti si è reso necessario per:

- **fornire alle varie componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico** per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- **disporre di uno strumento di governance del settore**, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- **ottimizzare l'offerta trasportistica** anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- **individuare le priorità infrastrutturali** su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

#### *CONTENUTI DEL PIANO*

1. **Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale strategico.**
2. **Criteri per l'individuazione degli aeroporti strategici**
3. **Condizioni per l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale**

Uno degli scopi del Piano era l'individuazione degli Aeroporti da ritenersi a valenza **Nazionale strategica**, per il quale sono state stabilite le modalità e i criteri di individuazione degli stessi:

- Si è assunta quale base di riferimento per l'individuazione di bacini di traffico omogeneo **la** ripartizione territoriale dell'Italia nelle seguenti aree sovraregionali in base allo schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole1.



- In ciascuna delle predette aree sovraregionali sono stati individuati dei bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto strategico, per complessivi n. 10 bacini di traffico: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo- Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia-orientale, 9) Sicilia-occidentale, 10) Sardegna.
- Per ciascuno di tali bacini è stato identificato un solo aeroporto strategico (con un'unica eccezione per il bacino del Centro Nord), nonché l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale insistenti nel medesimo bacino, in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della navigazione (ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN).
- Per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali (Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino). Pertanto, laddove, come nel bacino Nord-Ovest, sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella *core network*, si è individuato quale aeroporto strategico del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale, ossia Milano Malpensa. Solo nel caso in cui – nel bacino individuato – non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto strategico quello inserito nella *comprehensive network* con maggiori dati di traffico (rispettivamente: Bari, per il bacino Mediterraneo-Adriatico, Lamezia per il bacino calabrese e Catania per il bacino della Sicilia orientale).
- Unica eccezione alla regola di un solo aeroporto strategico per ciascun bacino, come detto, è quella relativa al bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due - Bologna e Pisa/Firenze - in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali e a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Inoltre, sono state dettate le Condizioni per l'individuazione degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale, stabilendo che tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino due condizioni (non richieste, invece, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale):

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare (es. aeroporto focalizzato sul traffico leisure, aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci, city airport, ecc.). Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.

La condizione di cui alla lettera a) sarà dimostrabile mediante il Piano industriale, da presentare entro tre mesi dall'approvazione del Piano aeroporti, dal quale risulti, a seguito di un'analisi delle potenzialità di mercato in relazione alla posizione territoriale e alla capacità aeroportuale, il disegno di specializzazione e di sistema o rete che l'aeroporto intende realizzare.



**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

La condizione di cui alla lettera b) sarà dimostrabile mediante il medesimo Piano industriale corredato di un Piano economico-finanziario, da cui risulti il raggiungimento anche a tendere, entro un triennio, del predetto equilibrio e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuata dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.

In applicazione dei predetti criteri vengono individuati 11 aeroporti strategici (10 + Pisa/Firenze a condizione che realizzino la gestione unica) e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale, qualora si verifichino le condizioni sopra indicate:

BACINI DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	RESTANTI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Nord - Ovest	Milano Malpensa	Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord - Est	Venezia	Verona, Treviso, Trieste
Centro - Nord	Bologna, Pisa/Firenze*	Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino	Roma Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli	Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari	Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia	Reggio Calabria, Crotona
Sicilia orientale	Catania	Comiso
Sicilia occidentale	Palermo	Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari	Olbia, Alghero

\*= a condizione che si realizzi la gestione unica

Con il Piano Nazionale degli Aeroporti, infine si definiscono:

1. Strategie di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità  
Per il soddisfacimento del previsto aumento della domanda di traffico e al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano contempla, in particolare:

- l'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti ed indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

2. Misure di razionalizzazione dei costi dei servizi aeroportuali

Il Piano offrirà la base programmatica più idonea all'individuazione di interventi di efficientamento della spesa a carico dei gestori, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e di soccorso antincendio, nonché degli enti di Stato.

Da quanto riportato nel Piano Nazionale degli Aeroporti si evince che la Basilicata non ha una propria infrastruttura aeroportuale. Da anni si discute sull'opportunità di realizzare l'Aeroporto di Basilicata, ma, ad oggi esistono sul territorio solo piccole infrastrutture dedicate agli aeromobili, fra queste: l'Aviosuperficie di Pisticci e l'Aviosuperficie di Grumento Nova.

## **8.2 SISTEMA AEROPORTUALE INTEGRATO DELLA BASILICATA**

Anche il legislatore Regionale ha, recentemente, definito una sorta di visione strategica e quindi di priorità di intervento per quello che è stato definito il *Sistema aeroportuale integrato della Basilicata*. All'art. 29, Capo III, della Legge Regionale n. 5 del 27 gennaio 2015, recante "Interventi in materia di infrastrutture e mobilità aeroportuale" è stato stabilito:



1. Al fine di dare seguito alle disposizioni di cui all'art. 38, comma 1 della L.R. 18 agosto 2014, n. 26 volte a rafforzare la dotazione infrastrutturale destinata alla mobilità di persone e merci e a disporre di un sistema aeroportuale integrato a servizio del territorio regionale, la Giunta regionale è autorizzata alla sottoscrizione di quote consortili della Società Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano s.c.a r.l. per un limite massimo di euro 280.000,00 per l'esercizio finanziario 2015, euro 300.000,00 per l'esercizio finanziario 2016 ed euro 1.400.000,00 per l'esercizio finanziario 2017, stanziati alla Missione 10 Programma 04.
2. Al fine di consentire l'avvio delle attività di trasporto pubblico passeggeri non di linea sull'aviosuperficie pista "Enrico Mattei" di Pisticci, anche nell'ambito delle iniziative connesse alla partecipazione regionale all'evento "Expo 2015", è autorizzata la spesa iniziale di euro 250.000,00 sulla Missione 05 Programma 02 del bilancio per l'esercizio finanziario 2015 e per gli anni 2016 e 2017 di euro 250.000,00 per ciascun esercizio finanziario a valere sulla Missione 14 Programma 01. Una quota parte di queste somme, a valere sugli esercizi finanziari 2015, 2016, 2017, devono essere destinate ad iniziative di turismo di ritorno nell'ambito delle attività della Commissione regionale lucani nel mondo.
3. Al fine di avviare le attività la Giunta regionale, entro 120 giorni, promuove una manifestazione di interesse secondo le procedure di cui alla legge regionale 9 agosto 2012, n. 20 per l'utilizzo dell'Aviosuperficie di Grumento Nova in piena condivisione con l'amministrazione comunale nel pieno rispetto di emergenze ambientali e di protezione civile ed a difesa dei tre Parchi nazionali, è autorizzata la spesa iniziale di euro 150.000,00 sulla Missione 14 Programma 01 del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2016.

### **8.3 SISTEMA AEROPORTUALE E SVILUPPO DELLA MOBILITÀ TURISTICA**

L'attrattività turistica di un territorio è basata non soltanto sulla presenza e la dotazione di risorse naturali e culturali, ma in particolare sull'esistenza di un articolato insieme di reti e servizi integrati che possono costituire volano allo sviluppo, caratterizzando fortemente il sistema territoriale nel suo complesso.

Infatti, la facilità degli spostamenti, l'accessibilità infrastrutturale di un territorio, la possibilità di personalizzare la modalità di fruizione della vacanza condizionano fortemente la scelta della destinazione turistica e lo sviluppo economico della stessa.

Nel corso degli ultimi anni, il settore del trasporto aereo in Europa ha assistito ad una forte crescita del mercato dei low cost carriers, compagnie aeree che con l'offerta di voli point to point hanno



rappresentato un importante fattore di sviluppo per il turismo. La consistente crescita delle compagnie aeree low-cost anche in Italia ha trasformato il trasporto aereo e ha apportato apprezzabili trasformazioni nell'organizzazione e nella gestione dei servizi turistici.

E' interessante notare il forte incremento del traffico passeggeri proprio di alcuni aeroporti italiani minori: nel periodo 2001-2006, gli aeroporti con i maggiori incrementi percentuali sono stati quelli di Roma Ciampino (+ 613,4%), Trapani (+ 399,7%) e Bergamo (+ 395,5%), con un incremento medio nazionale pari a oltre il 35%. Questi considerevoli incrementi sono dovuti principalmente all'intensificarsi del traffico dei vettori low cost, che hanno puntato soprattutto su tali scali minori.

Il settore dei voli low cost ha subito negli ultimi anni, una rapida e considerevole espansione, modificando in maniera determinante le abitudini dei viaggiatori, contribuendo a creare nuova domanda e nuovi comportamenti nella fruizione turistica e generando una serie di ripercussioni nell'intero settore in quanto il volo di è sempre più percepito come un "commodity business", basato oltretutto sulle condizioni base di servizio affidabili (puntualità, regolarità e sicurezza), soprattutto sul prezzo.

Il settore del turismo ha subito rapide e profonde modifiche derivanti dallo sviluppo di questa tipologia di vettori, per una serie di fattori sintetizzabili in: basse tariffe, nuove mete raggiungibili tutto l'anno e incentivo al "fai da te".

Questo, oltre a creare nuova domanda da parte di passeggeri che in precedenza non volavano, genera una serie di implicazioni importanti sulla filiera turistica del trasporto aereo e in particolare sugli aeroporti a cui è richiesto di contribuire alla semplificazione e alla riduzione della voce di costo del servizio.

La scelta di utilizzare aeroporti regionali comporta benefici inattesi anche per l'indotto economico e turistico dell'area, con benefici non solo quantitativi, ma anche strategici per il posizionamento dell'offerta delle strutture turistiche della zona. Ad esempio, oltre all'incremento del turismo in generale, gli effetti principali sono l'allungamento della stagione turistica a 12 mesi l'anno, lo sviluppo di viaggi anche di breve durata (city break) verso aree che un tempo sarebbero state difficili da raggiungere senza scali intermedi.

Gli effetti complessivi di questi nuovi modi di viaggiare sulla filiera del turismo sono numerosi e devono essere valutati con attenzione, in quanto sono cambiamenti in grado di portare a polarizzazioni e marginalizzazioni territoriali, ma anche a processi di internazionalizzazione, non di carattere temporaneo, bensì di tipo strutturale.

Peraltro anche la Commissione Europea per lo sviluppo Regionale con Documento approvato nel marzo 2012 ha chiaramente previsto che *"gli aeroporti regionali e i servizi aerei sono essenziali non solo come nodi di trasporto, in quanto contribuiscono a facilitare il buon funzionamento del mercato unico dell'UE trasportando persone e merci tra le regioni, ma sono anche essenziali come generatori della crescita economica di per sé. Insieme ampliano l'orizzonte delle rotte commerciali tradizionali e forniscono un notevole impulso alle città e alle regioni che servono"*.

La Commissione Europea sottolinea che un adeguato sviluppo degli aeroporti regionali contribuisce a uno sviluppo parallelo del settore turistico, che è di vitale importanza per molte regioni europee, considerato altresì che il turismo sta dimostrando di avere una maggiore resistenza alla crisi economica e che qualsiasi aspetto o decisione di politica economica suscettibile di promuovere o fare



avanzare questo settore, come nel caso del trasporto aereo e delle infrastrutture aeroportuali, merita particolare attenzione.

Il ruolo svolto dagli aeroporti è di vitale importanza per la coesione territoriale e lo sviluppo sociale ed economico delle regioni, soprattutto nelle regioni e nelle aree del Paese in cui mancano altre forme di trasporto.

La stessa Commissione chiede pertanto che la futura politica in materia di reti transeuropee di trasporto tenga conto di ciò, convinta che gli aeroporti minori ma con traffico costante, che apportino un contributo concreto allo sviluppo economico, al rilancio dell'industria e all'occupazione nelle loro regioni, dovrebbero essere inclusi nella rete principale

Gli aeroporti regionali europei e i servizi aerei devono essere considerati elementi chiave nella creazione di una rete di trasporti europea efficiente e ben funzionante che favorisca gli scambi e assicuri la mobilità a un numero maggiore di persone.

L'aviazione civile e turistica in particolare può svolgere un ruolo vitale nel garantire la libera circolazione nell'UE non solo per le persone che vivono nelle grandi capitali ma anche per i cittadini dell'UE che vivono al di fuori di queste aree, assicurando che queste città e regioni possano godere dei benefici apportati non solo da una maggiore mobilità ma anche dal turismo che ne deriva, dall'accesso a nuovi mercati e dalla capacità di attrarre maggiori investimenti economici.

Ciò implica la necessità di incrementare e potenziare la valorizzazione delle strutture aeroportuali e degli scali minori aventi chiara e specifica vocazione turistica presenti in tutto il territorio nazionale, anche attraverso forme di incentivazione atte a sviluppare le strutture (aviosuperfici ed aeroporti regionali) situati soprattutto in aree fortemente attrattive, dove lo sviluppo del traffico aereo di tipo turistico incoming può essere di forte impatto per lo sviluppo economico del territorio e la coesione territoriale.

Peraltro le stesse Regioni in passato hanno segnalato con chiarezza tali aspetti come ad esempio nel documento *“Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno”* approvato nel 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, o anche nel documento *“Insieme per lo sviluppo - Le priorità per il Mezzogiorno”* approvato nel luglio 2006 dai Presidenti delle Regioni Meridionali, dal Presidente di Confindustria e dai Segretari Generali di CGIL, CISL, UIL.

E' oggettivamente condivisibile l'importanza di intervenire per colmare tali gap, completando lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti o delle aviosuperfici che hanno oggettivamente tali potenzialità, risultando tali azioni particolarmente significative per il rilancio e lo sviluppo di aree deboli dell'Italia.

Aeroporti minori maggiormente strutturati ed accoglienti, possono rappresentare un importante fattore di sviluppo per il territorio meridionale la cui ricchezza ambientale e turistica, oltre ad essere apprezzata da tutta Europa, oggi può essere più accessibile e fruibile.

Consentire ad infrastrutture aeroportuali minori o ad attuali aviosuperfici (previa certificazione ad aeroporto) di essere inseriti nell'immediato futuro nella rete degli aeroporti di cui al Piano Nazionale, partecipando altresì all'assegnazione di eventuali fondi nazionali per lo sviluppo degli stessi e la relativa operatività, costituisce elemento fondamentale per lo sviluppo turistico territoriale ed elemento di forte crescita economica.

La nascita e lo sviluppo del comparto turistico low cost di Qualità, pensato per il Sud del nostro Paese in una logica di medio-lungo termine, rappresenta un'opportunità di crescita economica concreta e



promettente, in grado di generare anche un indotto dalle dimensioni considerevoli. L'apertura di tratte aeree low cost in alcune località del Sud Italia può contribuire alla nascita di piccole realtà imprenditoriali a livello regionale ma anche nazionale.

Pertanto il Piano Nazionale degli Aeroporti tiene conto che una percentuale delle risorse attivabili per investimenti possa essere destinata all'inserimento nell'immediato futuro di nuovi aeroporti, in relazione all'accessibilità territoriale ed alla mobilità turistica. Ciò anche attraverso la certificazione di piste aeroportuali, anche se al momento classificate come aviosuperfici, per le quali sia possibile dimostrarne la potenzialità in relazione alla forte vocazione turistica ed alla specificità nell'intercettare flussi di mobilità turistica atta a consentire lo sviluppo economico del territorio.

### **8.3.1 Aeroporto di Pontecagnano**

Con il Piano Nazionale degli Aeroporti, in via di definitiva approvazione in Conferenza Unificata, strumento reso necessario per la governance e lo sviluppo razionale del settore, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha dettato i criteri di selezione che hanno portato ad una nuova gerarchizzazione del patrimonio aeroportuale nazionale: il ruolo strategico dello scalo, le dimensioni, la tipologia di traffico e, ultimo criterio, le previsioni dei progetti europei TEN, che articola la rete transeuropea dei trasporti in due livelli, una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050 e una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030. Obiettivo dichiarato del piano è la creazione delle "condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa".

Con i criteri citati sono state definite 10 aree territoriali, nelle quali sono stati individuati 11 aeroporti strategici e 26 di interesse nazionale.

Una delle aree territoriali individuate è il territorio della Regione Campania, per la quale si è definito strategico lo Scalo di Napoli-Capodichino e aeroporto di interesse Nazionale lo scalo di Salerno-Pontecagnano.

Preliminarmente alla definizione del Piano di cui sopra, nell'Aprile 2014, la Regione Campania ha approvato uno schema di protocollo d'intesa da sottoscrivere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Consorzio Aeroporto di Salerno Pontecagnano s.c.a.r.l., per la realizzazione di lavori di adeguamento strutturale ed allungamento della pista e delle opere necessarie ad ampliare e a rendere più funzionale lo scalo aeroportuale di Pontecagnano.

Nel giugno 2014, anche la Regione Basilicata ha manifestato interesse alla promozione ed allo sviluppo dell'area aeroportuale di Pontecagnano ed alla partecipazione alla compagine del Consorzio Aeroporto di Salerno Pontecagnano s.c.a.r.l., ritenendo che tale infrastruttura, ancorché localizzata in territorio Campano, rappresenti un completamento alla dotazione infrastrutturale a servizio della Basilicata e con una nota al MIT del 3 luglio 2014, la Regione Basilicata ha ufficialmente candidato a finanziamento, a valere sulle risorse PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, proprio il progetto di "Adeguamento dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano", per un importo pari a 9,0 M€.

Con l'Art. 38 della L. R. 26/2014, il legislatore regionale ha sancito la Partecipazione della Regione Basilicata alla Società Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano, stabilendo, in particolare, che:



- 1. Al fine di rafforzare la dotazione infrastrutturale destinata alla mobilità di persone e merci vi è l'esigenza di disporre di un sistema aeroportuale integrato a servizio del territorio regionale. La Giunta è autorizzata a porre in essere tutte le azioni volte, sia allo sviluppo delle infrastrutture di Pontecagnano, Pisticci e Grumento, sia a favorire la effettiva implementazione dei voli sulla Pista Mattei e nella relazione con gli aeroporti di Bari Palese e Napoli Capodichino.*
- 2. La Giunta regionale è altresì autorizzata alla sottoscrizione, nei limiti di cui al comma 3 e previo parere della Commissione consiliare competente in ordine al relativo piano industriale, di quote consortili della Società Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano s.c.a.r.l.*
- 3. A tal fine è autorizzata la spesa iniziale di euro 20.000,00 stanziata alla Missione 10 programma 04 per l'esercizio finanziario 2014.*

Infine, nella seduta del 7 novembre 2014, la giunta della Regione Basilicata, con Deliberazione n. 1317, ha condiviso ed integrato lo schema di protocollo d'intesa approvato dalla Regione Campania, sopra richiamato, prevedendo anche la partecipazione della Regione Basilicata ed ha stabilito che con la sottoscrizione del medesimo Protocollo d'Intesa, la Regione Basilicata si impegna a destinare la somma di 9,0 M€, a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e ad individuare eventuali ulteriori risorse necessarie a finanziare l'adeguamento strutturale e l'allungamento della pista dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano. Con lo stesso provvedimento è stato dato il via alla sottoscrizione dell'atto di acquisto delle quote consortili per 20.000,00 € subordinando la sottoscrizione di eventuali ulteriori quote a successivi provvedimenti e compatibilmente con gli equilibri di bilancio regionale.

Anche il legislatore nazionale, col decreto Sblocca Italia, DECRETO-LEGGE 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164, nell'ambito dei 4,6 miliardi di euro sbloccate per la realizzazione di cinque investimenti aeroportuali, ha previsto un finanziamento di 40 milioni di euro per le opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo di questa infrastruttura ed al suo collegamento con il nodo ferroviario di Salerno.

L'aeroporto di Salerno è situato a circa 15 km a sud-est della omonima città e ricade per gran parte nel Comune di Pontecagnano e per una minima parte nel Comune di Bellizzi, in un'area a vocazione prettamente agricola e scarsamente antropizzata. L'infrastrutturazione di collegamento viario e ferroviario è rappresentata da importanti arterie: A3 Salerno – Reggio Calabria, S.S. 18 Tirrena inferiore e ferrovia Napoli-Salerno-Reggio Calabria.

L'attuale pista di volo ha una lunghezza di 1.655 m ed una larghezza di 45 m. Dal punto di vista operativo la pista risulta essere prevalentemente monodirezionale, con atterraggi e decolli strumentali non di precisione. Le attuali distanze operative disponibili comportano delle penalizzazioni di carico per alcuni aeromobili. Pertanto, la tipologia dei velivoli che attualmente possono operare sulla pista esistente è limitata al campo dei velivoli di classe B e C. Allo stato attuale, inoltre, l'aeroporto dispone di due piazzali di stazionamento aeromobili, uno destinato all'Aviazione Generale e l'altro destinato all'Aviazione Commerciale.

Da quanto sopra appare evidente la necessità di adeguamento dell'infrastruttura per renderla fruibile anche ad altre tipologie di aeromobili.

Nella scheda che segue sono riassunte le principali caratteristiche tecniche che identificano l'Aeroporto di Salerno.





**REGIONE BASILICATA**  
**Linee Strategiche e Programmatiche - PRT**

---



<b>Denominazione Ufficiale:</b>	Aeroporto di Salerno - Pontecagnano
<b>Qualifica:</b>	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale;
<b>Utilizzazione Annuale:</b>	Tutto l'anno
<b>Categoria (ICAO):</b>	Codice numerico 3 / codice alfabetico C; RWY 05: pista strumentale non di precisione RWY 23: pista strumentale non di precisione
<b>Equipaggiamento di soccorso:</b>	Livello di protezione : 4 <sup>a</sup> Categoria ICAO CAT 5 <sup>a</sup> ICAO O/R 48 ore prima
<b>Punto di riferimento:</b>	Lat. 40° 37' 12" N Long. 014° 54' 45" E
<b>Distanza e direzione dalla città:</b>	circa 15 km; SW
<b>Altitudine:</b>	119 ft (36.30 m)
<b>Altitudine di transizione:</b>	8000 ft
<b>Pista di Volo</b> - numero di identificazione - orientamento effettivo - lunghezza pista - larghezza pista - tipo di pavimentazione - capacità portante	05/23 067° /247° 1655 m 45m + fasce laterali antipolvere da 7,50 m cad. Flessibile in conglomerato bituminoso PCN medio di 23/F/BX/T N.B. La lunghezza della pista di 1655 m è comprensiva dei 155 m posti oltre il fine pista 05, disponibili per il decollo da pista 23
<b>Temperatura di riferimento:</b>	30.6 °C
<b>Superficie del sedime aeroportuale:</b>	124 Ha
<b>Proprietà:</b>	Demanio
<b>Circoscrizione Aeroportuale:</b>	Napoli
<b>Comuni su cui insiste il sedime aeroportuale:</b>	Pontecagnano Faiano, Bellizzi;
<b>Autorità Amministrativa:</b>	ENAC Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.
<b>Ente di Gestione:</b>	Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A.;
<b>Assistenza Sanitaria:</b>	Pronto Soccorso
<b>Servizi di trasporto pubblico:</b>	Collegamento con la città (stazione ferroviaria di Salerno e Pontecagnano) con servizio Taxi ed autobus linea 8.;
<b>Orario di Servizio:</b>	da AIP 7.00-SS+30'- attuale 06.00-22.00
<b>Personale operante in aeroporto (Aviazione Civile, Società di Gestione, Servizi di Stato, Operatori Commerciali, etc.):</b>	41 persone circa
<b>Indice dei Carburanti disponibili:</b>	AVGAS impianto fisso litri 10000 – Jet A1 : n.2 autobotti capacità complessiva litri 30000



### **8.3.2 Aviosuperficie “Pista Mattei” di Pisticci**

La pista Mattei di Pisticci rappresenta un’opportunità importante per le imprese e per le comunità locali, soprattutto per incentivare l’economia e le attività produttive del Materano, del Metapontino e di aree industriali come la Valbasento, ma anche di tutta l’area meridionale ionica.

Tale infrastruttura rappresenta un’opportunità ancora più grande per lo sviluppo turistico del territorio lucano e, in particolar modo, dell’area materana anche in relazione a *Matera Capitale europea della cultura 2019*, che per l’economia turistica rappresenta una sfida da condurre con gli strumenti opportuni.

L’aeroporto è un’infrastruttura essenziale, che può accelerare la soluzione di altri problemi riguardanti i trasporti come l’adeguamento degli assi viari, i collegamenti ferroviari e l’integrazione modale e vettoriale dei servizi di trasporto.

In questi ultimi anni la Basilicata sta compiendo un significativo sforzo per superare l’antico isolamento e per avviare un concreto processo di integrazione con le grandi aeree del Paese e dell’Europa. In tale ottica assume una particolare rilevanza strategica la costruzione di un’infrastruttura aeroportuale in Basilicata, da inserire in un “sistema” complessivo dei trasporti da riqualificare e razionalizzare.

È dagli anni ’70 che si susseguono discussioni e progetti sulla opportunità di dotare anche la nostra regione, unica in Italia priva di scalo aeroportuale, di una infrastruttura capace realmente di ridurre i tempi di viaggio, di offrire nuove opportunità di scambio e di sviluppo al nostro sistema economico (si pensi ad esempio al comparto turistico) e di far entrare a pieno titolo i lucani nella più complessiva rete di rapporti e di scambi nazionali ed internazionali.

La Regione Basilicata ha sostenuto l’azione intrapresa dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale e ritiene interessante le iniziative di compagnie aree private che intendono utilizzare la struttura di Pisticci per avviare nuove linee, anche in relazione allo sviluppo del turismo non solo stagionale dell’arco ionico metapontino che può rappresentare una non trascurabile attrazione rispetto ai paesi del Mediterraneo ed anche del Nord Europa.

I collegamenti aeroportuali possono intensificare rapporti e processi di interscambio, investendo proprio sulla pista della Valbasento.

#### **Convenzione Regione-Consorzio ASI Matera.**

La Regione Basilicata ed il Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera in data 24.08.2007 hanno sottoscritto una Convenzione finalizzata alla realizzazione dell’intervento Aviosuperficie pista “E. Mattei” Zona Industriale di Pisticci inserito nell’APQ “Trasporto Ferroviario e Sistemi di Mobilità e di Scambio” I Atto Integrativo.

In data 30.07.2008 il Consorzio ASI di Matera ha stipulato il contratto di appalto dell’intervento di che trattasi ed i relativi lavori sono iniziati in data 05.02.2009. L’ammontare complessivo delle risorse destinate alla realizzazione dell’intervento previsto nella Convenzione è pari a Meuro 8,00 al netto di IVA e trova copertura nelle risorse FAS di cui alla Legge n. 208 del 1998 ed alla Delibera CIPE n. 35 del 2005 Quota D.5 – Regione Mezzogiorno. Il progetto definitivo dell’intervento posto a base della convenzione prevedeva, a seguito dell’acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie, un cronoprogramma di 9 mesi per l’esecuzione di tutte le opere sia del tipo air side sia land side. Con



deliberazione n. 265 del 18.02.2010 la Giunta ha approvato il nuovo Quadro Economico relativo alla Perizia di Variante Suppletiva dell'intervento di Adeguamento funzionale dell'aviosuperficie "E.Mattei" di Pisticci, per l'importo complessivo di € 8.000.000,00 al netto di IVA.



**Problematicità intervenute nel corso dei lavori relativi all'attuazione dell'intervento :**

La realizzazione dell'opera ha subito a partire dalla metà dell'anno 2010 una sospensione in quanto l'area è stata posta sotto sequestro per problematiche connesse sia alle procedure autorizzative preventive di valutazione ambientale, sia per la caratterizzazione dei suoli (l'area di intervento dei lavori intrapresi dal Consorzio ASI era interamente ricompresa nel Sito di Bonifica di Interesse Nazionale della Val Basento, individuato dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio con decreto ministeriale del 26 febbraio 2003), sia per la gestione dei terreni di scavo assimilati a rifiuto.

**Decisioni dell'autorità giudiziaria ed adempimenti aggiuntivi.**

Il G.I.P. in data 30.07.2011 ha deciso per l'archiviazione parziale del procedimento penale aperto con riguardo ai reati ambientali, escludendo solo quello relativo al reato di abuso edilizio. La Procura della Repubblica con decreto del 9.09.2011 ha disposto la revoca del sequestro preventivo e la restituzione al Consorzio dell'area in questione. Tuttavia la Conferenza dei Servizi decisoria del 20.07.2011, insediatasi presso il Ministero dell'Ambiente per l'area SIN della Valbasento ha disposto l'obbligo di procedere ad una nuova caratterizzazione dell'intera area di cantiere comprendendo sia le aree già restituite agli usi legittimi, sia quelle precedentemente caratterizzate.

Il Consorzio ha proposto ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Basilicata per l'annullamento previa sospensione dell'efficacia, delle decisioni assunte dalla Conferenza di servizi decisoria del 20.07.2011. Il TAR ha rigettato il ricorso del Consorzio.

Con tali provvedimenti sono stati eseguiti solo alcuni lavori che non hanno comportato movimentazione di terreni; le apparecchiature costituenti il sistema di controllo del volo (impianti



voli notte, radiofaro e strumentazione sala controllo) pur disponibile non è stata installata al solo fine di sottrarla ad atti di vandalismo;

Con verbale redatto in data 23.07.2013 è stata certificata l'ultimazione dei lavori, autorizzati dalla Procura.

#### Ulteriori stanziamenti

Il CIPE ha deliberato (DELIBERA 3 agosto 2012 - Fondo per lo sviluppo e la coesione. Programmazione regionale delle residue risorse del FSC a favore del settore ambiente per la manutenzione straordinaria del territorio. Delibera n. 87/2012), lo stanziamento a favore del Dipartimento Ambiente della Regione Basilicata di circa 1,5 Milioni di euro per procedere alla caratterizzazione ed eventuale bonifica dell'area.

La Regione Basilicata Dipartimento Ambiente sta predisponendo il piano di caratterizzazione dell'area

Inoltre, si evidenzia che la Regione Basilicata ha stanziato con la legge regionale di assestamento di bilancio 2013, €200.000,00 per tre anni, a favore del Consorzio al fine di consentire l'avvio della gestione dell'aviosuperficie.

#### **Altre criticità**

Permane la criticità connessa alla parte di viabilità provinciale interferente con la zona in allungamento dell'aviosuperficie sulla quale l'Amministrazione Provinciale di Matera solo in data 22.05.2012 ha convocato la Conferenza di Servizi tesa ad ottenere i pareri e le autorizzazioni per la costruzione del tratto di viabilità provvisoria (utilizzando parte della viabilità perimetrale a servizio dell'aviosuperficie), atto propedeutico per il prosieguo delle attività di cantiere sull'attuale tracciato della S.P. Pisticci – Pomarico.

Occorre chiudere il contenzioso con Syndial (gruppo ENI), precedente proprietario dell'area, al fine di procedere alla bonifica delle discariche presenti sull'area di sedime dell'aviosuperficie.

#### STATO DELLE OPERE REALIZZATE

L'attuale pista di volo presenta una lunghezza di 1400 metri con una pendenza dello 0.2% ed una larghezza del corpo centrale di 30 metri, con shoulder laterali di 7,5 metri cadauna, per una larghezza totale di 45 metri. L'altitudine è di 47 m/slm, mentre l'orientamento magnetico è di circa 130°.

Il progetto già finanziato, come detto, per M€ 8,00 nell'ambito dell'APQ "*Trasporto Ferroviario e Sistemi di Mobilità e Scambio*" -I° Atto Integrativo prevede l'allungamento della stessa pista a 1600 metri consentendo l'adeguamento ed il potenziamento dell'aviosuperficie E. Mattei di Pisticci Scalo.

I lavori sono in corso e ad oggi sono stati realizzati:

1. l'hangar per il ricovero dei velivoli;
2. le strutture in c.a. per l'allestimento del deposito carburanti avio
3. il fabbricato aerostazione a meno degli arredi e delle apparecchiature di servizio
4. i lavori sulle aree pertinenziali dei fabbricati aeroportuali (marciapiedi, cordolature, massicciate stradali, cancelli, aree destinate a verde)
5. parte della recinzione del sedime aeroportuale
6. i cavidotti interrati per l'alloggiamento delle linee elettriche di alimentazione dei fabbricati aeroportuali



7. le cabine elettriche
8. il sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane nell'area di pertinenza degli edifici
9. le torri faro
10. il rilevato di allungamento dell'aviosuperficie per una percentuale di oltre il 65%
11. le gabbionate a presidio del rilevato di allungamento pista per una volumetria di circa 2.900 mc
12. la regolarizzazione planoaltimetrica del suolo e la demolizione con frantumazione di alcuni manufatti in c.a. sul lato compreso tra il muro di cinta dell'area industriale attrezzata ex Enichem e la pista
13. i lavori di intubamento del canale di scolo delle acque meteoriche, posto in prossimità della testata 13 della pista
14. la formazione dello strato di fondazione stradale del tratto di prolungamento della pista posto a monte della S.P. Pisticci-Pomarico in testata 31, previo scavo e realizzazione delle canalette longitudinali di scolo acque meteoriche poste a bordo pista.
15. l'acquisizione delle apparecchiature e della strumentazione necessaria all'attivazione di un aeroporto per il trasporto di passeggeri.

Per quanto riguarda l'aspetto trasportistico, l'impegno finanziario della Regione è di 8 mln € con un avanzamento contabile al febbraio 2015 da parte del Consorzio pari a € 7.100.000,00.

In data 26 giugno 2014 con nota prot. n. 2429 il Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera ha provveduto a richiedere al competente Ministero dell'Ambiente il rilascio del nulla osta all'esecuzione di opere di pertinenza dell'aviosuperficie e della realizzazione della recinzione perimetrale e della pavimentazione. Questi ultimi interventi ricadono nelle aree già svincolate dal Ministero.

#### AFFIDAMENTO GESTIONE AVIOSUPERFICIE

A seguito di procedura di gara aperta di livello europeo è stata data di recente in concessione dal Consorzio ASI di Matera la gestione dell'Aviosuperficie per l'effettuazione di voli al momento privati per un importo di circa € 200.000 all'anno per tre anni a valere su fondi regionali.

La Società Concessionaria sta già procedendo con i primi voli sull'aviosuperficie che però allo stato attuale risulta autorizzata solo per l'effettuazione di voli privati (in regime di autogestione).

Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera sta anche procedendo con la richiesta di autorizzazione all'ENAC per l'utilizzo della pista come Aviosuperficie aperta al pubblico seppur per l'esercizio di velivoli fino a 9 posti e fino a 5700 KG.

Nell'ambito del contratto di gestione, la Società Concessionaria provvederà a:

liberalizzare l'aviosuperficie alle attività di volo ed al trasporto pubblico passeggeri e contestualmente si impegnerà, in accordo con le Istituzioni locali, per:

- a) conseguire la certificazione Enac per trasformazione in aeroporto;
- b) istituire collegamenti di trasporto pubblico passeggeri con gli aeroporti di Roma e Milano dapprima con struttura catalogata aviosuperficie (a/m max 9 posti dalla massa massima al decollo inferiore a



- 5.700 kg), poi con struttura certificata quale aeroporto (potenziale apertura ai collegamenti con a/m 30-50 posti, charter e sviluppo cargo);
- c) istituire polo industriale aeronautico;
- d) istituire polo didattico aeronautico .

La stessa Società ha proposto nel suo piano due fasi per l'attivazione dell'Aviosuperficie quale Aeroporto di 2° Livello Rango C, da realizzarsi mediante investimento pubblico.

**Fase 1 ATTIVAZIONE VOLI – in qualità di aviosuperficie**

In cui si avvia la gestione dell'aviosuperficie e si contemplano le attività basilari da intraprendere: servizio antincendio, manutenzione ordinaria delle opere infrastrutturali esistenti, handling/movimentazione aeromobili, passeggeri e bagagli, sicurezza, certificazioni Enac per trasformazione in aeroporto. E contemporaneamente si avvia il servizio di trasporto pubblico passeggeri non di linea (prevedendo un certo n. h volo/anno).

**Fase 2 ATTIVAZIONE VOLI – in qualità di aeroporto**

La Società Concessionaria propone un'ipotesi operativa a seguito della certificazione Enac quale aeroporto.

**PIANO DI CARATTERIZZAZIONE SITO INTERESSE NAZIONALE- AREA EX PISTA MATTEI**

E' in corso di predisposizione l'ulteriore Perizia per consentire l'esecuzione anche dei lavori di allungamento della Pista, con la contestuale attivazione della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per consentire l'autorizzazione della Pista quale Aeroporto di livello 2 Categoria C, fermo restando i necessari lavori di caratterizzazione dell'area.

Con DGR n. 240 del 25.02.2014 è stata approvata e poi sottoscritta con i Consorzi di Sviluppo di PZ e di MT una convenzione per l'attuazione della progettazione e per gli interventi di messa in sicurezza e di bonifica dei siti di Tito e della val Basento, tra cui c'è anche quello dell'area pista ex Mattei.

Il progetto preliminare predisposto dal Consorzio sviluppo industriale di MT per conto del Dipartimento Ambiente della Regione, è stato oggetto di conferenza di servizi decisoria presso il Ministero dell'Ambiente in data 15 aprile 2014 insieme al Ministero Sviluppo Economico e Ministero della Salute con prescrizioni che dovranno essere ottemperate.

In data 26 giugno 2014 con nota prot. n. 2429 il Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera ha provveduto a richiedere al competente Ministero dell'Ambiente il rilascio del nulla osta all'esecuzione di opere di pertinenza dell'aviosuperficie e della realizzazione della recinzione perimetrale e della pavimentazione. Questi ultimi interventi ricadono nelle aree già svincolate dal Ministero .

**Infine nella bozza di Intesa Generale Quadro approvata nello scorso mese di giugno 2014 è stato previsto altresì l'intervento (con risorse da reperire), relativo all'ipotesi di allungamento della pista a 1800 m dal lato della "testata 31" e risponde ad esigenze di potenziamento della medesima infrastruttura ai fini dell'elevazione a rango di aeroporto di categoria superiore.**



### **8.3.3 L'aviosuperficie di Grumento Nova**

Allo stato attuale l'Aviosuperficie di Grumento Nova, inaugurata il 30.08.1979 e realizzata a seguito del D.M. 27.12.1971, è caratterizzata da una pista asfaltata di lunghezza di 1100 metri e 30 metri di larghezza, con un piazzale hangar di circa 1200 mq.

#### **Studi di fattibilità e precedenti Accordi di Programma per l'Ampliamento dell'Aviosuperficie**

Nello Studio di Fattibilità per la realizzazione di un Aeroporto della Basilicata: ipotesi progettuali alternative predisposto per conto della regione Basilicata nell'anno 2001, è inoltre riportato anche il riferimento alla fattibilità per la realizzazione di un allungamento della pista dell'aviosuperficie a 1500 metri.

L'intervento presentava tre obiettivi principali:

- Disporre di una infrastruttura idonea, sia pure come scalo tecnico, per i velivoli della protezione civile "Canadair" e "G.222".
- Attivare il trasporto pubblico passeggeri con aerei fino a 50/70 posti (charter) e in seguito una Linea Aerea Regolare (L.A.R.) con velivoli più piccoli.
- Sviluppare l'aviazione turistica e da diporto con particolare riferimento alla specialità del volo a vela.

Il progetto in argomento aveva l'obiettivo di collocare l'infrastruttura aeronautica fra gli aeroporti regionali italiani con piste di volo di 1500 metri e prevedeva la realizzazione e/o il potenziamento di quattro settori distinti sulla stessa area (Protezione civile, trasporto pubblico, aviazione generale, volo a vela ed ultraleggero), ma di un unico centro per il coordinamento operativo (C.D.A., meteo, U.T., comunicazioni T.B.T., antincendio, ecc.).

Dal punto di vista della situazione geografica, la pista prevista è situata a 2,5 km da Sarconi; 22 km la separano dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria; abbastanza buoni sono i collegamenti per Maratea ed il golfo di Policastro, con tempi di percorrenza di un'ora circa; buoni anche i collegamenti con Potenza e la Costa Jonica, con tempi di percorrenza inferiori ad un'ora.

Le caratteristiche tecniche del progetto sono le seguenti:

*Costi complessivi: 42 miliardi di lire (circa 21,7 M€);*

*Ampiezza totale del sedime aeroportuale: 60 ettari circa.*

*Lunghezza pista di volo: 1430 metri\*30 metri di larghezza.*

*Piazzali asfaltati: 30.000 mq.*

*Aviorimesse: 3.800 mq.*

*Aerostazione e servizi vari: 580 mq.*

Velivoli tipo che avrebbero potuto atterrare secondo il progetto suddetto:

*Aviazione civile: ATR 42 (50 posti); ATR 72 (70 posti); BA 146 (70 posti);*

*Executive (tutti i velivoli).*

*Aviazione generale e sportiva: Tutti i velivoli*

*Aviazione militare ed assimilabile: Canadair CR 215; G 222.*





Per doverosa conoscenza occorre evidenziare che nell'Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Regione Basilicata e nell'APQ *"Infrastrutture di Trasporto ferroviario e Sistemi di mobilità e scambio"* la Giunta Regionale della Basilicata sottoscritti in data 05.01.2000 era stato inserito l'intervento per la realizzazione *dell'Ampliamento dell'Aviosuperficie di Grumento Nova* anche sulla base di un Protocollo di Intesa tra Presidente del Consiglio dei Ministri e Presidente della Regione Basilicata riguardante un piano di interventi finalizzati ad accelerare lo sviluppo socio-economico delle aree della Val D'Agri interessate dall'estrazione di idrocarburi.

Il suddetto intervento era finanziato per l'importo di 38 miliardi di lire (circa 19,62 M€) con fondi di cui ai decreti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 108-T del 16.10.1998 e n. 68-T del 25.05.1999.

Con Deliberazione di Giunta Regionale del 19 giugno 2001, n. 1363 è stato formalmente individuato nella Comunità Montana Alto Agri il Soggetto attuatore del suddetto intervento di Ampliamento dell'Avio Superficie di Grumento .

Inoltre con D.G.R. n. 934 del 4 maggio 2001, la Regione Basilicata ha, altresì, proceduto alla concessione alla Comunità Montana Alto Agri di un contributo finanziario per la realizzazione di studio di fattibilità in merito alla *"Individuazione delle ipotesi gestionali dell'Avio superficie di Grumento"*.

Inoltre, a seguito del contributo finanziario di € 317.000,00 concesso dalla Regione Basilicata con D.G.R. n° 1046 del 16.06.2003 quale anticipazione per la progettazione definitiva dell'intervento in argomento è stato fatto avviso pubblico per la redazione della progettazione definitiva, ed è stato concesso nulla osta da parte dell'ENAC. La Comunità Montana Alto Agri ha, quindi, affidato il suddetto incarico e a seguito di contatti con l'ENAC e relativo nulla osta, ha approvato il progetto definitivo con Deliberazione n. 47 del 18.09.2008.

A seguito dell'avvenuta approvazione del progetto definitivo la Regione con nota 252602 del 22.12.2008 ha invitato il Ministero dello Sviluppo Economico a voler convocare i Soggetti istituzionali interessati (MIT, ENAC, Regione Basilicata, Comunità Montana Alto Agri) al fine di procedere con l'erogazione delle risorse finanziarie. Tuttavia il MISE solo in data 4.03.2009 comunicava alla Regione Basilicata il defianziamento dell'intervento suddetto, avvenuto peraltro già tempo prima, in quanto le risorse finanziarie di cui al D.M. 68-T/1999 erano state riassegnate all'aeroporto di Genova e di Albenga in relazione alla riunione del G8 del 2001. Ciò nonostante l'ENAC aveva concesso il nulla osta alla realizzazione dell'intervento successivamente all'avvenuto defianziamento. Allo stato attuale quindi l'intervento di ampliamento dell'Aviosuperficie non risulta più avere copertura finanziaria.

#### ***Valorizzazione dell'aviosuperficie per finalità sportive e turistiche***

Ultimamente il Consiglio regionale con la L.R. 26/2014 ha stabilito la volontà di rafforzare la dotazione infrastrutturale destinata alla mobilità di persone e merci e di disporre di un sistema aeroportuale integrato a servizio del territorio regionale finalizzato allo sviluppo di infrastrutture di Pontecagnano, di Pisticci e anche di Grumento.

Inoltre risultano richieste da parte di Associazioni per sviluppare le potenzialità turistiche e sportive intrinseche alla pista esistente per quanto riguarda il volo aereo privato, attività di Protezione Civile e il volo da Diporto e Sportivo con velivoli ultraleggeri (VSD-ULM).



A tal riguardo le condizioni meteorologiche e l'orografia dell'area sarebbero particolarmente favorevoli per il volo ad aliante o volo a Vela ed a partire dall'anno 2009 si è attivato un gruppo di piloti che negli ultimi anni ha operato su Grumento effettuando voli di distanza. Al fine di rendere operative e potenziare tali attività occorrerebbero alcuni contenuti interventi tecnico-infrastrutturali quali l'installazione di un'adeguata recinzione, la realizzazione di un deposito e di un impianto di rifornimento carburante, per cui è da definire una preventiva quantificazione finanziaria.