r_basili.AOO_Giunta.REGISTRO
UFFICIALE.E.0281475.07-11-2025.12BA.h.10:42



[INNESTI] INFRASTRUTTURE

INFRASTRUTTURE

PREMESSA

"Le strade sono il tessuto connettivo di una nazione:
dove finiscono le strade, finisce anche lo sviluppo."
- John F. Kennedy-

Con questa affermazione, John F. Kennedy sottolineava il ruolo cruciale delle infrastrutture viarie nella crescita economica e sociale di un territorio evidenziando come senza una rete stradale adeguata, la connessione tra le diverse aree di un Paese risulti compromessa, ostacolando la mobilità di persone, merci e servizi essenziali.
Un sistema infrastrutturale efficiente non si limita infatti a migliorare solo l'accessibilità, ma diventa il volano di uno sviluppo sostenibile, incentivando le attività economiche locali, il turismo e la qualità della vita dei cittadini.
Le infrastrutture rappresentano l'ossatura su cui si fondano la competitività e il progresso di un territorio, con un impatto ancora più rilevante nelle aree interne, dove la conformazione geografica spesso costituisce un ostacolo alla mobilità e all'accesso ai servizi. In questo contesto, una rete di collegamenti efficace non è solo un *"mezzo di trasporto"*, ma un vero e proprio strumento di coesione sociale ed economica, capace di ridurre l'isolamento e favorire la crescita locale.
Il potenziamento delle connessioni tra i centri abitati e le principali arterie di comunicazione diventa, quindi, un importante intervento strategico per garantire equità territoriale, valorizzare le risorse e accrescere l'attrattività per gli investimenti.
E se tale principio è valido per le aree mediamente connesse, lo è ancor di più per quelle interne, spesso caratterizzate da una bassa densità abitativa e da una morfologia complessa, che risentono maggiormente delle criticità infrastrutturali. La difficoltà di accesso ai servizi essenziali e alle opportunità lavorative spinge molti residenti, in particolare i giovani, a migrare verso i centri urbani più connessi, determinando un progressivo spopolamento e il conseguente declino socioeconomico dei territori più isolati. A ciò si aggiunge l'inefficienza dei collegamenti stradali, che rende problematico l'accesso a ospedali, scuole e altre istituzioni fondamentali, penalizzando ulteriormente sia la popolazione residente sia le imprese locali, le quali riscontrano difficoltà nel raggiungere i mercati e nell'approvvigionamento di materie prime, limitando così le possibilità di crescita e innovazione.
Partendo da queste considerazioni generali ma analitiche, è chiaro come diventi imprescindibile adottare una strategia "*infrastrutturale"* integrata, capace di ottimizzare gli investimenti ed evitare la dispersione di risorse, concentrandosi sulle arterie viarie di maggiore impatto strategico.

Ma prima di definire un piano specifico per le aree interne del Vulture, è fondamentale esaminare il sistema infrastrutturale della Basilicata nella sua interezza, con un'attenzione particolare alla sua

area settentrionale. Questa analisi complessiva consentirà di individuare criticità, potenzialità e interconnessioni chiave, fornendo una base solida per le successive indagini.

ANALISI DELLA MOBILITÀ E DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI IN BASILICATA: DALLE FERROVIE ALLA RETE T-TNT, PASSANDO PER LA VIABILITÀ STRADALE

ANALISI DEL TERRITORIO

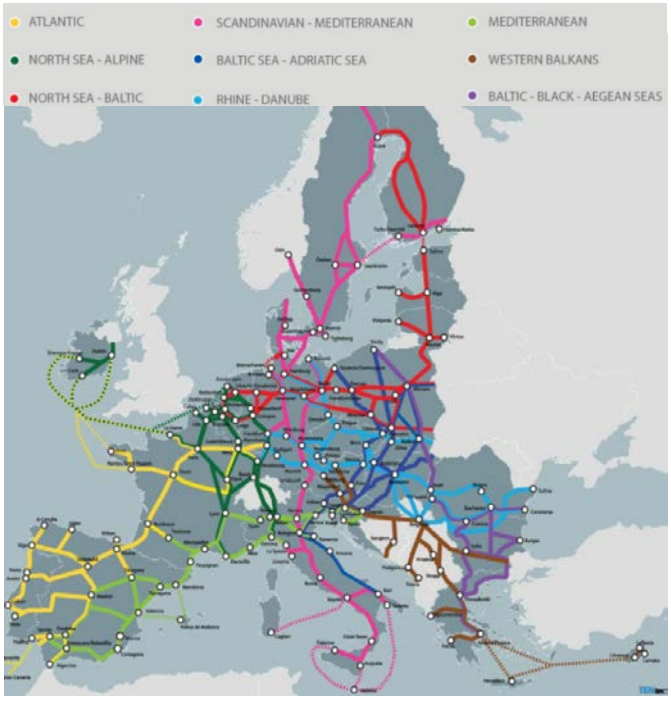
La Basilicata è una regione prevalentemente montuosa e collinare, con una bassa densità abitativa e una popolazione distribuita in numerosi piccoli centri. Queste peculiarità geografiche e demografiche hanno influenzato lo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità, rendendo il trasporto uno dei principali fattori critici per la crescita economica e sociale.
Il sistema infrastrutturale regionale si articola in una rete stradale e ferroviaria limitata, caratterizzata da significative carenze nei collegamenti interregionali ed extra-regionali. La mobilità interna è spesso rallentata dalla morfologia del territorio e da una scarsa capillarità dei servizi di trasporto pubblico. Tuttavia, esistono direttrici strategiche che consentono il collegamento con le regioni limitrofe – in particolare Puglia, Campania e Calabria – e che rappresentano il fulcro delle politiche di potenziamento infrastrutturale della regione.
Nonostante ciò, permangono criticità legate alla manutenzione delle strade, alla sicurezza della rete viaria e alla necessità di migliorare la viabilità nelle zone più periferiche.

A differenza di altre zone della Basilicata, l'area del Vulture si distingue per un livello di sviluppo infrastrutturale relativamente più avanzato. Pur trovandosi nell'entroterra lucano, essa dispone di una rete stradale e ferroviaria più efficiente e articolata rispetto ad altre aree regionali. Questa peculiarità è il risultato di una posizione strategica che, nel tempo, ha favorito le interconnessioni con la Puglia e la Campania, incentivando gli scambi commerciali e la mobilità lavorativa. L'assetto infrastrutturale dell'area è caratterizzato dalla presenza di arterie viarie primarie che garantiscono collegamenti più rapidi sia all'interno della regione – facilitando gli spostamenti verso aree come il Materano e il Potentino – sia verso i territori extra-regionali, con un'influenza particolarmente significativa nei rapporti con la Puglia. Parallelamente, la rete stradale secondaria svolge un ruolo essenziale nella mobilità locale, assicurando la connessione tra i centri minori e facilitando l'accesso ai servizi e alle risorse territoriali.
L'analisi di queste dinamiche infrastrutturali evidenzia come il Vulture rappresenti un punto di forza nell'ambito della mobilità regionale, con margini di miglioramento che devono essere affrontati attraverso interventi mirati, volti a consolidare e modernizzare l'attuale rete di mobilità, rafforzando così il ruolo strategico dell'area nel panorama economico e sociale della Basilicata.

IL RUOLO STRATEGICO DEL VULTURE NELLA RETE DI TRASPORTO EUROPEA

Il territorio della Basilicata, e in particolare l'area interna del Vulture, si distingue per la sua posizione strategica come *"regione cerniera"*, fungendo da snodo tra diverse direttrici di trasporto che la integrano nella più ampia rete europea.
Le infrastrutture ferroviarie e stradali della Basilicata si collegano infatti alla rete *TEN-T (Trans-European Transport Network*), che rappresenta un elemento chiave per garantire un'interconnessione efficiente tra la regione e i principali centri economici e commerciali europei.
Come è ormai noto, le reti TEN-T sono un sistema di infrastrutture di trasporto sviluppate dall'Unione Europea per migliorare la connettività tra paesi e regioni, includendo autostrade, ferrovie, porti e aeroporti. Il loro obiettivo è ridurre le disparità di accesso ai trasporti, aumentare la competitività economica, ottimizzare i tempi di viaggio e promuovere la sostenibilità.
A livello nazionale, l'Italia è interessata da quattro Corridoi TEN-T, due dei quali coinvolgono indirettamente la Basilicata:

Figura 1 *– inquadramento delle reti TEN-T europea*



- *Corridoio Scandinavo-Mediterraneo*, che attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo e comprende i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;
- *Corridoio Mar Baltico-Mar Mediterraneo*, che pur non attraversando direttamente la Basilicata, collega le regioni adriatiche con quelle baltiche, passando da Bari e influenzando indirettamente anche il sistema di trasporto della regione.

Dal punto di vista ferroviario, la regione è connessa alla rete TEN-T grazie alla linea ferroviaria Adriatica e alla Taranto-Potenza-Salerno, che rientrano nel sistema ferroviario nazionale e internazionale. Va ricordato che attualmente sono in corso investimenti significativi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, come i lavori di modernizzazione sulla linea Potenza-Battipaglia, e in modo indirettamente correlato, il completamento della SS658 (Potenza-Melfi), che hanno l'obiettivo di ottimizzare i flussi di traffico passeggeri e merci, incrementando l'efficienza dei collegamenti con la rete TEN-T e agevolando il processo di integrazione della Basilicata nei circuiti europei.

Tra le principali arterie di comunicazione stradale, invece, l'Autostrada A14, parte integrante del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, rappresenta il principale vettore di connessione tra la Basilicata, il resto d'Italia e l'Europa. La sua estensione lungo la costa adriatica permette alla

regione di interfacciarsi con snodi fondamentali della rete TEN-T, garantendo un accesso diretto alle principali aree del nord Italia e ai mercati europei. L'accesso all'autostrada avviene tramite le strade statali **SS655** e **SS658**, che si raccordano all'A14 in direzione nord, favorendo il collegamento delle aree interne della Basilicata con i corridoi di trasporto principali.
Parallelamente, la **SS106** Jonica, accessibile attraverso la **SS658** in direzione sud e la Basentana (**SS407**), pur non essendo inclusa direttamente nella rete TEN-T, riveste un ruolo strategico per il collegamento con la Calabria meridionale e la Sicilia. Il suo potenziamento, previsto nei prossimi anni, mira a integrarla maggiormente nei corridoi europei, con l'obiettivo di ottimizzare la connettività internazionale della regione. Tale intervento si presenta come una misura cruciale per il rafforzamento delle rotte commerciali e turistiche, favorendo l'inclusione della Basilicata nei flussi di traffico internazionali.
In un'ottica non poco ambiziosa ma sempre auspicabile, un piano strategico per l'area interna del Vulture dovrebbe avere come obiettivo quello di garantire che i Comuni dell'area possano non solo connettersi con il resto d'Italia, ma anche con le principali direttrici di trasporto dell'Unione Europea. E in parte questo sarebbe possibile potenziando le **reti secondarie di accesso al triangolo formato dalle SS655, SS658 e dalla Superstrada Oraziana**, che costituisce il cuore del sistema stradale regionale e rappresenta l'elemento centrale per abilitare questa connessione ad un livello più alto. La volontà dovrebbe essere, difatti, quella di rendere le arterie principali facilmente accessibili, utilizzando tratte secondarie che colleghino i singoli comuni alle reti stradali principali, da cui derivano i collegamenti alla rete TEN-T.

Alla luce di quanto esposto, emerge chiaramente che la strategia per un Vulture connesso deve passare attraverso una necessaria pianificazione a lungo termine che non solo preveda il rafforzamento delle infrastrutture esistenti, ma anche l'introduzione in futuro di nuove soluzioni innovative ed interconnesse.
In tale contesto, risulta evidente come uno degli aspetti fondamentali della strategia di sviluppo dell'area interna del Vulture attualmente applicabili è dunque la pianificazione degli interventi sulle **infrastrutture secondarie**, i cui dettagli saranno affrontati meglio nel capitolo successivo e saranno oggetto di valutazione attraverso schede d'intervento specifiche per ciascun territorio. Tali interventi sono essenziali per colmare le attuali disconnessioni, integrando le aree meno accessibili in una rete di collegamenti stradali e ferroviari che interagisca in modo efficace con il resto d'Italia e di conseguenza con il resto d'Europa.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NELL'AREA INTERNA DEL VULTURE

Il sistema ferroviario dell'area interna del Vulture, pur essendo caratterizzato da una linea a binario unico non elettrificata, rappresenta un'infrastruttura essenziale per la mobilità locale e interregionale.
Le principali linee ferroviarie attive sono:

- **Linea Foggia-Potenza** che collega la Basilicata alla Puglia, costituendo un asse fondamentale per il trasporto regionale;

- **Linea Taranto-Potenza-Battipaglia** che consente il collegamento con la Campania e la Puglia, pur presentando alcune limitazioni in termini di tempi di percorrenza e frequenza dei servizi;
- **Rete ferroviaria secondaria** che include collegamenti tra piccoli centri, garantendo un minimo di accessibilità ai territori più isolati.

All'interno della rete ferroviaria secondaria sono individuate le quattro stazioni presenti nell'area del Vulture - Rionero-Atella-Ripacandida, Barile, Filiano e Forenza – che svolgono un ruolo cruciale per i residenti, consentendo loro di raggiungere i principali centri urbani della Basilicata, come Melfi e Potenza, nonché le aree interne situate più a sud della regione. In particolare, il collegamento con Melfi assume un'importanza strategica per via della presenza dello stabilimento Stellantis, fulcro industriale ed economico della regione. A questo proposito è stato già presentato un accordo per un progetto di grande rilievo che riguarda la variante del tracciato nella zona di San Nicola di Melfi e la creazione di un HUB di scambio, finalizzati a ottimizzare il percorso ferroviario, migliorare l'accessibilità all'area industriale e potenziare il flusso dei trasporti in tutta l'area Nord della Basilicata, di cui il Vulture è parte integrante.

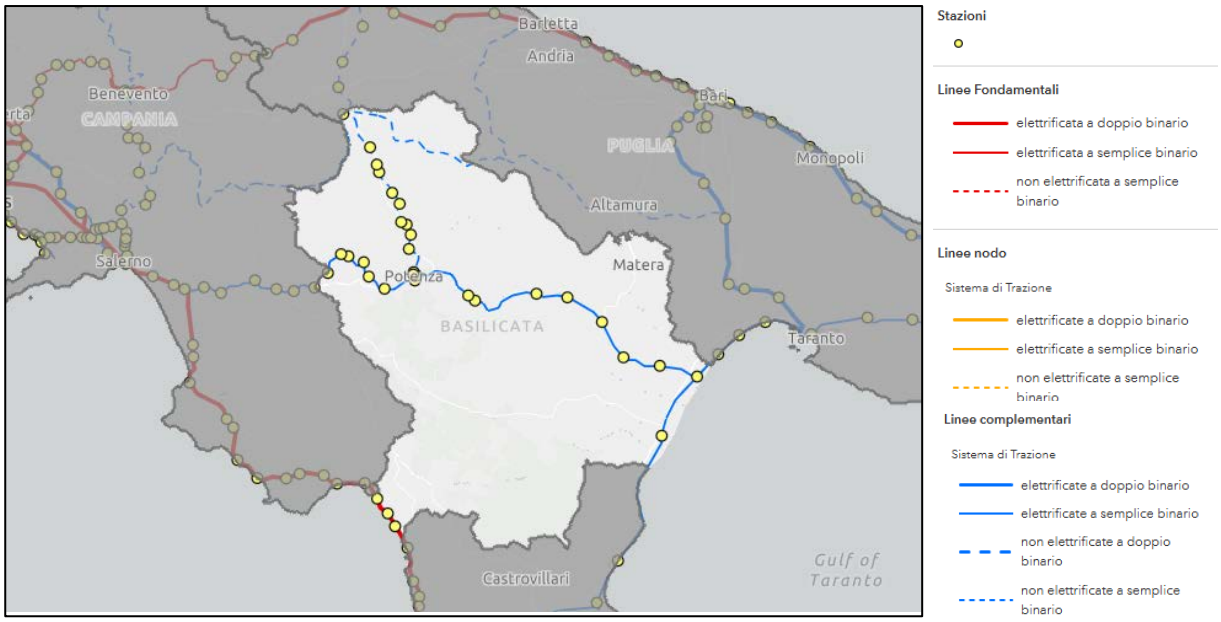


***Figura 2** – inquadramento delle linee ferroviarie della Regione Basilicata*

La Regione Basilicata inoltre ha firmato un nuovo Contratto di Servizio con Trenitalia per il periodo 2022-2031, che prevede un significativo ammodernamento dei servizi ferroviari regionali. Tra le principali novità rientra l'introduzione di otto nuovi treni di ultima generazione, quattro dei quali finanziati interamente dalla Regione, con l'obiettivo di migliorare qualità e affidabilità del servizio ferroviario nell'area del Vulture e nell'intera regione.

Ciò nonostante, il sistema ferroviario locale presenta alcune criticità significative, legate, come già anticipato, principalmente alla mancata elettrificazione delle linee, che limita l'efficienza e la sostenibilità del trasporto e alla presenza di un binario unico, che riduce la capacità della rete incidendo negativamente sulla frequenza e la velocità dei collegamenti. È evidente che per superare queste problematiche, sarebbero auspicabili interventi infrastrutturali mirati, come la

realizzazione di un secondo binario in alcuni tratti strategici o l'elettrificazione della linea, al fine di incrementare la competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità, come il trasporto su gomma, attualmente preferito dai pendolari dell'area.

LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI DELL'AREA INTERNA DEL VULTURE

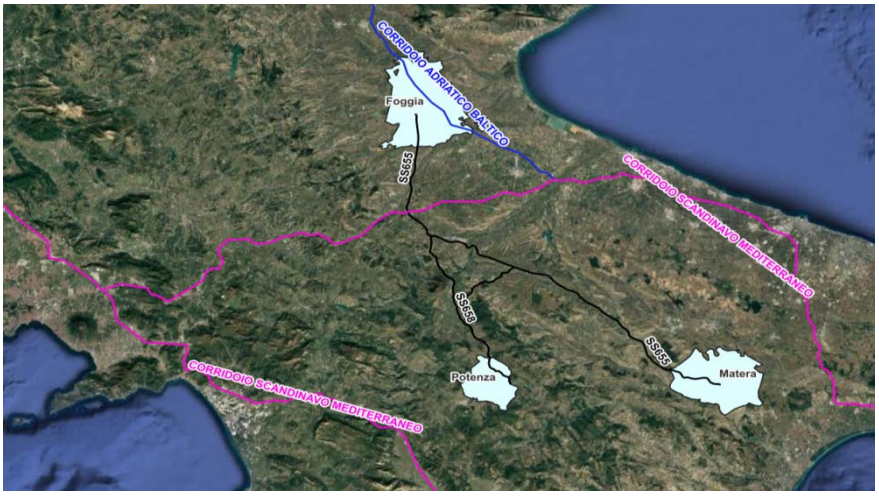
Analizzando sinteticamente il territorio, l'area del Vulture si connette al resto della regione attraverso una rete viaria strategica composta da arterie stradali principali e secondarie.
La **SS655 "Bradanica"** rappresenta un'infrastruttura chiave per il territorio, fungendo da asse primario per il collegamento tra la Basilicata settentrionale e la Puglia. Questa strada riveste un ruolo cruciale nella mobilità di persone e merci, integrando le aree interne con la rete stradale nazionale e facilitando i collegamenti con importanti nodi viari.
Nel sistema infrastrutturale del Vulture, la SS655 svolge principalmente due funzioni:

- **Collegamento con la Puglia:** consente di raggiungere Foggia e il suo nodo autostradale (A14), migliorando le connessioni con il Nord e il Centro Italia.
- **Accesso alla rete TEN-T:** attraverso l'interconnessione con la SS658 Potenza-Melfi, la Bradanica si collega alla SS407 Basentana, garantendo accesso alla rete europea dei trasporti (TEN-T).

Oltre alla SS655, la viabilità del Vulture si articola attraverso una serie di reti secondarie e interconnessioni che ne migliorano la capillarità:

- **SP ex SS93:** che collega Lavello, Venosa mediante la SP EX SS 168 e Rapolla, dove interseca la SS 658, nei pressi di Barile il tratto interessato diventa SP Rionero-Atella-Filiano per poi ricongiungersi alla SS658 nei pressi di Potenza;
- **SP18 e SP10:** connettono i comuni minori alla SS655, garantendo maggiore accessibilità alle aree interne;
- **SP152:** assicura un collegamento complementare tra le aree rurali del Vulture e le arterie principali, facilitando il traffico locale;
- **SP8 e SP66:** migliorano l'accesso a territori più periferici, agevolando la connessione tra piccoli centri e le principali infrastrutture viarie.

Figura 3 – *inquadramento delle reti primarie passanti per l'area del Vulture*



Un'altra infrastruttura di fondamentale importanza all'interno del panorama infrastrutturale locale è la **SS658**, che svolge un doppio ruolo nel sistema viario dell'area:

- **Connessione diretta tra Potenza e Melfi:** agevola gli spostamenti lavorativi e commerciali tra il capoluogo

e il principale polo industriale del nord della regione.

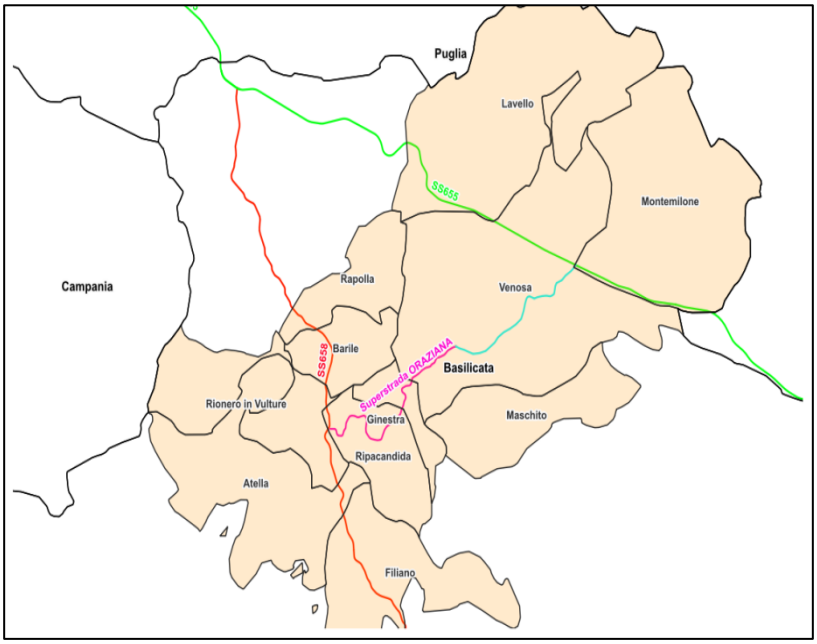
- **Interconnessione con la SS655 "Bradanica":** collega il Vulture alla Puglia, facilitando il transito verso Foggia e l'Adriatico.

Le reti secondarie che interagiscono con la SS658 includono:

- **SP ex SS93:** collega Melfi, mediante la SP EX SS 303, con Venosa, mediante SP EX SS 168, e Lavello, garantendo un accesso agevole alla SS658;
- **SP167:** connette Rionero in Vulture alla SS658, migliorando la mobilità interna dell'area;
- **SP219:** favorisce il collegamento tra i comuni minori e le arterie principali, agevolando l'accesso ai servizi e alle opportunità economiche;
- **SP152 e SP10:** permettono un'integrazione più fluida tra i centri abitati e le arterie principali, facilitando gli spostamenti locali.

L'ottimizzazione della SS658, unita al potenziamento della rete secondaria, è essenziale per ridurre l'isolamento delle aree interne, favorire uno sviluppo economico sostenibile e migliorare l'efficienza della mobilità nel territorio del Vulture.

***Figura 4** – inquadramento delle principali reti viarie passanti per l'area interna del Vulture*



Infine, un ruolo non meno rilevante è svolto dalla **SP Oraziana**, una strada secondaria che connette importanti centri storici e culturali con le principali direttrici stradali regionali, supportando la mobilità locale dell'area nord. Oltre a garantire il collegamento tra Venosa e Rionero in Vulture, la SP Oraziana permette un rapido accesso alla SS658 e a Melfi, Potenza e alla SS655 "Bradanica", favorendo così i collegamenti con la Puglia e le sue infrastrutture logistiche. Le principali interconnessioni della SP Oraziana includono:

- **SP ex SS93:** collega Lavello alla SS655 e alla SS658, rafforzando la rete viaria;
- **SP167:** permette un rapido accesso a Rionero in Vulture e alla SS658;
- **SP152 e SP8:** garantiscono un'ulteriore ramificazione della rete stradale, migliorando la mobilità locale;
- **SP66:** facilita i collegamenti con le aree rurali e i piccoli centri abitati;
- **Viabilità rurale:** una rete di strade locali che si diramano dalla SP Oraziana, garantendo collegamenti con le aree produttive e i piccoli centri abitati.

Questa fitta rete infrastrutturale costituisce il sistema viario dell'area del Vulture, migliorandone l'accessibilità e favorendo una connessione efficiente con le regioni limitrofe.

***Tab 1**. - Censimento della viabilità provinciale- Allegato 1- agg. 2021-2024*

Ord.	Numero Strada e denominazione	Caposaldo Origine	Caposaldo Termine	Estesa Totale	Classificazione Funzionale	Atto amm. di Classificazione di strada provinciale
14	**SP 8 del Vulture**	Strada viabilità minore senza numero	SP 6 Appula 4° tronco	39+900	F	Regio Decreto del 19 gennaio 1905
18	**SP 10 Venosina 3° tronco**	SP 8 del Vulture	SP ex SS 168 di Venosa	15+400	F	DM del 25 febbraio 1960
68	**SP 47 Montemilone-Venosa**	SP 21 delle Murge	SP 18 Ofantina	9+200	F	DM del 17 settembre 1959
73	**SP 52 Lavello-Minervino**	SS 93	Prov. BAT	14+700	F	DM del 25 febbraio 1960
87	**SP 66 Forenza-Forenza Scalo**	SP 8 del Vulture	Scalo FS Forenza (Com. Filiano)	16+700	F	DM del 25 febbraio 1960
90	**SP 69 Lavello-Ofantina**	SS 93	SP 18 Ofantina	12+100	F	DM del 25 febbraio 1960
93	**SP 71 BIS di Filiano**	SS 658	SP ex SS 93 Appulo Lucana	1+700	F	Delibera del Consiglio provinciale n. 87 del 19/12/2012
111	**SP 90 del Macarico**	SP ex SS 93 Appulo Lucana	SS 93	6+400	F	DM del 26 ottobre 1964
130	**SP 109 di Piano Regio**	SP ex SS 168 di Venosa	SP 69 Lavello-Ofantina	5+800	F	DM del 1 dicembre 1969
131	**SP 110 Piano del Cerro**	SP 90 del Macarico	SP ex SS 168 di Venosa	4+100	F	DM del 1 dicembre 1969
174	**SP 152 Barile-Ginestra**	Strada viabilità minore senza numero	Strada viabilità minore senza numero	5+500	F	

LE STRADE SECONDARIE COME "INNESTI" PER LA STRATEGIA DI RICONNESSIONE DEL VULTURE

Il modo in cui le persone raccontano i propri territori offre un'indicazione chiara sulle vocazioni locali e sulle direttrici lungo cui orientare i piani strategici di sviluppo. Il processo di partecipazione alle attività di analisi e discussione dei territori, infatti, trasforma le comunità da semplici osservatrici a co-autrici delle prospettive future della propria area. Esse si inseriscono in una visione condivisa, contribuendo alla costruzione di scenari di sviluppo che non si limitano alle

singole realtà locali, ma ambiscono a una matrice strategica comune (di area appunto), capace di integrare le diverse specificità territoriali.
L'analisi dei *desiderata* di chi vive e amministra questi luoghi, di chi ne conosce le esigenze e le criticità latenti, ci ha di fatto permesso di delineare un quadro dettagliato dello stato attuale dei territori, anticipando al contempo scenari futuri e sfide che le comunità del Vulture si preparano ad affrontare, o in alcuni casi stanno già gestendo.
Dall'analisi dei dati raccolti attraverso incontri, questionari e confronti diretti con amministratori, uffici tecnici e stakeholder, emerge con chiarezza la presenza di una crescente frammentazione territoriale tra i comuni dell'area interna.
Se in alcuni casi la conurbazione e la vicinanza fisica hanno attenuato l'isolamento e rafforzato le interconnessioni – come avviene tra i comuni di Rionero, Barile, Ripacandida e Atella – in molte altre zone dell'area interna si riscontrano distanze significative da colmare, non solo sul piano immateriale, ma soprattutto sotto il profilo strategico e infrastrutturale. La necessità di un intervento sulle strade secondarie, che in molte situazioni rappresentano l'unico collegamento tra i comuni e i centri di riferimento dell'area, è emersa con forza, evidenziando la necessità crescente di "muoversi" verso i centri urbani maggiori, quali Rionero, Venosa e Lavello, che di fatto rivestono il ruolo di poli attrattori.
Il percorso di coinvolgimento delle amministrazioni avviato per la definizione della Strategia di Sviluppo Territoriale dell'area interna del Vulture, è stato concepito per integrare le dimensioni ambientale, sociale, umana ed economica all'interno di una rete infrastrutturale solida e funzionale, capace di garantire un'effettiva connessione tra i diversi territori. Non a caso, all'inizio del capitolo si rimanda ad una citazione di John F. Kennedy[1]: senza un sistema infrastrutturale efficiente, viene meno l'accessibilità, ovvero il fattore chiave per uno sviluppo sostenibile, in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini e di incentivare le attività economiche e sociali locali, dal turismo al socio-assistenziale, dall'istruzione ai servizi essenziali.
Gli obiettivi di questo processo partecipativo possono essere sintetizzati nell'approfondimento analitico delle necessità territoriali, con i Sindaci nel ruolo di principali portavoce. L'analisi delle percezioni e del valore del territorio, unita alla costruzione di una visione condivisa, ha costituito dunque il punto di partenza per la definizione della strategia sulla mobilità. Questo approccio ha stimolato processi di immaginazione collettiva su scala intercomunale, aiutando e non sempre facilitando un confronto strutturato tra i vari livelli decisionali.
Attraverso gli incontri e i tavoli di lavoro, è stato possibile instaurare un canale di ascolto privilegiato sui temi della viabilità, che ha permesso di ottenere informazioni tempestive e risposte operative, fondamentali per individuare le priorità di intervento infrastrutturali. In particolare, è stata definita una mappatura degli assi viari di maggiore interesse, sulla base della quale sono state elaborate le schede operative, volte a rafforzare la connettività interna dell'area. Questo processo ha consentito di tracciare una vera e propria "carta di navigazione" del territorio, tenendo conto delle connessioni esistenti, dei nodi strategici e delle relazioni che il sistema locale intende consolidare.

[1] "Le strade sono il tessuto connettivo di una nazione: dove finiscono le strade, finisce anche lo sviluppo."

Aspetti ricorrenti nei tavoli di discussione sono stati la misurazione della sicurezza stradale a livello comunale e intercomunale, l'efficienza dei trasporto pubblici come alternativa e la percezione di isolamento da parte della popolazione, con particolare riferimento alle limitazioni nell'accesso a opportunità formative, lavorative e di svago che l'isolamento "fisico" inevitabilmente si trascina.

In un contesto come quello della Basilicata, in cui le condizioni infrastrutturali incidono profondamente sulla qualità della vita e sulle prospettive di sviluppo, questi elementi rappresentano fattori critici su cui intervenire con urgenza e con visione strategica.

La percezione del fabbisogno territoriale restituita dalle comunità, attraverso una raccolta dati mirata, è stata utilizzata come bussola per la pianificazione degli investimenti, con l'obiettivo di superare la frammentazione interna dei singoli comuni e promuovere una visione di territorio connesso su più livelli.

Consapevoli del fatto che ogni dato restituisce una realtà prospettica influenzata dalle modalità e dalle intenzioni con cui viene prodotto, l'analisi condotta mediante questionari, incontri con i sindaci, la Provincia, la Regione e gli stakeholder coinvolti, ha comunque permesso di raggiungere un livello più approfondito di comprensione del contesto territoriale. Da quanto emerso, è evidente che nonostante le difficoltà legate alla conformazione orografica del Vulture, mitigate in alcuni casi dalla vicinanza a centri urbani più sviluppati come Rionero, Venosa e Lavello, l'intero territorio si configura come una zona di **cerniera** tra due regioni, con elevate potenzialità di crescita fondate sui principi della sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Tuttavia, la frammentazione della rete secondaria e la sua scarsa manutenzione limitano la fluidità del traffico, riducendo la competitività del territorio. Ogni comune nell'area interna del Vulture presenta specifiche problematiche viarie che impattano sulla mobilità e sull'accessibilità e necessita di interventi coordinati per migliorare la mobilità, ridurre i tempi di percorrenza e garantire la sicurezza.

Dalle ricognizioni territoriali è emerso un quadro infrastrutturale complesso, segnato da **criticità strutturali e disomogeneità funzionali**, che si possono così sintetizzare:

- **Atella** necessita di migliorare i collegamenti con Rionero, Ripacandida e la SS 658;
- **Rionero in Vulture**, pur essendo un nodo centrale, deve ridurre la congestione e riqualificare i collegamenti intercomunali, rendendo più accessibili i servizi alle popolazioni limitrofe;
- **Maschito** incontra difficoltà di connessione con le principali arterie di scorrimento;
- **Lavello** richiede interventi per migliorare rafforzare i legami con la Puglia e con l'interno del Vulture;
- **Filiano, Barile e Rapolla** presentano urgenze di messa in sicurezza di strade provinciali secondarie;
- **Venosa** necessita di potenziare i collegamenti intercomunali per sostenere la mobilità;
- **Ripacandida, Ginestra e Montemilone** mostrano carenze diffuse nella rete secondaria, con necessità di interventi strutturali.

ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA

A conclusione di un percorso condiviso di valutazione tecnica e confronto istituzionale con la Regione Basilicata, sono state approvate e finanziate le prime quattro **schede–operazione** (**Maschito, Ripacandida, Rionero in Vulture e Ginestra**) che segnano l'avvio effettivo della fase di attuazione della strategia viaria del Vulture.
Le quattro operazioni affrontano in modo integrato le principali criticità del sistema viario locale quali **discontinuità dei collegamenti, sezioni non uniformi, dissesti e carenze idrauliche**, e contribuiscono a creare una **rete territoriale più sicura, accessibile e resiliente**.
Il loro ruolo all'interno della Strategia è duplice:

- da un lato, **migliorare la connessione tra i centri dell'area interna e le arterie principali** (SS 658, SS 655, SP 93, SP Oraziana), garantendo continuità di percorso e riduzione dei tempi di percorrenza;
- dall'altro, **deviare i flussi di traffico più gravosi dagli attraversamenti urbani**, incrementando la sicurezza e riducendo le emissioni e i costi di trasporto.

Gli interventi concorrono inoltre a **migliorare l'accessibilità ai servizi sanitari, scolastici e produttivi** (CROB di Rionero, aree industriali di Atella, poli di Venosa e Melfi), con un impatto diretto sulla qualità della vita e sull'inclusione territoriale.
Nel complesso, essi rafforzano la funzione del Vulture come area di cerniera sostenendo la competitività economica e la coesione interna.
Il resto della viabilità dell'area nord del Vulture sarà oggetto di una nuova fase di concertazione istituzionale tra Regione, Provincia e i sindaci dei comuni interessati, finalizzata a ridefinire in modo condiviso le priorità e le arterie strategiche da candidare ai successivi cicli di programmazione e finanziamento.
In questa fase, il lavoro dei tavoli tecnici dovrà basarsi su:

- una programmazione coordinata, che eviti sovrapposizioni e frammentazioni di interventi;
- la valutazione dei fabbisogni effettivi in termini di traffico, sicurezza e accessibilità ai servizi;
- criteri di selezione chiari, fondati sull'impatto territoriale e sulla capacità delle opere di generare benefici per l'intero sistema del Vulture.

L'attuazione progressiva della strategia consentirà di costruire nel Vulture un sistema viario moderno, efficiente e resiliente, capace di sostenere in modo stabile le dinamiche economiche, sociali e produttive dell'area. Il piano di interventi mira non solo a migliorare la qualità infrastrutturale delle strade, ma anche a rafforzare le relazioni territoriali e ad assicurare una mobilità continua e sicura tra i centri dell'area e le principali direttrici regionali.
Tra gli effetti attesi si evidenziano:

- una maggiore accessibilità ai poli di servizio, alle aree produttive e ai presidi sanitari e scolastici;
- la riduzione dei tempi di percorrenza, grazie a una rete più efficiente e funzionale;
- l'incremento della sicurezza e dell'affidabilità dei percorsi, con minori rischi di incidentalità e migliori condizioni di esercizio;

- la valorizzazione del patrimonio territoriale e culturale, attraverso collegamenti più agevoli tra centri storici, siti di interesse e itinerari turistici;
- il rafforzamento della coesione territoriale**,** favorendo una distribuzione più equilibrata delle opportunità e dei servizi nell'area del Vulture.

Nel medio-lungo periodo, il potenziamento della rete viaria si configura come un volano di sviluppo integrato**:** una condizione essenziale per attrarre investimenti, migliorare la competitività delle imprese locali e favorire l'inclusione sociale delle comunità interne.
Un'infrastruttura stradale efficiente e interconnessa non risponde soltanto a esigenze funzionali, ma diventa una leva strategica per la crescita sostenibile e la qualità della vita dei cittadini**.**
L'attuazione coordinata degli interventi genererà effetti sistemici tra i quali maggiore coesione, tempi di percorrenza più brevi, incremento della sicurezza e continuità nei collegamenti tra rete secondaria e arterie principali.
Questa integrazione sosterrà la logistica territoriale, le filiere produttive e i flussi turistici, rendendo l'Area del Vulture più attrattiva, competitiva e connessa nel contesto regionale e nazionale.
In definitiva, il rafforzamento della rete viaria del Vulture rappresenta una condizione imprescindibile per garantire continuità territoriale e sviluppo sostenibile: un investimento strategico che restituisce efficienza al sistema dei collegamenti e genera valore duraturo per l'intero territorio.