



BOLLETTINO UFFICIALE

DELLA

REGIONE BASILICATA

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% DR Commerciale Business Potenza n. 70/05.

Potenza, 16 gennaio 2017

Direzione, Redazione ed Amministrazione - Via V. Verrastro, 4 - Potenza
Tel. 0971 668143/668210 - Registrato al Tribunale di Potenza: n. 6 del 7 dicembre 1971.

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO: **Canone annuo € 78,00** - L'attivazione cronologica dell'abbonamento decorrerà dalla data di inserimento del nominativo dell'utente nell'archivio dati - E' quindi possibile sottoscrivere abbonamenti in qualsiasi periodo dell'anno - Un fascicolo **€ 3,00** - Arretrato **€ 6,00**. Fascicolo straordinario comprendente piani o programmi **€ 8,00** - Codice annuale delle Leggi e dei Regolamenti **€ 8,00**.

Il Bollettino Ufficiale della Regione Basilicata si pubblica in Potenza di norma nei giorni 1 e 16 di ogni mese e si compone di due parti: a) nella prima sono pubblicati le Leggi ed i Regolamenti della Regione, i decreti del Presidente della Giunta - integralmente o in sunto - nonché le disposizioni, i commenti e gli atti di rilevante interesse emanati dal Consiglio o dalla Giunta; b) nella seconda sono pubblicati le leggi dello Stato e i decreti che interessano la vita della Regione, gli annunci ed avvisi prescritti dalle leggi e dai regolamenti della Regione.-

MODALITA' PER LE INSERZIONI: Gli «avvisi di concorsi» e gli «annunci legali» a pagamento devono pervenire, almeno otto giorni prima della data di uscita del fascicolo per il quale si richiede la pubblicazione, alla Redazione del Bollettino. Il testo originale deve essere redatto in carta legale, fatte salve le esenzioni di legge e corredato dall'attestazione di avvenuto pagamento dell'importo dovuto per la inserzione, da determinare secondo la seguente tariffa: **€ 2,00 per ogni rigo o frazione di esso più € 16,00 di diritto fisso**. Non si darà corso alle inserzioni prive dell'attestazione di versamento.-

CONDIZIONI DI PAGAMENTO — Il versamento del canone di abbonamento, come l'importo per le inserzioni, deve essere effettuato **esclusivamente** tramite c.c.p. n. 12119855 intestato a Regione Basilicata - Bollettino Ufficiale - Via V. Verrastro, 4 - 85100 Potenza.-

SUPPLEMENTO ORDINARIO AL BOLLETTINO UFFICIALE N. 1 DEL 16-1-2017

VOLUME A)

Parte I

LEGGI, DECRETI E REGOLAMENTI
DELLA REGIONE

—————

Sommario:

DELIBERAZIONI
DEL CONSIGLIO REGIONALE

DELIBERA del 21 dicembre 2016, prosiegua seduta
20 dicembre 2016, n. 544.

Piano regionale dei trasporti - Approvazione pag. 3

Parte I
LEGGI, DECRETI E REGOLAMENTI
DELLA REGIONE

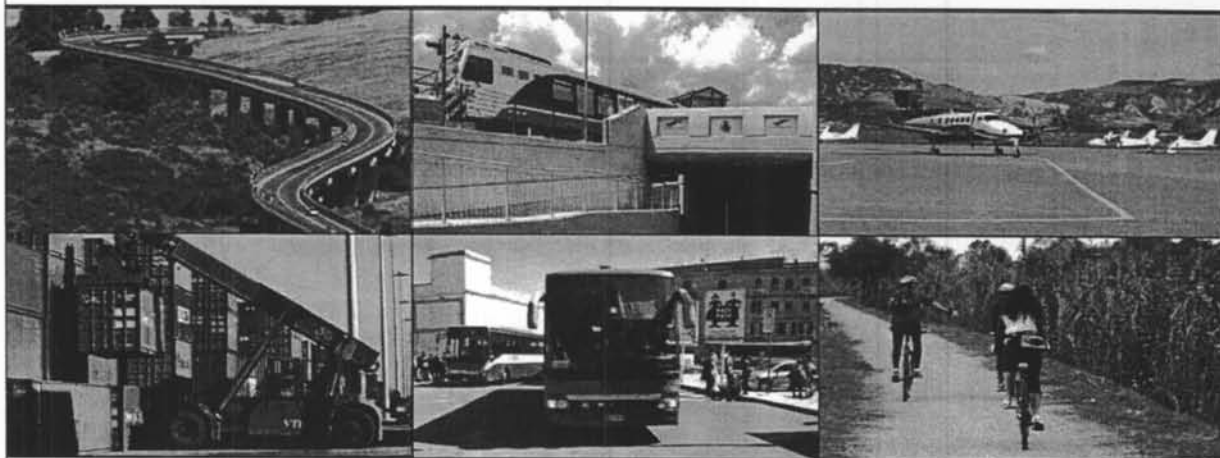
**DELIBERAZIONI
DEL CONSIGLIO REGIONALE**

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 21 dicembre 2016, prosiegua seduta 20 dicembre 2016, n. 544.

Piano regionale dei trasporti - Approvazione.



REGIONE BASILICATA
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ



Piano Regionale dei Trasporti 2016 - 2026

Relazione Generale

Dicembre 2016

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità

Assessore Nicola Benedetto

Dirigente Generale Vito Marsico

Ufficio Trasporti

Dirigente Donato Arleri

Assistenza Tecnica


 Transport
Planning
Service
TPSTransportPlanningServiceSrl

Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026

Relazione Generale



REGIONE BASILICATA
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Assessore Nicola BENEDETTO

Direzione Generale Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
avv. Vito MARSICO

Coordinamento e definizione tecnico - progettuale

ing. Donato ARCIERI - Dirigente Ufficio Trasporti

Redazione

ing. Carmela CIANCIARULO - Ufficio Trasporti

Collaborazione alla redazione

dott. Nicola Ponzo, rag. Giancarlo Candido, geom. Gennaro Caputo, rag. Rosa Pavese, geom. Marcello Maurizio Pomponio, sig. Carmelo Rinaldi (*Ufficio Trasporti*); ing. Giovanni Di Bello, ing. Giampiero Cerverizzo (*Ufficio Infrastrutture*); dott. Giuseppe Colangelo (*Direzione Generale*); dott. Giuseppe Giliberti, dott.ssa Venera Locicero (*Autorità Ambientale*).

Assistenza tecnica specialistica:



Transport
Planning
Service

TPS Transport Planning Service srl

Sede Legale ed Operativa
Via Settevalli 133 C
06129 Perugia
Tel +39 075 50.00.990
Fax +39 075 50.18.496
Email tps.pg@ptv.it

www.tpsitalia.it

www.ptv.it

Responsabile di Progetto: Stefano Ciurnelli
Coordinamento operativo: Vito Busillo
Quadro conoscitivo e politiche dei trasporti: Vito Busillo,
Jacopo Ognibene
Trasporto stradale e trattamento dati FCD: Guido Francesco Marino
Trasporto ferroviario: Matteo Lelli
Trasporto Pubblico su gomma: Vito Busillo, Nicola Murino
Trasporto merci e logistica: Nicola Murino
Trasporto Aereo: Stefano Ciurnelli
Valutazioni modellistiche: Vito Busillo, Federica Guerrini



TPS Perugia è certificata
UNI EN ISO 9001:2008
Certif. N. IT04/0960.01



Presentazione

Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce lo strumento di pianificazione essenziale per una programmazione tesa a realizzare un sistema di trasporti che, in coerenza con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali, sia finalizzato a garantire lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo assicurando coesione territoriale ed inclusione sociale.

Le politiche regionali in una regione quale la Basilicata che registra la densità demografica più bassa d'Italia ed indicatori economico-sociali in lento e costante peggioramento, devono avere ad obiettivo il contrasto al declino e allo spopolamento attraverso un nuovo e diverso approccio alla pianificazione dei trasporti, da riorganizzare sulle reali esigenze della domanda e in cui il trasporto pubblico svolga un ruolo centrale incardinato su una forte impostazione di "sistema multimodale".

Si è voluto caratterizzare il Piano con principi di innovazione e marcata discontinuità rispetto al passato, attribuendo ad esso un aspetto sistemico con un approccio co-modale, perseguendo la definizione di un sistema dei trasporti basato sull'integrazione delle reti di trasporto in una logica di interscambio e di sostenibilità tecnica ed economica, la quale attraverso l'integrazione funzionale e tariffaria garantisca adeguati livelli di servizio anche ai territori più svantaggiati. Nell'ottica della coesione territoriale il PRT propone un approccio rivoluzionario alla stessa pianificazione infrastrutturale, privilegiando ed assegnando priorità ad interventi puntuali, alcuni anche poco onerosi, in grado però di garantire la realizzazione di un modello di esercizio multimodale fondato sull'interscambio sistematico tra diverse modalità di trasporto e/o singoli vettori.

Il Piano è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale, con le tematiche proprie di ciascuna modalità di trasporto al fine di integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali (Ten-T) per il trasporto di passeggeri e merci, consolidare il ruolo della Regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale, realizzando al contempo una rete integrata di infrastrutture e servizi ferro-stradali in ambito regionale. Ciò al fine di sostenere lo sviluppo, la coesione interna e contrastare la marginalizzazione delle aree interne, contribuendo fattivamente all'ottimizzazione dei servizi e alla riduzione dei costi del trasporto e promuovendo altresì l'introduzione di sistemi ITS per l'infomobilità e lo sfruttamento ottimale della capacità stradale.

Un percorso avviato con la redazione delle Linee di indirizzo Strategiche e Programmatiche già predisposte dall'Ufficio Trasporti e poste a riferimento del presente Piano che si basa su principi di Riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale, tesa ad introdurre nel settore criteri di razionalizzazione, maggiore efficienza ed economicità, 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 ed introducendo regole di concorrenzialità tramite l'apertura al mercato e l'espletamento di gare per la scelta dei gestori. Aspetti questi propeedeutici ed essenziali per consentire il perseguimento di contratti di servizio rispondenti alle esigenze di

mobilità dei cittadini e basati su principi di flessibilità in grado di stimolare efficienza e sviluppo industriale in capo alle aziende esercenti.

Il Piano rappresenta quindi un ulteriore decisivo passo verso l'efficientamento del settore che dovrà trovare nel conseguente Piano dei Trasporti di Bacino la compiuta definizione della rete dei servizi su cui espletare le gare entro il 2017 ai sensi dell'art. 1 della L.R. n. 7/2014 e soprattutto nel nuovo Testo Unico regionale sul TPL, in fase di predisposizione, il quadro legislativo-regolamentare atto a definire governance e principi per il rilancio del settore del trasporto pubblico locale.

Donato ARCIERI

Dirigente Ufficio Trasporti

Nicola BENEDETTO

Assessore Infrastrutture e Mobilità

Indice

- 1 Introduzione**
- 2 Quadro di riferimento normativo**
 - 2.1 Linee Strategiche e Programmatiche del PRT
 - 2.1 I riferimenti normativi a livello nazionale
 - 2.1.1 *D.L. 18-10-2012 n. 179 art. 34 octies*
 - 2.1.2 *Il DPCM 11 marzo 2013 e la Legge n. 228/2012 art. 3*
 - 2.1.3 *Legge Regionale n. 22 del 27 luglio 1998*
 - 2.1.4 *Legge Regionale n. 7 del 30 aprile 2014*
 - 2.1.5 *Schema di Decreto Legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Madia)*
 - 2.1.6 *Disegno di legge «Riforma del Trasporto Pubblico Regionale e Locale»*
- 3 Sezione I - Analisi di contesto territoriale e socio-economico**
 - 3.1 Assetto territoriale e del sistema insediativo
 - 3.2 Struttura e dinamica demografica
 - 3.3 Struttura e dinamica del sistema socioeconomico
 - 3.4 Distribuzione territoriale e caratterizzazione dei servizi al cittadino
 - 3.5 Il settore turistico
 - 3.6 Posizionamento del sistema dei trasporti della Basilicata in ambito nazionale
 - 3.6.1 *Dotazione infrastrutturale*
 - 3.6.2 *Sistema del TPL*
- 4 Sezione II - Analisi della domanda di mobilità passeggeri e merci**
 - 4.1 Analisi della domanda di spostamenti sistematici per studio e lavoro (da fonte ISTAT 2011)⁴⁵
 - 4.1.1 *Analisi degli spostamenti sistematici mediante linee di desiderio*
 - 4.1.2 *Analisi dei tassi di generazione e della ripartizione modale*
 - 4.2 Analisi della domanda di spostamenti Auto non sistematici (fonte CREMSS)
 - 4.2.1 *Ricostruzione della matrice Auto giornaliera*
 - 4.3 Elaborazioni matrici da fonti FCD
 - 4.3.1 *I dati FCD dei veicoli in movimento*
 - 4.3.2 *Validazione del modello rappresentativo dello stato attuale*
 - 4.4 Analisi della domanda di trasporto merci su strada (ISTAT 2014)

4.4.1 *Dati ISTAT sull'autotrasporto*

4.4.2 *Incidenza della componente veicoli pesanti sul traffico stradale*

5 Sezione IIIA - Definizione dello scenario regionale delle infrastrutture di trasporto e del quadro dei servizi di trasporto pubblico regionale, di riferimento

5.1 Infrastrutture per il trasporto Aereo

5.1.1 *Aeroporti nazionali di rilevanza strategica di riferimento*

5.1.2 *Infrastrutture aeroportuali in ambito regionale*

5.2 Infrastrutture per il trasporto ferroviario

5.3 Infrastrutture stradali e accessibilità ai principali nodi delle Reti Ten-T

5.4 Infrastrutture per il trasporto merci

5.5 Servizi ferroviari di TPRL

5.5.1 *Servizi ferroviari eserciti da Trenitalia*

5.5.2 *Servizi ferroviari eserciti da FAL srl*

5.5.1 *Servizi automobilistici sostitutivi*

5.6 Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico

5.6.1 *Servizi automobilistici eserciti da CO.TRA.B*

5.6.2 *Attuale struttura dei servizi di TPL comunale*

6 Sezione IIIB - Quadro di riferimento programmatico - progettuale

6.1 Sintesi delle strategie da Linee Strategiche e Programmatiche

6.1.1 *Rete ferroviaria*

6.1.2 *Rete stradale*

6.1.3 *Servizi di TPL*

6.2 Il Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata

6.3 Accordo di Programma Quadro Rafforzato e Nuova Intesa Generale Quadro

6.4 Interventi progettuali sulla rete ferroviaria da Quadro Programmatico Progettuale

6.4.1 *Progetto ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia*

6.4.2 *Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Battipaglia-Potenza*

6.4.3 *Progetto di Velocizzazione e potenziamento linea Potenza-Metaponto*

6.4.4 *Focus Accessibilità ferroviaria a Matera e realizzazione linea ferroviaria Ferrandina Matera*

6.4.5 *interventi sulla rete FAL*

6.4.6 *Interventi di ammodernamento e rinnovo infrastruttura a valere su fondi P.O FESR, FSC e risorse statali*

- 6.4.7 *Interventi sui sistemi di sicurezza della circolazione a valere su fondi L. 296/2006 e Art 15 D.Lgs. 422/97*
- 6.5 Il P.O. FESR 2014-2020
 - 6.5.1 *Asse 4 - Energia e Mobilità Urbana*
 - 6.5.2 *Asse 6 - Sistemi di trasporto ed infrastrutture di rete*
 - 6.5.3 *Riepilogo Azioni previste*
- 6.6 Interventi prioritari sulla viabilità provinciale.
- 6.7 Piano di Riprogrammazione del TPL ai sensi del DPCM 11 marzo 2013
- 6.8 Gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ai sensi dell'Art. 34 octies
- 6.9 Progetto "Gestione innovativa del trasporto pubblico locale"
 - 6.9.1 *Linee di intervento e finalità progettuali*
 - 6.9.2 *Il sistema tariffario e dei titoli di viaggio*

7 Sezione IV - Il progetto

- 7.1 Obiettivi e strategie dello scenario di Piano
- 7.2 Assetto della rete Ten-T di Riferimento
- 7.3 Interventi sulla rete ferroviaria per il trasporto passeggeri
 - 7.3.1 *Miglioramento dell'accesso alla rete Core componente ferroviaria passeggeri*
 - 7.3.2 *Interventi Progetto 2018*
 - 7.3.3 *Interventi Progetto 2021*
 - 7.3.4 *Interventi Progetto 2026*
 - 7.3.5 *Interventi Lungo periodo*
- 7.4 Modello di esercizio di TPRL ferroviario e gerarchizzazione dei servizi
 - 7.4.1 *Interventi Progetto 2018*
 - 7.4.2 *Interventi Progetto 2021*
 - 7.4.3 *Interventi Progetto 2026*
 - 7.4.4 *Interventi Lungo periodo*
- 7.5 Interventi sulle infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci e per il potenziamento del sistema logistico
 - 7.5.1 *Focus - Interventi sulle linee Sibari-Cosenza e Metaponto-Sibari*
 - 7.5.2 *Interventi Progetto 2021*
 - 7.5.3 *Focus Intervento sul centro logistico intermodale "Perigeo" di Ferrandina*
- 7.6 Interventi sul sistema aeroportuale
 - 7.6.1 *Bacini di traffico e relativi Sistemi aeroportuali di interesse nazionale / Aeroporti di rilevanza strategica (DPR 201 17/09/2015)*

- 7.6.2 *Potenziamento dell'accessibilità ai Sistemi aeroportuali di interesse nazionale*
- 7.6.3 *Strategie sugli scali regionali - Pronunciamento COTER*
- 7.6.4 *Interventi Progetto 2018*
- 7.6.5 *interventi Progetto 2021*
- 7.6.6 *Interventi Lungo periodo*
- 7.6.7 *Focus -Valorizzazione dell'aviosuperficie di Grumento Nova per finalità sportive - turistiche e come base per la protezione civile e i servizi antincendio*
- 7.6.8 *Intervento di mobilità elicotteristica a supporto di potenziale utenza turistica*
- 7.7 **Interventi sul sistema stradale**
 - 7.7.1 *Finalità strategiche degli interventi sul sistema stradale*
 - 7.7.2 *Riepilogo Interventi da Quadro Programmatico Progettuale*
 - 7.7.3 *Valutazioni modellistiche di funzionalità degli interventi dell'ambito euro-nazionale*
 - 7.7.4 *Valutazioni modellistiche di funzionalità degli interventi di livello regionale e interregionale*
 - 7.7.5 *proposta di adozione di una metodologia multicriteriale per l'individuazione delle priorità d'intervento sulla viabilità di rango regionale locale*
 - 7.7.6 *Introduzione Sistemi di trasporto intelligenti in campo urbano nei comuni di Matera e Potenza (Azione 4.E.4.6.3 P.O: FESR 2014-2020)*
 - 7.7.7 *Il Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale*
- 7.8 **Interventi in favore dello sviluppo della mobilità elettrica**
 - 7.8.1 *Progetto "Basilicata Smart charging" - Proposta della Regione Basilicata 06/2016*
 - 7.8.2 *Misure per favorire la mobilità elettrica*
- 7.9 **Interventi in favore dello sviluppo della mobilità ciclistica**
 - 7.9.1 *Struttura e gerarchizzazione della rete ciclabile regionale*
 - 7.9.2 *Scenario di riferimento - Ciclovie che risultano finanziate*
 - 7.9.3 *Interventi Progetto 2018*
 - 7.9.4 *Interventi progetto 2021*

8 Sezione V - Indirizzi per la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale

- 8.1 **Inquadramento**
 - 8.1.1 *Focus - le ipotesi di modifica dei meccanismi di riparto del fondo per il concorso dello stato al trasporto pubblico locale*
 - 8.1.2 *La Governance regionale e il bacino unico del TPL*

- 8.2 Azioni correlate con la redazione del Piano di Bacino del TPRL
 - 8.2.1 *Rinegoziazione dei Contratti di Servizio su Ferro*
- 8.3 La rete dei servizi Servizi Automobilistici e sua gerarchizzazione
 - 8.3.1 *Identificazione della rete portante extraurbana*
 - 8.3.2 *Indicazioni per il riordino dei servizi sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari 247*
 - 8.3.3 *individuazione delle aree a domanda debole*
 - 8.3.1 *Focus progettuale sui servizi di adduzione e sull'organizzazione dell'interscambio251*
- 8.4 Servizi TPL comunali
 - 8.4.1 *Proposta di Unità Territoriali Ottimali di Rete del servizio di trasporto pubblico locale comunale*

9 Sezione VI - Lineamenti generali per la politica tariffaria e la determinazione del costo dei servizi tendenti all'integrazione modale e tariffaria

- 9.1 Proposta di Modello di tariffazione e integrazione tariffaria
- 9.2 Esempi di proposte per modelli di tariffazione integrata
- 9.3 Sistema di monitoraggio delle flotte
- 9.4 Ripartizione degli introiti - "Centro di Clearing"

10 Riepilogo degli interventi progettuali



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

1 Introduzione

Il Piano Regionale dei Trasporti 2016 2026 vede la luce in un frangente che offre importanti opportunità ma che, al tempo stesso, presenta una serie di rilevanti criticità. Il Piano può beneficiare di un quadro programmatico progettuale che, in Regione Basilicata, risulta definito ed articolato e, pertanto, costituisce certamente un punto di forza. In alcuni casi le previsioni di potenziamento del sistema delle infrastrutture di trasporto sono caratterizzate anche da un'elevata maturità tecnico economica o quantomeno possono contare sulla potenziale copertura garantita dal corrente ciclo di programmazione del P.O.R. Proprio il P.O. FESR 2014-2020 della Regione Basilicata ha offerto, tuttavia, anche interessanti spunti di riflessione critica all'impostazione generale del Piano Regionale Trasporti laddove, sia nel caso dell'Asse IV (Energia e mobilità urbana) che dell'Asse VI (Sistemi di trasporto ed Infrastrutture di rete), esso privilegia progetti finalizzati a completare, rifunzionalizzare, potenziare e valorizzare il patrimonio esistente piuttosto che dar corso a grandi progetti dalla durata (e forse anche dall'esito incerto).

La Regione Basilicata, accanto alle grandi opere contenute negli accordi con il governo nazionale, tra le quali sono annoverati peraltro un discreto numero di interventi di straordinaria manutenzione di infrastrutture esistenti, ha urgente bisogno di un'azione capillare che, partendo dalla sistematizzazione di un quadro conoscitivo spesso frammentario ed incoerente, proponga strategie di intervento ispirate ad un disegno di organizzazione della mobilità in grado di coniugare efficienza tecnica e sostenibilità economico - finanziaria, aprendosi all'innovazione propria della smart mobility.

Un sistema dei trasporti performante dal punto di vista infrastrutturale è certamente prerequisito indispensabile per garantire sviluppo e competitività del sistema produttivo e anche per assicurare coesione territoriale ed inclusione sociale. Ma in una regione come la Basilicata, che ha la densità di popolazione più bassa d'Italia e i cui indicatori demografici ed economico-sociali sono in lento e costante peggioramento, il contrasto al declino e il segno di un'inversione di tendenza non possono essere affidate unicamente alla realizzazione di "grandi opere". E' necessario riequilibrare l'approccio ed affiancare al disegno strategico di lungo periodo, un'azione altrettanto importante, di livello tattico-operativo, che incida sulla razionalizzazione della spesa corrente attraverso il riconoscimento di quegli investimenti in infrastrutture "leggere" e puntuali, nuove tecnologie (ad esempio sistemi di infomobilità) e beni strumentali (ad esempio il rinnovo e potenziamento del parco del TPL), in grado di offrire benefici tangibili nel breve periodo e costanti nel tempo. Emblematici, a questo proposito, le esigenze di pianificazione della spesa corrente in tema di manutenzione stradale o di finanziamento del trasporto pubblico in un'area del paese in cui alcuni centri sono a rischio di isolamento e che si vede sistematicamente penalizzata nella ripartizione dei fondi per il finanziamento del trasporto pubblico locale da condizioni strutturali avverse, ben stigmatizzate da un assetto ineditivo che definire complesso è certamente eufemistico, e da una spesa pro-capite per il finanziamento dei servizi tra le più alte d'Italia. E' dunque necessario un cambio di passo e una correzione di rotta nell'approccio alla pianificazione dei trasporti. Paesi all'avanguardia nel settore dei trasporti, senza essere condizionati dalla pressante esigenza di ridurre la spesa corrente, hanno messo a punto modelli di mobilità calibrati sulle esigenze della domanda e in cui il trasporto collettivo svolge un ruolo centrale basandosi su



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

una ferrea logica di sistema multimodale. Questa impostazione, se nel breve periodo può richiedere agli utenti uno sforzo di adattamento, alla lunga si rileva estremamente efficiente e in grado di moltiplicare opportunità anche economiche (vedi ad esempio il miglioramento dell'accessibilità turistica diffusa). Il Piano Regionale dei Trasporti, confermando il quadro programmatico progettuale sovraordinato, si pone dunque rispetto ad esso in forma propositiva e dialettica offrendo un contributo che può essere ben rappresentato da tre aggettivi: complementare, sistemico ed innovativo. Complementare, perché le infrastrutture non sempre sono in grado di dispiegare automaticamente e compiutamente le proprie potenzialità, né tantomeno di innescare processi virtuosi. E' quindi spesso necessario arricchire di funzioni un'infrastruttura ricalibrando e adattando, ad esempio, l'assetto dei servizi o operando scelte coraggiose di concentrazione di funzioni d'eccellenza al fine di migliorarne l'accessibilità. In questo senso vanno lette, ad esempio, nel caso specifico del PRT, le proposte di localizzazione sull'itinerario RA6 - SS.407 dell'unico centro intermodale per le merci proposto dal Piano, la decisione di puntare sul trasporto pubblico su gomma per garantire l'accessibilità agli aeroporti di Napoli e Bari che sfruttino per tratte la trasversale, in corso di potenziamento, costituita da RA6 - SS.407, SS. 7, SS.99, SS 96 o ancora la previsione di una rete portante del TPRL che contempla una componente ferroviaria e una automobilistica.

Il contributo del PRT è sistemico nella misura in cui adotta un approccio co-modale, nel senso etimologico del termine, privilegiando cioè, di volta in volta, quella che si rivela la migliore soluzione di trasporto sotto il profilo della sostenibilità tecnica, economica ed ambientale. In questa logica l'interscambio è una regola e non una penalizzazione, e l'integrazione funzionale e tariffaria, lo strumento per garantire, anche ai territori più svantaggiati, adeguati livelli di servizio. In molti casi il PRT, pur di cogliere l'obiettivo primario della coesione territoriale propone un approccio rivoluzionario alla stessa pianificazione infrastrutturale, privilegiando ed assegnando priorità ad interventi puntuali, apparentemente irrilevanti perché poco costosi, ma in grado di garantire la realizzazione di un modello di esercizio multimodale fondato sull'interscambio sistematico tra diverse modalità di trasporto e/o singoli vettori. E' questo il caso dei nodi di interscambio o degli interventi puntuali sulla rete ferroviaria in corrispondenza delle stazioni che sono punti di incrocio sistematico in base al modello di esercizio o quelli di potenziamento di alcune brevi tratte della rete.

Il contributo del PRT vuole, infine, essere innovativo, in particolare sotto due punti di vista: il primo di carattere metodologico e il secondo propriamente progettuale. Per la prima volta il Piano viene costruito ricorrendo ad un modello di supporto alla decisione in cui sono stati fatti convergere, attraverso un lavoro certosino di raccolta e armonizzazione dei dati e con il prezioso ed insostituibile supporto dei diversi settori dell'Amministrazione regionale, molte delle informazioni relative alla programmazione della Regione Basilicata. L'obiettivo è quello di accompagnare, non solo e non tanto la redazione del Piano, quanto la sua attuazione con gli inevitabili e fisiologici aggiustamenti che ogni piano-processo richiede. Il lavoro è solo avviato ma il suo ruolo strategico per il futuro merita di essere compreso e valorizzato. Basti pensare che un approccio analitico è in grado di supportare azioni di efficientamento nel campo del trasporto pubblico locale (la cui spesa corrente è di oltre 100 M€/anno) o di contribuire ad un riconoscimento condiviso delle priorità di intervento fondato indicatori numerici di accessibilità pericolosità etc. (gli investimenti "prioritari" segnalati dalle province, generalmente finalizzati alla manutenzione straordinaria, ammontano a circa 115 M€). Dal punto di vista prettamente progettuale, l'innovazione introdotta dal Piano è invece tutta pro-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

tesa ad introdurre ITS (Intelligent Traffic Systems) per l'infomobilità e la bigliettazione elettronica. Nel campo del trasporto privato l'obiettivo è quello di offrire un'informazione in "real - time" all'utenza, che spazia dalle notizie sui lavori stradali fino alla gestione ottimale della capacità della rete stradale e dei parcheggi nelle città di Potenza e di Matera. Nel settore del trasporto pubblico, l'infomobilità e la bigliettazione elettronica costituiscono gli strumenti attuativi del progetto di integrazione tariffaria a livello dell'intero territorio regionale che accompagnerà la stagione degli affidamenti destinati a ridisegnare la rete dei servizi di TPL dei prossimi dieci anni.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2 Quadro di riferimento normativo

2.1 Linee Strategiche e Programmatiche del PRT

La Regione Basilicata ha inteso far precedere la redazione del PRT da un documento sulle Linee Strategiche e Programmatiche del Piano Regionale dei Trasporti che è stata assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica.

Le Linee Strategiche e Programmatiche contengono l'analisi di contesto, il quadro di riferimento normativo ed il quadro di riferimento programmatico progettuale relativi al sistema dei trasporti regionale. Di seguito se ne riporta un estratto, limitatamente agli aspetti normativi che fanno da cornice alla redazione 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.

...

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.

...

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.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 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 I riferimenti normativi a livello nazionale

2.1.1 D.L. 18-10-2012 n. 179 ART. 34 OCTIES

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".

Il combinato disposto della norma nazionale (art. 34 octies della L. 179/2012) e della legge regionale (art. 1, comma 5 della L.R. n. 7/2014) impegna la Regione a dar corso alla gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi attualmente 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.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2.1.2 IL DPCM 11 MARZO 2013 E LA LEGGE N. 228/2012 ART. 3

Il DPCM 11 MARZO 2013 ha fissato i criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale, anche ferroviario, riassumibile nel seguente schema.

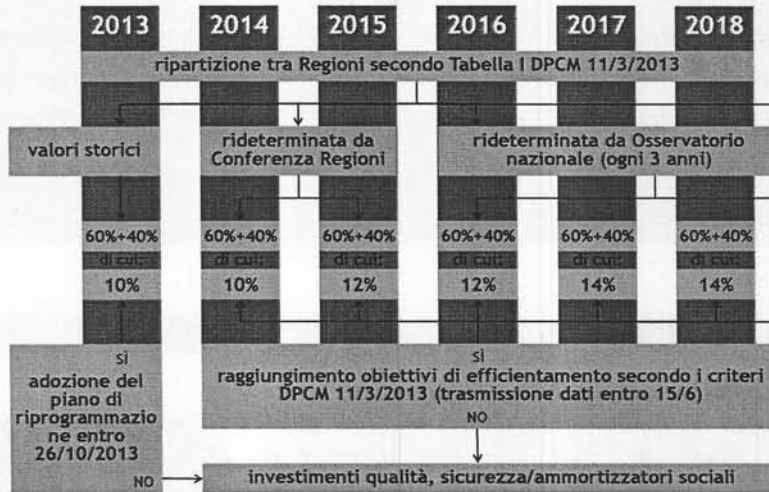


Figura 1. Schema di funzionamento della ripartizione del fondo nazionale.

Il riparto del 10% a consuntivo del Fondo è subordinato al raggiungimento dei target prefissati mediante un Piano di Riprogrammazione regionale.



Figura 2. Criteri per il riparto del 10% del fondo.

Il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 - convertito con modifiche dalla legge n. 135/2012 - art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012 recepisce le indicazioni in merito al raggiungimento degli obiettivi imposti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario".



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La Legge n. 228/2012 definisce, criteri e modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni le risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Pertanto con DGR 1345 del 2013 la Regione Basilicata ha approvato il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

2.1.3 LEGGE REGIONALE N. 22 DEL 27 LUGLIO 1998

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 norma ha assegnato 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.

Con la L.R. 22/98 furono individuate, tra l'altro, le procedure di attribuzione dei servizi di trasporto, gli schemi delle procedure concorsuali e dei contratti di servizio; ponendo 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, la LR n. 22/1998 stabilì che la Regione approva i piani dei trasporti di bacino predisposti ed adottati dalle Province, 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. Furono assegnate alla Regione le funzioni di programmazione dei servizi di trasporto pubblico, non dichiarati di interesse nazionale, 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
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2.1.4 LEGGE REGIONALE N. 7 DEL 30 APRILE 2014

L'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché la ridefinizione 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, comma 3) 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 articolo 1 e s.m.i. il Legislatore regionale ha avviato il processo di Riforma del TPL e di revisione normativa della LR n. 22/1998; 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.

Con la LR n. 7/2014 art. 1, si assegnano alla Regione 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;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 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.



Figura 3. Schema della governance del TPL disegnato dalla Legge Regionale n. 7 del 30 aprile 2014.

2.1.5 SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE TESTO UNICO SUI SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI INTERESSE ECONOMICO GENERALE (MADIA)

È in fase di emanazione un Decreto Legislativo recante Testo Unico sui Servizi di Interesse Economico Generale che riguarda tra l'altro anche il Trasporto Pubblico Locale, il quale dovrebbe contenere importanti previsioni normative anche in tema di Ambiti territoriali nonché in merito all'organizzazione dei servizi, ai criteri per l'affidamento e ai livelli dei servizi di TPL. Tale normativa si unisce alle misure regolatorie in materia di trasporto Pubblico che in via di emanazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2.1.6 DISEGNO DI LEGGE «RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE»

Ai sensi della Legge regionale n. 7/2014 art. 1 è in via di predisposizione un Disegno di Legge di riforma del trasporto pubblico locale, oggetto di prima valutazione in sede dell'Osservatorio Trasporti in data 24 febbraio 2016.

Il DDL dovrà tener conto anche delle intervenute novità normative e regolamentari; in particolare, da ultimo, della Delibera ART n. 49 del 17 giugno 2015 e dell'art.1 della Legge regionale 7 /2014 che hanno stabilito, rispettivamente, misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (ART) e dimensione degli ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale (L.R. 7/2014).

Inoltre il testo dovrà essere necessariamente coordinato con le previsioni del Testo Unico sui servizi Pubblici Locali di Interesse Economico Generale, in via di emanazione unitamente agli altri decreti delegati di cui alla Legge Madia n. 124/2015 (Riforma della Pubblica Amministrazione).

Il DDL regionale dovrà costituire il nuovo Testo Unico del settore stabilendo la Governance del sistema e introducendo principi di efficienza, elevamento della qualità, razionalizzazione dei servizi e concorrenzialità.

In estrema sintesi le principali finalità che la Riforma del TPL deve perseguire così come richiesto a gran voce anche da parte degli utenti, sono miglioramento della qualità del servizio di TPL, maggiore affidabilità, solidità finanziaria delle aziende esercenti, minori frazionamenti nella Gestione dei servizi, integrazione modale e tariffaria con l'attuazione di un unico titolo di viaggio per tutti i servizi, razionalizzazione eliminando sovrapposizioni e duplicazioni, più efficienza gestionale e maggiore economie di scala nel sistema complessivo del TPL regionale.

Ciò al fine di attuare nel settore una nuova Governance di livello regionale, mettendo a sistema parti del trasporto Pubblico che per decenni sono stati tra loro "poco integrati", sia per quanto attiene alle modalità di trasporto (ferro-gomma) sia per l'eccessiva frammentazione di competenze per ambito amministrativo (ben 47 Comuni con servizi di TPL comunali e/o urbani non integrati con il TPL extraurbano nè tra loro) che ha comportato inefficienze, diseconomie e servizi non sempre rispondenti alla reale domanda di mobilità.

Si sono svolte diverse riunioni dell'Osservatorio per approfondire la discussione del DDL che dovrà essere sottoposto all'approvazione da parte della Giunta Regionale* e conseguentemente del Consiglio Regionale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

3 Sezione I - Analisi di contesto territoriale e socio-economico

Nel presente capitolo vengono proposte alcune sintetiche elaborazioni finalizzate ad offrire un quadro generale il quale, ancorché non esaustivo, serve a comprendere le caratteristiche essenziali del sistema insediativo, le dinamiche in atto nel sistema socioeconomico e demografico regionale, il posizionamento del sistema dei trasporti regionale in modo da inquadrare nella giusta prospettiva gli obiettivi e le conseguenti linee di intervento previsti dal PRT.

I dati presentati nei paragrafi seguenti presentano un quadro sintetico:

- dell’assetto territoriale e del sistema insediativo evidenziando le rispettive criticità;
- della struttura e dinamica del sistema demografico;
- della struttura e dinamica del sistema economico;
- degli aspetti relativi al turismo;
- delle caratteristiche del sistema di trasporto regionale in raffronto alla realtà nazionale.

3.1 Assetto territoriale e del sistema insediativo

I 131 comuni della regione sono classificati prevalentemente in zona «montana» (47%) e «collinare» (45%). Solo i comuni della costa ionica appartengono alla zona altimetrica “pianura” (8% del territorio regionale).

La seguente figura mostra la classificazione dei comuni per zone altimetriche.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

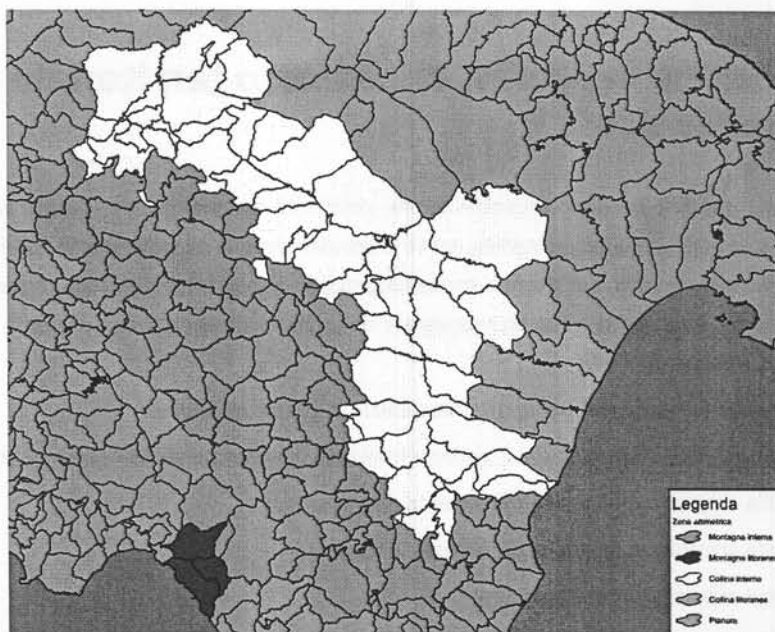


Figura 4. Classificazione dei comuni per zone altimetriche.

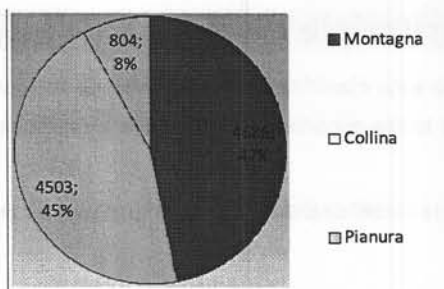


Figura 5. Distribuzione del territorio regionale [km2] per classi altimetriche

In Basilicata, il MISE ha individuato quattro aree ai fini dello sviluppo della strategia nazionale per le aree interne:

1. Alto Bradano;
2. Marmo Platano;
3. Montagna Materana;
4. Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento.

A queste aree appartengono 42 comuni per una superficie di 2.796,8 kmq (pari al 28% del territorio regionale) ed una popolazione di 91.385 unità (pari al 16% del totale regionale).

Nella seguente figura sono evidenziati i comuni appartenenti alle 4 aree interne.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 6. Aree individuate ai fini dello sviluppo della strategia nazionale per le aree interne.

L’incidenza delle «aree Interne» fa della regione Basilicata un vero e proprio caso studio dove sperimentare modelli di mobilità innovativi idonei a rispondere alle esigenze delle aree a rischio di marginalizzazione.

Nella immagine seguente sono rappresentati i centri abitati e le località mediante una scala cromatica in funzione della fascia altimetrica di appartenenza.

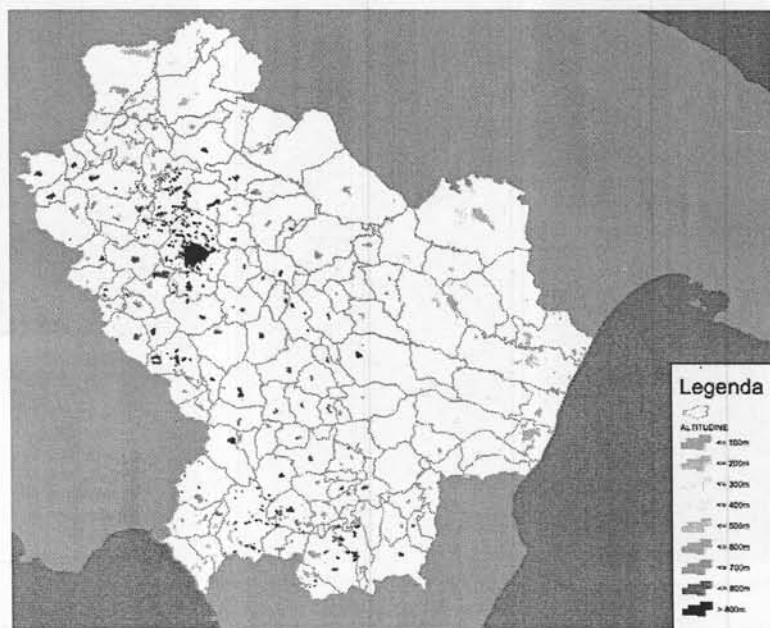


Figura 7. Classificazione delle «località» per fasce altimetriche.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Solo l'11% della popolazione risiede in località ad un'altitudine inferiore a 300 m (pianura). La maggior parte della popolazione, (57%), risiede nella fascia altimetrica compresa tra 300 e 700 m (zone collinari) mentre il restante 32% risiede in località ad un'altitudine superiore ai 700 metri (montagna).

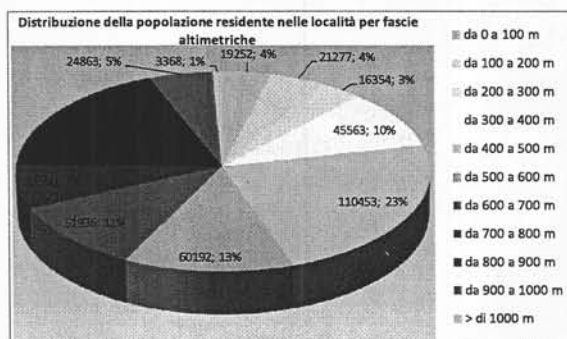


Figura 8. Distribuzione per fasce altimetriche della popolazione residente in «località».

L'orografia del territorio regionale, la struttura del tessuto insediativo e una dotazione infrastrutturale poco efficiente determinano, per la popolazione residente nelle aree più interne e nelle aree montane della regione uno sforzo di accessibilità decisamente rilevante per l'accesso ai servizi essenziali.

3.2 Struttura e dinamica demografica

La popolazione residente in Basilicata alla data del censimento 2001 era pari a 597.768 abitanti.

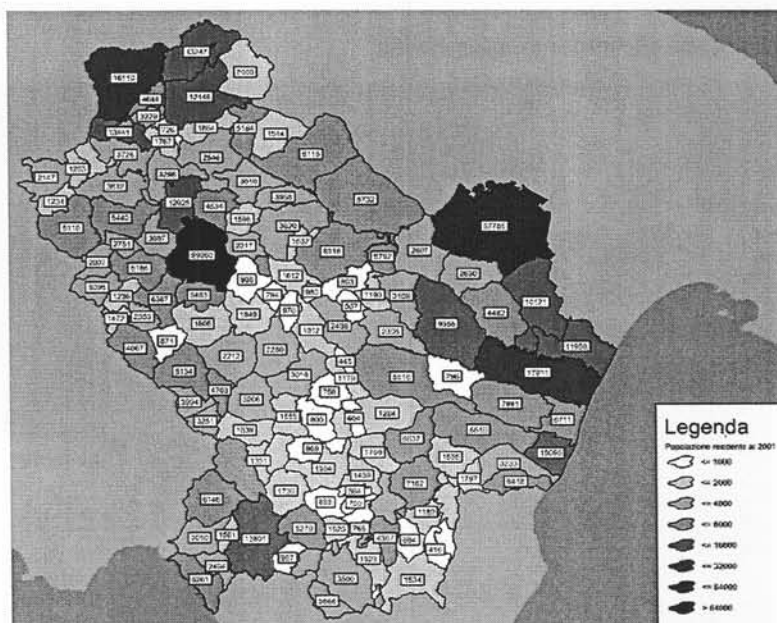


Figura 9. Popolazione residente al 2001.

La popolazione residente in Basilicata alla data del censimento 2011 era pari a 578.036 abitanti.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

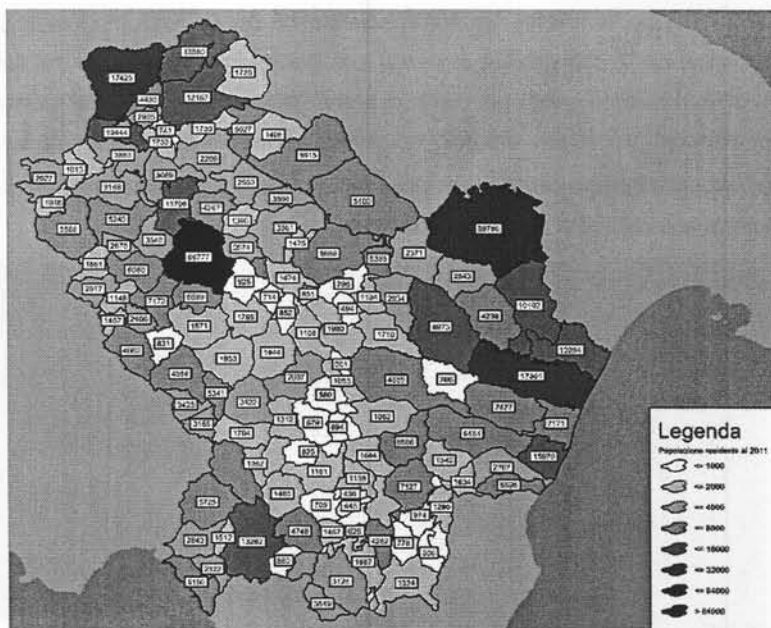


Figura 10. Popolazione residente al 2011.

Nel decennio intercensuario 2001-2011 la popolazione complessiva residente in Basilicata si è ridotta di 19.732 unità (pari a circa il 3,3% del dato 2001). Nella seguente figura per ciascun comune viene rappresentata mediante scala cromatica la variazione intercensuaria (2001-2011) della popolazione.

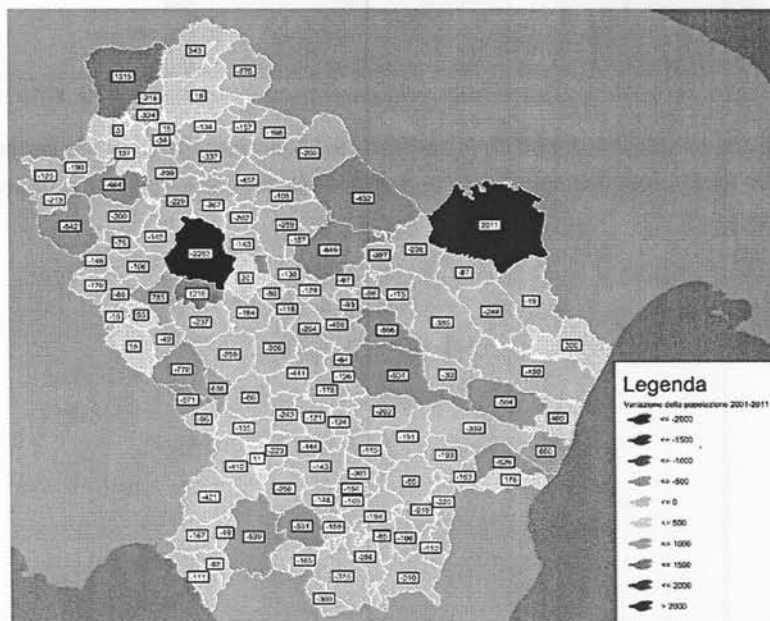


Figura 11. Variazione della popolazione residente dal 2001 al 2011.

Analizzando la variazione intercensuaria di popolazione in termini percentuali emergono dei fenomeni strutturali di spopolamento di ampia portata che riguardano le zone più interne della regione (il caso di Pi-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

gnola in controtendenza rappresenta un fenomeno a sé stante che va letto in combinazione con Potenza) frutto di un eccessivo sforzo di accessibilità ai servizi e al mercato del lavoro, che nel lungo periodo determinano fenomeni di inurbamento spinto nei centri di grandi dimensioni o nelle immediate vicinanze (Matera, Melfi e comuni adiacenti per effetto del polo industriale, comuni di prima cintura a sud di Potenza).

Nella figura seguente per ciascun comune viene rappresentata mediante scala cromatica la variazione percentuale intercensuaria (2001-2011) della popolazione.

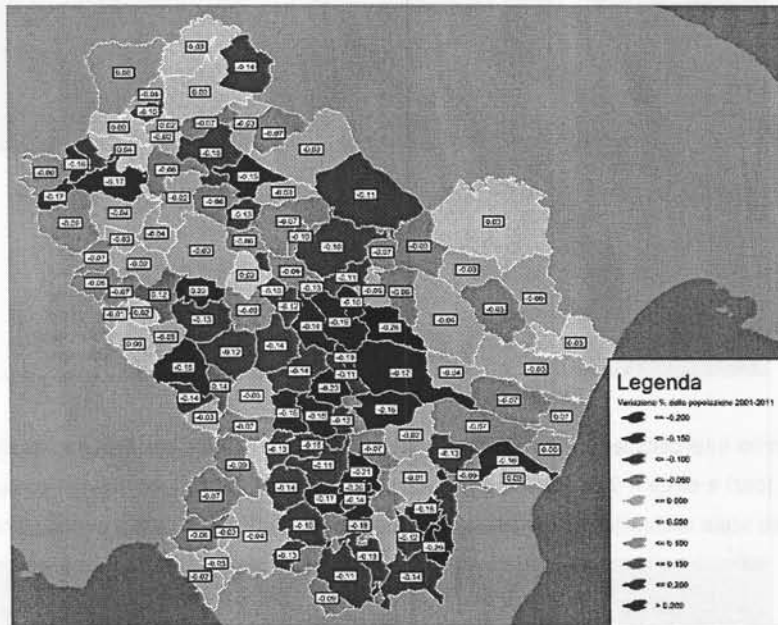


Figura 12. Variazione percentuale della popolazione residente dal 2001 al 2011.

La popolazione complessiva residente in Basilicata al 31 dicembre 2015 risulta pari a 576.619 abitanti. La seguente figura riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione della popolazione residente al 2015.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

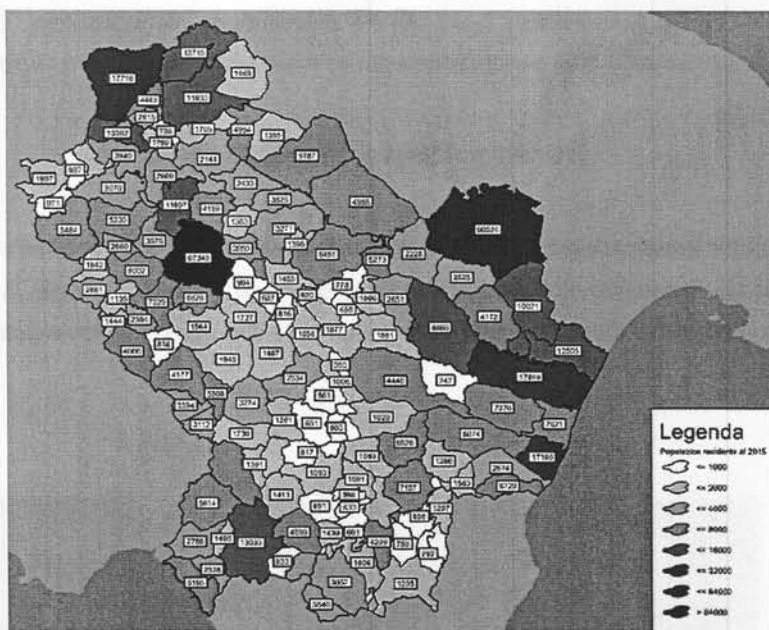


Figura 13. Popolazione residente al 2015.

Oltre un terzo del territorio regionale presenta una densità abitativa inferiore a 30 ab/Kmq. Questo dato in molti casi si combina con una notevole distanza dalle sedi dei servizi di eccellenza e a caratteristiche inadeguate della rete ferroviaria e/o stradale. La seguente figura riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione della densità abitativa al 2015.

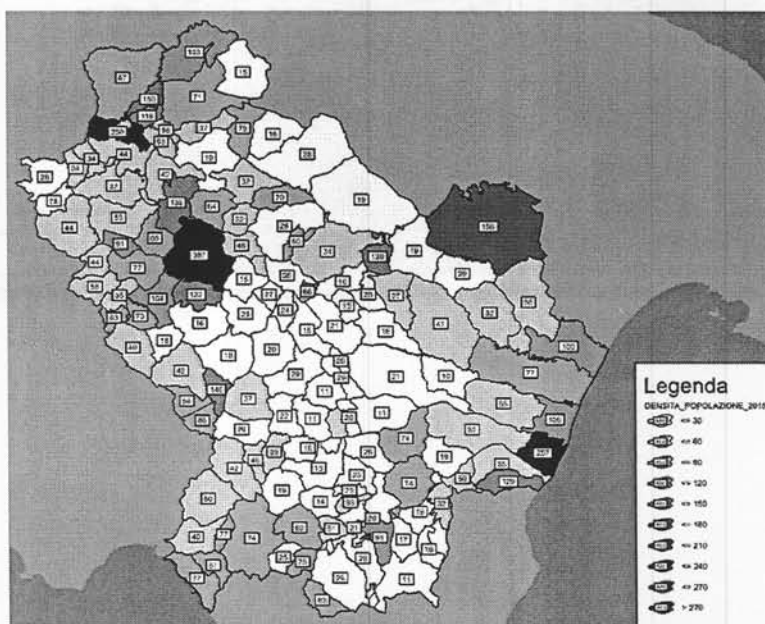


Figura 14. Densità abitativa al 2015 [abitanti/kmq].



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È dato dal rapporto percentuale tra il numero degli ultra sessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

$$\text{Indice di vecchiaia} = (\text{Pop}_{\geq 65} / \text{Pop}_{\leq 14}) * 100$$

Le aree interne presentano elevati indici di vecchiaia che vanno dal 300% ad oltre il 600%.

Nella seguente figura ciascun comune è rappresentato mediante scale cromatica in funzione dell'indice di vecchiaia ed è caratterizzato da un grafico che riporta la distribuzione della popolazione per fasce di età.

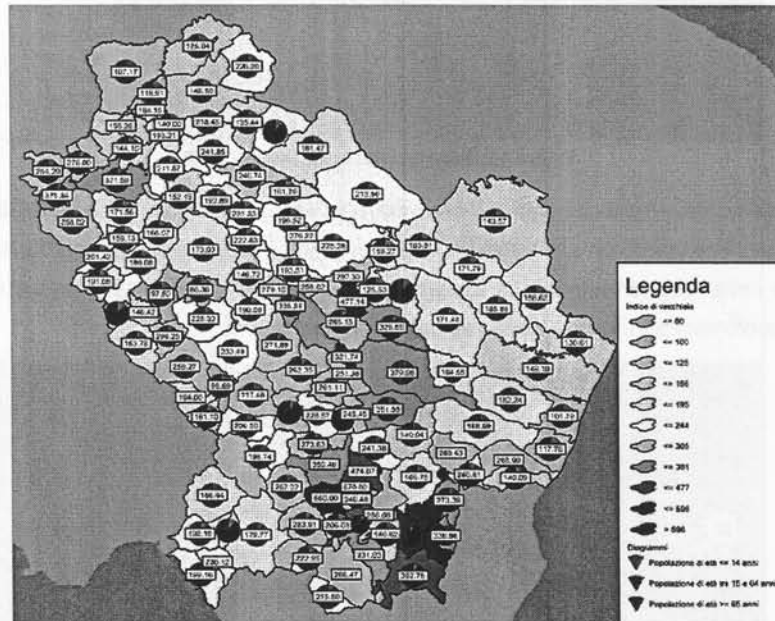


Figura 15. Indice di vecchiaia e distribuzione della popolazione per fasce di età.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

L'Indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni ed è espresso dal rapporto delle suddette grandezze.

$$\text{Indice di dipendenza strutturale} = ((\text{Pop}_{\leq 14} + \text{Pop}_{\geq 65}) / \text{Pop}_{15-64}) * 100$$

Nella seguente figura ciascun comune è rappresentato mediante scale cromatica in funzione dell'indice di dipendenza strutturale ed è caratterizzato da un grafico riportante la distribuzione della popolazione per fasce di età.

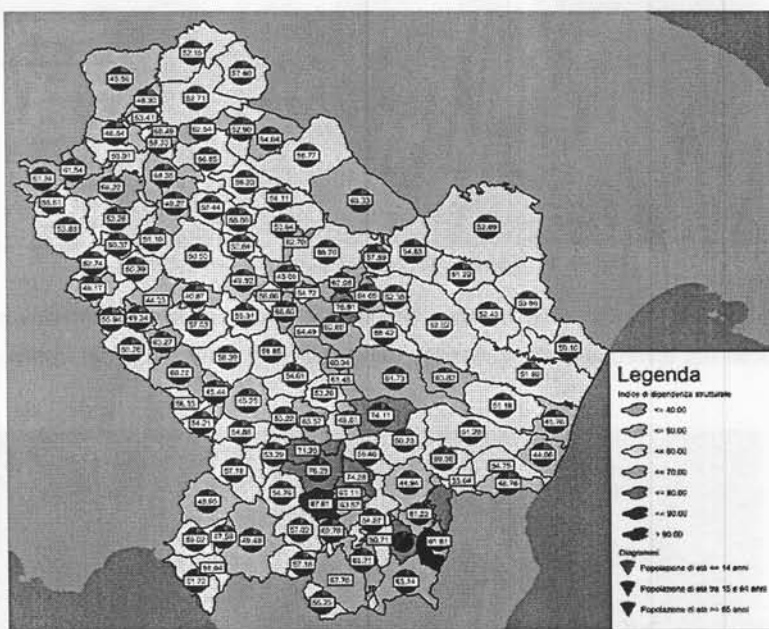


Figura 16. Indice di dipendenza strutturale e distribuzione della popolazione per fasce di età.

Dall'analisi degli indici di vecchiaia e di dipendenza emerge che le aree interne Platano Melandro, Montagna Materana ma soprattutto Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento presentano una situazione allarmante con un incidenza della popolazione inattiva superiore al 60%.

3.3 Struttura e dinamica del sistema socioeconomico

Il numero complessivo di unità locali del lavoro al 2001 era pari a 35.605 unità. La seguente figura riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di unità locali del lavoro al 2001.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

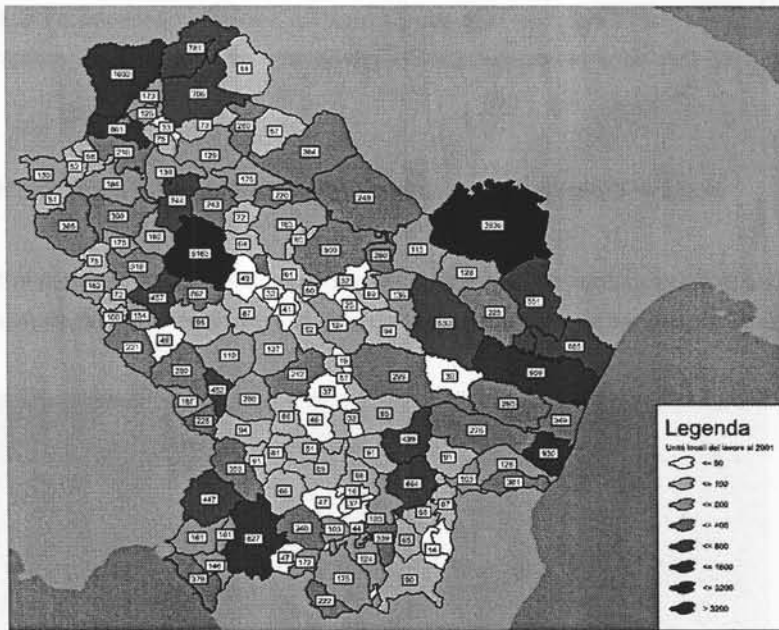


Figura 17. Numero di unità locali del lavoro al 2001.

La seguente figura riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di unità locali del lavoro al 2011. Il numero complessivo di unità locali del lavoro al 2011 era pari a 38.542 unità.

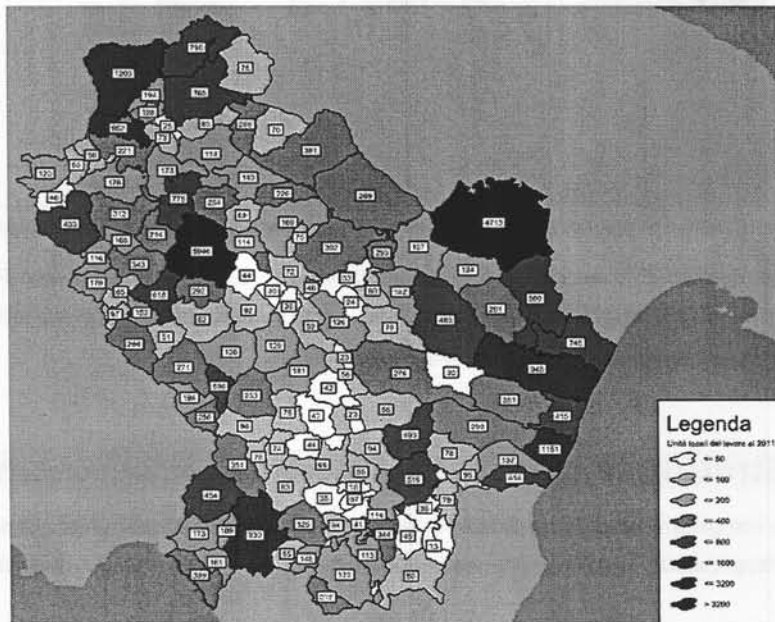


Figura 18. Numero di unità locali del lavoro al 2011.

Nel decennio intercensuario 2001-2011 il numero complessivo di ULL in Basilicata è cresciuto di 2.937 unità (+8,2%). Tale crescita ha riguardato tuttavia solo i capoluoghi di provincia e le zone più esterne ed ac-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

cessibili della regione mentre le aree interne hanno conosciuto un generalizzato impoverimento del tessuto economico.

Nella figura seguente per ciascun comune viene rappresentata mediante scala cromatica la variazione intercensuaria (2001-2011) di unità locali del lavoro.

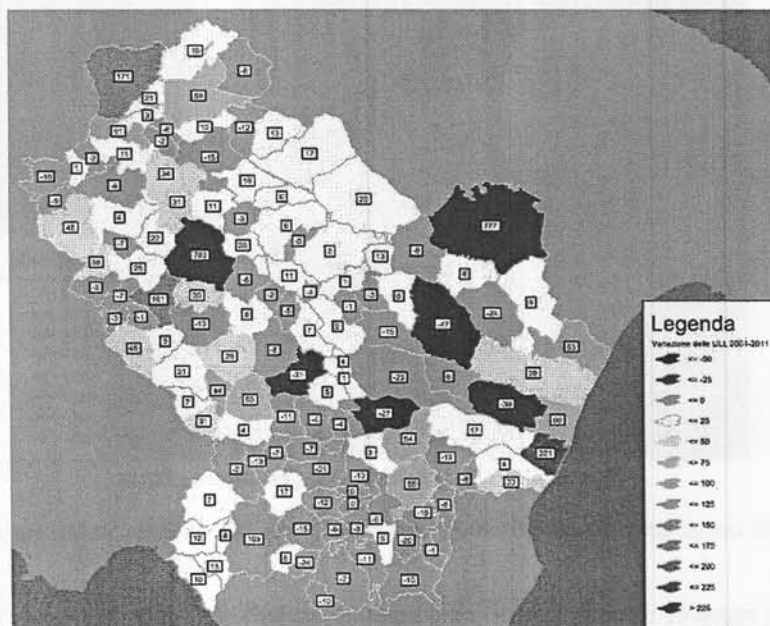


Figura 19. Variazione di unità locali del lavoro dal 2001 al 2011.

Analizzando il numero complessivo di unità locali del lavoro al 2013, pari a 38.087 unità, si registra una lieve diminuzione invertendo la tendenza del periodo intercensuario.

La seguente figura riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di unità locali del lavoro al 2013.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

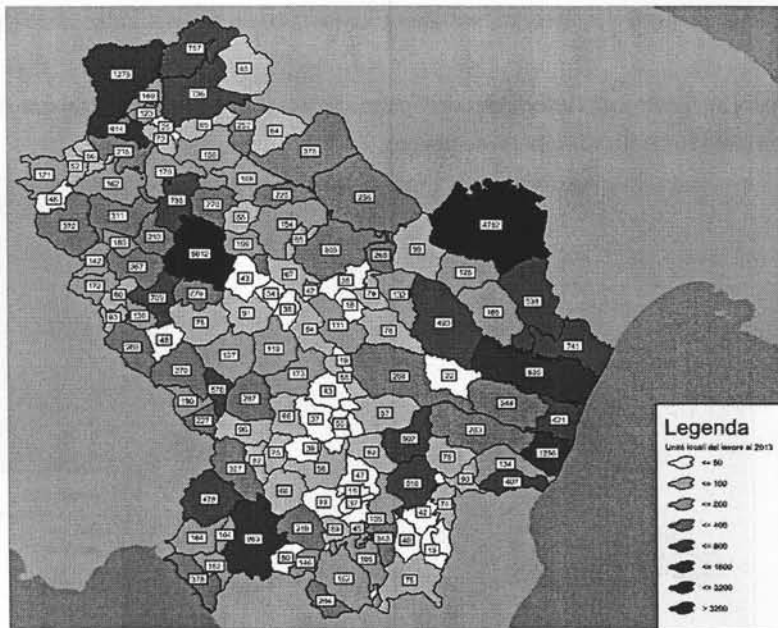


Figura 20. Numero di unità locali del lavoro al 2013.

Il numero complessivo di addetti nelle unità locali del lavoro della Basilicata al 2001 era pari a 118.200 unità.

La figura seguente riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di addetti al 2001.

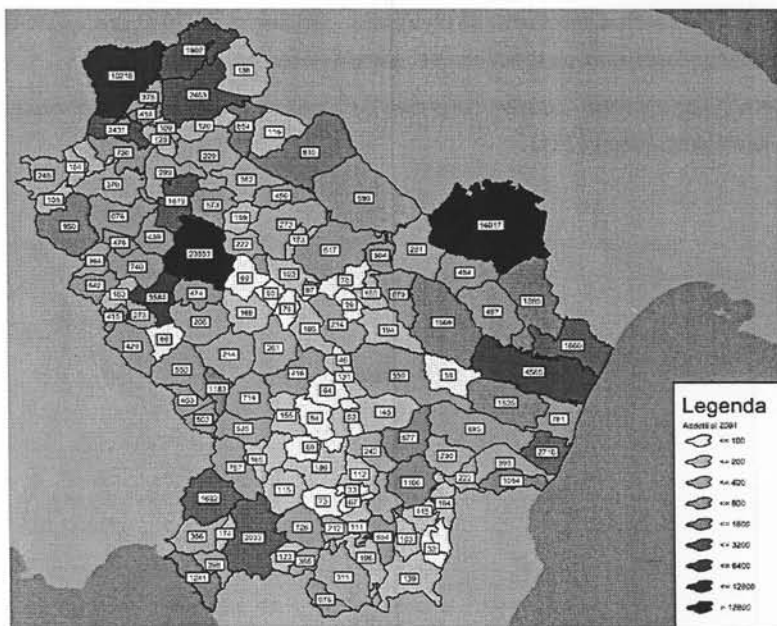


Figura 21. Numero di addetti al 2001.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Il numero complessivo di addetti nelle unità locali del lavoro della Basilicata al 2011 è pari a 114.430 unità. La figura seguente riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di unità locali del lavoro al 2011.

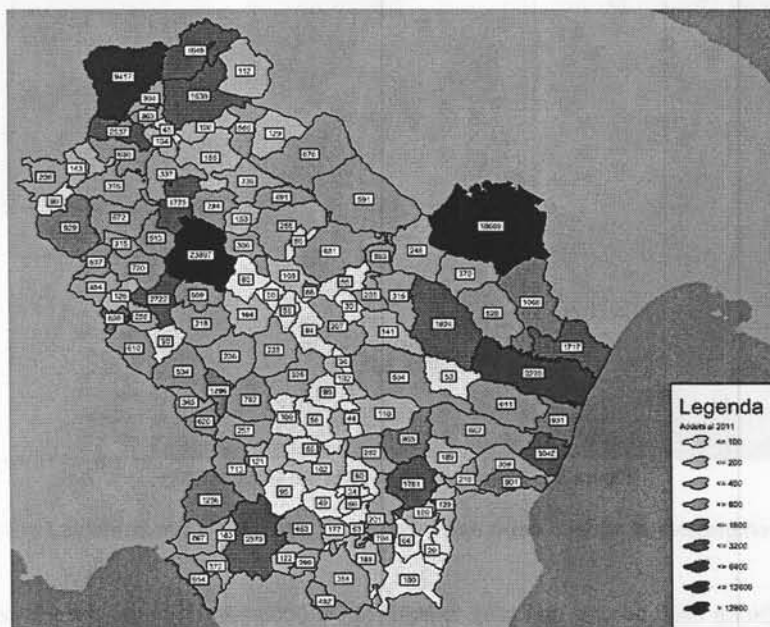


Figura 22. Numero di addetti al 2011.

Nel decennio intercensuario 2001-2011 il numero di addetti complessivo in Basilicata si è ridotto di 3.770 unità.

La figura seguente mostra la variazione intercensuaria del numero di addetti per ciascun comune, mediante scala cromatica.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

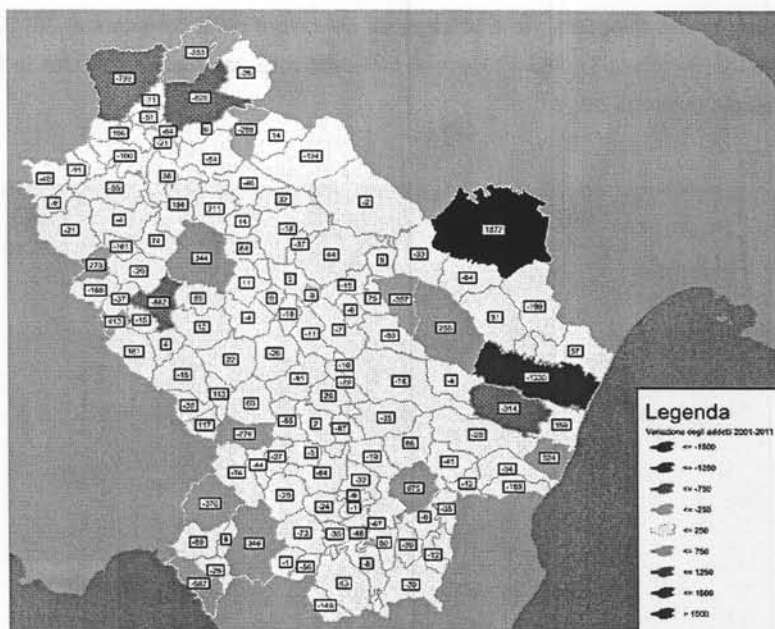


Figura 23. Variazione di addetti dal 2001 al 2011.

Il numero complessivo di addetti nelle unità locali del lavoro della Basilicata al 2013 è pari a 110.133 unità.

La forte crescita degli addetti nell'area di Melfi (oltre 3000 addetti in più nel solo comune di Melfi) non riesce a bilanciare la diffusa diminuzione a livello regionale).

La polarizzazione delle opportunità di lavoro si traduce in maggiore sforzo di accessibilità e costo del trasporto.

La figura seguente riporta i comuni rappresentati mediante una scala cromatica in funzione del numero di addetti al 2013.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

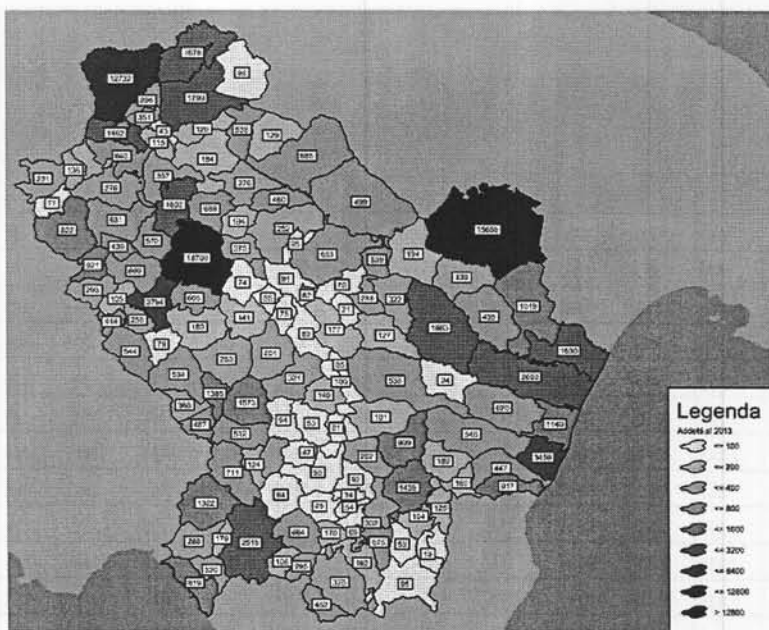


Figura 24. Numero di addetti al 2013.

La seguente tabella riporta i valori delle variabili demografiche e socio economiche fin qui analizzate.

Tabella 1. Trend delle caratteristiche demografiche e socio economiche dei comuni lucani.

Comune	Popolazione residente al 2001	Popolazione residente al 2011	Popolazione residente al 2015	Densità abitativa al 2015	Addetti al 2001	Addetti al 2011	Addetti al 2013	Unità locali del lavoro al 2001	Unità locali del lavoro al 2011	Unità locali del lavoro al 2013	Popolazione di età <= 14 anni	Popolazione di età >= 65 anni	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale
Abriola	1'808	1'571	1'564	16	206	218	180	95	82	75	173	395	228	57
Acerenza	3'010	2'553	2'433	32	382	336	276	175	193	169	261	644	247	59
Albano di Lucania	1'612	1'474	1'455	26	103	108	91	61	72	67	154	298	194	45
Anzi	1'949	1'765	1'727	23	168	164	141	87	92	91	212	403	190	55
Armento	800	679	651	11	54	56	53	46	42	37	77	176	229	64
Atella	3'726	3'863	3'840	44	730	630	643	210	221	215	551	794	144	54
Avigliano	12'025	11'796	11'697	138	1'619	1'775	1'692	744	775	735	1'531	2'330	152	49
Balvano	2'007	1'861	1'842	44	364	637	921	78	116	142	211	425	201	53
Banzi	1'514	1'406	1'355	16	115	129	129	57	70	64	171	358	209	64
Baragiano	2'751	2'675	2'669	91	476	315	439	175	168	180	345	549	159	50
Barile	3'229	2'905	2'815	118	414	363	351	125	128	123	371	609	164	53
Bella	5'440	5'240	5'230	53	676	672	681	308	312	311	661	1'134	172	52
Brienza	4'067	4'082	4'066	49	429	610	544	221	266	260	519	850	164	51
Brindisi Montagna	905	925	904	15	69	80	74	49	44	43	122	179	147	50
Calvello	2'212	1'953	1'945	18	214	236	253	110	138	137	215	502	233	58



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Comune	Popolazione residente al 2001	Popolazione residente al 2011	Popolazione residente al 2015	Densità abitativa al 2015	Addetti al 2001	Addetti al 2011	Addetti al 2013	Unità locali del lavoro al 2001	Unità locali del lavoro al 2011	Unità locali del lavoro al 2013	Popolazione di età <= 14 anni	Popolazione di età >= 65 anni	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale
Calvera	584	430	398	25	33	24	34	16	16	15	20	134	670	63
Campomaggiore	980	851	820	66	97	88	82	50	46	42	81	209	258	55
Cancellara	1'598	1'396	1'353	32	139	153	104	72	69	55	150	347	231	58
Carbone	853	705	651	14	73	49	45	47	35	33	40	264	660	88
San Paolo Albanese	416	306	292	10	32	20	13	14	13	13	22	118	536	92
Castelgrande	1'231	1'018	971	28	105	99	77	51	46	46	73	274	375	56
Castelluccio Inferiore	2'344	2'179	2'166	75	355	299	295	172	148	146	244	544	223	57
Castelluccio Superiore	987	860	833	25	123	122	106	47	55	50	88	223	253	60
Castelmezzano	970	852	816	24	76	58	75	41	36	38	76	256	337	69
Castelsaraceno	1'730	1'480	1'413	19	115	95	84	66	83	66	138	362	262	55
Castronuovo di Sant'Andrea	1'439	1'138	1'091	23	112	80	92	68	55	47	81	384	474	74
Cersosimo	847	718	678	28	62	56	37	44	33	26	59	200	339	62
Chiaromonte	2'148	1'954	1'913	28	268	201	302	120	114	105	189	484	256	54
Corleto Perticara	3'018	2'607	2'534	29	416	325	321	212	181	173	247	648	262	55
Episcopia	1'625	1'467	1'439	51	212	177	170	103	94	89	181	374	207	63
Fardella	765	625	601	21	111	63	69	44	41	45	50	197	394	70
Filiano	3'298	3'089	2'989	42	299	337	357	139	173	175	317	671	212	49
Forenza	2'546	2'209	2'141	19	209	155	184	129	114	106	227	549	242	57
Francavilla in Sinni	4'367	4'282	4'229	91	654	704	675	339	344	343	577	846	147	51
Galicchio	1'018	894	883	38	190	103	81	56	52	50	97	223	230	57
Genzano di Lucania	6'115	5'915	5'787	28	810	676	685	364	381	375	761	1'381	181	59
Grumento Nova	1'839	1'704	1'730	26	535	257	512	94	98	96	200	413	207	55
Guardia Perticara	758	580	561	11	64	90	140	37	42	43	54	141	261	53
Lagonegro	6'146	5'725	5'614	50	1'632	1'256	1'322	447	454	478	643	1'202	187	49
Latronico	5'279	4'748	4'599	60	726	653	684	340	325	319	435	1'235	284	57
Laurenzana	2'250	1'944	1'857	20	261	235	201	137	129	119	185	503	272	59
Lauria	13'801	13'262	13'033	74	2'033	2'379	2'518	827	930	963	1'542	2'772	180	49
Lavello	13'247	13'590	13'715	103	1'902	1'649	1'678	781	796	757	2'089	2'612	125	52
Maratea	5'261	5'150	5'195	77	1'241	654	819	379	389	378	592	1'179	199	52
Marsico Nuovo	5'134	4'358	4'177	42	550	534	534	250	271	270	437	1'133	259	60
Marsicovetere	4'703	5'341	5'508	146	1'183	1'296	1'385	452	536	576	875	846	97	45
Maschito	1'864	1'730	1'705	37	120	126	120	73	85	65	206	450	218	63
Melfi	16'110	17'425	17'718	87	10'216	9'417	12'732	1'032	1'203	1'275	2'677	2'869	107	46
Missanello	604	548	573	26	53	44	57	32	23	27	55	135	245	50
Moliterno	4'592	4'182	4'093	42	787	713	711	353	351	327	424	1'065	251	57
Montemilone	2'000	1'725	1'669	15	138	112	96	84	76	65	187	423	226	58



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Comune	Popolazione residente al 2001	Popolazione residente al 2011	Popolazione residente al 2015	Densità abitativa al 2015	Addetti al 2001	Addetti al 2011	Addetti al 2013	Unità locali del lavoro al 2001	Unità locali del lavoro al 2011	Unità locali del lavoro al 2013	Popolazione di età <= 14 anni	Popolazione di età >= 65 anni	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale
Montemurro	1'555	1'312	1'261	22	155	100	94	86	75	66	126	312	248	53
Muro Lucano	6'110	5'568	5'484	44	950	929	822	385	433	372	536	1'383	258	54
Nemoli	1'561	1'512	1'498	77	174	183	179	101	109	104	158	325	206	48
Noepoli	1'189	974	898	19	115	109	104	53	38	42	57	284	498	61
Oppido Lucano	3'968	3'860	3'825	70	459	491	480	220	226	225	513	830	162	54
Palazzo San Gervasio	5'184	5'027	4'954	79	854	566	538	280	268	252	728	986	135	53
Pescopagano	2'147	2'022	1'957	28	248	208	231	130	120	121	210	534	254	61
Picerno	6'186	6'080	6'002	77	740	720	699	318	343	357	718	1'293	180	50
Pietragalla	4'534	4'267	4'189	64	573	784	689	243	254	270	492	949	193	52
Pietrapertosa	1'312	1'108	1'056	16	105	94	83	52	59	54	99	315	318	64
Pignola	5'483	6'699	6'828	122	474	559	605	262	292	279	1'063	918	86	41
Potenza	69'060	66'777	67'348	387	23'553	23'897	18'700	5'163	5'946	5'812	8'277	14'322	173	51
Rapolla	4'648	4'430	4'443	150	375	304	296	173	194	169	661	786	119	48
Rapone	1'203	1'013	987	34	154	143	136	52	53	52	100	276	276	62
Rionero in Vulture	13'441	13'444	13'302	250	2'431	2'537	1'962	861	952	914	1'703	2'644	155	49
Ripacandida	1'767	1'733	1'759	53	125	104	115	75	73	73	221	427	193	58
Rivello	3'010	2'843	2'788	40	356	267	288	161	173	164	324	642	198	53
Roccanova	1'759	1'644	1'593	26	242	232	202	91	94	93	174	420	241	59
Rotonda	3'888	3'519	3'546	83	575	432	452	222	212	204	400	862	216	55
Ruoti	3'687	3'542	3'575	65	439	513	570	192	214	213	451	758	168	51
Ruvo del Monte	1'262	1'099	1'094	34	138	101	112	58	56	56	109	329	302	67
San Chirico Nuovo	1'632	1'475	1'396	60	123	86	95	80	75	65	143	395	276	63
San Chirico Raparo	1'304	1'161	1'093	13	186	102	90	89	68	58	105	368	350	76
San Costantino Albanese	884	778	750	17	103	64	53	65	45	40	49	283	578	79
San Fele	3'832	3'168	3'070	32	370	315	276	184	178	162	264	981	372	68
San Martino d'Agri	969	825	817	16	69	66	47	51	44	39	91	249	274	71
San Severino Lucano	1'923	1'667	1'606	26	196	188	162	124	113	105	145	480	331	64
Sant'Angelo Le Fratte	1'472	1'457	1'444	63	415	828	414	100	97	93	201	317	158	56
Sant'Arcangelo	6'637	6'506	6'526	74	877	963	909	439	493	502	909	1'273	140	50
Sarconi	1'351	1'362	1'391	46	165	121	124	91	78	82	159	316	199	52
Sasso di Castalda	871	831	818	18	86	90	79	46	51	48	80	237	296	63
Satriano di Lucania	2'353	2'406	2'394	73	273	258	258	154	153	136	321	470	146	49
Savoia di Lucania	1'236	1'148	1'135	35	163	126	105	72	65	60	120	291	243	57
Senise	7'182	7'127	7'157	74	1'106	1'781	1'439	464	519	518	835	1'384	166	45
Spinoso	1'778	1'555	1'490	39	144	117	265	81	74	75	167	351	210	53
Teana	750	645	633	33	67	66	54	37	37	37	71	175	246	64



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Comune	Popolazione residente al 2001	Popolazione residente al 2011	Popolazione residente al 2015	Densità abitativa al 2015	Addetti al 2001	Addetti al 2011	Addetti al 2013	Unità locali del lavoro al 2001	Unità locali del lavoro al 2011	Unità locali del lavoro al 2013	Popolazione di età <= 14 anni	Popolazione di età >= 65 anni	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale
Terranova di Pollino	1'534	1'324	1'235	11	139	100	95	90	80	75	97	381	393	63
Tito	6'387	7'172	7'329	104	3'584	2'722	3'794	457	618	709	1'138	1'113	98	44
Tolve	3'620	3'361	3'271	26	273	255	252	163	169	154	385	757	197	54
Tramutola	3'251	3'155	3'112	86	503	620	487	225	256	227	419	675	161	54
Trecchina	2'404	2'322	2'328	61	398	372	320	146	161	152	259	596	230	58
Trivigno	794	714	687	27	50	50	55	32	30	34	67	187	279	59
Vaglio Basilicata	2'217	2'074	2'050	48	222	306	275	94	114	109	219	488	223	53
Venosa	12'148	12'167	11'933	71	2'463	1'638	1'799	706	765	736	1'671	2'448	147	53
Vietri di Potenza	3'096	2'917	2'861	55	542	354	293	182	179	172	324	619	191	49
Viggianello	3'500	3'124	3'057	26	311	354	325	175	173	162	337	898	266	68
Viggiano	3'208	3'122	3'274	37	719	782	1'573	200	253	287	469	551	117	45
Ginestra	726	741	738	56	109	45	43	33	25	25	125	175	140	68
Paterno	3'994	3'423	3'394	84	403	365	368	187	194	190	417	809	194	57
Accettura	2'436	1'980	1'877	21	214	207	177	124	126	111	198	525	265	63
Aliano	1'284	1'082	1'029	11	145	110	101	85	58	57	97	341	352	74
Bernalda	11'958	12'264	12'505	100	1'660	1'717	1'630	665	748	741	1'810	2'364	131	50
Calciano	893	796	778	16	70	55	70	32	33	35	75	223	297	62
Cirigliano	445	361	380	26	46	36	35	19	23	19	23	120	522	60
Colobraro	1'535	1'342	1'286	19	230	189	189	91	78	75	123	356	289	59
Craco	796	766	747	10	59	53	24	30	30	22	110	181	165	64
Ferrandina	9'358	8'973	8'860	41	1'569	1'824	1'883	530	483	493	1'117	1'915	171	52
Garaguso	1'193	1'134	1'086	28	160	235	249	83	80	79	188	236	126	64
Gorgoglione	1'179	1'053	1'006	29	131	102	100	57	58	58	109	274	251	61
Grassano	5'792	5'395	5'273	128	584	593	539	280	293	265	744	1'185	159	58
Grottole	2'607	2'371	2'228	19	281	248	194	115	107	99	278	511	184	55
Irsina	5'732	5'100	4'988	19	593	591	499	249	269	256	616	1'318	214	63
Matera	57'785	59'796	60'524	156	16'817	18'689	15'659	3'936	4'713	4'792	8'510	12'218	144	52
Miglionico	2'630	2'543	2'525	29	454	370	339	128	134	125	315	541	172	51
Montalbano Jonico	7'991	7'427	7'370	55	1'525	611	620	390	351	344	884	1'611	182	51
Montescaglioso	10'121	10'102	10'021	58	1'265	1'066	1'019	551	560	538	1'367	2'141	157	54
Nova Siri	6'418	6'596	6'729	129	1'054	901	917	381	414	407	893	1'251	140	47
Oliveto Lucano	587	494	458	15	39	30	21	25	24	18	35	167	477	79
Pisticci	17'811	17'361	17'849	77	4'565	3'235	2'653	909	948	935	2'450	3'653	149	52
Policoro	15'096	15'976	17'196	257	2'718	3'042	3'459	930	1'151	1'256	2'415	2'844	118	44
Pomarico	4'482	4'238	4'172	32	497	528	435	225	201	185	502	933	186	52
Rotondella	3'233	2'707	2'674	35	393	359	447	128	132	134	257	689	268	55



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Comune	Popolazione residente al 2001	Popolazione residente al 2011	Popolazione residente al 2015	Densità abitativa al 2015	Addetti al 2001	Addetti al 2011	Addetti al 2013	Unità locali del lavoro al 2001	Unità locali del lavoro al 2011	Unità locali del lavoro al 2013	Popolazione di età <= 14 anni	Popolazione di età >= 65 anni	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale
Salandra	3'109	2'934	2'851	37	673	316	322	136	142	132	350	630	180	52
San Giorgio Lucano	1'510	1'290	1'237	32	164	129	125	87	79	74	109	407	373	72
San Mauro Forte	2'306	1'710	1'581	18	194	141	127	94	79	78	137	446	326	58
Stigliano	5'616	4'685	4'446	21	550	534	530	299	276	268	361	1'336	370	62
Tricarico	6'318	5'669	5'451	31	617	681	653	300	302	305	594	1'356	228	56
Tursi	5'510	5'151	5'074	32	685	662	546	276	293	283	596	1'124	189	51
Valsinni	1'797	1'634	1'583	50	222	210	160	103	95	93	165	397	241	55
Scanzano Jonico	6'711	7'171	7'521	105	781	931	1'140	349	415	421	1'170	1'191	102	46

La figura seguente mostra l'aggregazione dei comuni della Basilicata in sistemi locali del lavoro nell'anno 2011. La configurazione dei Sistemi locali del lavoro delinea un quadro di scarsissima integrazione a livello interregionale e una parcellizzazione interna particolarmente marcata nell'area sud occidentale della regione, segno di una strutturale fragilità.

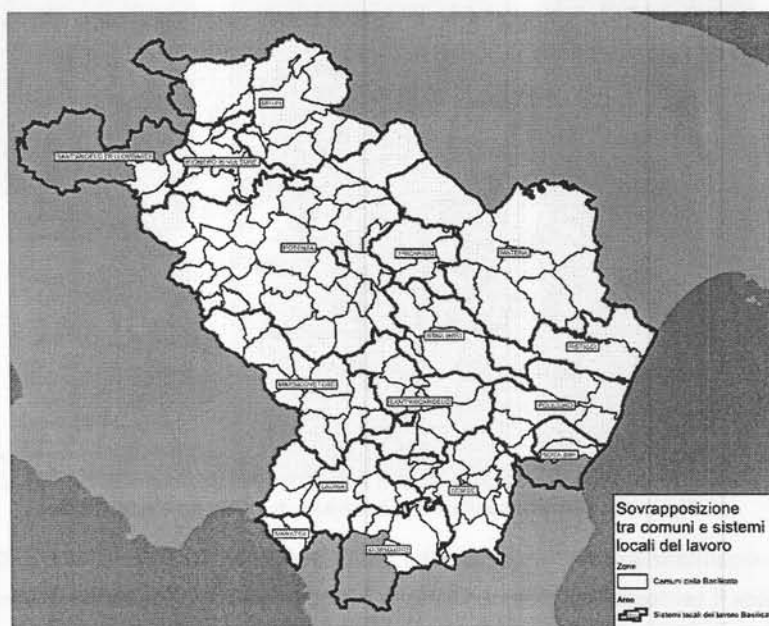


Figura 25. Sistemi locali del lavoro al 2011.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

3.4 Distribuzione territoriale e caratterizzazione dei servizi al cittadino

L'attuale organizzazione dell'erogazione dei servizi sanitari da parte delle due aziende ASL Potenza e ASL Matera, vede il territorio regionale suddiviso in 11 distretti ove sono presenti poli sanitari di secondo livello (ospedali): Melfi, Venosa, Potenza, Villa D'agri, Lauria e Senise per la provincia di Potenza; Matera, Tricarico, Stigliano, Pisticci e Policoro per la Provincia di Matera.

I poli di primo livello, ovvero le strutture ambulatoriali sono presenti nei comuni di:

- Anzi, Avigliano, Brienza, Genzano di Lucania, Lagonegro, Latronico, Lavello, Maratea, Muro Lucano, Oppido Lucano, Pescopagano, Picerno, Rionero in Vulture, Rotonda, San Costantino Albanese, Sant'Arcangelo, per la provincia di Potenza;
- Bernalda, Calciano, Ferrandina, Grassano, Irsina, Miglionico, Montalbano Jonico, Montescaglioso, Pomarico, Salandra, San Mauro Forte, Tursi, per la provincia di Matera.

Nella figura seguente sono riportati i distretti sanitari ed indicati i poli sanitari di primo e di secondo livello.

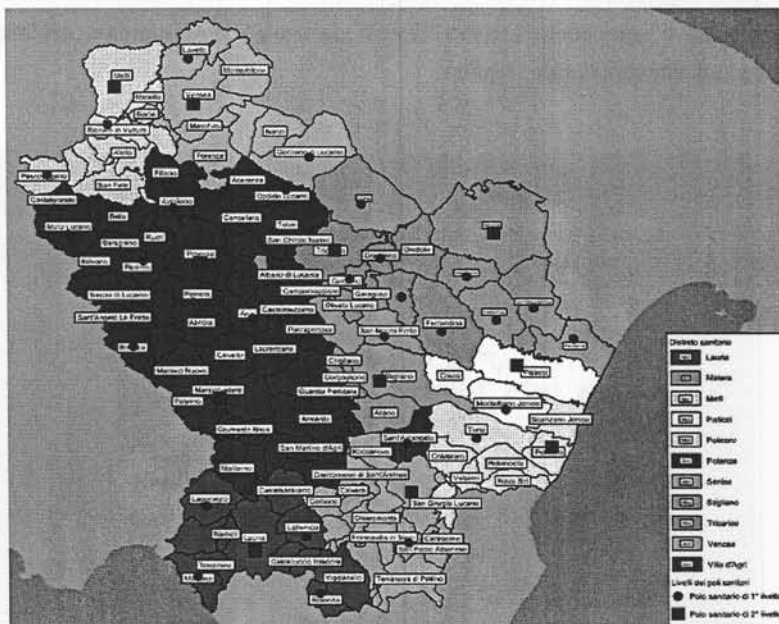


Figura 26. Distretti sanitari e poli sanitari di primo e secondo livello.

L'attuale organizzazione dell'erogazione dei servizi Scolastici, secondo il Piano di Offerta Integrata di Servizi (POIS) vede il territorio regionale suddiviso in 8 Ambiti: Vulture Alto Bradano; Marmo Platano Melandro; Alto Bradano - Basso Basento; Villa D'agri; Lagonegro - Pollino; Bradanica Medio Basento; Metapontino - Collina Materana.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 2. Caratteristiche delle strutture di ricovero ospedaliere.

Denominazione struttura	Tipo IRCC S/A.O. Univ. e Policlinico	Tipo casa di cura	Dipartimento emergenza	Centro trasfusione	Servizi rianimazione	Diagnostica per immagini	Radio-terapia	Oncologia medica	Servizi dialisi	Pronto soccorso	Sale operatorie	Posti camere iperbariche	Incu-batrici
OSPEDALE CIVILE VILLA D'AGRI				X	X	X			X	X	2	0	5
CASA DI CURA LUCCIONI-POTENZA		1				X					2	0	0
PRESIDIO OSPEDALIERO LAGO-NEGRO				X	X	X				X	3	0	3
PRESIDIO OSPEDALIERO MELFI				X	X	X				X	3	0	6
Fondazione Don Carlo Gnocchi - Onlus - Acerenza		1									0	0	0
CENTRO DI RIABILITAZIONE OPERA DON UVA - potenza		1									0	0	0
LUNGODEGENZA RIABILITATIVA CHIAROMONTE											0	0	0
LUNGODEGENZA E RIABILITAZIONE VENOSA											0	0	0
LUNGODEGENZA RIABILITATIVA LAURIA											0	0	0
PRESIDIO OSPEDALIERO - MATERA			1	X	X	X		X	X	X	12	0	6
LUNGODEGENZA - TRICARICO											0	0	0
PRESIDIO OSPEDALIERO POLICORO				X	X	X			X	X	4	0	4
AZIENDA OSPEDALIERA REGIONALE 'S. CARLO' - potenza			2	X	X	X		X	X	X	24	0	18
C.R.O.B. - I.R.C.C.S. - Rionero in Vulture	1				X	X	X	X	X		5	0	0

Nella figura seguente sono riportati gli ambiti di offerta di servizi scolastici e sono indicati i comuni che ospitano istituti scolastici secondari superiori.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

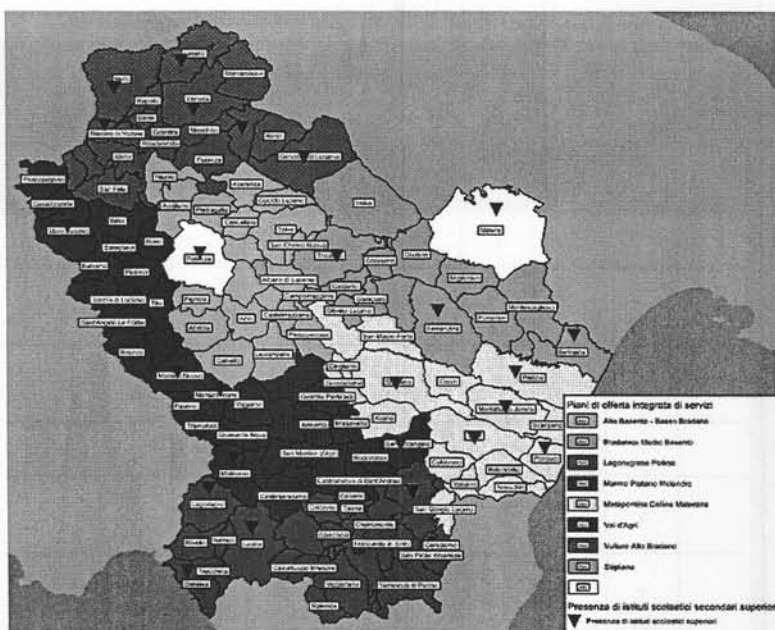


Figura 27. Ambiti definiti dai POIS e presenza di istituti scolastici secondari superiori.

3.5 Il settore turistico

L'andamento dei flussi turistici che interessano la Basilicata, nel 2015 mostra una decisa crescita sia in termini di arrivi + 16,5%, che di presenze +9,8%. In numeri assoluti si registrano 93.350 arrivi in più rispetto al 2014 e un incremento di 204.856 presenze.

Nel complesso sono 674.461 i clienti delle strutture ricettive in Basilicata per oltre 2.000.000 di presenze.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Anno	ITALIANI			STRANIERI			TOTALI								
	Arrivi	Presenze	P.M.	Arrivi	Presenze	P.M.	Arrivi	Presenze	P.M.						
2015	578.581	16,3%	2.075.771	10,1%	3,59	95.880	17,5%	229.168	6,6%	2,39	674.461	16,5%	2.304.939	9,8%	3,42
2014	497.535	7,7%	1.885.072	6,1%	3,79	81.576	15,6%	215.011	24,8%	2,64	579.111	8,7%	2.100.083	7,7%	3,63
2013	462.116	1,1%	1.776.900	2,5%	3,85	70.550	16,4%	172.223	16,3%	2,44	532.666	2,9%	1.949.123	3,6%	3,66
2012	457.302		1.733.720		3,79	60.599		148.094		2,44	517.901		1.881.814		3,63

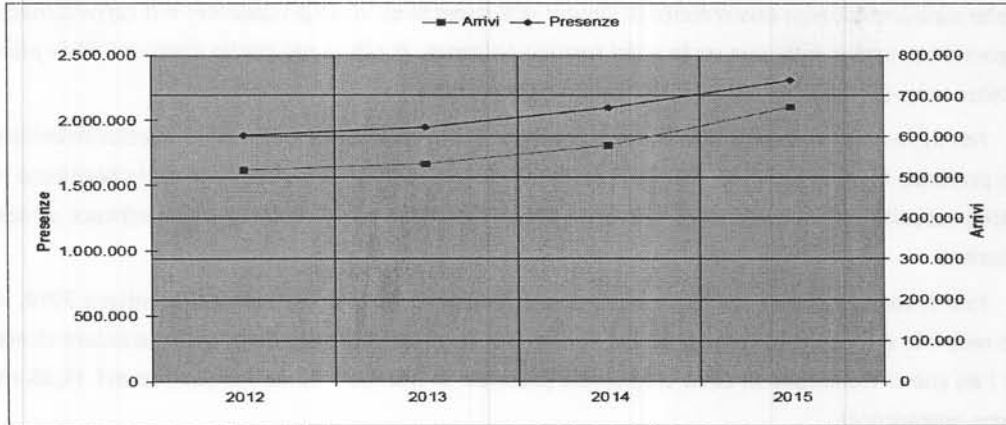


Figura 28. Movimenti clienti intera regione, anni 2012 - 2015 (fonte Azienda di promozione turistica della regione).

Movimento clienti Intera regione 2015-2012

MESE	ITALIANI		STRANIERI		TOTALI		
	arrivi	pres.	arrivi	pres.	arrivi	pres.	%
ANNO 2015							
gennaio	21.559	49.908	1.913	5.917	23.472	55.825	2,4%
febbraio	18.916	47.837	1.887	7.344	20.803	55.181	2,4%
marzo	22.690	50.342	3.425	8.959	26.115	59.301	2,6%
aprile	42.315	87.414	7.738	14.977	50.053	102.391	4,4%
maggio	51.450	115.369	12.963	27.155	64.413	142.524	6,2%
giugno	65.495	237.034	11.944	27.388	78.439	264.422	11,5%
luglio	82.447	459.606	11.189	30.049	93.636	489.655	21,2%
agosto	126.942	644.647	11.640	33.678	138.582	678.325	29,4%
settembre	52.348	202.943	16.699	38.208	69.047	241.151	10,5%
ottobre	35.714	71.507	11.252	22.576	46.966	94.083	4,1%
novembre	24.353	47.216	2.865	7.276	27.218	54.492	2,4%
dicembre	33.352	61.948	2.335	5.641	35.687	67.589	2,9%
Totale	578.581	2.075.771	95.880	229.168	674.461	2.304.939	100,0%
diff. anno prec.	16,29%	10,12%	17,53%	6,58%	16,46%	9,75%	
ANNO 2014							
gennaio	16.279	35.650	1.627	4.306	17.906	39.956	1,9%
febbraio	16.964	35.020	1.573	4.640	18.537	39.660	1,9%
marzo	20.777	41.474	3.024	8.072	23.801	49.546	2,4%
aprile	32.805	69.524	6.908	17.538	39.713	87.062	4,1%
maggio	40.267	83.831	10.673	26.462	50.940	110.293	5,3%
giugno	54.098	213.838	9.794	26.777	63.892	240.616	11,4%
luglio	74.233	438.776	10.421	29.563	84.654	468.329	22,3%
agosto	112.793	611.666	10.003	29.329	122.796	640.995	30,5%
settembre	44.834	189.144	13.269	34.191	58.103	223.336	10,6%
ottobre	32.854	63.940	9.446	20.869	42.300	84.809	4,0%
novembre	24.513	48.832	2.686	7.650	27.199	56.482	2,7%
dicembre	27.118	53.376	2.152	6.124	29.270	59.500	2,8%
Totale	497.535	1.885.072	81.576	215.011	579.111	2.100.083	100,0%
diff. anno prec.	7,66%	6,09%	15,63%	24,84%	8,72%	7,75%	
ANNO 2013							
gennaio	14.886	27.564	1.221	2.934	16.107	30.498	1,6%
febbraio	15.337	27.864	1.455	3.425	16.792	31.289	1,6%
marzo	23.539	44.732	3.135	6.863	26.674	51.595	2,5%
aprile	24.291	47.272	5.253	10.271	29.544	57.543	3,0%
maggio	31.819	66.239	9.614	19.132	41.433	85.371	4,4%
giugno	56.732	211.913	8.946	22.497	65.678	234.410	12,0%
luglio	71.688	427.512	6.452	23.233	80.140	450.745	23,1%
agosto	102.743	603.964	6.687	24.249	111.430	628.213	32,2%
settembre	44.777	171.566	11.709	27.514	56.486	199.080	10,2%
ottobre	29.072	57.433	7.623	17.021	36.695	74.454	3,9%
novembre	23.822	47.433	2.624	6.758	26.446	56.191	2,9%
dicembre	23.410	43.408	1.831	6.326	25.241	49.734	2,6%
Totale	462.116	1.776.900	70.550	172.223	532.666	1.949.123	100,0%
diff. anno prec.	1,05%	2,49%	16,42%	16,29%	2,89%	3,58%	
ANNO 2012							
gennaio	15.100	26.159	1.161	2.940	16.261	29.099	1,5%
febbraio	13.900	24.150	1.067	2.375	14.967	26.525	1,4%
marzo	22.636	42.950	2.016	4.573	24.652	47.523	2,5%
aprile	32.663	71.920	5.036	10.316	37.699	82.236	4,4%
maggio	32.582	72.886	8.010	16.900	40.592	89.786	4,8%
giugno	60.578	216.137	7.135	18.927	67.713	235.064	12,6%
luglio	71.370	406.671	8.152	24.279	79.522	430.950	22,9%
agosto	97.246	576.506	7.592	21.525	104.838	598.031	31,6%
settembre	44.694	172.263	10.279	25.067	54.973	197.360	10,5%
ottobre	26.043	48.668	6.400	13.377	32.443	62.045	3,3%
novembre	19.814	37.661	2.308	4.697	22.122	42.368	2,3%
dicembre	20.676	37.749	1.443	3.098	22.119	40.847	2,2%
Totale	457.302	1.733.720	60.599	148.094	517.901	1.881.814	100,0%

Figura 29. distribuzione mensile dei movimenti clienti intera regione, anni 2012 - 2015 (fonte Azienda di promozione turistica della regione).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Secondo L'APT Basilicata (azienda di promozione del turismo) *al trend positivo degli anni precedenti al 2014 si somma un'accelerazione nei processi di crescita. L'effetto "spinta" di Matera "Capitale Europea della Cultura 2019", una maggiore attrattività delle coste e il buon andamento delle aree interne determinano uno scenario di grande interesse, suscettibile di ulteriori sviluppi.*

Se l'intero territorio regionale è interessato da un trend positivo, la forte crescita di Matera, con dinamiche esponenziali (con una crescita di circa il 40% rispetto all'anno precedente) e il rafforzamento della capacità attrattiva delle due coste e del turismo balneare, il 13% in più quella Ionica e l'8% in più quella Tirrenica, rappresentano un segnale particolarmente positivo.

Tali incrementi valgono cinquantamila presenze in più sulla costa Ionica ed in quattordicimilacinquecento presenze in più a Maratea. Risultati derivanti da una rafforzata reputazione della Basilicata turistica, dalla capacità commerciale degli operatori del metapontino e di Maratea e da un efficace strategia di promozione.

Tale fenomeno appare pertanto distinto dal fenomeno Matera Capitale della Cultura 2019. Altrettanto notevole è il risultato conseguito dal Pollino con un incremento di clienti nelle strutture ricettive di circa l'8% che si tramutano in circa tredicimila presenze in più (pari ad un incremento del 19,5% rispetto all'anno precedente).

Altro dato positivo è la crescita del Lagonegrese, certamente da mettere in correlazione con le molteplici azioni di promozione messe in atto, anche dagli attori locali.

Anche Potenza registra nel 2015 un +4,2%, indicando un certo dinamismo del capoluogo e del suo hinterland. Il movimento clienti nelle strutture ricettive registra anche nel Vulture incrementi, con un +4,2% degli arrivi, sebbene con scarso impatto sul numero delle presenze. Particolare invece è la dinamica presente in Val d'Agri dove a fronte di una riduzione degli arrivi e dunque del numero di clienti, cresce il numero delle presenze (-7% di arrivi, + 5% di presenze). Un fenomeno evidentemente correlato in gran parte agli addetti dell'industria estrattiva.

Il trend risulta positivo anche nel Marmo Platano, con un +14,5% delle presenze pari ad una crescita in termini assoluti di 4600 pernottamenti. L'area della Montagna Materana e l'area Bradanica, pur con numeri in termini assoluti contenuti, registrano incrementi sia sotto il profilo degli arrivi che delle presenze (+4,5% di clienti e +11,5% di pernottamenti la Montagna materana; + 38,6% di arrivi e 2% di presenze l'area Bradanica).

L'effetto "Matera" sulla Basilicata turistica, ulteriormente rafforzato dalla capacità che la presenza del cinema veicola anche oltre Europa, se incide in modo assai rilevante sulla reputazione del territorio, si avverte - quali ricadute concrete - soprattutto in termini di escursionismo e dunque di incremento di visitatori in siti di pregio.

I visitatori stranieri provengono innanzitutto dalla Francia, quindi dal Regno Unito, dagli U.S.A e dalla Germania, ma anche molto lontani come il Giappone, la Cina, l'Australia. Tra gli italiani si confermano ai primi posti i pugliesi, i campani, i laziali ed i lombardi.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Oltre quanto rilevato dall'ISTAT limitatamente alle sole strutture ricettive, si possono stimare in almeno il doppio, quanti hanno pernottato in Basilicata se si considerano anche coloro che trascorrono la villeggiatura in seconde case o presso case in affitto. Lo sviluppo del turismo contribuisce alla "tenuta" di molteplici attività economiche, apportando un contributo crescente al PIL regionale e all'occupazione.

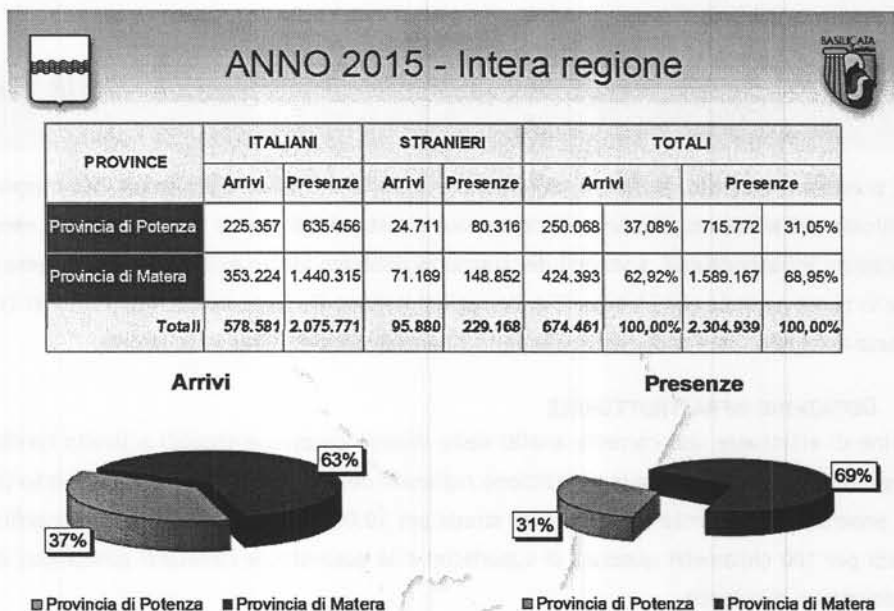


Figura 30. Ripartizione tra le province di Potenza e Matera degli arrivi e delle presenze (elaborazione su dati Azienda di promozione turistica della regione).

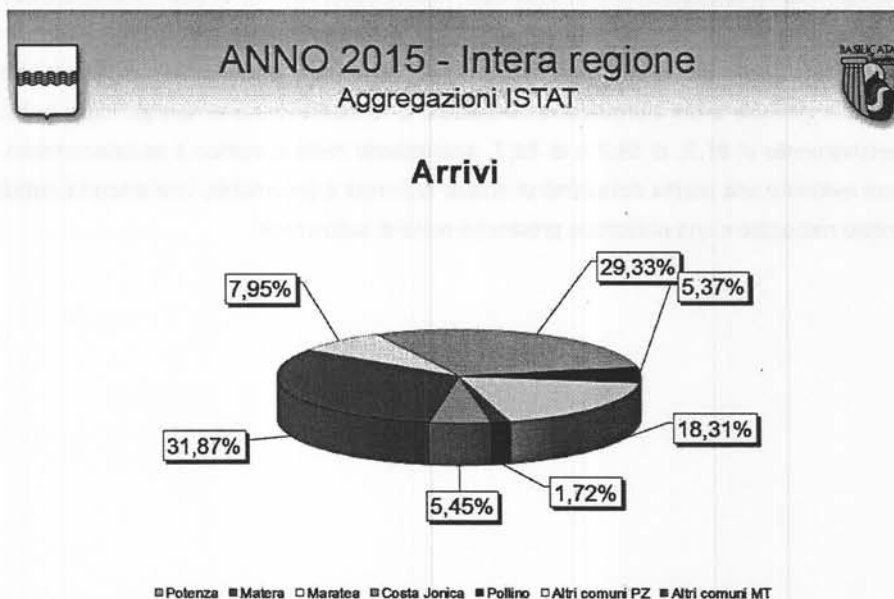


Figura 31. Distribuzione degli arrivi per aggregazioni territoriali (elaborazione su dati Azienda di promozione turistica della regione).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

È da tener presente che l'effetto "Matera 2019" va ben oltre le ricadute turistiche momentanee e Matera, in quanto luogo particolare e paradigmatico di una precisa visione del futuro, costituirà motivo di richiamo per molteplici iniziative di "brand reputation" di progetti e di imprese. Di qui l'impegno affinché il progetto Matera 2019 non sia sganciato da quello più complessivo di Basilicata 2019 e non si volatilizzino gli effetti nel breve periodo.

3.6 Posizionamento del sistema dei trasporti della Basilicata in ambito nazionale

Nel presente paragrafo, al fine di determinare il posizionamento del sistema dei trasporti della Regione Basilicata nell'ambito nazionale, relazionandolo ai sistemi delle altre regioni italiane, vengono analizzati le dotazioni infrastrutturali, i sistemi del trasporto pubblico locale extraurbano e la spesa complessiva corrente e in conto capitale per i trasporti delle regioni italiane da fonte Conto Nazionale dei Trasporti nonché le risorse assegnate dal Fondo Nazionale per il finanziamento del Trasporto Locale.

3.6.1 DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Al fine di effettuare una corretta analisi delle diverse dotazione stradali a livello territoriale, nella tabella seguente, viene presentata la ripartizione regionale delle strade primarie e il rapporto tra queste, la rispettiva popolazione residente (chilometri di strada per 10.000 abitanti residenti), la superficie (chilometri di strada per 100 chilometri quadrati di superficie) e le autovetture circolanti (chilometri di strada per 10.000 autovetture circolanti).

Dalla lettura di tali dati risulta che l'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di Autostrade sia rispetto ai residenti (km 1,25 ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,90 ogni 100 chilometri quadrati) e sia rispetto al circolante (km 2,06 ogni 10.000 autovetture). Si può notare, altresì, come la Ripartizione Geografica Meridionale ed Insulare abbia una rete autostradale nettamente inferiore a quella del settentrione. Infatti, posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di Chilometri di Autostrade per abitante, per kmq di superficie e per autovetture circolanti, si riscontra come al Sud gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 81,3, di 59,7 e di 83,7. Analizzando nello specifico il posizionamento della Basilicata, appare evidente una scarsa dotazione di strade regionali e provinciali, una discreta dotazione di strade di interesse nazionale e una dotazione pressoché nulla di autostrade.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

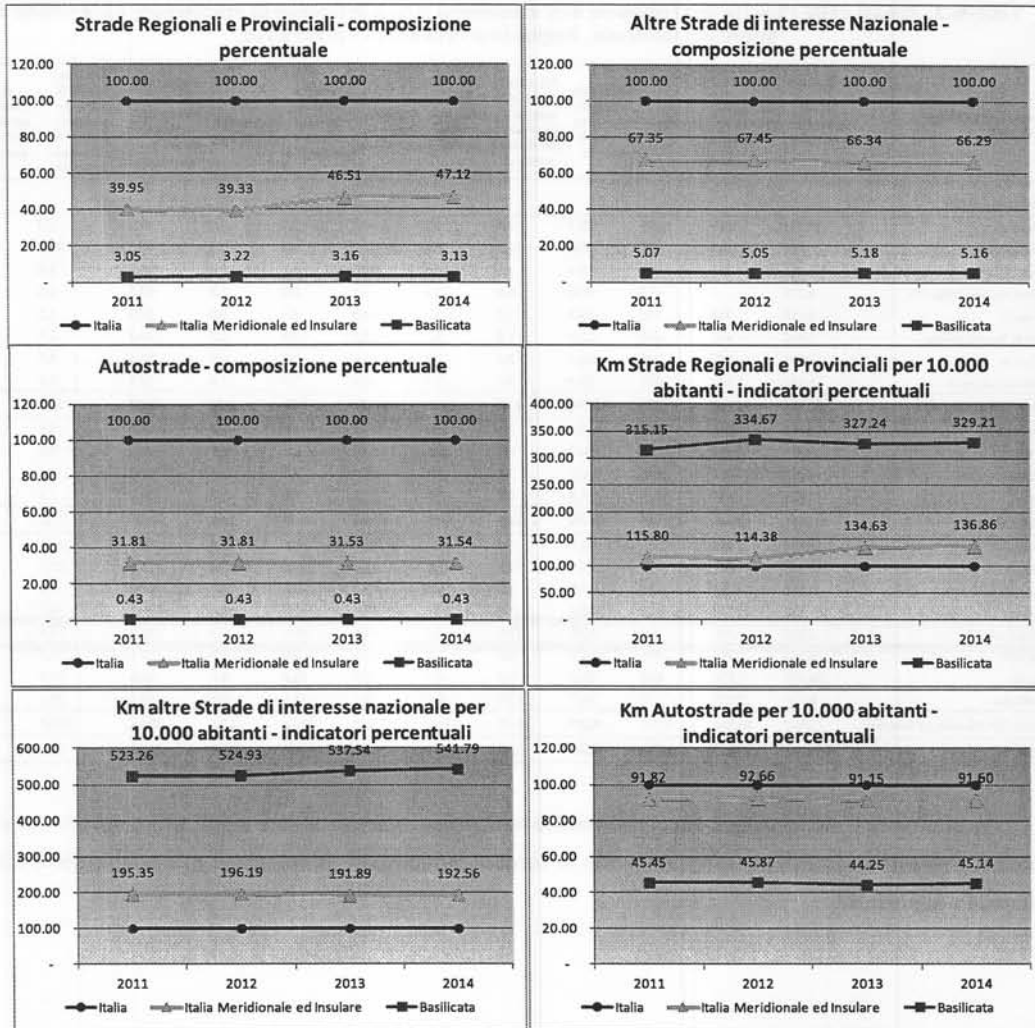
Tabella 3. Analisi della ripartizione regionale dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2013.

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di Interesse Nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di Interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km altre Strade di Interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autovetture circolanti	Km altre Strade di Interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti	Km Autostrade per 10.000 autovetture circolanti
<i>a) Valori assoluti</i>												
Piemonte	12.745	691	821	28,7	1,6	1,9	50,2	2,7	3,2	45,1	2,4	2,9
Valle d'Aosta	496	145	114	38,6	11,3	8,9	15,2	4,4	3,5	36,7	10,7	8,4
Lombardia	9.311	951	621	9,3	1,0	0,6	39,0	4,0	2,6	15,9	1,6	1,1
Trentino Alto Adige (**)	4.519	-	212	43,0	0,0	2,0	33,2	0,0	1,6	60,5	0,0	2,8
Veneto	9.113	735	556	18,5	1,5	1,1	49,6	4,0	3,0	30,7	2,5	1,9
Friuli Venezia Giulia	3.431	191	210	27,9	1,6	1,7	43,7	2,4	2,7	44,7	2,5	2,7
Liguria	3.194	377	375	20,1	2,4	2,4	58,9	7,0	6,9	38,4	4,5	4,5
Emilia Romagna	8.979	1.178	568	20,2	2,6	1,3	40,6	5,3	2,6	32,7	4,3	2,1
Italia Settentrionale	51.788	4.268	3.477	18,64	1,54	1,25	43,19	3,56	2,90	30,67	2,53	2,06
Toscana	11.011	892	448	29,4	2,4	1,2	47,9	3,9	1,9	46,5	3,8	1,9
Umbria	4.485	583	59	50,0	6,5	0,7	53,0	6,9	0,7	73,3	9,5	1,0
Marche	5.666	477	168	36,5	3,1	1,1	58,5	4,9	1,7	57,0	4,8	1,7
Lazio	8.985	494	470	15,3	0,8	0,8	52,2	2,9	2,7	24,0	1,3	1,3
Italia Centrale	30.147	2.446	1.145	24,98	2,03	0,95	51,66	4,19	1,96	39,06	3,17	1,48
Abruzzo	5.954	983	352	44,6	7,4	2,6	55,1	9,1	3,3	70,3	11,6	4,2
Molise	2.348	561	36	74,6	17,8	1,1	52,9	12,6	0,8	115,9	27,7	1,8
Campania	9.107	1.313	442	15,5	2,2	0,8	67,0	9,7	3,3	27,2	3,9	1,3
Puglia	9.136	1.510	313	22,3	3,7	0,8	47,2	7,8	1,6	40,6	6,7	1,4
Basilicata	4.854	1.027	29	83,9	17,8	0,5	48,6	10,3	0,3	136,3	28,8	0,8
Calabria	9.265	1.349	295	46,8	6,8	1,5	61,4	8,9	2,0	76,5	11,1	2,4
Sicilia	26.247	3.538	662	51,5	6,9	1,3	102,1	13,8	2,6	83,6	11,3	2,1
Sardegna	6.101	2.925	0	36,7	17,6	0,0	25,3	12,1	0,0	60,7	29,1	0,0
Italia Meridionale ed Insulare	73.012	13.206	2.129	34,89	6,31	1,02	59,33	10,73	1,73	59,08	10,69	1,72
Italia	154.948	19.920	6.751	25,49	3,28	1,11	51,42	6,61	2,24	41,92	5,39	1,83

I grafici riportati nella pagina seguente mostrano il trend relativo ai dati degli ultimi quattro anni disponibili, inerenti la dotazione infrastrutturale in termini percentuali, in relazione alla popolazione e in relazione alla superficie.

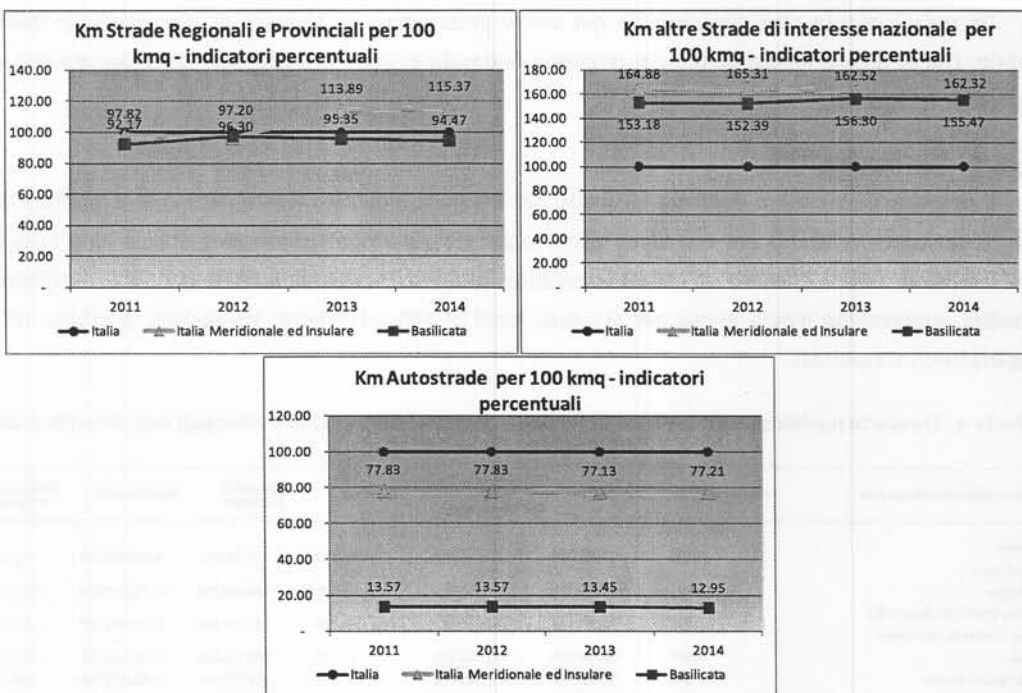


Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale





Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Analizzando i trend delle composizioni percentuali è evidente osservare che il posizionamento della Basilicata inerente le infrastrutture autostradali, molto basso, resta costante, mentre per le strade di interesse nazionale e regionale, vi sono lievi fluttuazioni nel tempo peraltro non rilevanti.

Analizzando le dotazioni infrastrutturali in relazione alla popolazione abbiamo:

- per le autostrade, un posizionamento inferiore al 50% rispetto al dato nazionale (45,14);
- per le strade di interesse nazionale, una dotazione molto superiore alla media nazionale (541,79);
- per le strade di interesse regionale e provinciale, una dotazione decisamente superiore alla media nazionale (329,21).

D'altro canto analizzando le dotazioni infrastrutturali in relazione alla popolazione abbiamo:

- per le autostrade, un posizionamento decisamente basso, inferiore al 13% del dato nazionale (12,95);
- per le strade di interesse nazionale, una dotazione superiore alla media nazionale (155,47);
- per le strade di interesse regionale e provinciale, una dotazione inferiore alla media nazionale (94,47).

In conclusione è possibile affermare che il complesso quadro del sistema delle infrastrutture stradali regionali presenta un gap nella dotazione di infrastrutture di rango superiore quali le autostrade e presenta una bassa copertura di un territorio con una densità abitativa tra le più basse d'Italia.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Da notare che le considerazioni fin qui svolte prescindono dallo stato di manutenzione della rete stradale, che su alcune infrastrutture del territorio regionale è talmente scadente da renderne necessario il rifacimento integrale.

3.6.2 SISTEMA DEL TPL

Il presente paragrafo è dedicato all'analisi del trasporto pubblico locale extraurbano (settore autolinee). Nella seguente tabella per ciascuna regione e per ciascuna ripartizione geografica si riportano i principali indicatori relativi ai servizi di trasporto pubblico locale extraurbano: numero di autobus utilizzati, autobuskm, percorrenza media annua per autobus, posti offerti, viaggiatori trasportati, postixkm offerti e viaggiatorixkm trasportati.

Tabella 4. Trasporto pubblico locale (settore autolinee) - Servizio extraurbano - Principali dati di traffico distinti per Regione - Anno 2013(*).

Regione e Ripartizione Geografica	Autobus utilizzati	Autobus-km	Percorrenza media annua per autobus in km	Posti offerti	Viaggiatori trasportati	Posti-km offerti	Viaggiatori-km trasportati
Piemonte	1.846	67.958.339	36.814	109.510	47.285.013	4.074.696.909	974.664.778
Valle d'Aosta							
Lombardia	4.393	164.671.290	37.485	361.379	184.266.274	13.772.510.870	2.474.796.625
Bolzano (Provincia Autonoma)							
Trento (Provincia Autonoma)	949	35.547.114	37.457	66.249	45.360.180	2.526.401.190	474.399.494
Veneto	1.991	85.206.485	42.796	167.242	104.173.218	7.193.123.594	1.737.316.831
Friuli Venezia Giulia	534	22.765.420	42.632	39.596	24.079.231	1.736.051.999	489.308.885
Liguria	485	26.387.231	54.427	23.447	26.937.087	1.254.065.271	257.535.099
Emilia Romagna	1.866	68.829.800	36.886	139.374	61.722.522	5.179.521.821	964.214.954
Italia Settentrionale	12.064	471.365.679	39.073	906.797	493.823.525	35.736.371.654	7.372.236.666
Toscana	1.829	73.452.487	40.160	116.207	46.837.172	4.718.152.526	964.600.524
Umbria	388	12.095.304	31.173	24.974	9.059.416	823.569.249	212.624.494
Marche	1.018	26.155.915	25.693	75.809	31.297.258	1.841.746.554	559.479.415
Lazio	1.654	77.704.719	46.980	122.926	104.124.759	5.793.336.984	2.197.588.883
Italia Centrale	4.889	189.408.425	38.742	339.916	191.318.605	13.176.805.313	3.934.293.316
Abruzzo	973	38.995.955	40.067	63.631	22.775.320	2.658.846.210	511.923.286
Molise	348	15.637.806	44.925	18.327	5.991.268	830.280.688	230.317.815
Campania	2.277	89.115.116	39.143	114.879	50.680.534	4.405.445.972	1.073.309.753
Puglia	1.600	62.965.375	39.356	100.656	43.167.332	4.092.734.057	1.003.069.453
Basilicata	744	25.960.676	34.893	38.236	10.334.031	1.340.964.960	365.025.506
Calabria	1.505	45.433.687	30.188	81.141	21.263.026	2.458.938.664	601.830.203
Sicilia	1.892	69.998.785	36.997	99.549	37.812.740	3.713.945.784	1.645.231.837
Sardegna	1.096	36.081.201	32.936	60.593	14.236.206	2.003.637.802	388.243.779
Italia Meridionale e Insulare	10.434	384.188.601	36.819	577.012	206.260.458	21.504.794.137	5.818.951.633
Totale	27.387	1.044.962.704	38.155	1.823.725	891.402.588	70.417.971.105	17.125.481.615

(*) Dati provvisori.

In corsivo i dati stimati.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Aziende di TPL.

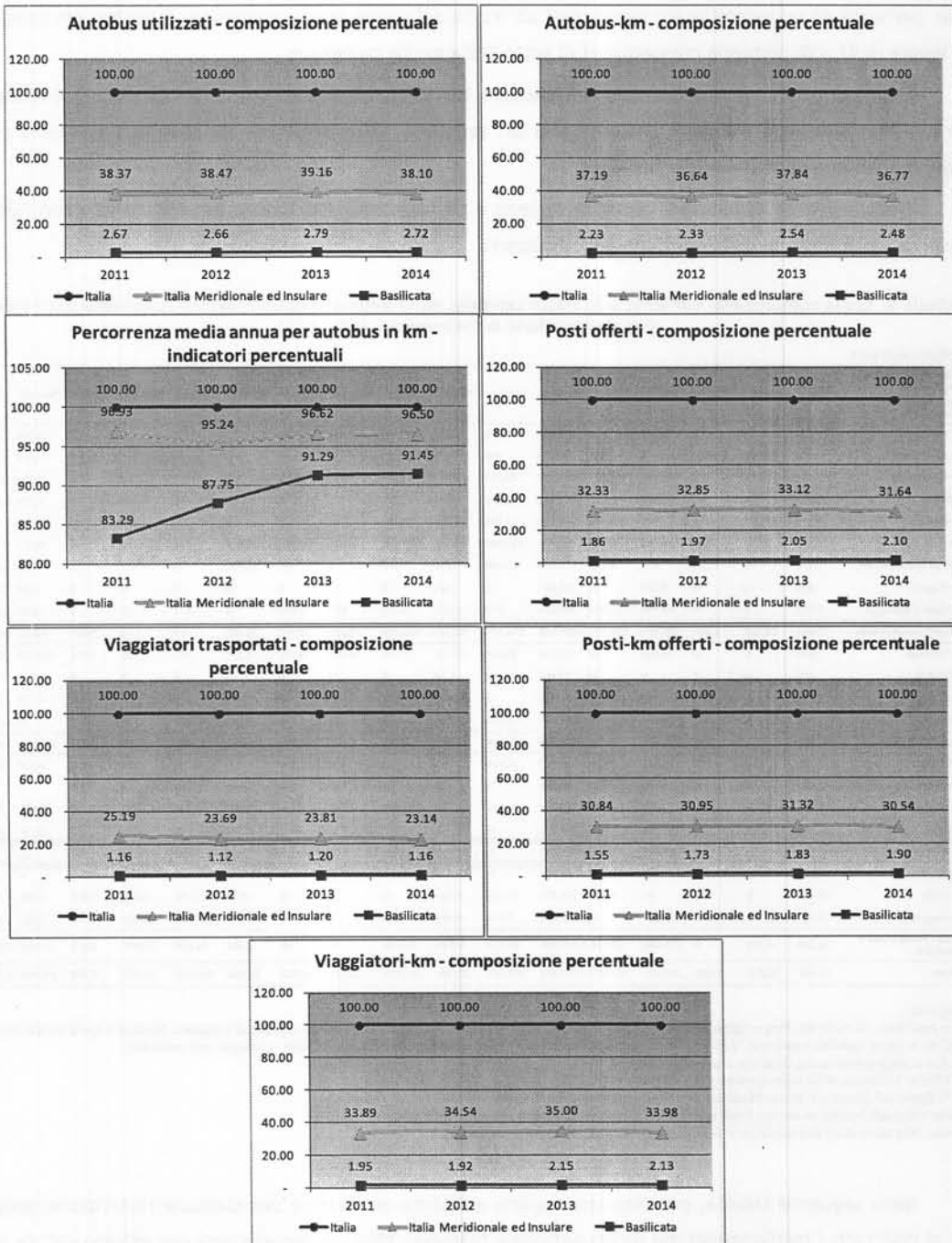
Da tali indicatori è possibile ricavarne altri i quali, benché sintetici e relativi alla rete nel suo complesso, sono interessanti e degni di nota inquadrando il problema:

- il numero medio di posti offerti per corsa è pari a 52 (corrispondenti ad autobus extraurbani di capacità standard);
- il numero medio di passeggeri per corsa è pari a 14 e il riempimento medio è pari al 27%.

I seguenti grafici riportano il trend relativo ai dati degli ultimi quattro anni disponibili, che esprimono la quantificazione dei servizi di TPL extraurbano in termini percentuali rispetto alla media nazionale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Dall'analisi dei grafici precedenti emerge un posizionamento regionale inferiore, non solo alla media nazionale, ma anche a quella dell'Italia meridionale. Tale situazione, a meno di lievi fluttuazioni, è pressoché costante nel tempo fatta eccezione per l'indicatore relativo alla percorrenza media annua per autobus



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

che, partendo da un valore molto basso, pari all' 83,3% del valore medio nazionale, è risalito nel tempo fino al valore di 91,45% restando comunque al di sotto della media nazionale.

È qui opportuno considerare che l'efficienza e l'efficacia della produzione dei servizi di tpl extraurbano è influenzata negativamente dall'orografia del territorio, dalla struttura del tessuto insediativo e dallo stato di manutenzione della rete stradale.

Nella seguente tabella per ciascuna regione e per ciascuna ripartizione geografica vengono riportate la spesa, corrente e in conto capitale per i trasporti.

Tabella 5. Spesa complessiva, corrente e in conto capitale, delle Regioni e delle Province Autonome per i trasporti per destinazione delle somme - Anno 2013.

Migliaia di euro

Regione, Provincia Autonoma e Ripartizione Geografica	Pers.	Fun. C	Fun. D	Fer. C	Fer. D	Az.Tras.	Str.Reg.	V.Com.	V.Prov.	N.Int. C	N.Int.D	N.Mar.C	N.Mar.D	N.Aer.C	N.Aer.D	Non rip.	Totale
**Piemonte	2.496	0	0	86.285	0	442.060	5.678	2.158	7.498	551	0	0	0	0	0	11.514	558.240
Valle d'Aosta	2.278	4.507	647	0	535	24.300	308	0	227	0	0	0	0	0	9.499	1.034	43.335
**Lombardia	5.737	0	0	94.198	187.359	860.274	89.313	5.417	11.069	3.856	2.987	0	0	0	0	2.769	1.262.979
Trento	7.032	0	0	1.068	0	117.961	40.476	823	32.546	28	0	0	0	0	0	1.578	201.512
*Bolzano	5.326	18.073	0	147	10.270	111.210	11.298	6.259	19.006	0	0	0	0	0	0	7.603	189.192
Veneto	5.181	2.234	539	6.586	9.489	504.474	117.008	22.430	25.845	6.528	24.950	5.628	0	0	30	53.316	784.238
Friuli Venezia Giulia	2.217	0	0	995	4.326	137.950	32.198	651	233	0	587	16.524	0	0	0	4.603	200.284
**Liguria	401	0	0	2.279	0	243.067	0	143	0	0	0	0	0	0	0	174	246.064
**Emilia Romagna	2.013	0	0	64.896	27.780	366.265	233	4.212	4.724	895	11.081	0	411	0	0	1.656	484.166
Italia Settentrionale	32.681	24.814	1.186	256.454	239.759	2.807.561	296.512	42.093	101.148	11.858	39.605	22.152	411	0	9.529	84.247	3.970.010
**Toscana	3.350	0	0	23.660	0	330.274	36.858	17.742	1.781	4.169	14.258	4.271	811	1.470	3.431	108.599	550.674
*Umbria	350	0	0	0	0	38.965	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39.315
Marche	1.878	326	0	156	0	141.927	0	1.469	351	0	0	90	0	0	3.000	7.125	156.322
**Lazio	1.804	0	0	129.815	0	1.060.593	1.211	4.686	0	0	0	1.765	10.872	0	0	0	1.210.746
Italia Centrale	7.382	326	0	153.631	0	1.571.759	38.069	23.097	2.132	4.169	14.258	6.126	11.683	1.470	6.431	115.724	1.957.057
Abruzzo	2.183	164	0	15.553	839	158.602	18.924	0	0	0	0	0	0	143	0	4.432	200.840
**Molise	410	0	0	0	0	63.068	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63.478
Campania	5.564	6.211	0	0	0	755.190	1.130	0	18.658	0	0	150	12.368	0	0	38.021	837.292
Puglia	1.109	0	0	282.376	0	205.852	0	0	0	0	0	1.179	0	1.179	0	5.154	496.849
*Basilicata	275	0	0	33.411	0	36.393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	70.101
*Calabria	563	0	0	0	0	63.248	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63.810
*Sicilia	15.049	0	0	89	9.305	155.235	17.110	6.988	0	0	63	1.927	62.739	3.275	1.423	1.901	275.104
Sardegna	4.246	0	0	8.136	0	212.371	3.470	9.896	0	0	0	19.312	20.480	0	0	2.482	280.393
Italia Meridionale e Insulare	29.399	6.375	0	339.565	10.144	1.649.958	40.634	16.884	18.658	0	63	3.256	94.419	25.077	1.423	52.013	2.287.867
Totale	69.462	31.515	1.186	749.650	249.903	6.029.278	375.215	82.874	121.938	16.027	53.926	31.534	106.513	26.547	17.383	251.984	8.214.933

Legenda:

C = contributi. D = dirette. Pers = Spese Personale. Fun = Funivie. Fer = Ferrovie. Az. Tras. = Contributi aziende di trasporto. Str.Reg = spese strade regionali. V.Com = spese viabilità comunale. V.Prov = spese viabilità provinciale. N.Int = navigazione interna. N.Mar. = navigazione marittima.

N.Aer. = navigazione aerea. Non rip. = non ripartibili.

(*) Stima Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(**) Spese del personale: stima Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nota: eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regioni e Province Autonome.

Nella seguente tabella, per ciascuna regione a statuto ordinario e per ciascuna ripartizione geografica, si riportano i trasferimenti dal fondo nazionale trasporti 2016, le decurtazioni per effetto del' ex art. 3 DPCM 11 marzo 2013, ed alcune elaborazioni in funzione della popolazione e della superficie territoriale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 6. Riparto del Fondo Nazionale dei trasporti.

Regione statuto ordinario	Popolazione residente al Censimento 2011	Superficie totale [Km ²]	Densità abitativa [abitanti per Km ²]	Riparto Fondo Nazionale Trasporti 2016	Fondi (al lordo delle decurtazioni) per abitante [Euro per abitante]	Fondi (al lordo delle decurtazioni) per unità di superficie [Euro per per Km ²]	Decurtazioni ex art. 3 DPCM 11 marzo 2013
Piemonte	4.363.916	25.387	171,90	476.664.407	109,23	18.776	-
Lombardia	9.704.151	23.864	406,65	841.800.010	86,75	35.275	-
Veneto	4.857.210	18.407	263,87	401.018.784	82,56	21.786	-
Liguria	1.570.694	5.416	290,00	197.842.399	125,96	36.528	-
Emilia-Romagna	4.342.135	22.453	193,39	357.861.986	82,42	15.938	-
Italia settentrionale	24.838.106	95.527	260,01	2.275.187.584	91,60	23.817	-
Toscana	3.672.202	22.987	159,75	428.173.623	116,60	18.627	-
Umbria	884.268	8.464	104,47	98.436.291	111,32	11.630	-
Marche	1.541.319	9.401	163,95	102.019.784	66,19	10.852	3.205.217
Lazio	5.502.886	17.232	319,34	565.887.449	102,83	32.839	-
Italia centrale	11.600.675	58.085	199,72	1.194.517.147	102,97	20.565	3.205.217
Abruzzo	1.307.309	10.832	120,69	122.493.633	93,70	11.309	7.946.576
Molise	313.660	4.461	70,32	31.282.322	99,73	7.013	3.146.135
Campania	5.766.810	13.671	421,83	504.090.900	87,41	36.873	32.702.079
Puglia	4.052.566	19.541	207,39	368.391.633	90,90	18.852	23.898.809
Basilicata	578.036	10.073	57,38	70.581.833	122,11	7.007	4.578.882
Calabria	1.959.050	15.222	128,70	207.540.555	105,94	13.634	-
Italia Meridionale e insulare	13.977.431	73.800	189,40	1.304.380.876	93,32	17.675	72.272.481
Italia	50.416.212	227.412	221,70	4.774.085.607	94,69	20.993	75.477.699

Per quanto riguarda il posizionamento della Basilicata, si può osservare che in relazione ai trasferimenti per abitante, la Basilicata con 122 €/ab è seconda solo alla Liguria, mentre rispetto ai trasferimenti per unità di superficie, la Basilicata con 7.007 €/km² è ultima.

Si ripropone in sottofondo, ancora una volta, la criticità costituita dalla struttura del tessuto insediativo e della bassa densità abitativa.

L'importo del trasferimento di 70.581.833 € è al netto della decurtazione di 4.578.882 € intervenuta per l'anno 2015 per la Regione Basilicata per non aver conseguito tutti gli obiettivi fissati dal DPCM 11 marzo 2013, più precisamente, per il mancato raggiungimento del rapporto Ricavi/(Ricavi+Corrispettivo).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

4 Sezione II -Analisi della domanda di mobilità passeggeri e merci

Nel presente capitolo si propone un'analisi della domanda di mobilità di passeggeri e merci che interessa il territorio regionale.

In primo luogo è stata analizzata la domanda di spostamenti sistematici da fonte ISTAT (pendolarismo 2011) studiando in dettaglio le caratteristiche degli spostamenti effettuati per i motivi lavoro e studio.

La zonizzazione del territorio regionale ed extraregionale adottata è a livello di singolo comune.

L'analisi ha consentito di riconoscere i principali poli generatori ed attrattori di spostamenti, la ripartizione modale, la durata degli spostamenti, ecc.

In secondo luogo sono stati analizzati i risultati delle indagini effettuate nell'ambito della realizzazione del CREMSS (Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale).

Quest'analisi ha consentito di determinare quantità e caratteristiche degli spostamenti non sistematici o cosiddetti erratici, che per natura denotano polarizzazioni meno marcate. Tale segmento di domanda è complementare rispetto agli spostamenti sistematici.

Anche in questa seconda fase dell'analisi la zonizzazione del territorio regionale adottata è a livello di singolo comune.

Un'ulteriore analisi è stata effettuata mediante l'elaborazione di dati FCD (float car data) OCTO TELEMATICS, finalizzata alla ricostruzione di matrici di spostamenti di Auto per quattro periodi temporali: ora di punta del mattino, del mezzogiorno, della sera e 24 ore del giorno feriale medio.

Sono stati inoltre sinteticamente analizzati i movimenti turistici: sebbene gli spostamenti dei turisti siano implicitamente inclusi nella componente di domanda non sistematica, l'analisi dei movimenti turistici da fonte ISTAT incrociata con i dati APT permette di evidenziare le peculiarità del fenomeno, l'individuazione degli ambiti territoriali maggiormente attrattivi e le potenzialità del territorio.

Infine è stata analizzata la domanda di spostamenti di merci su strada da fonte ISTAT 2014. Tuttavia tale analisi è rimasta ad un livello che consente l'individuazione delle tendenze, ma non ha consentito di pervenire alla definizione di una matrice non essendo disponibili i dati di base per la determinazione della struttura e dei pesi delle sottomatrici intraregionale, di scambio e di attraversamento.

4.1 Analisi della domanda di spostamenti sistematici per studio e lavoro (da fonte ISTAT 2011)

Per una prima analisi della domanda di spostamenti sistematici, i dati ISTAT sul pendolarismo del 2011 sono stati classificati per motivo e per mezzo di trasporto utilizzato. La stratificazione adottata da luogo a 12 sottomatrici. Gli spostamenti sono stati ulteriormente classificati per relazioni spaziali e ambiti geografici in:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- Intracomunali
 - *di cui intracomunali Potenza*
 - *di cui intracomunali Matera*
- Intraprovinciali Potenza
 - *di cui extracomunali*
- Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera
- Dalla provincia di Potenza all'esterno
- Intraprovinciali Matera
 - *di cui extracomunali*
- Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza
- Dalla provincia di Matera all'esterno
- Dall'esterno alla provincia di Potenza
- Dall'esterno alla provincia di Matera
- Intraregionali
 - *di cui esclusi intracomunali*
- Scambio in uscita dalla Regione
- Scambio in ingresso nella Regione

La figura seguente mostra lo schema logico della stratificazione utilizzata per la compilazione e l'analisi delle matrici.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

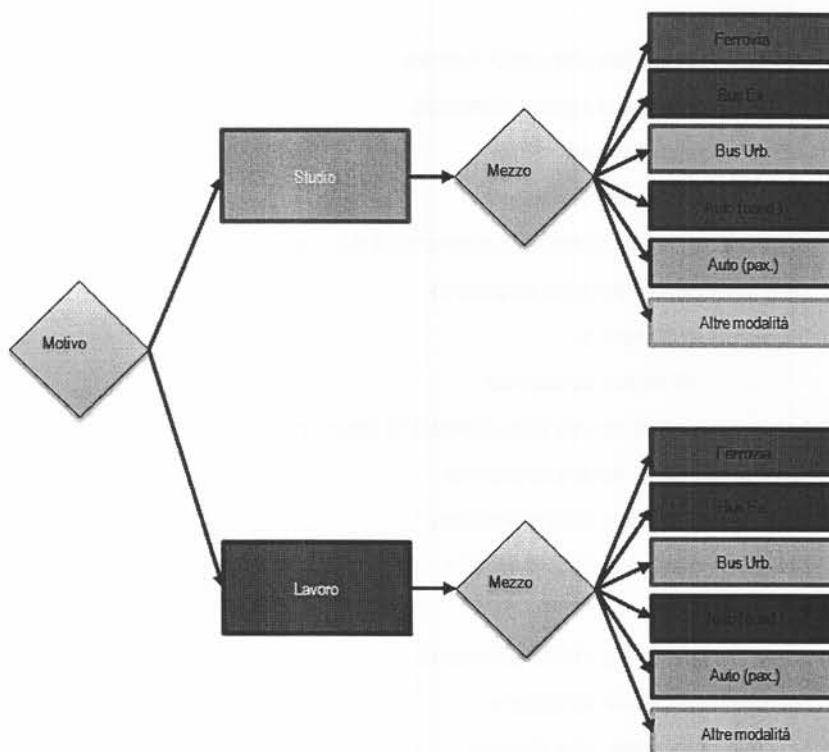


Figura 32. Schema della stratificazione utilizzata per la compilazione e l'analisi delle matrici.

Tabella 7. Classificazione degli spostamenti per motivo di studio.

Motivo		Studio								
		Passeggeri su ferrovia	Passeggeri su bus extraurbani o scolastici	Passeggeri su bus urbani	Conducenti auto	Passeggeri su auto	Altre modalità	Tutti i modi		
Spostamenti provenienti dagli enti della regione	Tipo di spostamento per ambiti / modo									
	Spostamenti intra comunali	Intracomunali	145	10'309	5'829	1'393	28'902	26'357	72'934	
		di cui intracomunali Potenza		122	754	1'402	790	5'973	1'845	10'886
		di cui intracomunali Matera		12	84	1'397	251	5'548	2'669	9'961
	Spostamenti originati dalla provincia di Potenza	Intraprovinciali Potenza		1'064	16'414	5'009	1'719	19'382	15'304	58'892
		di cui extracomunali		934	8'142	1'422	699	1'731	42	12'970
		Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera		1	128	12	27	20	-	188
		Dalla provincia di Potenza all'esterno		357	469	71	62	96	3	1'059
	Spostamenti originati dalla provincia di Matera	Intraprovinciali Matera		23	5'144	2'686	501	11'566	11'119	31'039
		di cui extracomunali		8	3'108	445	127	315	24	4'027
		Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza		17	306	27	32	22	-	404
		Dalla provincia di Matera all'esterno		236	214	36	82	68	2	638
	Spostamenti originati dall'estero	Dall'esterno alla provincia di Potenza		121	699	117	94	89	1	1'121
		Dall'esterno alla provincia di Matera		129	749	97	108	118	12	1'213
	Spostamenti originati dalla regione	Intraregionali		1'105	21'993	7'734	2'278	30'990	26'423	90'523
		di cui intraregionali esclusi intracomunali		960	11'685	1'906	885	2'088	66	17'589
		Scambio in uscita		593	683	107	144	164	5	1'697
		Scambio in ingresso		249	1'448	215	203	206	13	2'334
	Totale		1'947	24'124	8'056	2'625	31'360	26'441	94'554	



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Gli spostamenti intraregionali per studio risultano pari a circa 90.500. Di questi, il 19% ha origine e destinazione in comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla regione sono pari a circa 1.700 mentre quelli in ingresso risultano pari a circa 2.300 (probabile effetto attrattore delle sedi universitarie).

Il 33% di questi spostamenti avviene in auto come passeggero, il 25% sui bus scolastici ed extraurbani (25%) e il 28% con altre modalità.

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che il 66% di tali spostamenti avviene in auto come passeggero, il 12% su bus scolastici ed extraurbani e l'11% su bus urbani.

Tabella 8. Classificazione degli spostamenti per motivo di lavoro.

Motivo		Lavoro						
		Passeggeri su ferrovia	Passeggeri su bus extraurbani e aziendali	Passeggeri su bus urbani	Conducenti auto	Passeggeri su auto	Altre modalità	Tutti i modi
Spostamenti per ambiti / modo	Intracomunali	688	939	1'431	67'034	7'810	26'660	104'562
	<i>di cui intracomunali Potenza</i>	71	86	535	13'329	1'068	2'461	17'549
	<i>di cui intracomunali Matera</i>	63	90	457	12'359	1'008	2'770	16'748
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Intraprovinciali Potenza	3'030	3'331	1'567	67'713	6'611	17'208	99'459
	<i>di cui extracomunali</i>	2'616	2'779	706	26'228	2'172	184	34'686
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	204	210	14	602	137	3	1'170
	Dalla provincia di Potenza all'esterno	225	225	22	1'724	178	15	2'389
Spostamenti originali dalla provincia di Matera	Intraprovinciali Matera	922	1'276	705	33'190	4'270	9'674	50'037
	<i>di cui extracomunali</i>	648	888	135	7'641	899	38	10'249
	Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	404	408	67	888	110	2	1'879
	Dalla provincia di Matera all'esterno	165	167	18	1'945	170	10	2'475
Spostamenti provenienti dall'est	Dall'esterno alla provincia di Potenza	567	613	257	3'806	514	28	5'785
	Dall'esterno alla provincia di Matera	590	646	43	3'140	827	44	5'291
Spostamenti Aggregazione regionale	Intraregionali	4'560	5'225	2'353	102'393	11'128	26'887	152'545
	<i>di cui intraregionali esclusi intracomunali</i>	3'872	4'285	922	35'359	3'318	227	47'984
	Scambio in uscita	390	393	40	3'669	347	25	4'864
	Scambio in ingresso	1'157	1'259	300	6'946	1'341	73	11'076
	Totale	6'108	6'876	2'694	113'008	12'816	26'984	168'485

Gli spostamenti intraregionali per motivi di «lavoro» risultano pari a circa 152.500. Di questi il 31% ha origine e destinazione in comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla regione sono pari a circa 4.800 mentre quelli in ingresso risultano pari a circa 11.000 (probabile effetto attrattore del polo industriale di Melfi).

La maggior parte di tali spostamenti avviene in auto come conducente (67%), in auto come passeggero nell'8% dei casi e con altre modalità (a piedi, in bici, in motociclo o altro mezzo nel 16% dei casi).

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che il 71% di tali spostamenti avviene in auto come conducente, l'8,6% avviene su bus aziendali o extraurbani, il 7,6% avviene su ferrovia, ed il 6,6% avviene su auto come passeggero.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 9. Classificazione degli spostamenti per i motivi di studio + lavoro.

Motivo		Studio + Lavoro						Tutti i modi
		Passeggeri su ferrovia	Passeggeri su bus extraurbani, scol. o aziendali	Passeggeri su bus urbani	Conducenti auto	Passeggeri su auto	Altre modalità	
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Intracomunali	833	11'248	7'260	68'427	36'712	53'016	177'496
	di cui intracomunali Potenza	193	840	1'937	14'119	7'041	4'305	28'435
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	di cui intracomunali Matera	75	174	1'855	12'610	6'556	5'439	26'709
	Intraprovinciali Potenza	4'094	19'745	6'576	69'432	25'993	32'511	158'351
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	di cui extracomunali	3'550	10'921	2'128	26'928	3'903	226	47'656
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Potenza	205	338	26	629	156	3	1'358
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Dalla provincia di Potenza all'esterno	582	694	94	1'787	274	18	3'448
	Intraprovinciali Matera	945	6'420	3'391	33'691	15'836	20'793	81'076
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	di cui extracomunali	656	3'996	579	7'768	1'214	62	14'276
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Potenza	421	715	94	919	132	2	2'283
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Dalla provincia di Potenza all'esterno	401	381	54	2'027	237	12	3'113
	Dall'esterno alla provincia di Potenza	688	1'312	375	3'900	603	29	6'907
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Dall'esterno alla provincia di Potenza	719	1'394	140	3'248	945	57	6'503
	Intraregionali	5'665	27'218	10'088	104'671	42'117	53'309	243'069
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	di cui intraregionali esclusi intracomunali	4'832	15'970	2'828	36'244	5'406	293	65'573
	Scambio in uscita	983	1'076	147	3'814	511	30	6'561
Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Scambio in ingresso	1'407	2'706	515	7'148	1'547	86	13'410
	Totale	8'055	31'000	10'750	115'833	44'176	53'425	263'039

Complessivamente gli spostamenti intraregionali per motivi di lavoro e studio sono circa 243.000. Di questi, il 27% ha origine e destinazione in comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla regione sono circa 6.500 mentre quelli in ingresso sono circa 13.400.

La maggior parte degli spostamenti avviene in auto (44% come conducente e 17% come passeggero), il 20% con altre modalità (a piedi, in bici, in motociclo, altro mezzo), e il 12% su bus extraurbani, aziendali o scolastici.

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che il 64% avviene in auto (55% come conducente e 8% come passeggero), il 24% avviene su bus extraurbani o aziendali o scolastici, il 7% avviene su ferrovia, ed il 4% avviene su bus urbani.

Riducendo la classificazione dei mezzi di trasporto utilizzati a due modi, TPL e Auto, ed introducendo la classificazione degli spostamenti per durata, si ottiene una stratificazione che da luogo a 16 sottomatrici. Gli spostamenti sono stati sempre classificati per ambiti geografici e relazioni spaziali (vedi fig.33)

La figura seguente mostra lo schema logico della stratificazione utilizzata per la compilazione e l'analisi delle matrici per la modalità auto e la modalità TPL.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

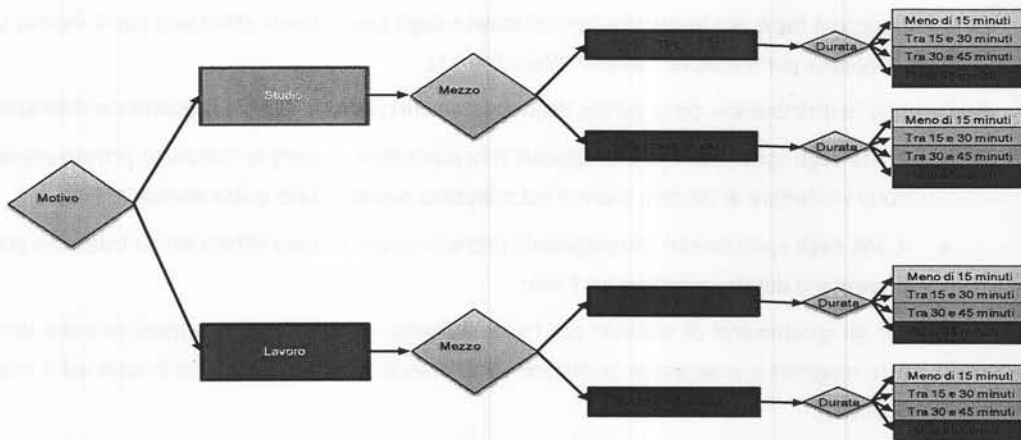


Figura 33. Schema della stratificazione utilizzata per la compilazione e l'analisi delle matrici.

Analizzando le distribuzioni delle durate degli spostamenti per motivi di studio (vedi tab.10) si possono fare le seguenti considerazioni:

- il 74% degli spostamenti intraregionali su trasporto privato (intracomunali esclusi) presentano durata inferiore ai 30 min, mentre sul trasporto pubblico tale quota scende al 43%;
- il 13% degli spostamenti intraregionali su trasporto pubblico (intracomunali esclusi) presentano durata superiore ad 1 ora;
- per gli spostamenti di scambio con l'esterno della regione le distribuzioni si spostano verso durate maggiori e si accentua la differenza di prestazioni tra il trasporto privato ed il trasporto pubblico;
- per gli spostamenti dalla regione verso l'esterno mentre su trasporto privato solo il 43% degli spostamenti presenta durata superiore ad 1 ora, sul trasporto pubblico tale quota è pari a circa il 70%.

Tabella 10. Classificazione degli spostamenti per motivo di studio - valori % per durata.

Tipo di spostamento per ambiti / modo	Spostamenti su Auto (conducente o passeggero)				Spostamenti su trasporto pubblico				
	fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	
Spostamenti provenienti originati dalla provincia di Potenza	Intracomunali	90%	9%	1%	1%	58%	33%	8%	1%
	di cui intracomunali Potenza	75%	23%	1%	1%	33%	54%	11%	3%
	di cui intracomunali Matera	89%	10%	0%	1%	33%	53%	13%	2%
Spostamenti provenienti originati dalla provincia di Potenza	Intraprovinciali Potenza	81%	15%	3%	1%	35%	32%	25%	7%
	di cui extracomunali	29%	48%	21%	3%	8%	33%	46%	13%
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	0%	18%	36%	47%	0%	11%	44%	45%
Spostamenti provenienti originati dalla provincia di Potenza	Dalla provincia di Potenza all'esterno	17%	12%	21%	50%	2%	10%	24%	64%
	Intraprovinciali Matera	90%	8%	1%	1%	32%	40%	22%	5%
	di cui extracomunali	30%	36%	30%	4%	8%	43%	40%	10%
Spostamenti provenienti originati dalla provincia di Potenza	Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	13%	13%	39%	35%	3%	21%	30%	46%
	Dalla provincia di Matera all'esterno	4%	15%	44%	36%	0%	5%	18%	77%
	Dall'esterno alla provincia di Potenza	7%	18%	38%	36%	6%	29%	42%	24%
Spostamenti provenienti originati dalla provincia di Potenza	Dall'esterno alla provincia di Matera	17%	48%	26%	9%	3%	43%	46%	9%
	Intraregionali	84%	12%	3%	1%	34%	34%	25%	7%
	di cui intraregionali esclusi intracomunali	29%	45%	23%	4%	8%	35%	44%	13%
Aggregazione regionale	Scambio in uscita	11%	14%	33%	43%	2%	8%	22%	69%
	Scambio in ingresso	13%	34%	32%	21%	4%	36%	44%	16%
	Totale	83%	12%	3%	2%	31%	33%	26%	10%



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Le considerazioni fatte per le distribuzioni di durata degli spostamenti effettuati per il motivo studio, possono essere replicata per il motivo “lavoro” (Vedi Tab.11).

Analizzando le distribuzioni della durata degli spostamenti possono farsi le seguenti considerazioni:

- il 70% degli spostamenti intraregionali (intracomunali esclusi) su trasporto privato presentano durata inferiore ai 30 min, mentre sul trasporto pubblico tale quota scende al 24%;
- il 34% degli spostamenti intraregionali (intracomunali esclusi) effettuati su trasporto pubblico presentano durata superiore ad 1 ora;
- per gli spostamenti di scambio con l'esterno della regione, le distribuzioni tendono verso durate maggiori e si accentua la differenza di prestazioni tra il trasporto privato ed il trasporto pubblico;
- per gli spostamenti dalla regione verso l'esterno, mentre su trasporto privato solo il 27% degli spostamenti presenta durata superiore ad 1 ora, sul trasporto pubblico tale quota è pari a circa il 65%.

Tabella 11. Classificazione degli spostamenti per motivo di lavoro - valori % per durata.

Tipo di spostamento per ambiti / modo		Spostamenti su Auto (conducente o passeggero)				Spostamenti su trasporto pubblico				
		fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	
Spostamenti provenienti da: comuni intraregionali	Intracomunali	77%	19%	2%	1%	39%	45%	11%	6%	
	di cui intracomunali Potenza	70%	26%	2%	1%	29%	52%	14%	4%	
	di cui intracomunali Matera	79%	18%	2%	1%	43%	48%	5%	4%	
	Spostamenti originali dalla provincia di Potenza	Intraprovinciali Potenza	56%	31%	10%	3%	11%	28%	37%	24%
		di cui extracomunali	25%	47%	23%	5%	3%	22%	44%	30%
		Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	6%	47%	47%	24%	0%	10%	41%	48%
		Dalla provincia di Potenza all'esterno	7%	26%	36%	31%	0%	5%	21%	74%
	Spostamenti originali dalla provincia di Matera	Intraprovinciali Matera	66%	25%	8%	2%	24%	36%	27%	13%
		di cui extracomunali	21%	49%	27%	4%	4%	31%	46%	19%
		Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	2%	10%	44%	44%	0%	1%	16%	84%
		Dalla provincia di Matera all'esterno	5%	33%	39%	23%	2%	14%	28%	56%
	Spostamenti originali dalle province di Potenza e Matera	Dall'esterno alla provincia di Potenza	5%	22%	48%	26%	1%	11%	57%	31%
		Dall'esterno alla provincia di Matera	10%	44%	30%	16%	3%	25%	25%	47%
		Intraregionali	59%	28%	10%	3%	13%	28%	33%	26%
	Spostamenti provenienti da: comuni interregionali	di cui intraregionali esclusi intracomunali	23%	46%	25%	6%	3%	21%	42%	34%
		Scambio in uscite	6%	30%	37%	27%	1%	10%	24%	65%
		Scambio in ingresso	7%	33%	39%	21%	2%	17%	44%	38%
Totale		54%	29%	13%	5%	10%	25%	34%	30%	

In generale, per gli spostamenti sistematici si possono fare le seguenti considerazioni in merito alle durate (vedi Tab.12):

- il 70% degli spostamenti intraregionali su trasporto privato, esclusi gli intracomunali, presentano durata inferiore ai 30 min, mentre sul trasporto pubblico tale quota scende al 37%;
- solo il 6% degli spostamenti intraregionali esclusi gli intracomunali effettuati su trasporto privato presentano durata superiore ad 1 ora mentre su trasporto pubblico tale quota sale al 20%;
- per gli spostamenti di scambio con l'esterno della regione, le distribuzioni tendono verso durate maggiori e si accentua la differenza di prestazioni tra il trasporto privato ed il trasporto pubblico;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- per gli spostamenti dalla regione verso l'esterno, mentre su trasporto privato solo il 28% degli spostamenti presenta durata superiore ad 1 ora, sul trasporto pubblico tale quota è pari a circa il 68%.

Tabella 12. Classificazione degli spostamenti per i motivi di studio + lavoro - valori % per durata.

Tipo di spostamento per ambiti / modo	Spostamenti su Auto (conducente o passeggero)				Spostamenti su trasporto pubblico				
	fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	fino a 15 minuti	da 16 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti	
Spostamenti intracomunali	81%	16%	2%	1%	55%	35%	8%	2%	
	<i>di cui intracomunali Potenza</i>	71%	25%	2%	1%	32%	53%	12%	3%
	<i>di cui intracomunali Matera</i>	82%	15%	1%	1%	36%	51%	10%	2%
Spostamenti intraprovinciali	62%	27%	9%	2%	30%	32%	28%	11%	
	<i>di cui extracomunali</i>	26%	47%	23%	5%	6%	30%	45%	18%
	Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera	6%	22%	46%	26%	0%	10%	42%	47%
	Dalla provincia di Potenza all'esterno	8%	25%	35%	33%	2%	8%	23%	67%
Spostamenti interprovinciali	72%	20%	6%	2%	31%	39%	23%	7%	
	<i>di cui extracomunali</i>	21%	48%	27%	4%	7%	40%	41%	12%
	Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza	3%	10%	44%	43%	1%	8%	21%	70%
	Dalla provincia di Matera all'esterno	5%	32%	39%	24%	1%	8%	22%	69%
Spostamenti provenienti dall'estero	5%	22%	47%	26%	3%	20%	50%	28%	
	Dall'esterno alla provincia di Potenza	10%	45%	29%	16%	3%	35%	37%	26%
	Dall'esterno alla provincia di Matera	65%	25%	8%	3%	29%	33%	27%	11%
Spostamenti di aggregazione dalle frazioni	24%	46%	25%	6%	6%	31%	43%	20%	
	Scambio in uscita	6%	29%	37%	28%	1%	8%	22%	68%
	Scambio in ingresso	8%	33%	39%	21%	3%	27%	44%	27%
Totale	60%	25%	11%	4%	26%	31%	28%	15%	

Per i motivi studio e lavoro, su mezzo "Auto", vengono generati nel complesso 45.975 spostamenti extracomunali, vengono attratti 50.345 spostamenti extracomunali, mentre gli spostamenti intracomunali sono 105.140. Emerge con chiarezza l'incidenza degli spostamenti intracomunali di Potenza, Matera e Melfi che pesano rispettivamente per il 14%, il 13% e il 4% del totale intraregionale.

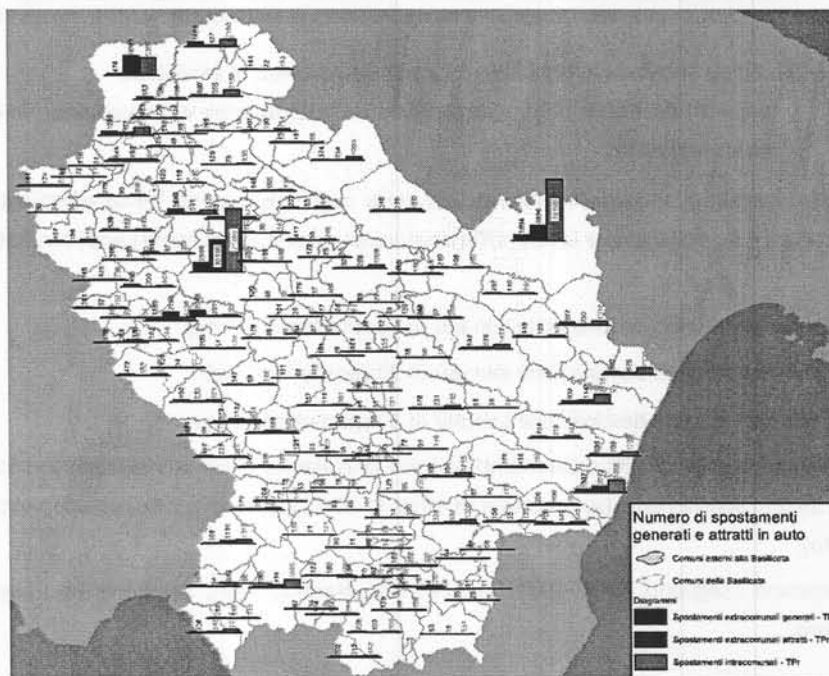


Figura 34. Spostamenti extracomunali e intracomunali generati/attratti in auto, motivi Studio + Lavoro.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Per i motivi studio e lavoro, su TPL, vengono generati nel complesso 25.835 spostamenti extracomunali, vengono attratti 28.260 spostamenti extracomunali, mentre 19.340 sono gli spostamenti intracomunali.

È sempre evidente la forte capacità di attrazione di Potenza, Melfi e Matera. Nel caso del TPL gli spostamenti intracomunali pesano molto meno rispetto a quelli generati e attratti.

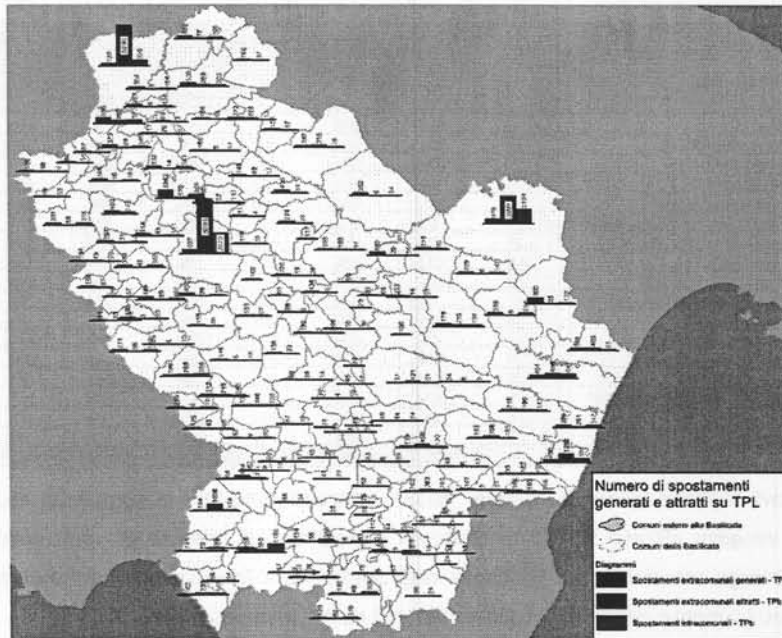


Figura 35. Spostamenti extracomunali e intracomunali generati/attratti su TPL - motivi S+L.

4.1.1 ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI SISTEMATICI MEDIANTE LINEE DI DESIDERIO

4.1.1.1 *Linee di desiderio degli spostamenti intraregionali e extracomunali in auto, motivi studio e lavoro*

Di seguito vengono analizzate le linee di desiderio degli spostamenti intraregionali di auto (spostamenti di andata per i motivi scuola e lavoro effettuati in auto come conducente) applicando tre livelli di filtro:

- relazioni origine-destinazione con più di 50 spostamenti Auto;
- relazioni origine-destinazione con più di 20 spostamenti Auto;
- relazioni origine-destinazione con più di 10 spostamenti Auto.

Sulle relazioni con più di 50 spostamenti (ovvero la capacità di un bus extraurbano standard) si sviluppano circa 25.250 spostamenti (su un totale di circa 41.650 spostamenti intraregionali extracomunali effettuati in auto).

Si evidenziano i seguenti 7 poli attrattori: Potenza, Matera, Melfi, Marsicovetere, Lagonegro-Lauria; Pisticci; Policoro.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

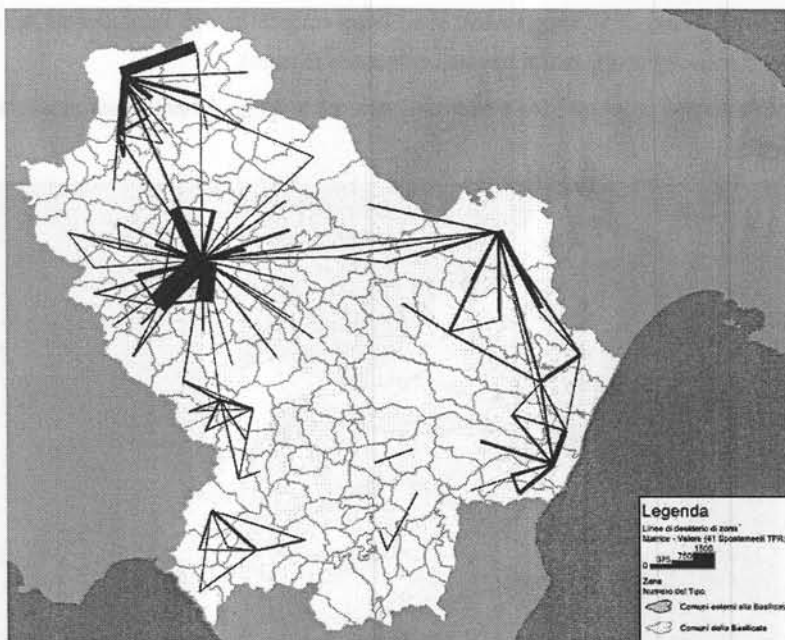


Figura 36. Relazioni O/D con più di 50 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni con più di 20 spostamenti si sviluppano circa 31.680 spostamenti (su un totale di circa 41.650 spostamenti intraregionali extracomunali, effettuati in auto).

Si evidenziano i medesimi 7 poli attrattori: Potenza, Matera, Melfi, Marsicovetere, Lagonegro-Lauria; Pisticci; Policoro.

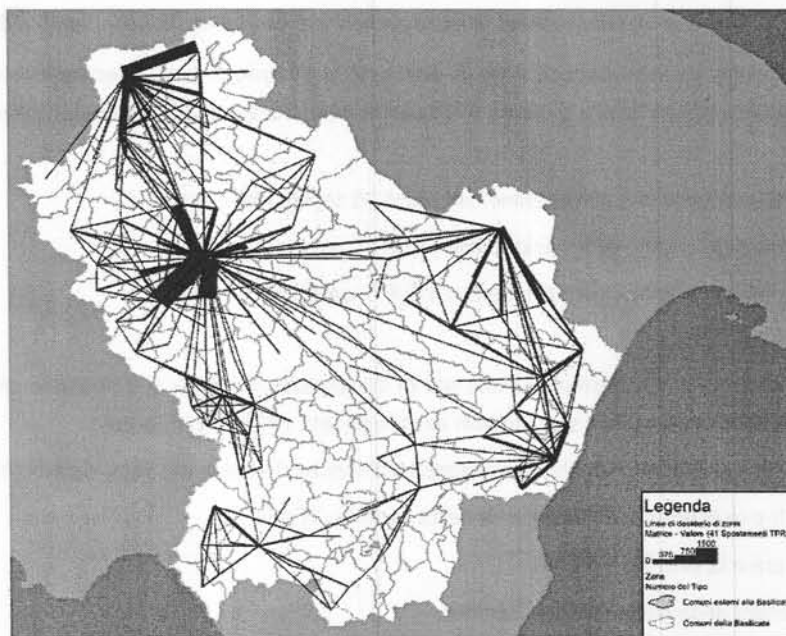


Figura 37. Relazioni O/D con più di 20 spostamenti sistematici di andata.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sulle relazioni con più di 10 spostamenti si sviluppano circa 35.100 spostamenti (su un totale di circa 41.650 spostamenti intraregionali, extracomunali effettuati in auto).

Oltre al rafforzamento dei poli già evidenziati emergono altri due poli, comunque molto deboli: Senise e Sant'Arcangelo.

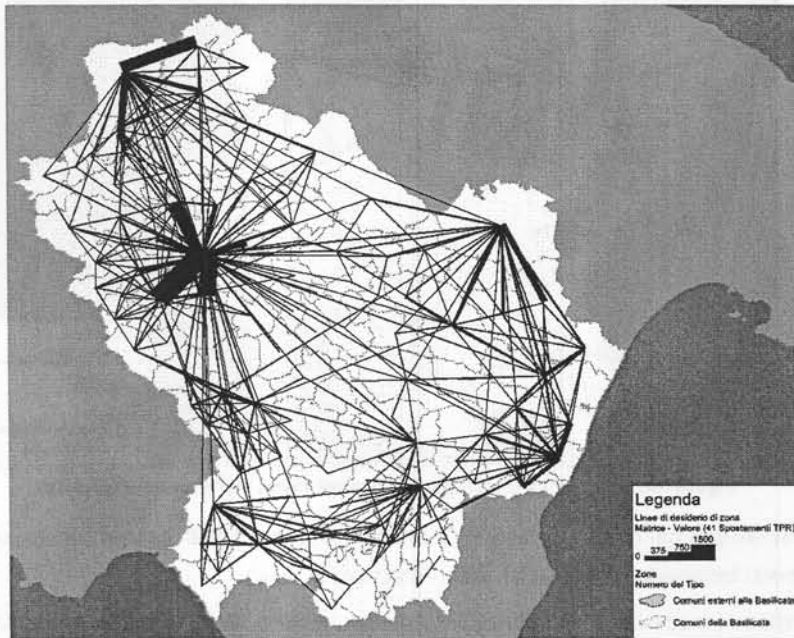


Figura 38. Relazioni O/D con più di 10 spostamenti sistematici di andata.

4.1.1.2 *Linee di desiderio degli spostamenti inter-regionali in auto, motivi Studio e Lavoro*

Di seguito vengono analizzate le linee di desiderio degli spostamenti inter-regionali su Auto (spostamenti di andata per i motivi scuola e lavoro effettuati in auto come conducente) applicando tre livelli di filtro:

- relazioni origine-destinazione con più di 20 spostamenti Auto;
- relazioni origine-destinazione con più di 10 spostamenti Auto;
- relazioni origine-destinazione con più di 5 spostamenti Auto.

Sulle relazioni origine-destinazione con più di 20 spostamenti Auto si sviluppano circa 6.660 spostamenti (su un totale di circa 13.020 spostamenti extraregionali, effettuati in auto).

Le principali relazioni di scambio avvengono tra Potenza, la Piana del Sele, Salerno e Napoli;

- tra Melfi e le provincie di Foggia e Barletta, Andria, Trani;
- tra Matera e la provincia di Bari;
- tra i comuni della costa ionica e Taranto.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

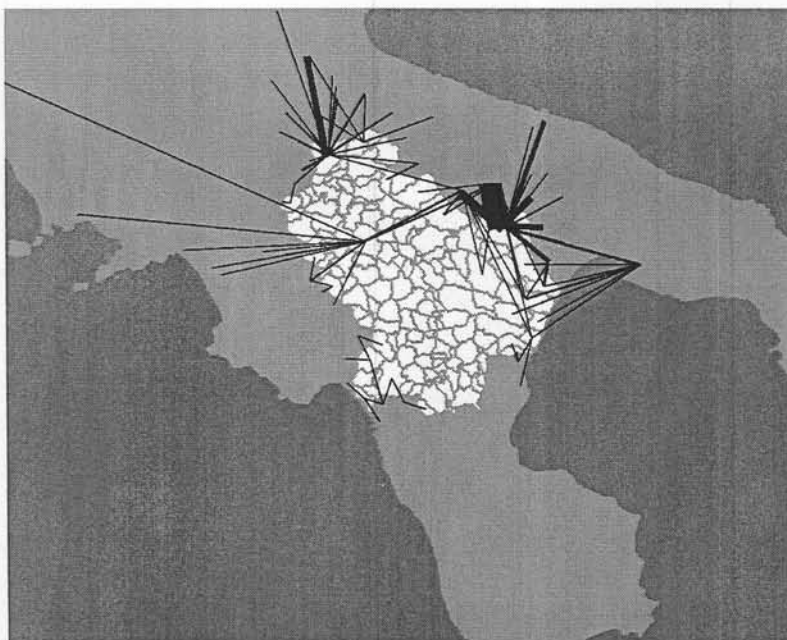


Figura 39. Relazioni O/D con più di 20 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni origine-destinazione con più di 10 spostamenti Auto si sviluppano circa 7.960 spostamenti (su un totale di circa 13.020 spostamenti extraregionali, effettuati in auto).

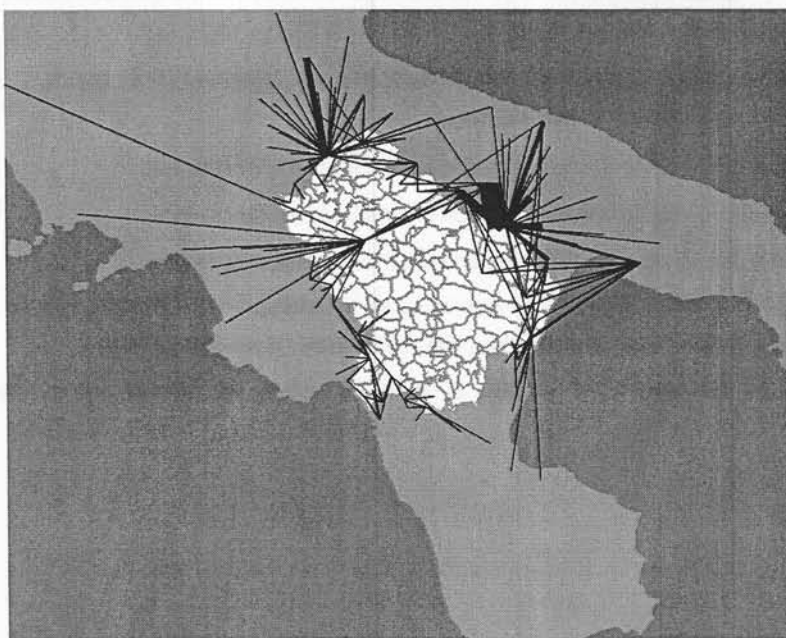


Figura 40. Relazioni O/D con più di 10 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni origine-destinazione con più di 5 spostamenti Auto si sviluppano circa 9.320 spostamenti (su un totale di circa 13.020 spostamenti extraregionali, effettuati in auto).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

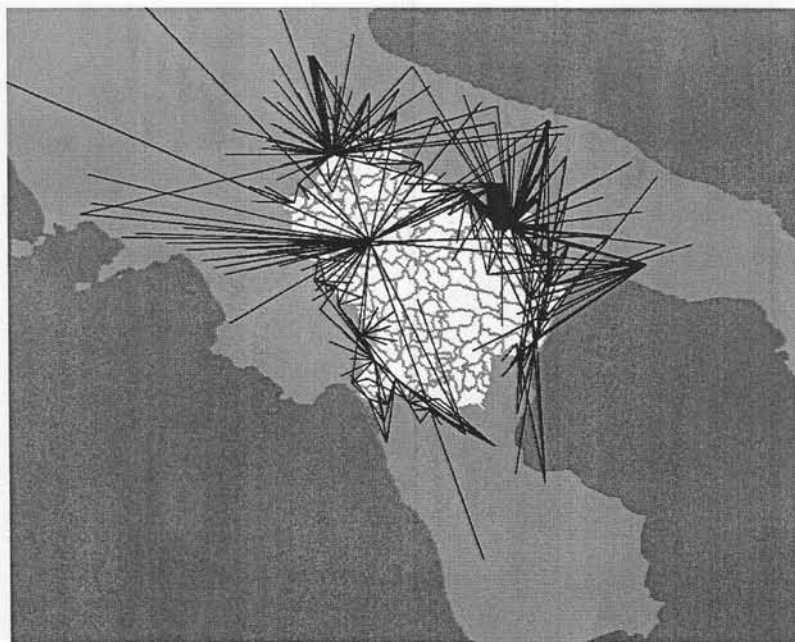


Figura 41. Relazioni O/D con più di 5 spostamenti sistematici di andata.

4.1.1.3 *Linee di desiderio degli spostamenti intraregionali e extracomunali su TPL, motivi Studio e Lavoro*

Di seguito vengono analizzate le linee di desiderio degli spostamenti di andata intraregionali ed extracomunali su TPL applicando tre livelli di filtro:

- relazioni origine-destinazione con più di 50 spostamenti su tpl;
- relazioni origine-destinazione con più di 20 spostamenti su tpl;
- relazioni origine-destinazione con più di 10 spostamenti su tpl.

Sulle relazioni con più di 50 spostamenti su tpl si sviluppano 15.210 spostamenti. I poli generatori/attrattori che si identificano sono gli stessi che risaltano per il trasporto privato.

È molto più evidente però il peso di Melfi che attrae da Potenza oltre che generare verso quest'ultima.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

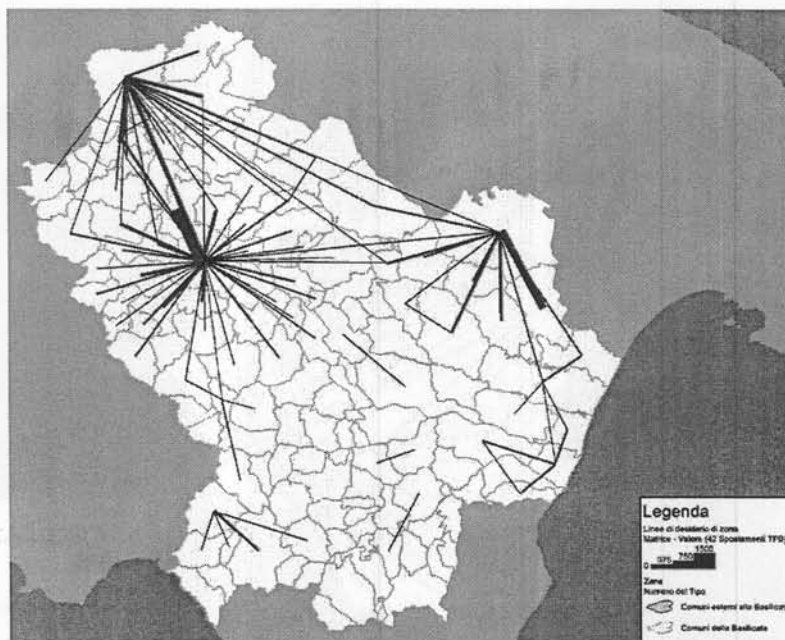


Figura 42. Relazioni O/D con più di 50 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni con più di 20 spostamenti si sviluppano 19.520 spostamenti.

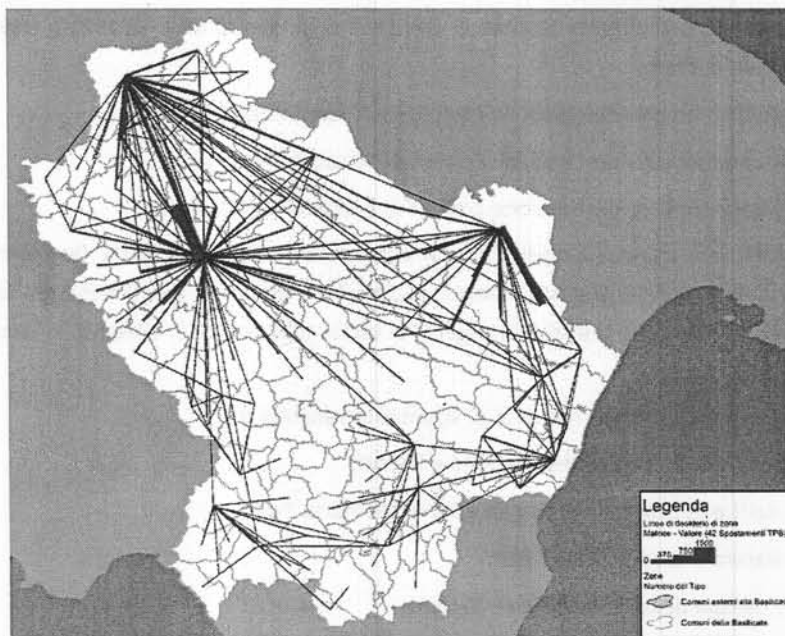


Figura 43. Relazioni O/D con più di 20 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni con più di 10 spostamenti si sviluppano 21.310 spostamenti su un totale di 23.250 spostamenti intraregionali, extracomunali effettuati su trasporto pubblico.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

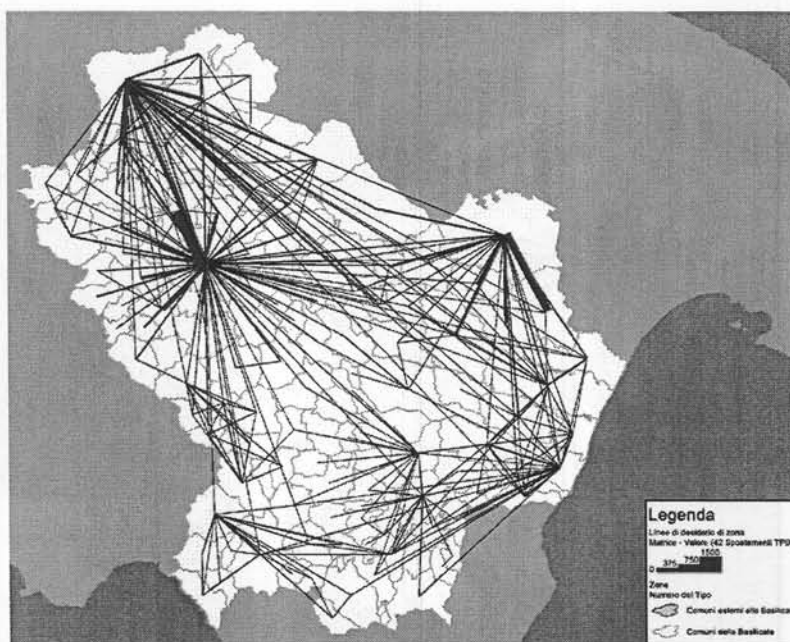


Figura 44. Relazioni O/D con più di 10 spostamenti sistematici di andata.

4.1.1.4 Linee di desiderio degli spostamenti inter-regionali su TPL, motivi Studio e Lavoro

Di seguito vengono analizzate le linee di desiderio degli spostamenti di andata interregionali su TPL applicando tre livelli di filtro:

- relazioni origine-destinazione con più di 20 spostamenti su tpl;
- relazioni origine-destinazione con più di 10 spostamenti su tpl;
- relazioni origine-destinazione con più di 5 spostamenti su tpl.

Sulle relazioni con più di 20 spostamenti si sviluppano 3.835 spostamenti. Da notare che dall'analisi delle distribuzioni delle durate degli spostamenti risulta che il 60% degli spostamenti per lavoro e il 69% degli spostamenti per studio, che si effettuano su tpl in uscita dalla regione, presentano una durata superiore ad un'ora.

Anche per il tpl le principali relazioni di scambio avvengono tra

- Potenza e la Piana del Sele, Salerno e Napoli;
- tra Melfi e le provincie di Foggia e Barletta Andria Trani;
- tra Matera e la provincia di Bari;
- tra i comuni della costa ionica e Taranto.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

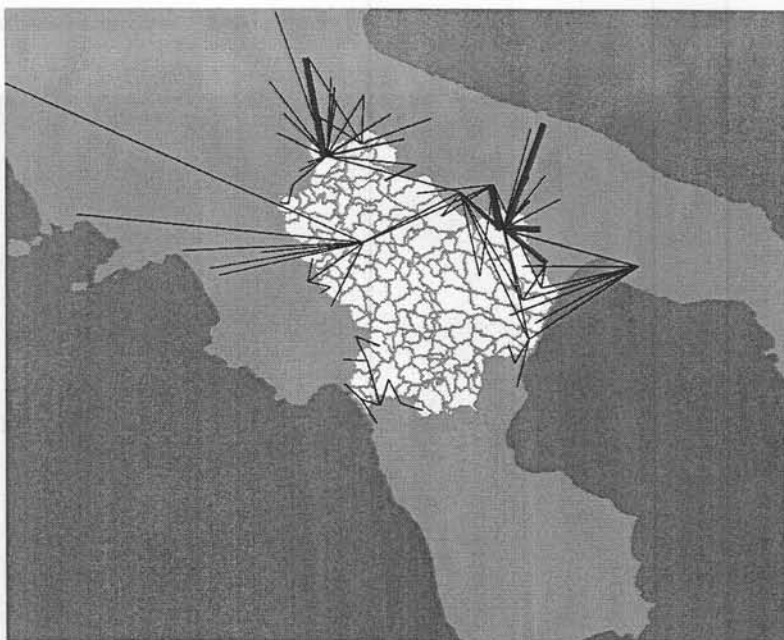


Figura 45. Relazioni O/D con più di 20 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni selezionate (con più di 10 spostamenti) si sviluppano 4.670 spostamenti.

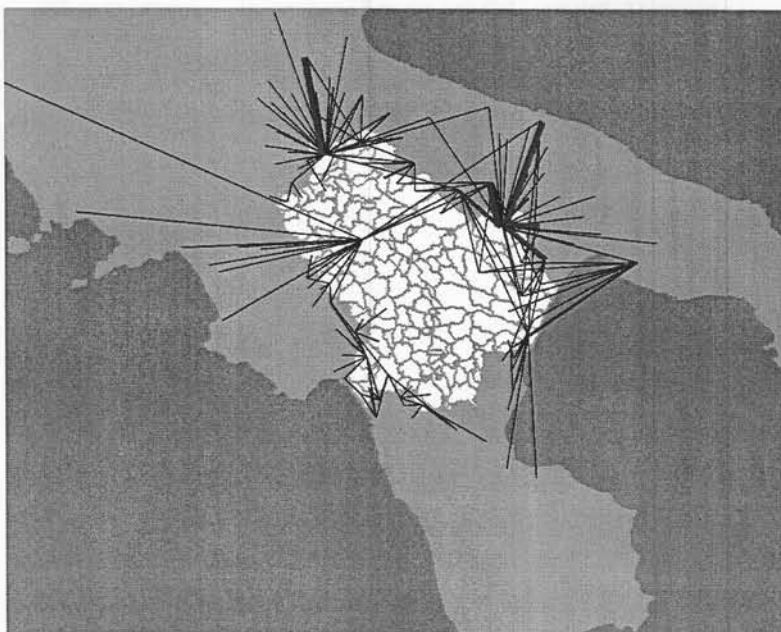


Figura 46. Relazioni O/D con più di 10 spostamenti sistematici di andata.

Sulle relazioni con più di 5 spostamenti si sviluppano 5.205 spostamenti, su un totale di 5.970 spostamenti extraregionali, effettuati su tpl.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Potenza scambia in misura minore anche con Bari, mentre Matera insieme a Gravina e Altamura costituisce un tri-polo significativo.

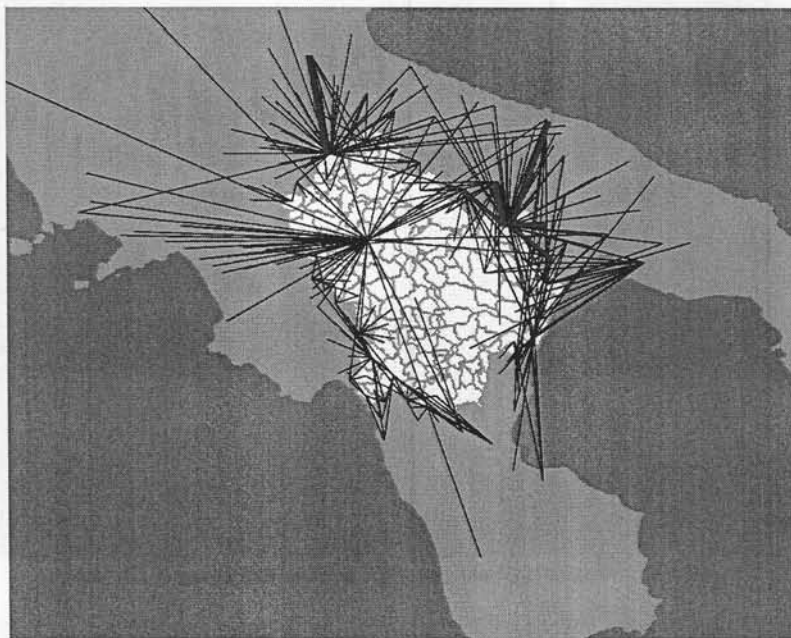


Figura 47. Relazioni O/D con più di 5 spostamenti sistematici di andata.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

4.1.2 ANALISI DEI TASSI DI GENERAZIONE E DELLA RIPARTIZIONE MODALE

L'analisi del tasso di generazione di spostamenti sistematici per abitante mostra una situazione eterogenea: i poli principali, presentano tassi di generazione nella norma mentre i comuni ricadenti nelle aree interne o del crinale appenninico presentano bassi tassi di generazione. Ciò è imputabile da un lato alla struttura e alle caratteristiche della popolazione, dall'altro alla scarsa accessibilità.

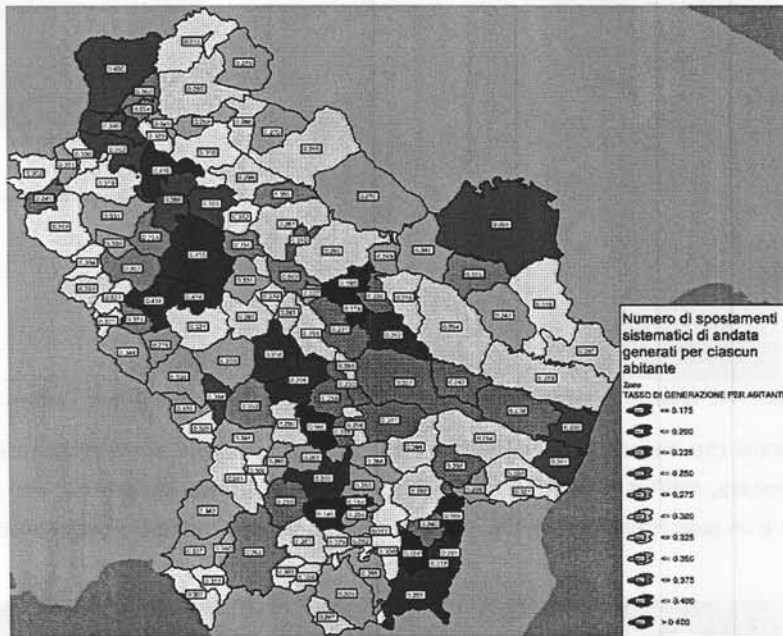


Figura 48. Tasso di generazione (numero di spostamenti / abitante)- motivi S+L.

L'analisi del tasso di generazione di spostamenti sistematici per Km², mostra che le zone più interne della regione sono caratterizzate da bassissimi valori di densità di spostamenti generati (aree a domanda "debole").

Tale condizione, unitamente all'orografia dei luoghi e alle caratteristiche della rete stradale richiede un approccio innovativo per una pianificazione efficiente dei servizi di TPL.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

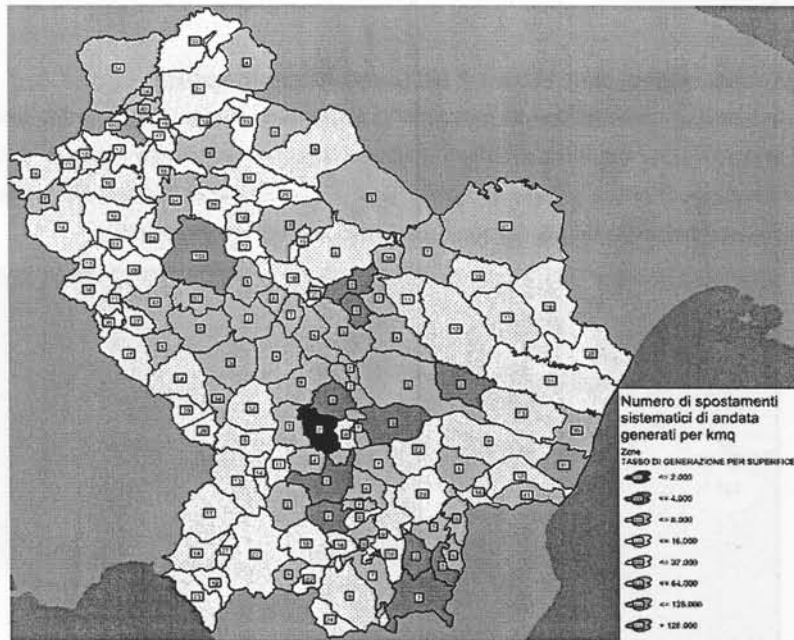


Figura 49. Tasso di generazione (numero di spostamenti / superficie [kmq]) - motivi S+L.

Si può notare che mentre la ripartizione modale degli spostamenti extracomunali emessi dai grandi poli, Potenza, Matera, Melfi è nettamente sbilanciato a favore del trasporto privato, per quanto riguarda i piccoli centri vi è un peso maggiore del TPL, soprattutto a causa dell'incidenza degli spostamenti degli studenti.

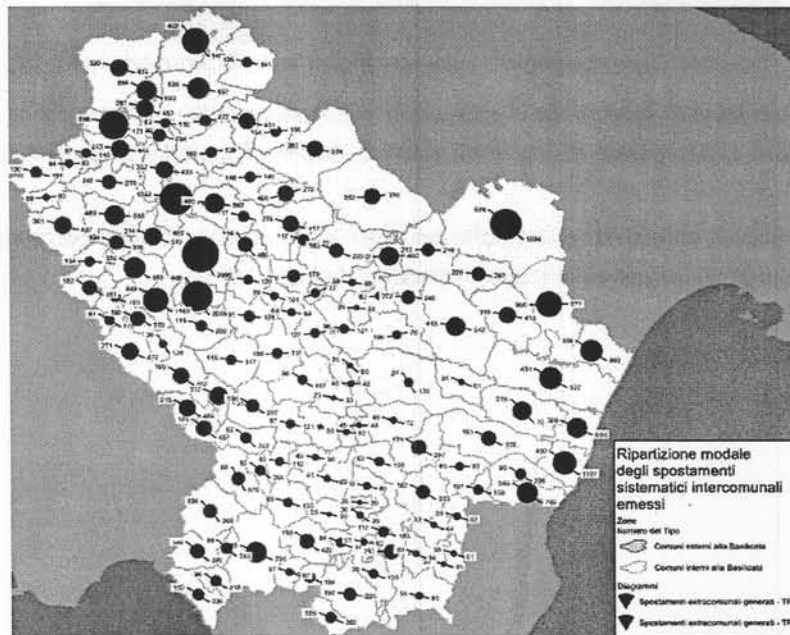
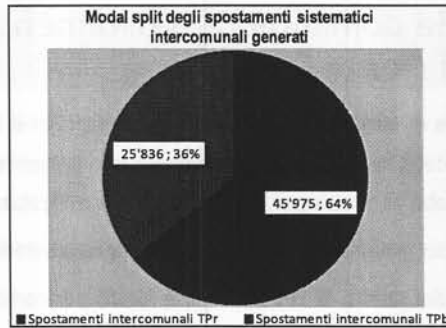


Figura 50. Ripartizione modale degli spostamenti intercomunali generati.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Si può notare che per gli spostamenti extracomunali attratti la ripartizione modale in corrispondenza dei grandi poli Potenza, Matera, Melfi vede attribuita al TPL una quota rilevante (con tutti i problemi connessi alla concentrazione di autobus nello spazio e nel tempo). Per i piccoli centri la ripartizione modale degli spostamenti attratti è invece favorevole al trasporto privato.

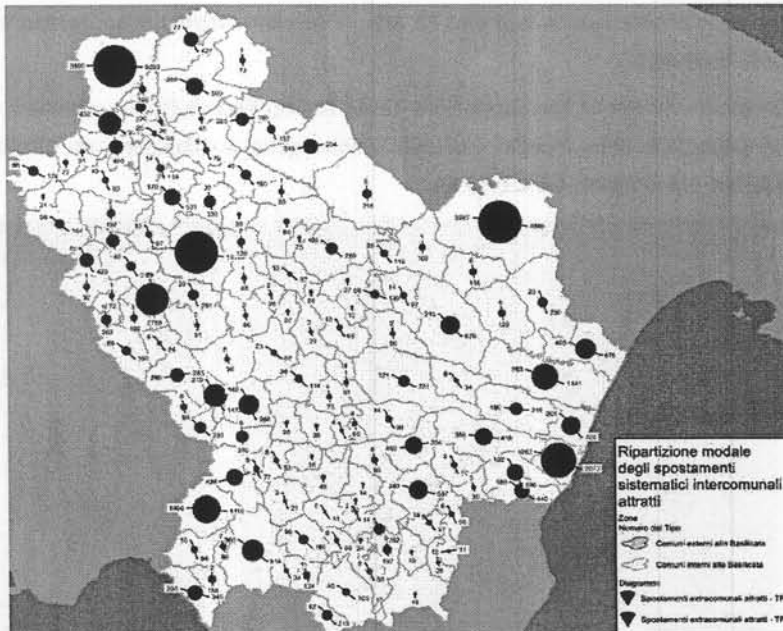
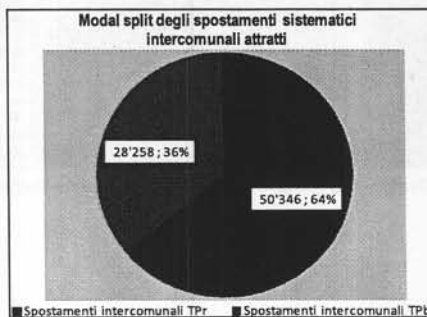


Figura 51. Ripartizione modale degli spostamenti intercomunali attratti, motivi S+L.





Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

4.2 Analisi della domanda di spostamenti Auto non sistemati (fonte CReMSS)

Per l'analisi della domanda di spostamenti Auto non sistemati ci si è avvalsi delle indagini effettuate nell'ambito della realizzazione del CReMSS (Centro Regionale per il Monitoraggio della Sicurezza Stradale). La campagna di indagini sulla mobilità svolta per il CReMSS risulta articolata come segue:

- Conteggi automatici classificati su 73 sezioni della rete stradale regionale;
- Conteggi a bordo dei servizi di TPL (gomma e ferro) per complessive 328 corse;
- Interviste telefoniche CATI ad un campione di 4.000 residenti rappresentativi della popolazione regionale;
- Interviste dirette agli utenti dei servizi di TPL (gomma e ferro) per complessive 1.783 interviste;
- Interviste dirette su strada presso 13 aree di servizio distribuite sul territorio per complessive 1.080 interviste.

La figura seguente mostra la sovrapposizione tra la zonizzazione a livello comunale e la zonizzazione adottata per la realizzazione delle indagini CATI nell'ambito della realizzazione del CReMSS, importata nel modello di simulazione come macro-zonizzazione.

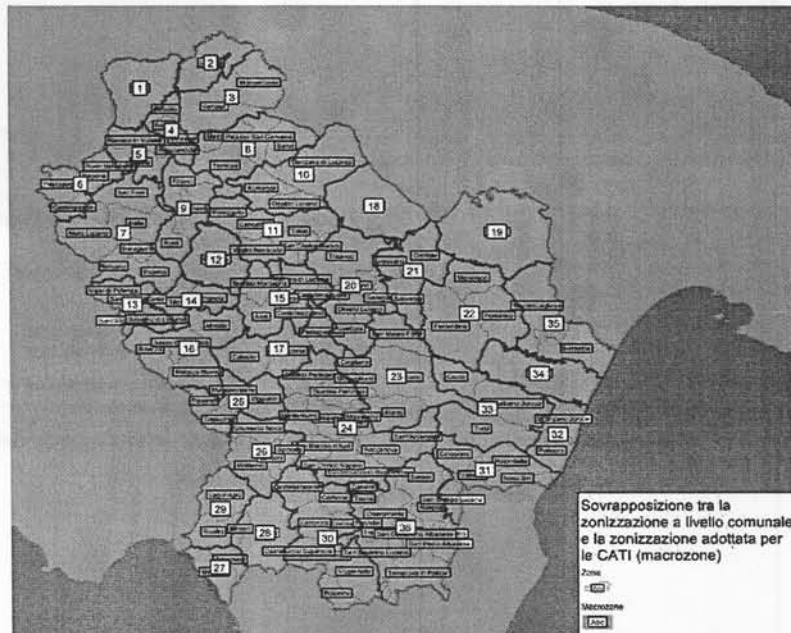


Figura 52. Livello di dettaglio della zonizzazione adottata per le CATI.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

4.2.1 RICOSTRUZIONE DELLA MATRICE AUTO GIORNALIERA

Per la ricostruzione della matrice di spostamenti Auto giornaliera, si è adottata una zonizzazione a due livelli: ad eccezione dei due capoluoghi di provincia il territorio regionale è zonizzato a livello comunale (1 comune = 1 zona di traffico), mentre i due capoluoghi di provincia presentano una zonizzazione di livello sub comunale.

Nello specifico le zonizzazioni adottate per i comuni di Potenza e Matera derivano dall'aggregazione della sezioni censuarie ISTAT (base territoriale 2011) avendo assunto quale obiettivo la corrispondenza delle zonizzazione prodotta rispetto alle zonizzazioni adottate negli strumenti di pianificazione dei trasporti (Piani della Mobilità) dei due capoluoghi.

La figura seguente mostra la zonizzazione adottata per le valutazioni modellistiche.

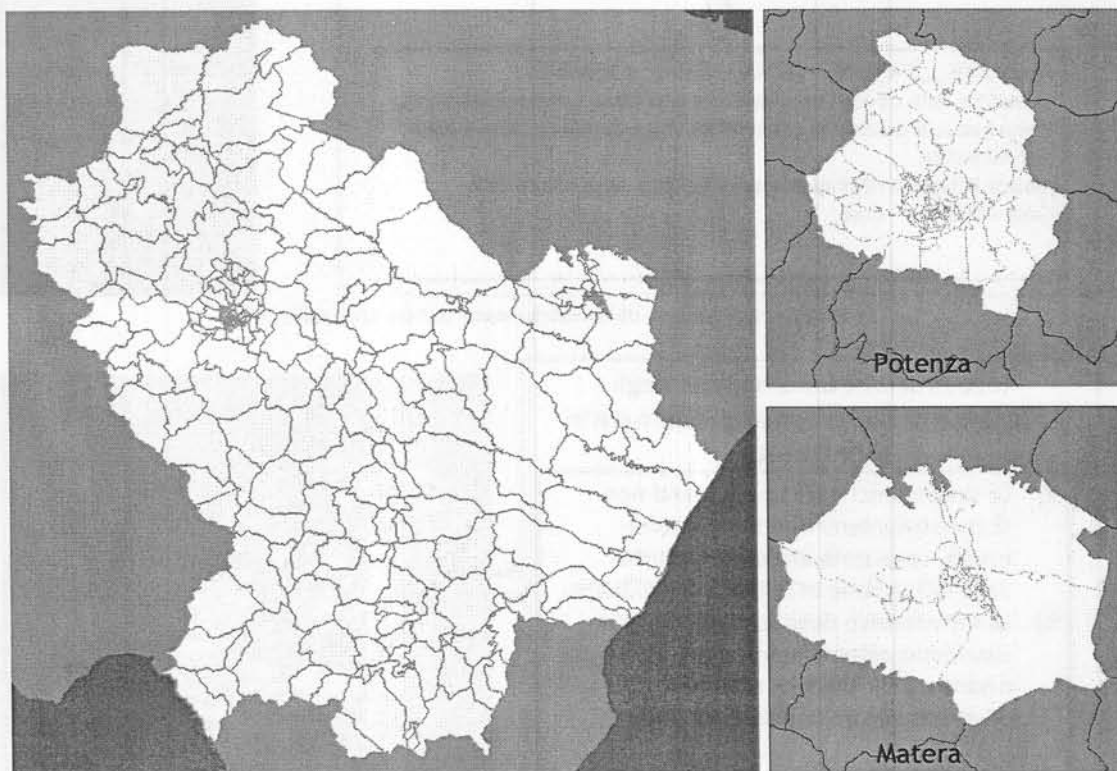


Figura 53. zonizzazione adottata nel modello di simulazione per le valutazioni modellistiche.

Di seguito viene descritta la procedura seguita per la ricostruzione della matrice Auto giornaliera.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

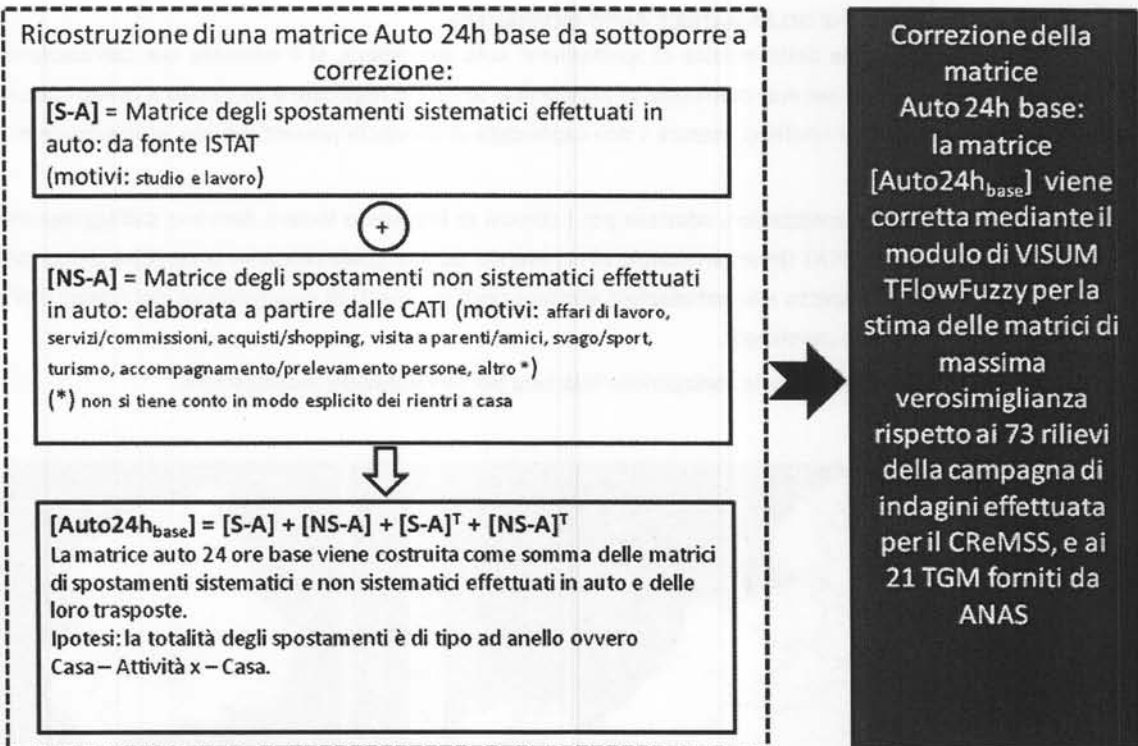


Figura 54. Costruzione della matrice Auto su base comunale (1/3).



Figura 55. Costruzione della matrice Auto su base comunale (2/3).

L'ipotesi semplificativa alla base della costruzione della matrice auto 24h base, sintetizzabile nella seguente espressione:

$$([Auto24hbase] = [S-A] + [NS-A] + [S-A]^T + [NS-A]^T)$$

è che la totalità degli spostamenti giornalieri sono di tipo ad anello ovvero Casa - Attività x - Casa, il che è senza dubbi accettabile in virtù delle evidenze fornite dall'elaborazione delle indagini CATI.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Infatti correggendo ed interpretando correttamente le risposte fornite alle interviste, emerge che più dell'86% degli spostamenti extracomunali sono ad anello e solo il rimanente 13% vengono effettuati in sequenza di più spostamenti (Casa - Attività x - Attività y - Casa).

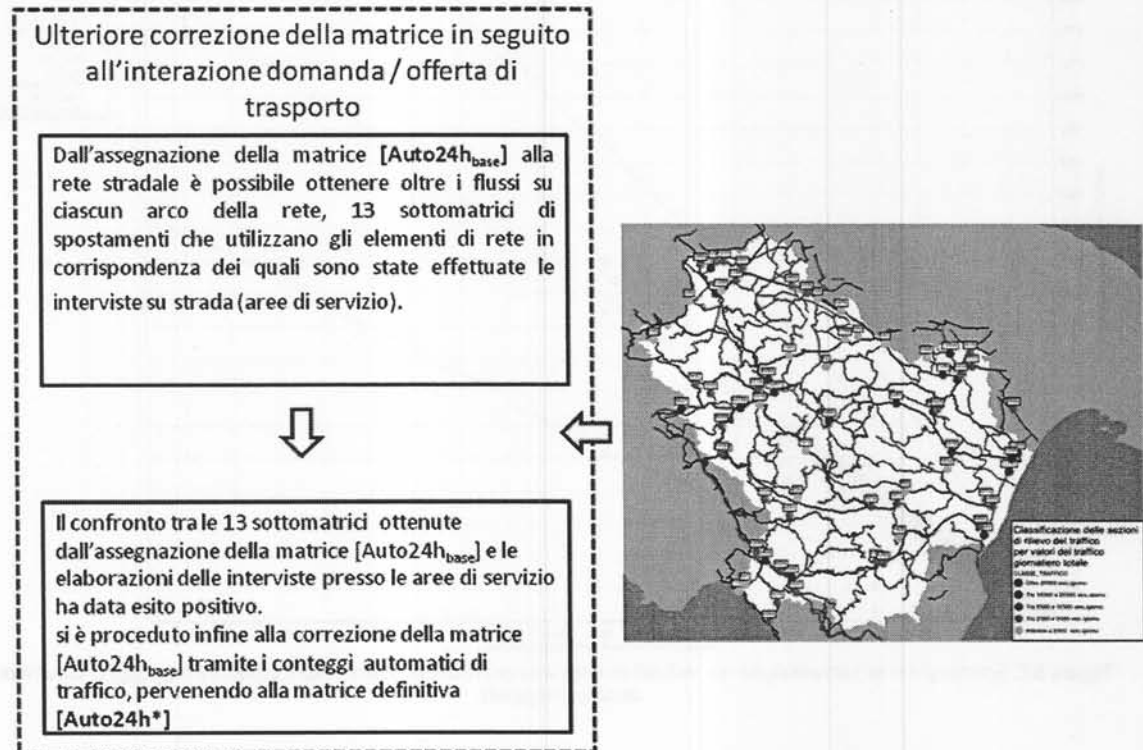


Figura 56. Costruzione della matrice Auto su base comunale (3/3).

Infine per la correzione [Auto24h_{base}] sono stati utilizzati i valori di conteggio automatico del traffico veicolare disponibili su 152 sezioni monodirezionali indagate nell'ambito della realizzazione del CREMSS e 42 sezioni monodirezionali sulle quali è disponibile il TGM fornito da ANAS sulle strade della rete di propria competenza. Complessivamente sono stati presi in considerazione 194 valori di controllo.

Il risultato dell'operazione di correzione ha prodotto la matrice [Auto24h_{corretta}].

La figura seguente mostra lo scattergram plot (grafico a dispersione) ovvero un grafico in cui ciascun punto rappresenta una coppia di valori volume di traffico conteggiato (per la localizzazione delle sezioni di rilievo cfr. Figura 58), volume di traffico riprodotto da modello di simulazione.

Quanto più i punti si trovano in prossimità della bisettrice del quadrante tanto più il modello è riproduce in maniera affidabile la realtà.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

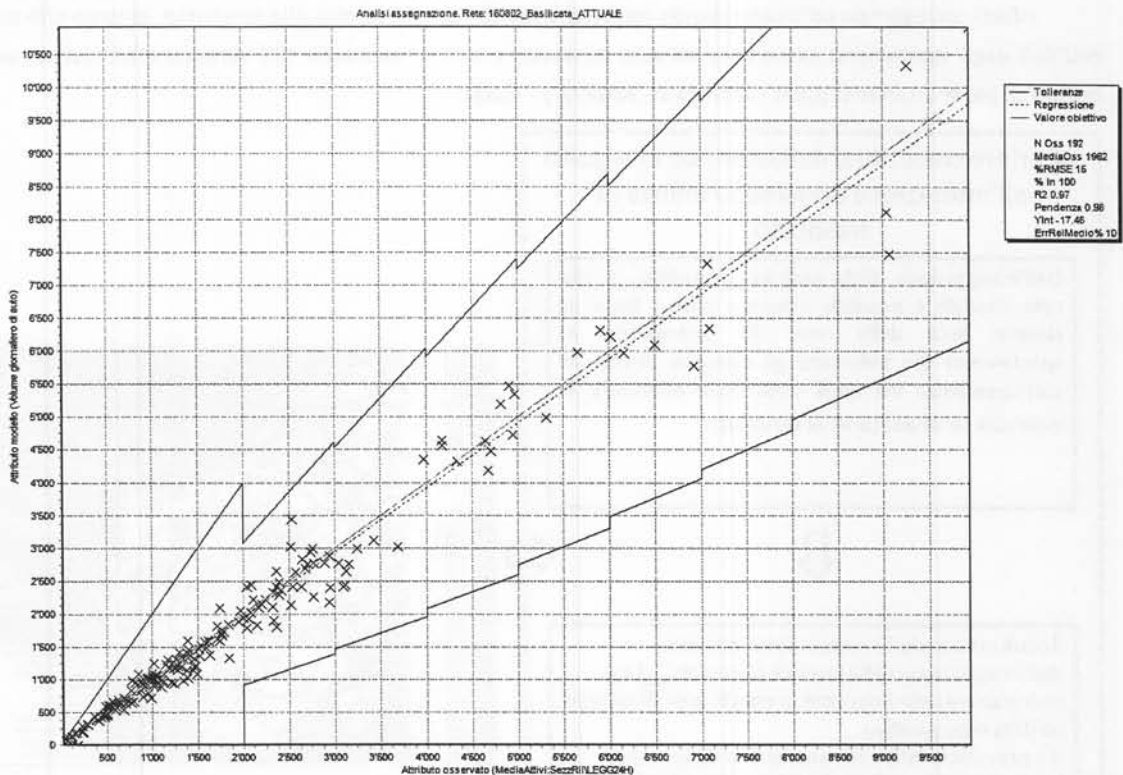


Figura 57. Scattergram di correlazione tra volumi di auto assegnati dal modello-matrice [Auto24h_{corretta}] e volumi di auto conteggiati.

4.3 Elaborazioni matrici da fonti FCD

Oltre alla matrice giornaliera ricostruita come descritto nel paragrafo precedente, sono state definite altre quattro matrici auto a partire dei dati raw FCD (Floating Car Data - dati da auto in movimento) OctoTelematics.

Preliminarmente si illustra la tipologia e consistenza dei dati raw FCD di OctoTelematics. Sulla base del tasso di penetrazione dei veicoli monitorati, che per la Regione Basilicata risulta pari al 6,8%, poco al di sotto della media nazionale (82% rispetto al valore medio nazionale), al fine di poter analizzare i comportamenti degli utenti in un giorno feriale medio nel periodo scolastico, è stato elaborato un intervallo corrispondente a 20 giorni feriali, pari a 4 settimane.

In totale sono stati considerati gli spostamenti di quasi 24.400 autovetture rispetto alle circa 357.400 immatricolate nella Regione Basilicata (dati riferiti al 31/08/2015), oltre a tutte quelle che, pur immatricolate altrove, nei loro spostamenti interessano il territorio provinciale.

Di seguito alcuni dati significativi rispetto all'area di studio:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 13. Consistenza dei dati FCD OctoTelematics utilizzati.

REGIONE / PROVINCIA	Codice ISTAT regione / provincia	Superficie territoriale totale (kmq)	Popolazione legale 2001 (21/10/2001)	Popolazione residente al Istat 31/12/2014	Addetti al Istat 2011	Autovetture al 31/12/2014	Autovetture monitorate OCTO al 31/08/2015	% vetture OCTO su totale au- tovetture	P % pne- trazione lo- cale su me- dia nazionale
BASILICATA	17	9'994.61	597'768	576'619	95'333	357'465	24'394	6.824%	82%
POTENZA	76	6'548.49	393'529	375'314	62'268	237'718	15'963	6.715%	80%
MATERA	77	3'446.12	204'239	201'305	33'065	119'747	8'431	7.041%	84%
VALUTAZIONI	Giorni feriali per garantire un campionamento teorico del 50%								7.3
	Campionamento teorico con 4 settimane di estrazione, 20 giorni feriali								136.5%

4.3.1 I DATI FCD DEI VEICOLI IN MOVIMENTO

Le misure rilevate dalla Clear Box di OctoTelematics sono in grado, attraverso il GPS, di determinare la posizione del veicolo e di associarla ad una accurata misura dell'istante di tempo in cui avviene la rilevazione. Da queste misure di posizione e tempo lo strumento elabora alcune misure derivate, come la velocità, la direzione del moto e lo spazio percorso dalla misura precedente.

In corrispondenza di ogni misura di posizione, vengono registrate anche altre informazioni, come lo stato di accensione del motore e la qualità di ricezione del segnale dei satelliti GPS. Da quest'ultimo dipende la precisione delle misure di posizione, di tempo e di quelle da loro derivate.

Specificatamente, ogni singola misura ha il formato riportato nella tabella seguente.

Tabella 14. Campi del database delle misure "di posizione".

CAMPO	SIGLA	TIPO	DESCRIZIONE
ID_Veicolo	ID	Numero intero	Codice identificativo del veicolo
Data_Ora	g_h	gg/mm/aa_hh:mm:ss	Data Ora riportata in Greenwich Mean Time (GMT). L'orario in Italia è pari a GMT +1 ora (quando viene adottata l'ora solare) o GMT +2 ore (quando viene adottata l'ora legale)
Latitudine	lat	Numerico (in milionesimi di grado)	Latitudine del veicolo in WGS84, lo stesso adottato dalle cartografie NavTeq e TomTom
Longitudine	lon	IDEM come sopra	IDEM come sopra
Velocità	v	Numero intero	Velocità istantanea del veicolo (km/h)
Direzione	d	Numero intero	Direzione di avanzamento del veicolo con una risoluzione di 2 gradi (gradi sessagesimali, misurati dal Nord in senso orario: 0=Nord, 90=Est, 180=Sud, 270=Ovest)
Qualità del segnale GPS	q	Numero intero	Affidabilità del punto in comparazione ai punti precedenti e successivi registrati dalla Clear Box e non inviati in centrale. I valori possibili sono: 1=assenza di segnale-non naviga, 2=segnale scarso-2D 3=segnale buono-3D
Stato del moto	m	Numerico	Stato del moto del veicolo. I valori possibili sono: 0=accensione_motore/origine_ spostamento, 1=marcia, 2= spegnimento_motore/destinazione_ spostamento
Distanza dal dato precedente	ds	Numerico	Distanza in metri rispetto alla posizione precedente valutata come lunghezza della poligonale sui punti precedenti registrati dalla Clear Box e non inviati in centrale



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Durante il moto, il rilevatore GPS effettua la misura di queste grandezze con una frequenza molto elevata, circa 1 misura al secondo. Quando le rilevazioni memorizzate raggiungono un certo numero o dopo un tempo definito, la Clear Box provvede a spedirle attraverso la rete GSM/GPRS al centro di archiviazione di OctoTelematics.

Il dettaglio del metodo di archiviazione è dipendente dalle versioni differenti di software degli apparati. I due criteri di scelta delle misure da tenere in memoria più comuni sono i seguenti:

- Modalità standard: l'apparato registra una misura non appena la distanza dall'ultima misura salvata supera i 2 km e la qualità del segnale è buona. In questa modalità, i dati memorizzati vengono spediti a gruppi di 50 alla volta.

- Modalità infotraffico: l'apparato registra una misura ogni 30 secondi e spedisce le misure memorizzate a gruppi di 24 alla volta. Questa modalità si attiva tipicamente quando i veicoli si trovano nelle tratte stradali sottoposte a monitoraggio per la rilevazione dei dati di traffico, cioè la rete autostradale gestita dall'Aiscat.

Indipendentemente dalla versione del software, tutti i punti intermedi associati alle autovetture in movimento, risultano utili per ricostruire gli attraversamenti cordonali.

Per la determinazione delle coppie OD dei dati FCD di OctoTelematics vengono filtrati e poi trattati i punti rispondenti alle selezioni seguenti:

- punti relativi allo stato accensione e spegnimento e ricadenti all'interno del territorio provinciale;
- punti relativi a qualsiasi stato purché di qualità/affidabilità massima ricadenti nelle aree associate alle sezioni cordonali.

Il database così filtrato viene analizzato, dopo aver ordinato i record per veicolo e per data/ora, per determinare le coppie OD. Dei punti in sequenza associati ad un singolo veicolo si ricerca un punto corrispondente allo stato accensione o equivalentemente ad uno stato in moto ma ricadente nelle aree cordonali.

Nel primo caso di accensione, il punto successivo cercato corrisponde ad uno spegnimento o, in alternativa, ad uno in moto nelle aree cordonali; se trovato viene composta una coppia OD e si passa a ricercare nuovamente un punto che può identificare l'inizio di uno spostamento. Se invece il punto successivo relativo allo stesso veicolo identifica nuovamente un avviamento, quest'ultimo punto porta a scartare il precedente.

Nel secondo caso di stato di moto in area cordonale viene ricercato un punto corrispondente allo spegnimento. Nel caso il punto successivo risultasse ancora in moto, viene controllata la zona cordonale di appartenenza: se le zone cordonali sono coincidenti, viene scartato il punto precedente e viene tenuto in memoria l'ultimo punto esaminato; se invece le zone sono distinte, viene composta una coppia OD.

Una volta georeferenziati i dati di inizio e fine spostamento è possibile assegnarli ad una qualsiasi partizione territoriale (zone di traffico) e quindi stimare la relativa matrice origine-destinazione processando ogni coppia di punti di inizio/fine spostamento.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Complessivamente sono state ricostruite quattro matrici: una giornaliera e tre per le ore di punta, rispettivamente del mattino, mezzodì e sera.

Le matrici prodotte sono coerenti con la zonizzazione, basata sui comuni e per i due capoluoghi di provincia, basata su aggregazioni delle sezioni di censimento.

Le matrici auto sono state ottenute dalle matrici "OctoAuto" applicando il metodo della proiezione matriciale con vettore comunale, determinato con l'analisi dell'effettiva rappresentatività del campione OctoAuto rispetto alla totalità dei veicoli immatricolati in ogni singolo comune, con verifica di congruità tra i dati comunali e quelli provinciali. Per tale analisi viene considerato domicilio/residenza dell'utilizzatore del veicolo il luogo dove perdura maggiormente la sosta (come somma dei tempi di sosta nell'intero periodo di estrazione del campione di dati Octo).

Nella seguente tabella si riportano per ciascuna della quattro matrici OCTO prodotte, il numero di spostamenti "elementari" di auto, intercomunali sull'intera regione, e intracomunali di Potenza e Matera sulla base della zonizzazione adottata.

Tabella 15. Caratterizzazione delle matrici prodotte.

COMUNE	Matrice_F24h	Matrice_FAM	Matrice_FMD	Matrice_FPM
Intercomunali	221.909	16.338	13.166	17.259
Intracomunali Potenza	178.768	16.474	13.920	14.580
Intracomunali Matera	153.269	11.978	11.229	12.154

Infine per la correzione e validazione della matrice FCD OCTO 24h sono stati utilizzati i valori di conteggio automatico del traffico veicolare disponibili su 152 sezioni monodirezionali indagate nell'ambito della realizzazione del CRemSS e 42 sezioni monodirezionali sulle quali è disponibile il TGM fornito da ANAS sulle strade della rete di propria competenza. Complessivamente sono stati presi in considerazione 194 valori di controllo.

4.3.2 VALIDAZIONE DEL MODELLO RAPPRESENTATIVO DELLO STATO ATTUALE

La figura seguente mostra la localizzazione delle sezioni stradali oggetto di conteggi automatici (fonti CRemSS e ANAS).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

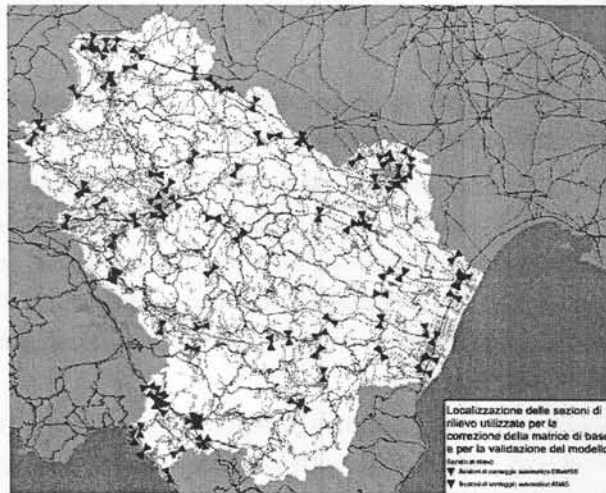


Figura 58. Sezioni di rilievo utilizzate per la validazione della matrice.

Su 178 coppie di valori di confronto si ottiene un indice di determinazione pari a 0,99, con coefficiente angolare pari a 0,99 e l'errore medio è pari al 7%.

I limiti di accettabilità di un modello sono: errore medio del 16%; indice di determinazione pari a 0,70. Pertanto il modello messo a punto può essere considerato validato.

La figura seguente mostra lo scattergram plot (grafico a dispersione) ovvero un grafico in cui ciascun punto rappresenta una coppia di valori volume di traffico conteggiato - volume di traffico riprodotto da modello di simulazione.

Quanto più i punti si trovano in prossimità della bisettrice del quadrante tanto più il modello è in grado di riprodurre la realtà.

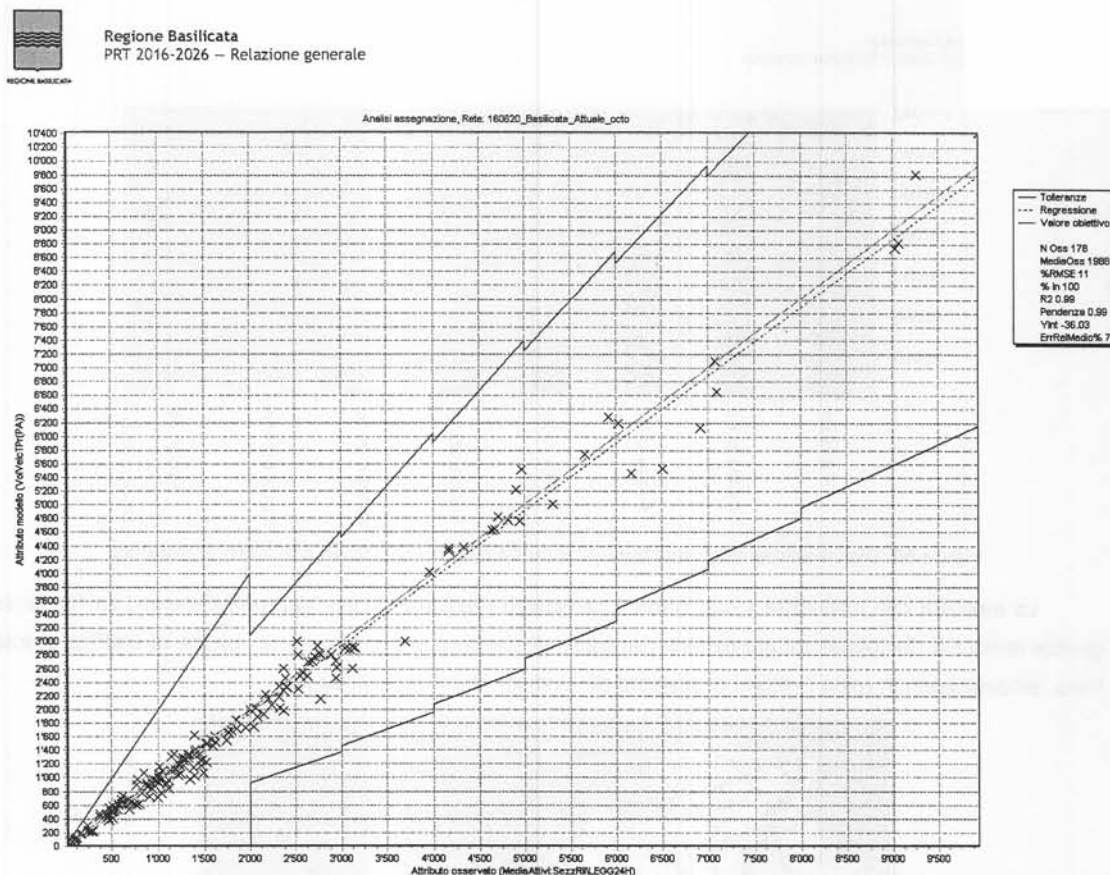


Figura 59. Scattergram di correlazione tra volumi di auto assegnati dal modello e volumi di auto conteggiati.

La seguente tabella mostra la consistenza della componente di spostamenti intercomunali della matrice OCTOAuto24h "corretta".

Tabella 16. Struttura della matrice di spostamenti extracomunali auto 24h "corretta".

	Comuni interni alla Basilicata	Comuni esterni	Totale
Comuni interni alla Basilicata	203.888	27.460	231.348
Comuni esterni	28.763	9.535	38.328
Totale	232.681	36.995	269.676

La matrice degli spostamenti interzonali intercomunali su auto privata (Max verosimiglianza su campione FCD - OCTO) è pari a 269.676 veicoli/giorno. Si fa presente che la matrice ISTAT 2011 (spostamenti di andata+ritorno) per studio e lavoro riferita alle stesse relazioni è pari a 94.412 veicoli/giorno, a conferma che la componente sistematica restituisce una visione parziale della mobilità in ambito regionale.

Il seguente grafico mostra la distribuzione per classi di lunghezza della matrice giornaliera OCTOAuto24h corretta.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

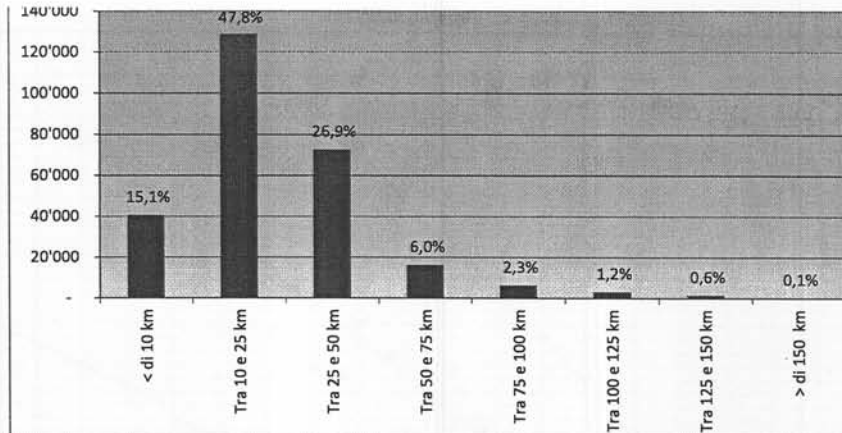


Figura 60. Distribuzione degli spostamenti auto da matrice OCTO24h per classi di distanza.

La mobilità che interessa i due comuni capoluogo merita un breve approfondimento. La figura seguente mostra il flussogramma giornaliero con barre di spessore proporzionale al volume di traffico giornaliero, evidenziando in rosso i volumi di scambio dei comuni di Potenza e Matera.

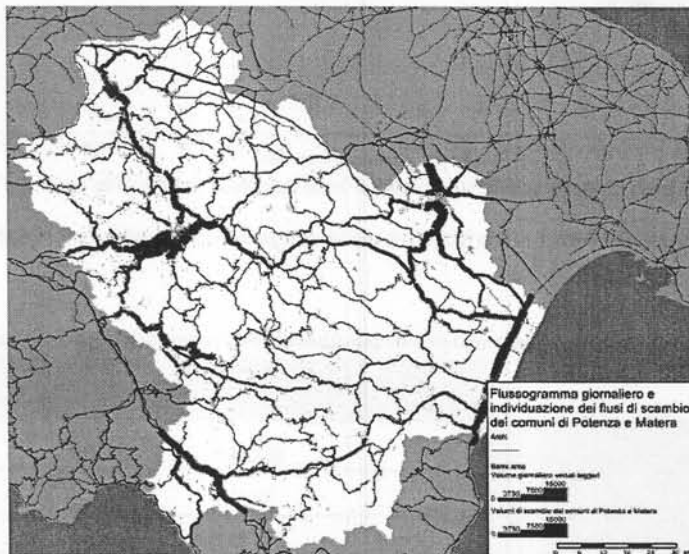


Figura 61. distribuzione del traffico di scambio delle città di Potenza e Matera.

Il numero di spostamenti auto interni a Potenza è pari a 176.456 mentre il numero di spostamenti interni a Matera è pari a 153.119.

La mobilità automobilistica giornaliera intercomunale che interessa i comuni di Matera (32.000 auto) e Potenza (45.000 auto) rappresenta circa il 30% del totale regionale (203.000 auto).

Ciò significa che una corretta gestione della mobilità urbana nei due capoluoghi, coerente con l'impostazione a livello regionale, è in grado di produrre risultati incisivi sull'abbattimento delle esternalità da traffico, confermando la valenza strategica delle azioni prioritarie previste dall'Asse 4 del PO FESR 2014-2020 sulla mobilità urbana.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

4.4 Analisi della domanda di trasporto merci su strada (ISTAT 2014)

4.4.1 DATI ISTAT SULL'AUTOTRASPORTO

La presente analisi è effettuata sui dati ISTAT relativi all'autotrasporto nazionale in conto proprio e in conto terzi.

Le relazioni di scambio più significativi sono con la Puglia (2,9Mt), la Campania (2Mt) e, in misura minore, con la Calabria (0,7Mt).

Gli scambi con le altre regioni italiane e l'estero sono pari a poco più di 1Mt/anno.

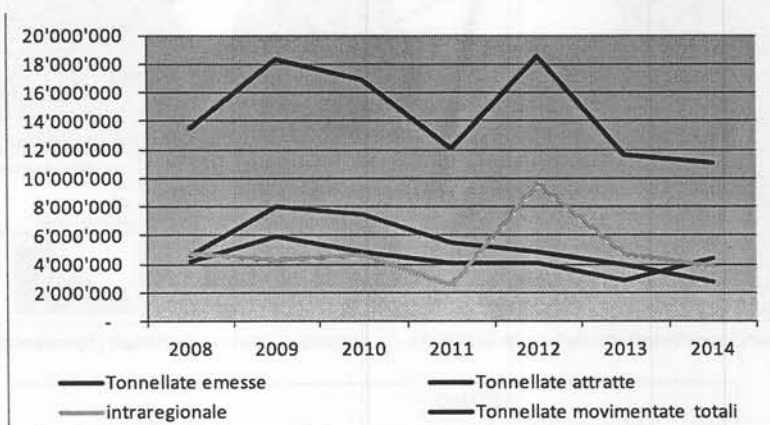


Figura 62. Trend 2008-2014 della movimentazione merci su strada da/per la Basilicata (intraregionali inclusi).

Effettuando una ripartizione aggregata per classi di distanza si ottiene che solo l'8% (0,9Mt) delle merci trasportate su strada effettua spostamenti per più di 500 km.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

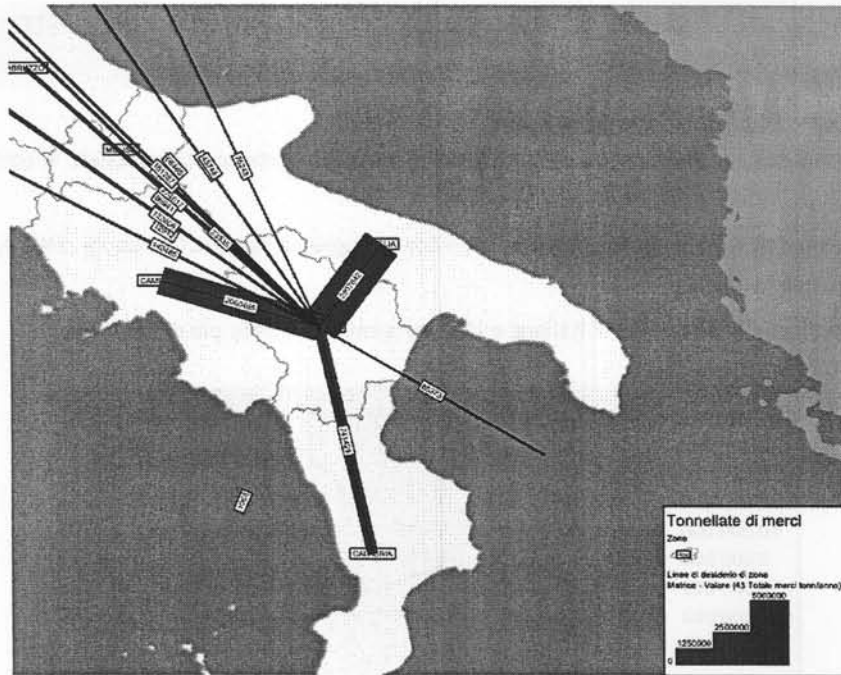


Figura 63. Merci movimentate da/per la Basilicata da autotrasportatori nazionali [tonn/anno] - anno 2014.

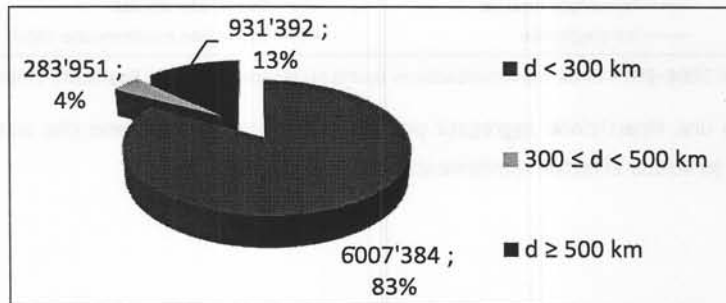


Figura 64. Distribuzione per classi di distanza delle merci movimentate su strada dalla Basilicata negli scambi con l'esterno della Regione - anno 2014.

Questa configurazione della domanda di trasporto suggerisce un'attenzione particolare alla promozione della logistica nei trasporti, a partire dall'intermodalità gomma-gomma, per garantire la competitività del sistema produttivo regionale e delle stesse imprese di trasporto in conto terzi.

4.4.2 INCIDENZA DELLA COMPONENTE VEICOLI PESANTI SUL TRAFFICO STRADALE

In base ai rilievi del traffico veicolare (indagini CRemSS) classificati in funzione del traffico giornaliero rilevato, la sezione sul RA05 tra Potenza e Tito presenta un traffico giornaliero superiore a 20.000 veicoli. Altri assi importanti, con T.G. superiore a 10.000 veicoli, sono: la SS106 Ionica; la SS99 Matera-Altamura.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 65. Localizzazione su grafo delle 73 sezioni di rilievo dei flussi di traffico.

Tra le 73 sezioni indagate emerge che il RA05, la SS407, la SS106, la SS7r tra Ferrandina e Matera, presentano un traffico giornaliero superiore a 10.000 veicoli ed una percentuale di mezzi pesanti superiore al 15%. Su tali sezioni si hanno quindi più di 1.500 transiti di mezzi pesanti al giorno.

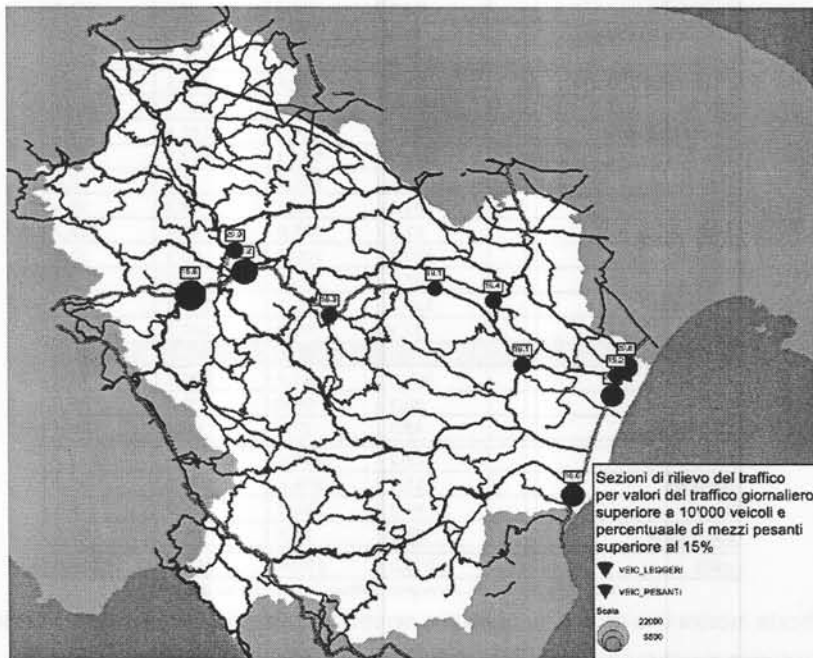


Figura 66. Composizione dei flussi veicolari sulle sezioni con traffico >10.000 veicoli/giorno.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

5 Sezione IIIA - Definizione dello scenario regionale delle infrastrutture di trasporto e del quadro dei servizi di trasporto pubblico regionale, di riferimento

Nella presente sezione si analizzano sinteticamente le caratteristiche dell'attuale sistema infrastrutturale regionale.

È stata inoltre effettuata l'analisi dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale aggiornata al 2016 sulla base dei dati forniti dalle aziende affidatarie (Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucale e CO.TRA.B).

Nelle seguenti tabelle (cfr. Tabella 17 e

Tabella 18 - fonte Istituto Tagliacarne) si riportano per confronto gli indici di dotazione infrastrutturale della Basilicata, delle province di Potenza e Matera, e delle altre regioni italiane, compresi i raggruppamenti per macroaree.

Si fa inoltre presente che il calcolo di tali indici prescinde dallo stato di manutenzione delle infrastrutture.

Tabella 17. Indici di dotazione infrastrutturale.

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
Basilicata	75,3	60,1	3,4	0,0
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)

La Basilicata mostra una dotazione di porti e aeroporti pressoché inesistente, un basso indice di dotazione infrastrutturale relativamente alla rete stradale, superiore solo a Puglia e Sardegna, e un bassissimo indice di dotazione infrastrutturale relativamente alla rete ferroviaria, superiore solo a Val D'Aosta e Sicilia.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 18. Indice di dotazione infrastrutturale nelle province della Basilicata e nel Mezzogiorno (Anno 2012; n.i. Italia=100).

	Potenza	Matera	Basilicata	Mezzogiorno
Rete stradale	81,42	63,59	75,26	88,17
Rete ferroviaria	45,93	87,05	60,14	76,28
Porti	1,45	6,97	3,36	95,92
Aeroporti	0,00	0,00	0,00	62,45
Impianti e reti energetico-ambientali	37,78	37,83	37,54	67,11
Strutture e reti per la telefonia e la telematica	39,34	45,26	41,38	96,79
Reti bancarie e di servizi vari	41,97	32,66	38,75	64,99
Indice generale infrastrutture economiche	35,36	39,05	36,63	78,82
Indice generale infrastrutture economiche e sociali	40,17	38,36	39,54	79,78

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Dal valore assunto dagli indici di dotazione infrastrutturale calcolati nel 2012 dall'Istituto Tagliacarne e riportati nelle tabelle precedenti, 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.

I buoni indici di dotazione di infrastrutture stradali e, nel caso di Matera, anche ferroviarie, non tengono tuttavia conto dello stato di manutenzione della rete che presenta caratteristiche geometrico - funzionali modeste o versa in condizioni critiche anche a causa di fenomeni di dissesto idrogeologico. Appare evidente quindi che all'abbandono delle aree interne e/o montane della regione contribuisce in maniera non trascurabile la bassa dotazione infrastrutturale soprattutto con riferimento ad un'efficiente rete stradale di rango extraurbano locale (tipo F).

Nei paragrafi seguenti viene sinteticamente analizzato il sistema di offerta di trasporto regionale anche in relazione al collegamento con le reti Ten-T core e comprehensive.

La rete comprehensive (globale) costituisce lo strato di base della Trans-European Transport Network (TEN-T) e il suo completamento dovrà avvenire entro il 2050, mentre lo scenario temporale per la realizzazione della rete core (centrale) è fissato al 2030.

Il primo livello (Rete TEN-T Comprehensive) svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto è costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali che, a livello nazionale, assolve la funzione di coesione sociale ed economica, contribuendo ad eliminare le disuguaglianze nelle dotazioni di infrastrutture dei territori. Per contro, alla Rete TEN-T Core è affidato il compito di collegare i 28 Paesi dell'Unione e, questi, ai Paesi confinanti e costituisce, dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico.

Per quanto riguarda la Basilicata la scarsa o inesistente di dotazione di impianti portuali ed aeroportuali impone il rafforzamento delle relazioni con i nodi limitrofi della rete CORE e la realizzazione di infrastrutture complementari di supporto (piastre logistiche retro portuali) o dedicate a particolari segmenti di domanda (traffico aereo turistico).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

5.1 Infrastrutture per il trasporto Aereo

5.1.1 AEROPORTI NAZIONALI DI RILEVANZA STRATEGICA DI RIFERIMENTO

I nodi appartenenti alla rete core di riferimento sono l'aeroporto di Napoli Capodichino e l'hub intercontinentale di Roma "Leonardo Da Vinci".

Per quanto riguarda i nodi appartenenti alla rete comprehensive di riferimento per il territorio regionale, gli aeroporti di riferimento sono Bari e Brindisi mentre Salerno-Costa d'Amalfi risulta inserito di recente tra gli aeroporti di interesse nazionale nel Sistema che fa capo a Napoli.

In realtà analizzando l'offerta di voli (cfr. Tabella 19) si evince che, data l'esiguità del numero di voli offerti dall'aeroporto di Salerno e considerando la lontananza dell'aeroporto di Brindisi, allo stato attuale gli aeroporti di riferimento per il territorio regionale si riducono a Napoli (rete Core) e Bari (Rete Comprehensive). Se si considera anche il traffico intercontinentale, a questi scali è necessario aggiungere l'Hub intercontinentale di Roma "Leonardo Da Vinci" (Fiumicino).

Tabella 19. Caratterizzazione degli aeroporti di riferimento.

	N° voli/anno	N° pax/anno	Tonnellate merci/anno
Napoli	51.932	6.118.757	8.464
Bari	31.975	3.955.945	1.998
Brindisi	13.070	1.800.406	29
Salerno	695	1.612	-

La figura seguente, di fonte Enac, mostra la combinazione delle isocrone dei tempi su rete stradale per raggiungere gli aeroporti di Napoli e di Bari che ne determinano lo sforzo di accessibilità tratteggiando anche i rispettivi bacini d'utenza (catchment area). Appare evidente che fatta eccezione per Matera e parte della costa ionica, il resto del territorio regionale presenta un tempo di accesso ai nodi aeroportuali di riferimento praticamente sempre superiore ai 90 minuti.

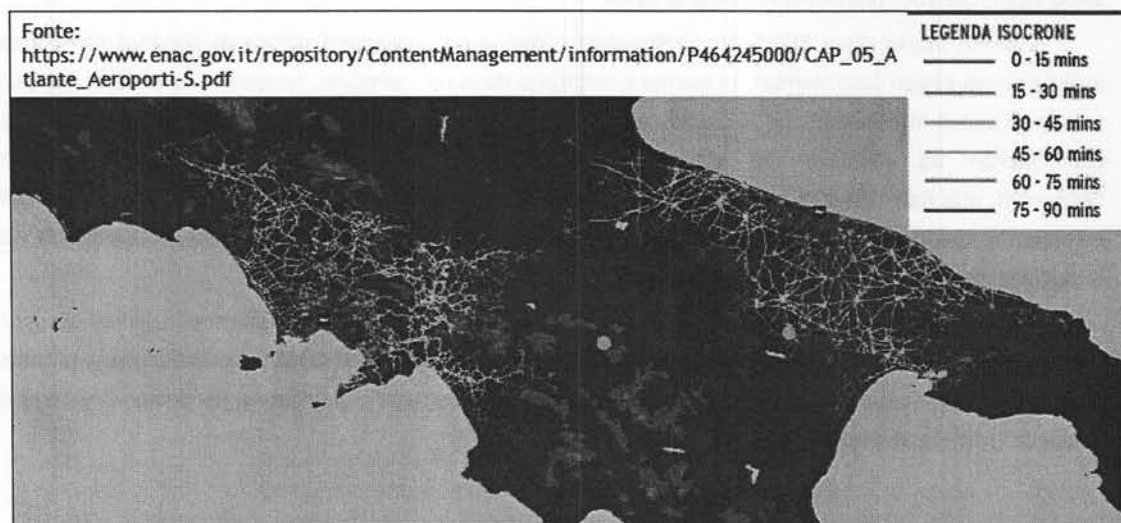


Figura 67. Isocrone di accessibilità su rete stradale degli aeroporti di Napoli e Bari.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

5.1.2 INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI IN AMBITO REGIONALE

L'articolo 38 della Legge regionale n. 26 del 18.08.2014 stabilisce che: "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".

Nei successivi sottoparagrafi si forniscono indicazioni circa le azioni già intentate e le prospettive di ulteriore sviluppo delle attuali aviosuperfici esistenti in ambito regionale.

5.1.2.1 Aviosuperficie di Pisticci

L'Aviosuperficie "E. Mattei" di Pisticci scalo (MT), se adeguatamente attrezzata e potenziata potrebbe costituire un'infrastruttura essenziale per incentivare l'economia turistica e le attività produttive del Materano, del Metapontino e di aree industriali come la Valbasento, ma anche di tutta l'area meridionale relativamente al bacino mediterraneo-ionico.

In questa prospettiva, la Regione Basilicata ha sostenuto l'azione intrapresa dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Matera e ha guardato con interesse le iniziative di compagnie aeree 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.

L'aviosuperficie di Pisticci presenta le seguenti caratteristiche tecnico-operative:

COORDINATE GEOGRAFICHE: 40°25'57" N - 16°33'16" E

ORIENTAMENTO QFU: 13/31

PISTA: 1440 m X 30 m (1200 m da testata a testata)

PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI: 170 m X 115 (capacità fino a 7 aeromobili da 9 posti)

AEROSTAZIONE: Biglietteria, Sala di attesa, Servizi, Sala Partenze, Sala Arrivi, Area Uffici

HANGAR: dimensionato per servizi di ricovero e manutenzione aeromobili



Sulla sostenibilità economico-finanziaria dell'Aeroporto di Pisticci nel passato sono stati redatti due studi di fattibilità :



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- nell'anno 2001, su incarico della Regione Basilicata - Dipartimento Programmazione, dalle ditte Steer Davies Gleave Ltd - Bologna e Systematica S.r.l. Milano. ("Studio di fattibilità per la realizzazione di un aeroporto civile della Basilicata: ipotesi progettuali alternative") da cui emergeva che rispetto alla domanda potenziale, il sito aeroportuale di Pisticci risultava quello in Basilicata con una migliore propensione per il traffico incoming di tipo turistico intercettabile mediante voli charter di riferimento per la costa ionica lucana e calabrese settentrionale;
- nell'anno 2005, a seguito di affidamento da parte del Consorzio Asi di Matera, dal CERTeT dell'Università della Bocconi e relativo alla "Fattibilità Economico Finanziaria della Trasformazione in Aeroporto dell'Aviosuperficie Mattei di Pisticci" da cui è emerso che il segmento di gran lunga più interessante, sia per la gestione della struttura sia per lo sviluppo socio economico locale, è quello dei voli charter a supporto delle grandi strutture ricettive del litorale ionico e della città di Matera;

Più di recente, come di seguito riportato, sono stati adottati una serie di atti che hanno già dato luogo ad un primo pacchetto di interventi.

1. Nello Schema di Intesa Generale Quadro approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazioni n.771 del 24.06.2014 e n. 967 del 30.07.2014, è stato previsto l'intervento relativo all'ipotesi di ulteriore adeguamento della pista E. Mattei di Pisticci (prolungamento a 1800 metri di lunghezza), in modo da consentire l'atterraggio di velivoli di maggiore capacità.
2. Con DGR n. 1460 del 12 dicembre 2014 ("Valorizzazione Infrastruttura aeroportuale "E. Mattei" di Pisticci (MT) ai fini della sua operatività. Assegnazione al Consorzio ASI di Matera di un contributo per la redazione di Studio di Fattibilità tecnica, ambientale ed economico-finanziaria) è stato assegnato al Consorzio ASI di Matera un contributo di € 60.000,00 euro finalizzato alla redazione da parte di un soggetto specializzato di rilevanza almeno nazionale di uno Studio di Fattibilità che definisca nel dettaglio la Fattibilità Tecnica, la Compatibilità Ambientale oltre alla Fattibilità economica del sito aeroportuale di Pisticci, anche mediante un Piano economico-finanziario da cui risulti la valutazione circa il possibile raggiungimento anche tendenziale dell'equilibrio finanziario relativamente all'ipotesi di trasformazione in aeroporto di livello nazionale della Aviosuperficie.
3. La Regione Basilicata nell'ambito dell'APQ "Trasporto Ferroviario e Sistemi di Mobilità e Scambio"- I° Atto Integrativo ha finanziato interventi per M€ 8,00 relativi tra l'altro all'allungamento della pista, adeguamento e potenziamento dell'aviosuperficie. In particolare i lavori previsti in tale progetto, denominato "interventi di adeguamento e potenziamento dell'aviosuperficie E. Mattei di Pisticci scalo per la trasformazione in Aeroporto - Il Stralcio Funzionale - Realizzazione dell'hangar per interventi di ordinaria manutenzione e ricovero velivoli" sono i seguenti:

opere "AIR SIDE"

- Prolungamento pista di volo RWY 13/31 lato testata 31;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- adeguamento e messa a norma delle superfici di sicurezza(strip e resa);
- adeguamento piazzale di sosta aeromobili;
- nuova viabilità perimetrale e recinzione aeroportuale;
- realizzazione deposito carburanti AVIO;
- implementazione aiuti visivo luminosi - impianto voli notturni;
- realizzazione dei impianto di illuminazione piazzale aeromobili;
- implementazione apparati meteo e allestimenti impiantistici TWR;
- viabilità mezzi di rampa ed antincendio;
- installazione di radioassistenza.

opere "LAND SIDE"

- realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri;
- sistemazione aree esterne;
- sistemazione parcheggio autoveicoli;
- adeguamento recinzioni e varchi doganali;
- realizzazione di un hangar da destinare alla manutenzione die velivoli;

Lo stato finale delle opere AIR SIDE e LAND SIDE e delle opere relative all'hangar è stato redatto dal direttore dei lavori in data 21.07.2014 mentre il certificato di collaudo è stato prodotto in data 18.09.2014.

il consorzio ASI di Matera ha certificato impegni e pagamenti per complessivi 6.365.000,00 euro.

Successivamente, con DGR 1551 del 24.11.2015 la Regione Basilicata ha rimodulato e riassegnato al Consorzio ASI di Matera le risorse rivenienti dalle economie conseguite dal finanziamento originario, per realizzare il III Stralcio funzionale degli interventi per un importo pari a 1.520.000,00 euro.

A tal riguardo il Consorzio ha provveduto ad approvare il progetto definitivo di completamento delle opere e, sulla base delle risorse messe a disposizione, ha previsto:

- la riqualificazione dell'area da adibire a parcheggio antistante l'aerostazione;
- l'adeguamento della bretella di raccordo tra pista e piazzale;
- il completamento della viabilità interna a servizio dell'aerostazione e del deposito carburanti;
- il completamento del deposito carburanti avio;
- la realizzazione degli impianti air side, compresa la rete di cavidotti per l'alimentazione elettrica degli apparati meteo;
- l'installazione delle apparecchiature security e nastri bagagli all'interno dell'aerostazione;
- la delocalizzazione delle vasche di rilancio esistenti all'interno dell'area di sedime;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- la realizzazione degli impianti e l’installazione delle apparecchiature elettromeccaniche a servizio delle nuove vasche di rilancio.

Infine, nel “Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata” sottoscritto il 2 maggio 2016 dal Presidente del Consiglio con il Presidente della Regione, sono stati indicati interventi per l’Aviosuperficie E. Mattei per un totale di 7.200.000,00 euro, di cui 1.500.000,00 euro rivenienti da economie su FSC 2007/2013(come precedentemente specificato) e ulteriori 5.700.000,00 euro da PON 2014/2020 e altre Fonti nazionali (ancora non identificate).

Il 9 marzo 2016 ENAC ha provveduto a notificare alla società Winfly s.r.l., in qualità di gestore dell’aviosuperficie, gli adempimenti necessari per ottenere la trasformazione in aeroporto privato di aviazione generale affermando che *“di massima, l’aviosuperficie appare idonea alla possibilità di trasformazione in aeroporto privato di aviazione generale”* ma che, all’uopo, occorre predisporre adeguata documentazione tecnica su aspetti specifici e, per quanto riguarda ulteriori specifici interventi, segnalando l’esigenza di RESA di lunghezza pari al almeno 120 metri presso entrambe le testate della pista.

Aspetti gestionali dell’infrastruttura

Dal punto di vista gestionale, a seguito di procedura di gara aperta di livello europeo è stata data di recente in concessione dal Consorzio ASI di Matera alla ditta aggiudicataria Win Fly la gestione dell’Aviosuperficie per l’effettuazione di voli privati per un importo di circa € 200.000 all’anno per tre anni a valere su fondi regionali.

5.1.2.2 Aviosuperficie di Grumento Nova

L’aviosuperficie, coordinate 40° 16’ 20” N - 15° 54’ 53” Est, ha una pista di volo asfaltata di dimensioni 1.100 m X 30 m., orientamento 07/25, ed è dotata di un piazzale di sosta per gli aeromobili, anch’esso asfaltato.

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”.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 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 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 erano 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.

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 sull’aviosuperficie di Grumento 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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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.

5.2 Infrastrutture per il trasporto ferroviario

Il territorio regionale non è attraversato da alcun corridoio della rete Core, ma risulta lambito dal corridoio tirrenico Napoli - Reggio Calabria, dalla tratta Taranto - Bari e dalla tratta in corso di costruzione della linea AC Napoli - Bari prevista nel Contratto Istituzionale di Sviluppo firmato dalle Regioni Campania, Basilicata e Puglia.

Per quanto riguarda la rete Comprehensive il territorio risulta attraversato dalla linea Battipaglia - Potenza - Metaponto, e dalla linea del corridoio ionico Gioia Tauro - Taranto.

Entrambe le linee all'interno del territorio regionale, sono prevalentemente a binario unico ed elettrificate a corrente continua a 3.000 volt.

Non appartenenti alle reti Ten-T, sono presenti in territorio regionale, la linea RFI Potenza - Melfi-Foggia, a semplice binario in corso di elettrificazione, e le linee FAL Potenza - Avigliano Città, Avigliano Lucania - Altamura e Matera - Altamura, queste ultime a semplice binario, a scartamento ridotto e non elettrificate. La figura seguente mostra le linee ferroviarie per il trasporto passeggeri di riferimento appartenenti ai corridoi Ten-T.

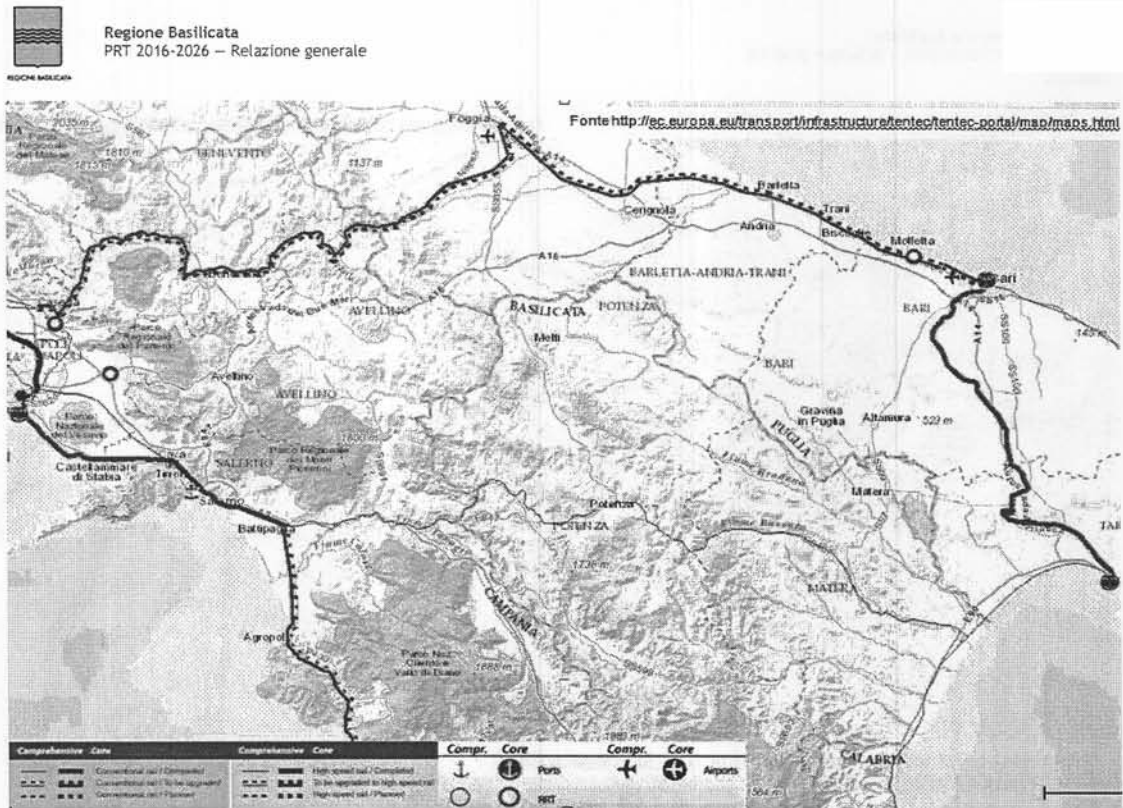


Figura 68. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive.

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

5.3 Infrastrutture stradali e accessibilità ai principali nodi delle Reti Ten-T

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali il territorio regionale è lambito dai corridoi della rete Core costituiti dalla A3 Salerno - Reggio Calabria, e dalla A14 Bari - Taranto e dalla A16 Napoli - Canosa .

In particolare l'A3 lambisce il territorio regionale nei pressi di Brienza e lo serve indirettamente tramite lo svincolo di Atena Lucana nel Vallo di Diano in provincia di Salerno. Più a sud l'autostrada attraversa il territorio lucano nei comuni di Lagonegro, Rivello, Nemoli e Lauria servendolo con due svincoli nel comune di Lagonegro e due svincoli nel comune di Lauria.

Allargando l'analisi alla rete comprehensive il territorio regionale è attraversato dall'itinerario Scalo Sicignano - Potenza - Modugno costituito dal RA05, la SS.407, la SS96, la SP 123 e la SS 96 Bis, che nel tratto intermedio, tra Potenza e il bivio per Oppido L., presenta caratteristiche e stato di manutenzione assolutamente scadenti, e dall'itinerario costiero costituito dalla SS106 Ionica nella tratta Nova Siri - Metaponto.

La figura seguente mostra la rete stradale di riferimento appartenente ai corridoi Ten-T.

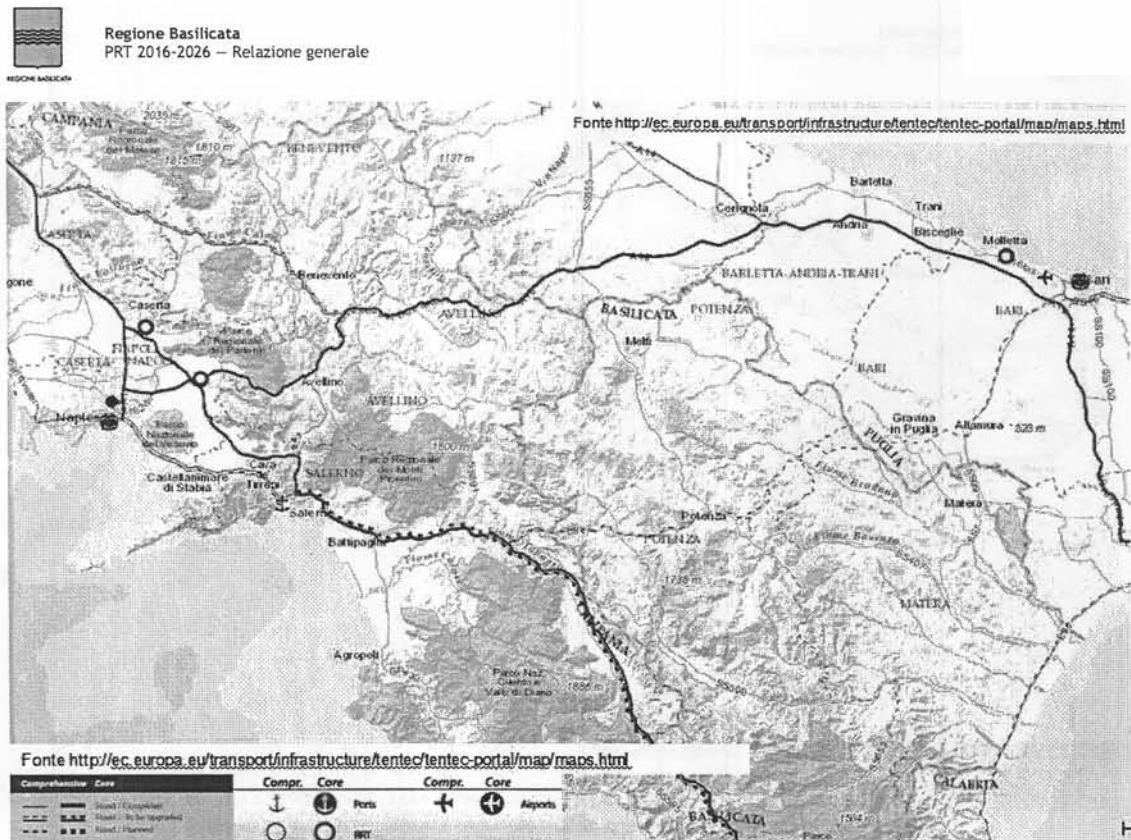


Figura 69. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive.

L'implementazione del modello di simulazione ha consentito di effettuare una serie di elaborazioni per la valutazione dell'accessibilità stradale (a rete scarica) del territorio regionale rispetto alle stazioni AC/AV di riferimento di Salerno, Foggia e Bari.

Le seguenti figure mostrano le isocrone di accessibilità a rete scarica che sono state elaborate.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

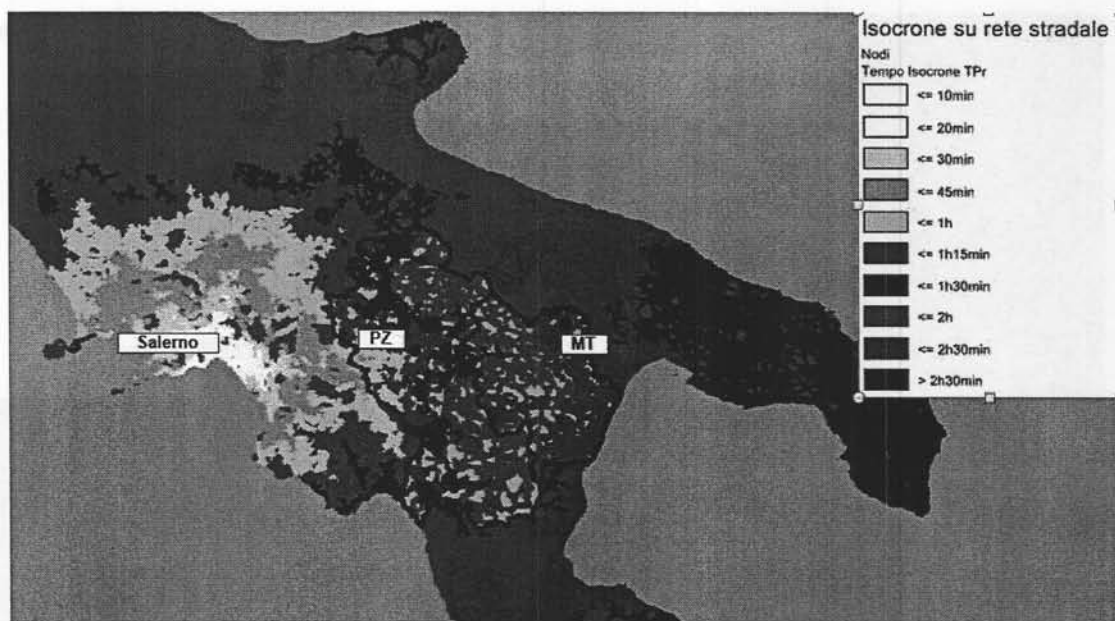


Figura 70. Isocrone di accessibilità su rete stradale scarica alla stazione RFI di Salerno.

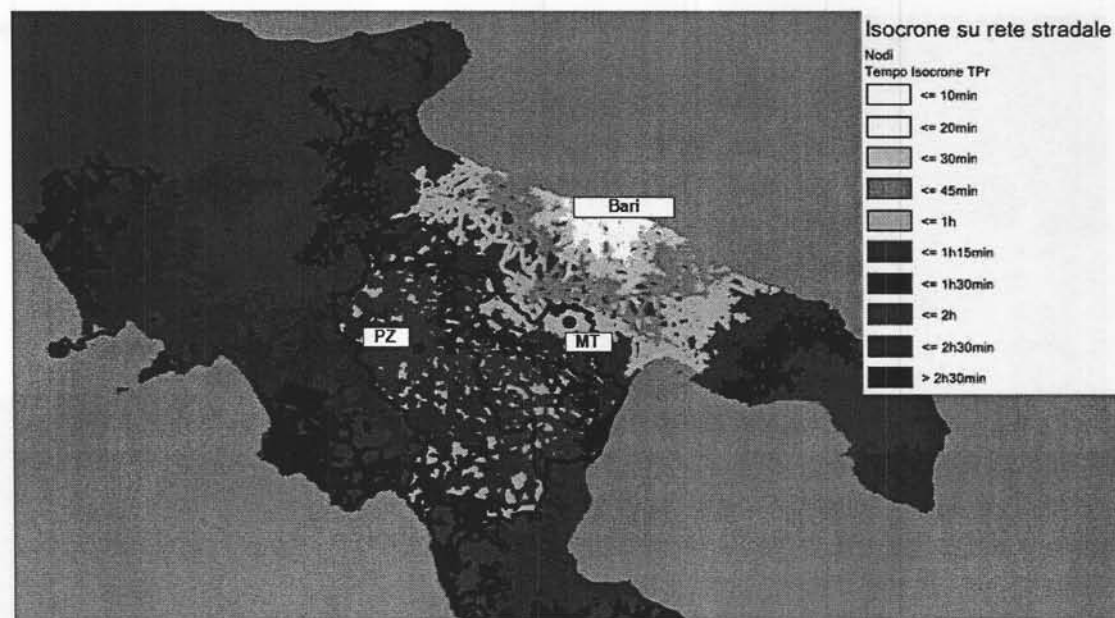


Figura 71. Isocrone di accessibilità su rete stradale scarica alla stazione RFI di Bari.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

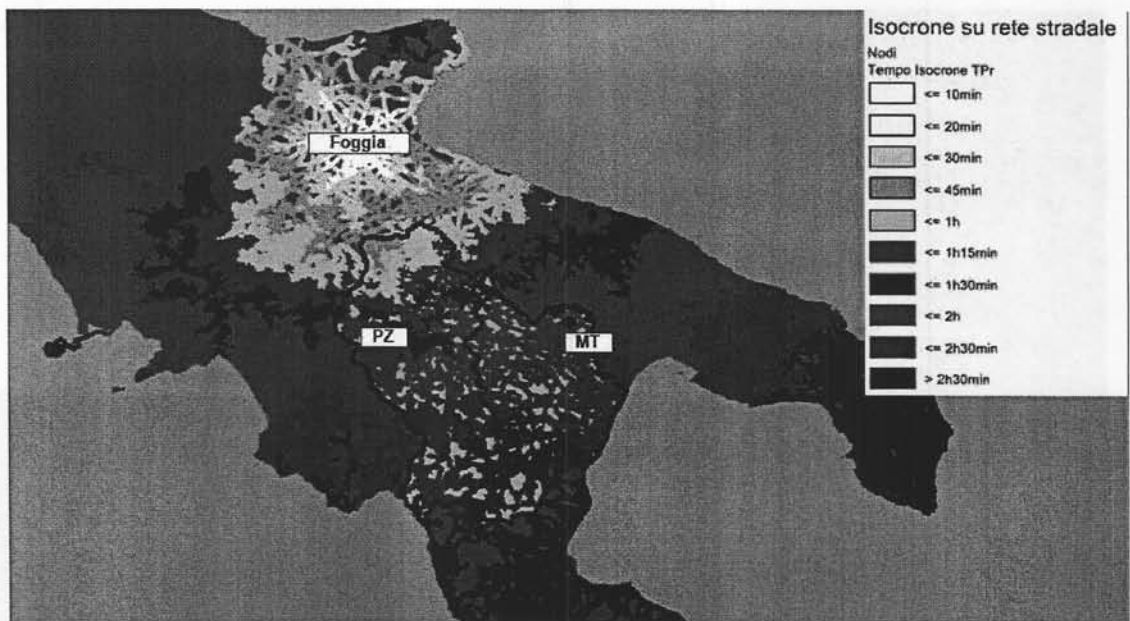


Figura 72. Isocrone di accessibilità su rete stradale scarica alla stazione RFI di Foggia.

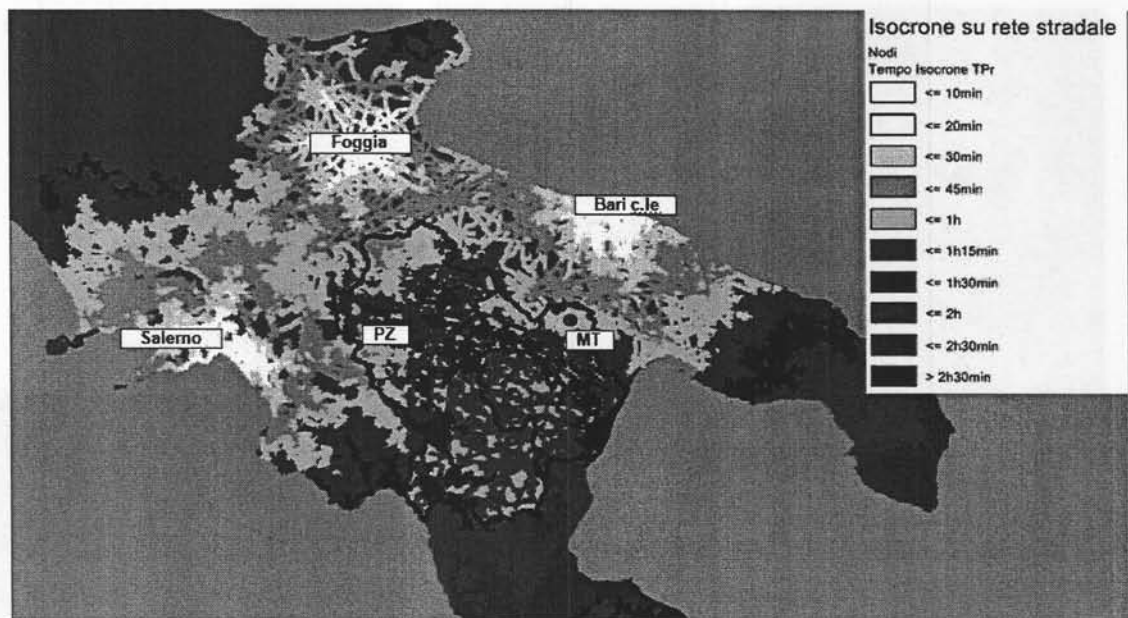


Figura 73. Isocrone di accessibilità su rete stradale alle stazioni RFI di riferimento.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

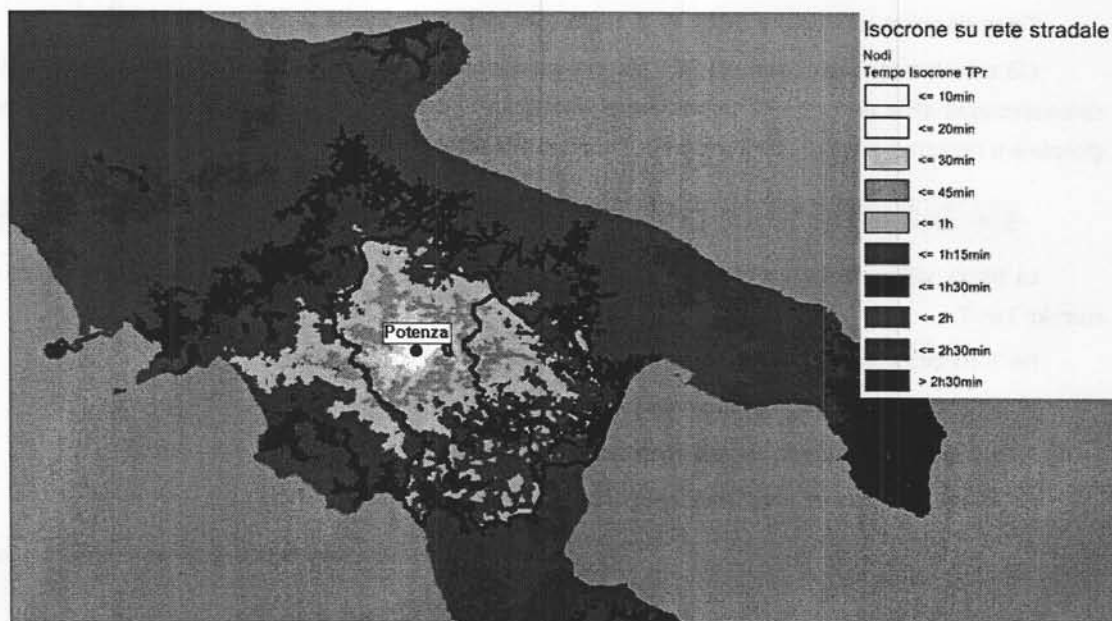


Figura 74. Isocrone di accessibilità su rete stradale scarica dalla città di Potenza.

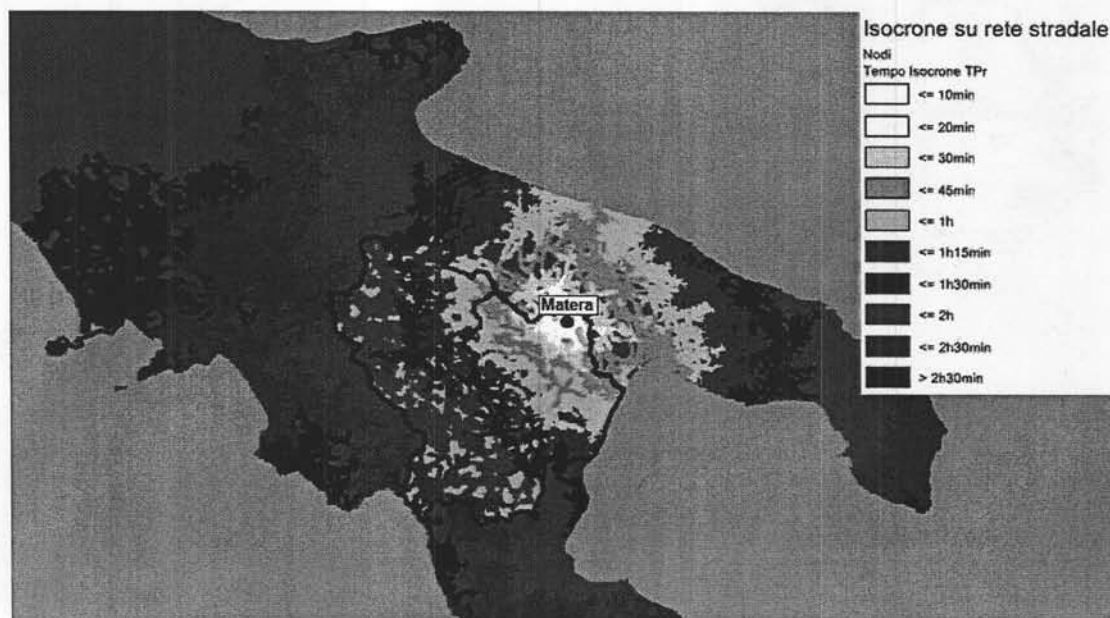


Figura 75. Isocrone di accessibilità su rete stradale scarica dalla città di Matera.

Com'è osservabile dall'analisi dell'isocrone, Potenza dista 1h15' dalla stazione di riferimento più vicina (Salerno), Matera e Melfi distano circa 1h dal rispettivo nodo di riferimento potenziale (rispettivamente Bari e Foggia).

Potenza dista 1h30' da Foggia e 2h circa da Bari, Matera dista 2h da Foggia e 2h15' da Salerno, analogamente Melfi dista 1h45' da Salerno e da Bari.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tutto ciò senza considerare, naturalmente, le condizioni di traffico e quelle meteorologiche.

Ciò considerato, l'approccio del PRT per l'individuazione delle strategie da perseguire si fonda sulla consapevolezza della necessità di "potenziare e velocizzare" i collegamenti tra ogni area del territorio regionale e il rispettivo nodo di riferimento per l'accesso alla rete AC/AV.

5.4 Infrastrutture per il trasporto merci

La figura seguente mostra le linee ferroviarie per il trasporto merci di riferimento appartenenti ai corridoi Ten-T.

Per il trasporto merci i nodi di riferimento per il territorio regionale sono:

- i porti di Napoli, Taranto e Bari appartenenti alla rete core;
- il porto di Salerno appartenente alla rete comprensive;
- gli interporti di Nola, Marciianise e Bari.

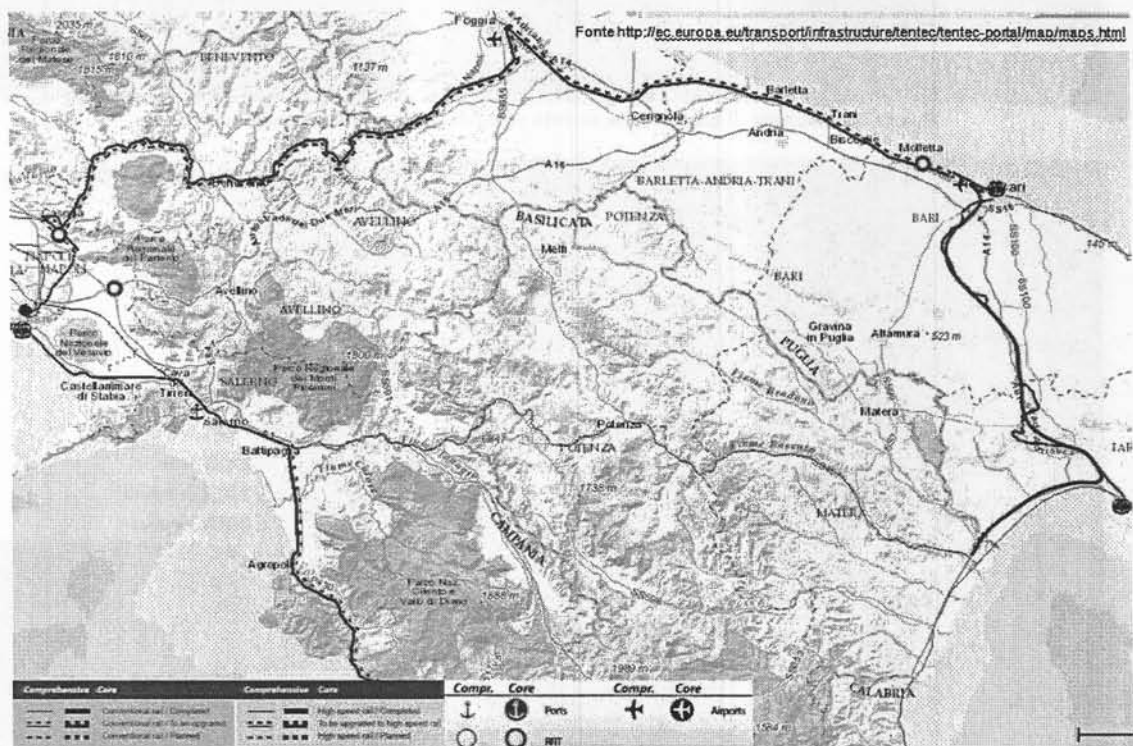


Figura 76. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprensive.

Occorre tenere presente che il completamento del Raddoppio della linea Bari - Taranto e l'adeguamento delle Gallerie della linea Adriatica alla sagoma PC80, congiuntamente agli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, renderanno questa direttrice competitiva sia per il traffico merci che per il traffico passeggeri nei collegamenti verso Bologna e oltre.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

5.5 Servizi ferroviari di TPRL

I servizi ferroviari regionali, sono attualmente esercitati da due gestori:

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

La seguente tabella riporta lo stato dei contratti di servizio del comparto ferroviario.

Tabella 20. Contratti di Servizio comparto ferroviario.

Servizi di TPRL Comparto ferroviario	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]	Contributi CCNL [€]	Ricavi da traffico[€]	Passeggeri [pax]
Trenitalia ferroviario	1.991.881	23.344.771	0.00	3.404.000	1.923.510
Trenitalia automobilistico	1.080.340	2.776.474			
F.A.L. ferroviario	733.857	12.790.738	1.300.000	514.000	2.379.983
F.A.L. automobilistico	2.076.671	8.722.018		806.000	

5.5.1 SERVIZI FERROVIARI ESERCITI DA TRENITALIA

La rete dei servizi ferroviari eserciti da Trenitalia è costituita dalle seguenti linee e produzioni di servizi:

- Linea NA-TA → 1 coppia treni/giorno;
- Linea SA-PZ → 4 coppie treni/giorno;
- Linea Bella-PZ → 2 coppie treni/giorno;
- Linea FG-PZ → 9 coppie treni/giorno;
- Linea Melfi-PZ → 5 coppie treni/giorno;
- Linea PZ-TA → 2 coppie treni/giorno.

Nelle seguenti figure mediante flussogramma in cui lo spessore delle barre è proporzionale al numero di treni/giorno, si rappresenta l'offerta di servizi ferroviari Trenitalia.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

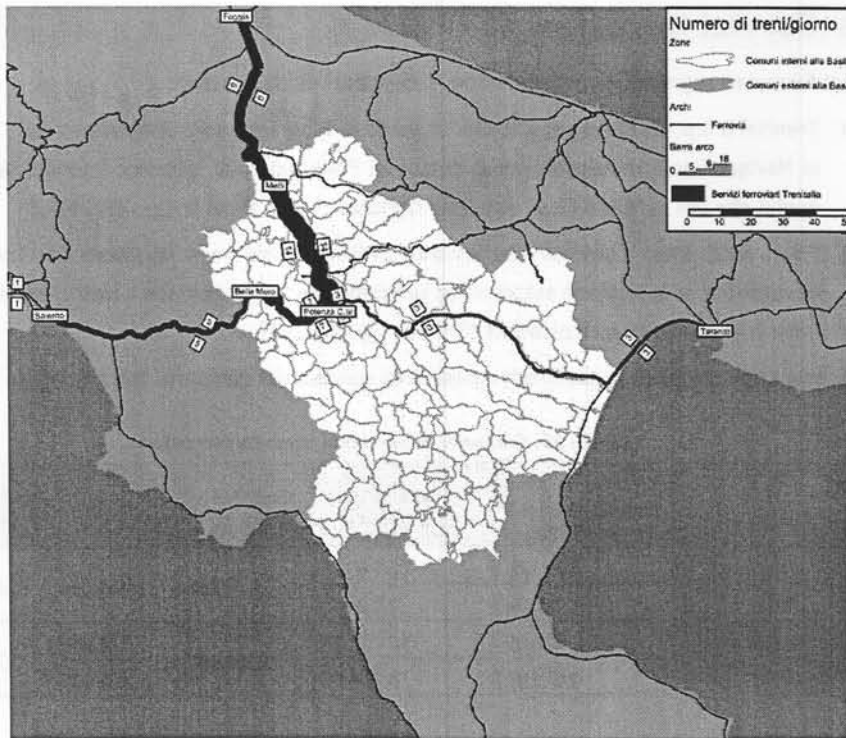


Figura 77. Servizi ferroviari eserciti da Trenitalia.

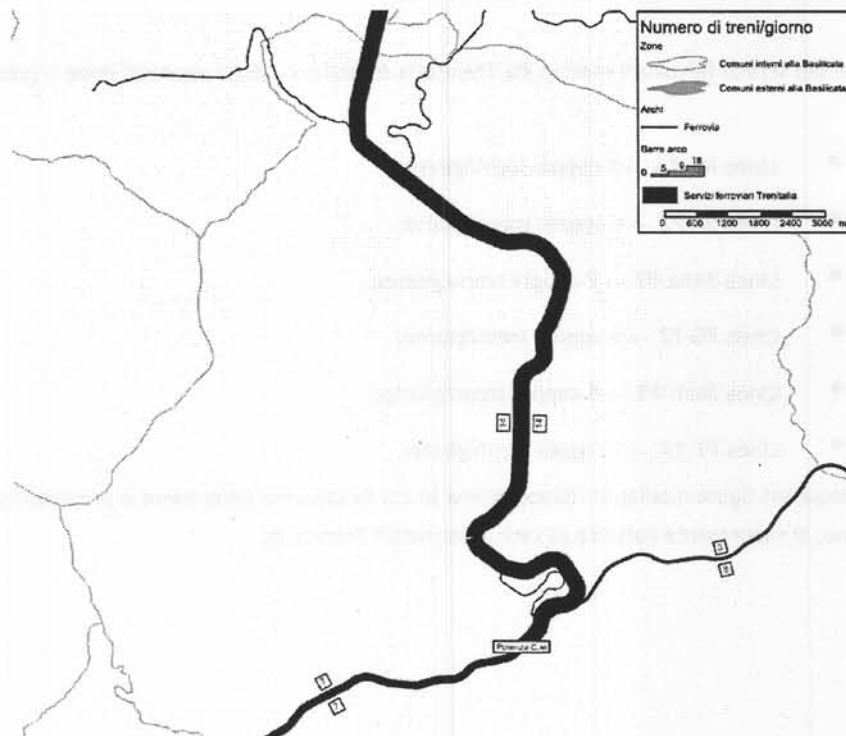


Figura 78. Servizi ferroviari eserciti da Trenitalia - dettaglio Potenza .



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

5.5.2 SERVIZI FERROVIARI ESERCITI DA FAL SRL

La rete dei servizi ferroviari eserciti da FAL è costituita dalle seguenti linee e produzioni di servizi:

- Linea Avigliano-PZ →16 coppie treni/giorno;
- Linea Avigliano Città - Avigliano Lucania-PZ →2 coppie treni/giorno;
- Linea PZ Macchia-PZ inf.scalo →2 coppie treni/giorno.
- Linea Gravina-Genzano →5 coppie treni/giorno;
- Linea MT-Altamura →16 coppie treni/giorno.

Nelle seguenti figure mediante flussogramma in cui lo spessore delle barre è proporzionale al numero di treni/giorno, si rappresenta l'offerta di servizi ferroviari FAL.

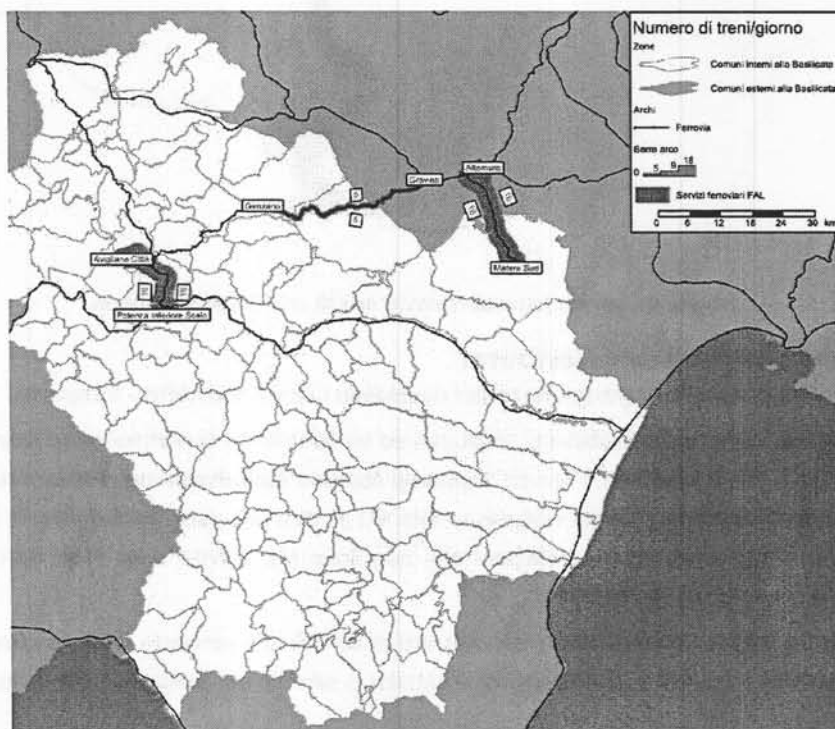


Figura 79. Servizi ferroviari eserciti da FAL srl.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

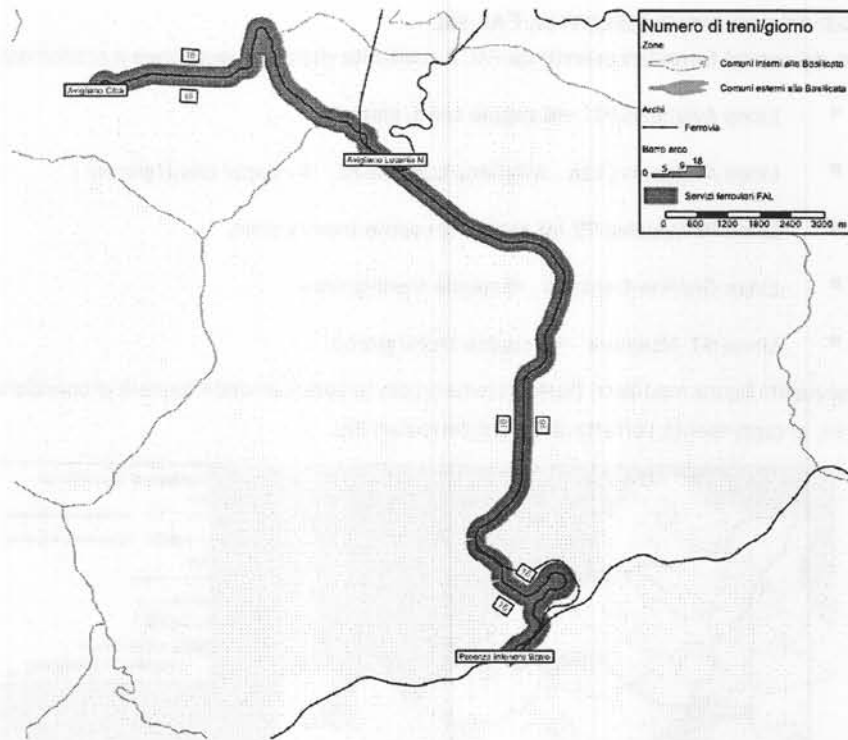


Figura 80. Servizi ferroviari eserciti da FAL srl - dettaglio Potenza.

5.5.1 SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOSTITUTIVI

Le altre componenti dei contratti ferroviari riguardano i servizi sostitutivi - integrativi.

In Basilicata i servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi dei servizi ferroviari ammontano, complessivamente, a 3.157.011 bus*km. I servizi Trenitalia coprono esclusivamente relazioni sostitutive o integrative dei servizi ferroviari che si svolgono su rete RFI mentre una parte considerevole dei servizi automobilistici di FAL si svolgono su relazioni che non sono più servite dalla ferrovia o non sono in coordinamento con i servizi ferroviari.

La seguente tabella riporta lo stato dei contratti di servizio del comparto ferroviario inerenti i servizi sostitutivi, nonché le scadenze e le proroghe dei contratti di servizio del comparto ferroviario.

Tabella 21. Contratti di Servizio del comparto ferroviario relativi ai servizi automobilistici sostitutivi.

Servizi di TPRL Comparto ferroviario	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]	Ricavi da traffico[€]	Tipologia del contratto in essere	Scadenza del contratto di servizio	Note
Trenitalia automobilistico	1.080.340	2.776.474		Contratto di servizio	31/12/2014	Gara in corso (sospesa dal TAR)
F.A.L. automobilistico	2.076.671	8.722.018	806.000	Contratto di servizio	31/12/2014	Gara in corso (sospesa dal TAR)



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Nelle seguenti figure mediante flussogramma in cui lo spessore delle barre è proporzionale al numero di bus/giorno, si rappresenta l'offerta di servizi sostitutivi Trenitalia e Fal.

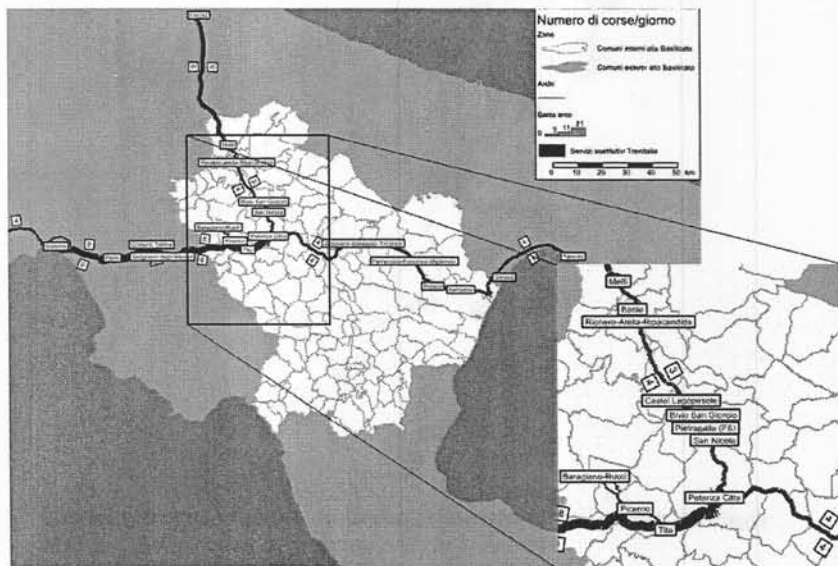


Figura 81. Servizi sostitutivi eserciti da Trenitalia.

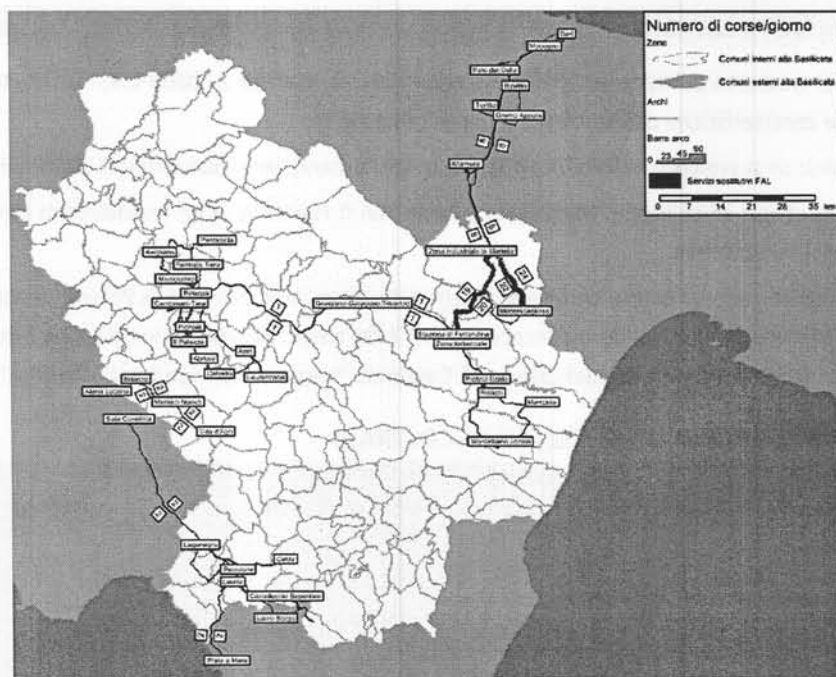


Figura 82. Servizi sostitutivi eserciti da FAL srl.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

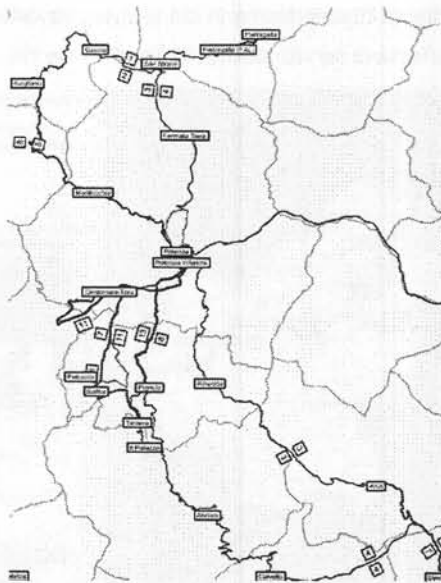


Figura 83. Servizi sostitutivi eserciti da FAL srl - dettaglio area di Potenza.

5.6 Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico

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 dalle Amm.ni Provinciali di Potenza e Matera, che a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali, nel 2008 hanno stipulato specifici Contratti di Servizio ad oggi attivi con lo stesso gestore aggiudicatario, il Consorzio Trasporti Aziende Basilicata (Co.Tr.A.B.).

5.6.1 SERVIZI AUTOMOBILISTICI ESERCITI DA CO.TRA.B

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, solo 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.

Nella seguente tabella si riportano le caratteristiche dei due contratti con CO.TRA.B. n



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 22. Contratti relativi al TPL extraurbano su gomma di competenza delle Province.

	Provincia di Potenza	Provincia di Matera
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

Nelle seguenti figure mediante flussogramma, in cui lo spessore delle barre è proporzionale al numero di bus/giorno, si rappresenta l'offerta di servizi automobilistici eserciti da Co.Tra.B. classificati per provincia di appartenenza (Potenza e Matera).

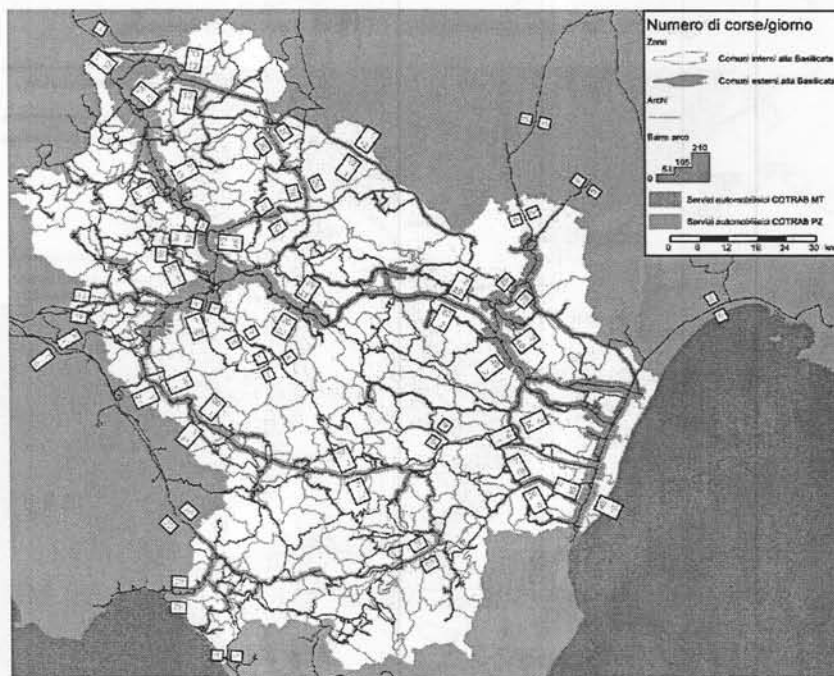


Figura 84. Servizi automobilistici COTRAB.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

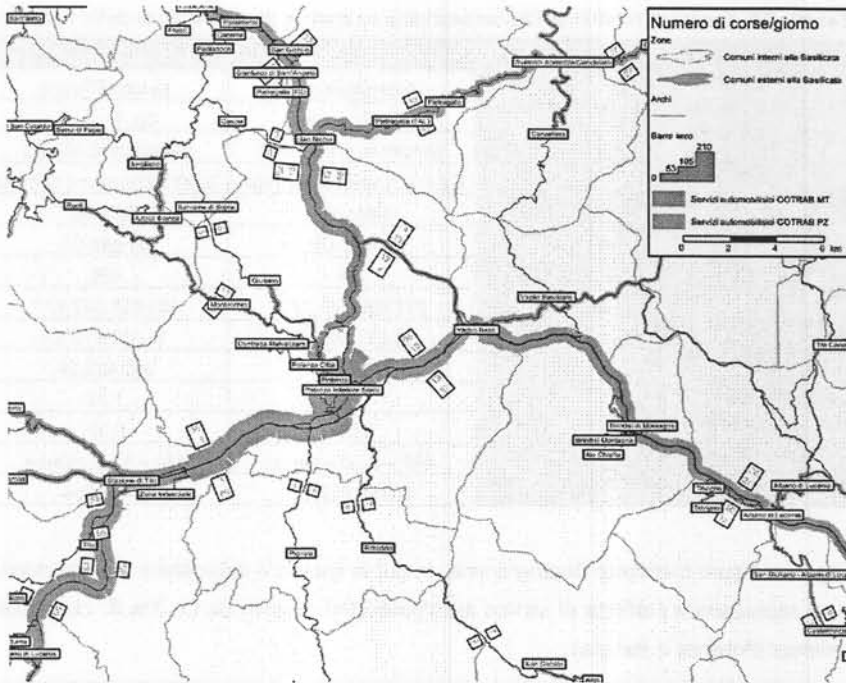


Figura 85. Servizi automobilistici CO TRAB - dettaglio Potenza.

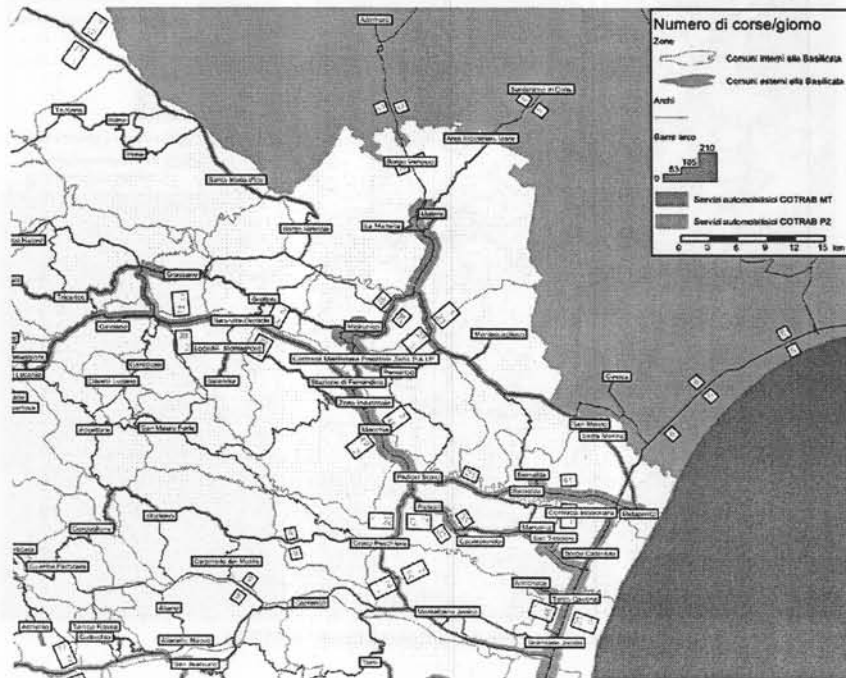


Figura 86. Servizi automobilistici CO TRAB - dettaglio Matera.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

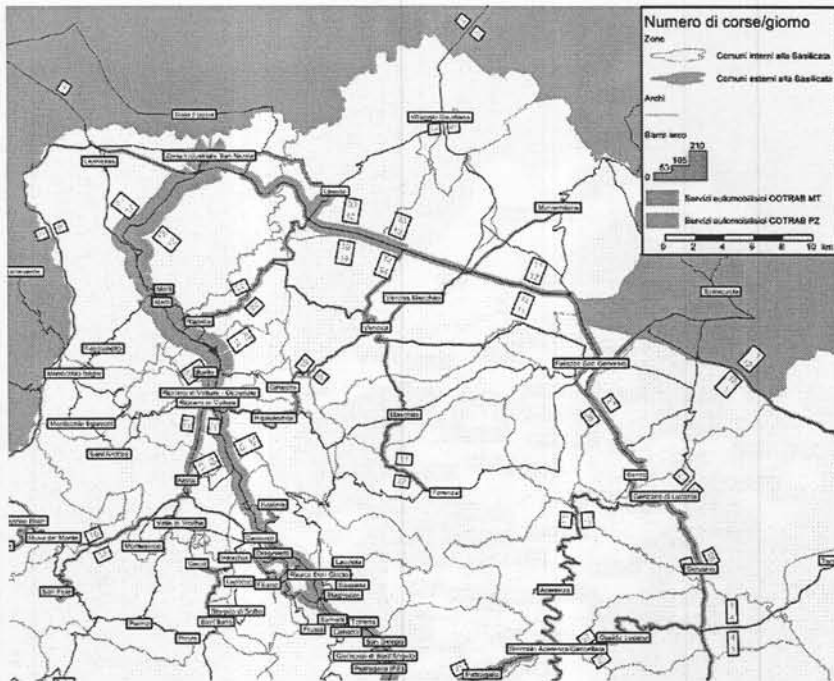


Figura 87. Servizi automobilistici CO TRAB - dettaglio Melfi.

5.6.2 ATTUALE STRUTTURA DEI SERVIZI DI TPL COMUNALE

L'attuale struttura dell'offerta di trasporto pubblico locale su gomma di tipo comunale risulta estremamente variegata e frutto di una stratificazione di interventi successivi di finanziamento dei servizi. In linea generale non è riconoscibile una regola di attribuzione delle risorse e le tipologie dei servizi erogati si presentano molto diverse da comune a comune.

Nella figura seguente sono rappresentati in colore arancione i comuni dotati di servizi di TPL comunale.

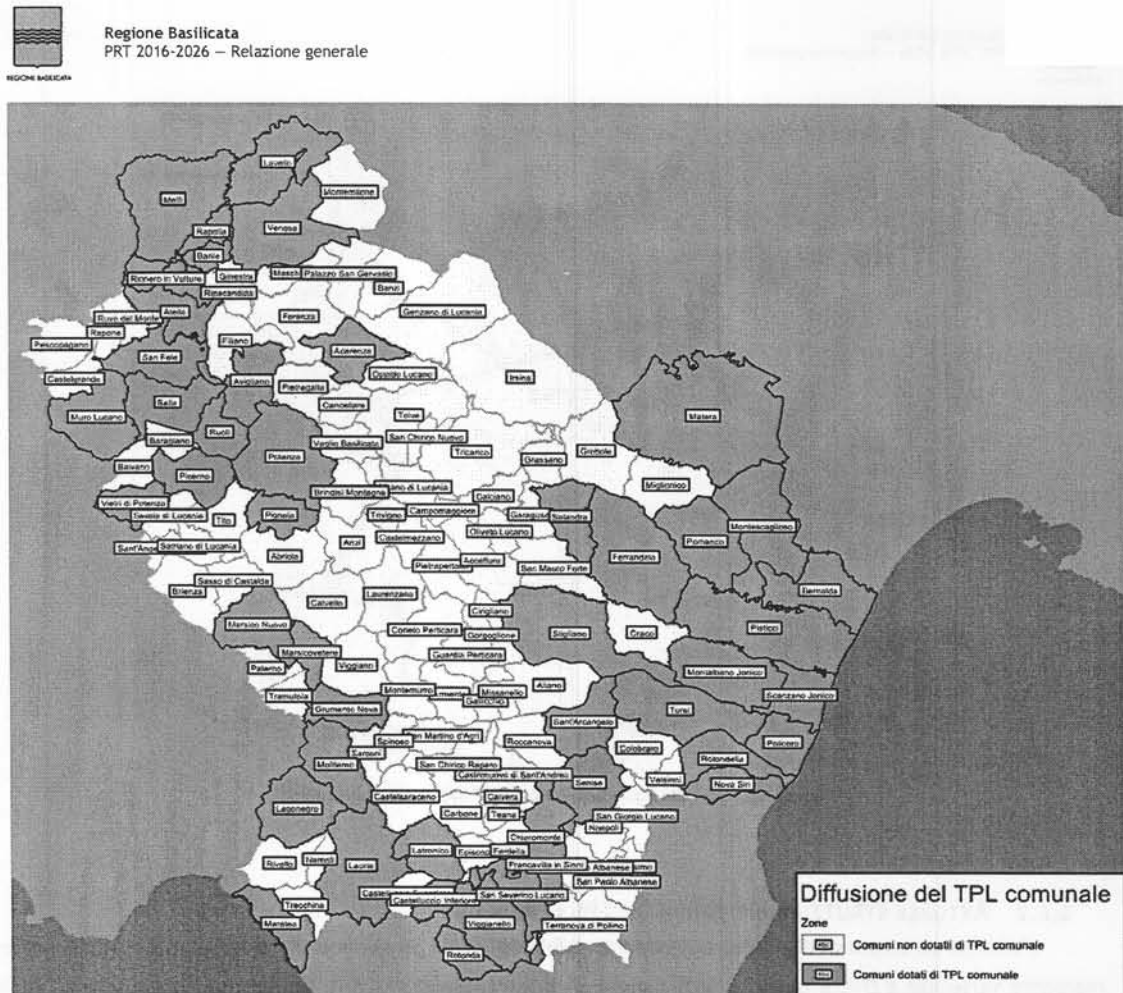


Figura 88. Comuni dotati dei servizi di tpl comunale.

Com'è facilmente osservabile, la diffusione del TPL comunale non è omogenea sul territorio regionale, ma si concentra nei comuni di cintura dei poli di generazione/attrazione mentre molti comuni delle "Aree Interne" e i comuni del crinale appenninico costituenti la porzione centrale del territorio regionale non sono dotati di tpl comunale. Fanno eccezione alcuni piccoli comuni in cui il finanziamento regionale contribuisce in realtà a sostenere anche il trasporto scolastico. Tali comuni denotano un basso livello di accessibilità, fenomeni di spopolamento in atto e sono a rischio marginalizzazione.

Pertanto nell'ambito della redazione del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale andranno individuate idonee soluzioni per garantire servizi ai cittadini, pur nel rispetto dei vincoli imposti dall'equilibrio economico, e degli obiettivi fissati dal DPCM 11 MARZO 2013.

Nella tabella seguente si riporta l'elenco dei comuni dotati di TPL comunale, la popolazione residente al 2015, le percorrenze annue dei servizi comunali al 2013, i relativi corrispettivi e i trasferimenti della Regione in €/anno. È immediato osservare come non vi sia una proporzionalità tra le percorrenze sviluppate e la popolazione residente, tra corrispettivi e percorrenze, tra trasferimenti regionali e corrispettivi.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 23. Focus sui servizi di tpl comunale (dati anno 2013).

Comune	Popolazione residente al 2015	Percorrenze dei Servizi Comunali [bus*km/anno]	Corrispettivi [€/anno]	di cui trasferiti dalla Regione [€/anno]
Potenza	67.348	2.244.142 (*)	11.697.927	3.535.623
Matera	60.524	1.300.174	3.971.701	2.086.701
Pisticci	17.849	224.100	283.637	283.637
Melfi	17.718	400.000	937.200	279.842
Policoro	17.196	208.237	195.120	195.120
Lavello	13.715	73.120	162.782	136.682
Rionero in Vulture	13.302	66.251	172.234	114.324
Lauria	13.033	244.342	309.389	270.820
Venosa	11.933	64.500	106.073	97.722
Avigliano	11.697	152.606	207.672	207.672
Montescaglioso	10.021	82.493	140.000	116.886
Ferrandina	8.860	76.082	117.140	117.140
Scanzano Jonico	7.521	68.165	90.939	90.939
Montalbano Jonico	7.370	58.427	65.881	87.212
Senise	7.157	86.000	78.204	78.204
Pignola	6.828	159.750	160.908	108.719
Nova Siri	6.729	83.560	99.732	91.732
Sant'Arcangelo	6.526	60.700	84.985	84.985
Picerno	6.002	100.360	125.915	101.626
Lagonegro	5.614	92.102	95.890	52.441
Marsicovetere	5.508	85.400	63.143	63.478
Muro Lucano	5.484	46.640	90.005	90.006
Bella	5.230	130.718	198.249	73.025
Maratea	5.195	63.395	117.586	99.982
Tursi	5.074	46.676	58.602	58.602
Latronico	4.599	112.542	99.335	85.303
Stigliano	4.446	66.490	59.526	59.526
Rapolla	4.443	55.719	80.376	41.823
Francavilla in Sinni	4.229	48.495	59.350	54.933
Marsico Nuovo	4.177	96.202	86.899	86.899
Pomarico	4.172	61.635	161.860	48.625
Moliterno	4.093	114.800	50.000	50.000
Atella	3.840	46.471	134.996	53.336
Ruoti	3.575	88.616	112.210	65.421
Rotonda	3.546	103.132	78.420	59.237
San Fele	3.070	47.019	80.380	64.841
Viggianello	3.057	201.599	203.085	76.219
Vietri di Potenza	2.861	52.628	76.153	50.420
Salandra	2.851	34.535	47.058	31.977
Barile	2.815	14.700	13.200	11.031
Rotondella	2.674	33.440	46.835	43.316
Acerenza	2.433	38.300	48.289	29.624
Castelluccio Inferiore	2.166	86.472	85.386	30.271
Chiaromonte	1.913	78.995	99.200	41.512
Grumento Nova	1.730	29.000	32.424	29.774
San Severino Lucano	1.606	44.708	54.091	35.600
Totale	411.730	7.673.438	21.339.987	9.572.810

(*) Il Comune di Potenza con contratto Rep. n° 15087 del 27/11/2015, a seguito di gara con procedura aperta ha affidato il servizio a nuovo Gestore riducendo le percorrenze a 1.342.543 Km.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Analizzando i grafici seguenti si evince che l'insieme dei comuni con più di 10.000 abitanti assorbono il 66% delle percorrenze del TPL comunale a fronte del 85% dei corrispettivi e del 72% della contribuzione regionale; l'insieme dei comuni con popolazione compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti impiegano il 15% delle percorrenze del TPL comunale a fronte del 7% dei corrispettivi e del 11% della contribuzione regionale mentre l'insieme dei comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti impiegano il 19% delle percorrenze del tpl comunale a fronte del 8% dei corrispettivi e del 10% della contribuzione regionale.

Appare evidente come il corrispettivo unitario medio sia molto diverso tra le tre classi di comuni: infatti mentre per i comuni con più di 10.000 abitanti tale valore è pari a circa 3,359 €/km, esso si riduce a 1,250 €/km per l'insieme di comuni con popolazione compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti e a 1,174 €/km per l'insieme di comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti.

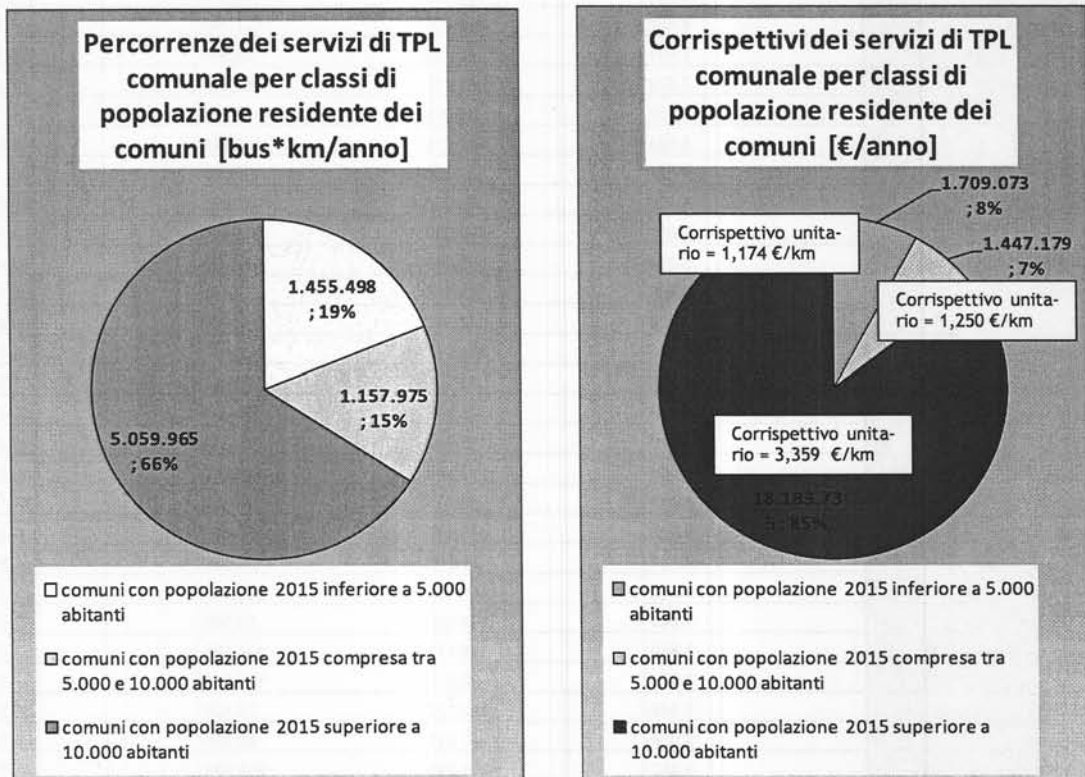


Figura 89. Distribuzione di percorrenze e corrispettivi per classi di popolazione dei comuni.

Nella seguente tabella per ciascuno dei comuni dotati di TPL comunale, la tipologia della contrattualizzazione in essere, si riporta la data di stipula, di scadenza e di eventuale proroga.

È da notare che ben 22 comuni risultano inadempienti rispetto all'obbligo di transizione da concessioni a contratti di servizio affidato tramite gara.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

6 Sezione IIIB - Quadro di riferimento programmatico - progettuale

La formazione del Piano Regionale dei Trasporti si è mossa in un contesto di indirizzi e di riferimenti tecnico-amministrativi, articolato e ben definito, costituito dai seguenti atti:

- Linee strategiche e programmatiche del Piano Regionale dei Trasporti;
- Patto per lo Sviluppo della Basilicata;
- Nuova Intesa Generale Quadro e APQ rinforzato;
- Programma Operativo FESR 2014 - 2020;
- Interventi «priorità 1» sulla viabilità provinciale di cui alla DGR.595/2015
- Piano di Riprogrammazione dei servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale;
- Gara per l'affidamento dei servizi automobilistici integrativi e sostitutivi dei servizi ferroviari;
- Rinegoziazione dei contratti dei servizi ferroviari di TPRL;
- Avvio delle procedure preliminari per gli affidamenti dei servizi di TPL automobilistici extraurbani e di quelli comunali;
- Progetto «Gestione innovativa del trasporto pubblico locale» riguardante l'introduzione della bigliettazione elettronica sui servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle amministrazioni provinciali di Potenza e Matera.

L'analisi di questa documentazione ha consentito da un lato di determinare lo scenario di "Riferimento" ovvero lo scenario che contiene tutti gli interventi del quadro programmatico - progettuale che sono in fase di realizzazione/completamento, o presentano una maturità tecnico - progettuale medio-alta ed una copertura finanziaria superiore al 50%, o che presentano una copertura finanziaria prossima al 100%, dall'altro di selezionare una serie d'interventi da sottoporre a valutazione per l'inserimento nello scenario di "Piano".

6.1 Sintesi delle strategie da Linee Strategiche e Programmatiche

6.1.1 RETE FERROVIARIA

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. Pertanto le strategie delineate per intervenire sulla rete ferroviaria sono:

- 1.a. 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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

la completa attuazione degli investimenti già avviati di ammodernamento ed efficientamento infrastrutturale ed impiantistico delle reti ferroviarie.

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

6.1.2 RETE STRADALE

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 che immateriale, è una delle Priorità dell'Amm.ne Regionale.

- 2.a. Per ciò che attiene le 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.

- 2.b. Occorre 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.

6.1.3 SERVIZI DI TPL

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, oltre a garantire il diritto alla mobilità, contribuisce a rendere competitivo il sistema economico locale.

Le strategie delineate per intervenire sulla rete dei servizi di TPL sono:

- 3.a. Rafforzamento del ruolo del trasporto pubblico attraverso l'ottimizzazione e il miglioramento del servizio regionale esercitato,



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 3.b. Promozione di strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto - gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.)
- 3.c. Revisione e razionalizzazione della rete dei servizi e interventi di miglioramento della sicurezza stradale attivando sistemi informativi di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità.
- 3.d. Integrazione modale e tariffaria;
- 3.e. Efficace articolazione del sistema dei trasporti garantito dalla flessibilità degli strumenti di pianificazione e gestione;
- 3.f. Applicazione delle tecnologie elettroniche nel processo di monitoraggio e valutazione dei servizi resi.

Nello specifico:

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.

...

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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

ferro/gomma, per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, per l'innovazione tecnologica e per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro".

6.2 Il Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata

Il Mezzogiorno rappresenta un grande potenziale per il rilancio dell'economia e per la crescita del Paese e il perseguimento di un ritmo sostenuto di sviluppo richiede azioni mirate a ridurre il divario tra il Meridione e le Regioni del Centro Nord. Un processo di rilancio economico, produttivo e occupazionale del territorio richiede strumenti adeguati che impegnino le istituzioni a livello locale, regionale e nazionale, in un quadro programmatico condiviso. La Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Basilicata, condividono la volontà di attuare una strategia di azioni sinergiche e integrate miranti alla realizzazione degli interventi necessari per la infrastrutturazione del territorio, la realizzazione di nuovi investimenti industriali la riqualificazione e la reindustrializzazione delle aree industriali, e ogni azione funzionale allo sviluppo economico, produttivo e occupazionale del territorio regionale.

In relazione al periodo di programmazione 2014-2020, si è previsto di assegnare risorse pari ad un importo di 565,2 milioni di euro del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione per l'attuazione degli interventi compresi nel presente Patto per la Regione Basilicata, quale quota parte del totale delle risorse destinate alla Regione Basilicata nell'ambito del Fondo Sviluppo e Coesione destinato alle Regioni del Mezzogiorno. L'assegnazione delle risulta confermata dalla Del. CIPE del 10 agosto 2016.

In relazione alle quote dei PON 2014-2020 e di altre fonti nazionali richieste dalla Regione Basilicata per il cofinanziamento di interventi nell'ambito del Patto si rimanda, per la definizione delle stesse, a successivi incontri bilaterali tra la Regione Basilicata e le amministrazioni competenti.

La Regione Basilicata ha individuato, nell'ambito del Documento Economico e Finanziario 2016 - 2018, approvato in Consiglio Regionale in data 2 febbraio 2016 con deliberazione n. 385, le linee di indirizzo strategico finalizzate alla creazione di una società della conoscenza e delle competenze competitiva ed aperta, dallo sviluppo compatibile duraturo ed a basse emissioni di carbonio, inclusiva e coesa, partecipata e ben governata, con particolare focus al Programma Matera 2019.

Gli obiettivi strategici e le aree di intervento individuati mirano ad elevare il benessere sociale, mettere in campo azioni per vincere le sfide della globalizzazione che coinvolgono gli asset produttivi principali (agricoli, industriali, turistici) e sono strettamente connessi all'accessibilità fisica ed immateriale, attraverso un approccio integrato e sistemico.

Tra gli interventi infrastrutturali, sono considerati prioritari anche quelli necessari a risolvere situazioni di pericolo connesse alla viabilità provinciale e comunale ed ai collegamenti tra le aree interne, anche a bassa densità di popolazione.

Le principali Linee di Sviluppo concordate tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Basilicata relativamente agli interventi infrastrutturali, hanno l'obiettivo di migliorare la mobilità per lo sviluppo delle imprese e dei territori, realizzare gli interventi su strade e ferrovie funzionali allo sviluppo economico con una finalità di coesione e pari accessibilità alle diverse aree regionali. Essi rispondono alla



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

rilevanza, tutta particolare, che il tema della connettività materiale ed immateriale assume in Basilicata in riferimento alle reti intra e sovra regionali.

La seguente tabella contiene l'elenco degli interventi previsti dal "Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata" con indicazione del costo dell'intervento e della fonte di finanziamento.

Tabella 24. Interventi Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata.

INTERVENTO STRATEGICO (titolo del progetto)			IMPORTO TOTALE INTERVENTO (EURO)	RISORSE GIA' ASSEGNATE da FSC 2007/2013 (EURO)	ULTERIORI RISORSE PON 2014-2020 e altre Fonti Nazionali (EURO)	ULTERIORI RISORSE FSC 2014-2020 GIA' ASSEGNATE (EURO)
1. Nodi Intermodali	A	Centro intermodale di Ferrandina	7'000'000	1'033'812	5'966'188	
2. Connessione rete nazionale trasporti ferroviari	B	Linea Potenza - Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi	60'000'000		60'000'000	
	C	Velocizzazione Potenza - Bari - Matera	60'000'000		60'000'000	
	D	Linea ferroviaria Potenza – Battipaglia Istituzione rango C e P, velocizzazione	30'000'000		30'000'000	
3. Infrastrutture Viarie	1	Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 Lavori di ristrutturazione dell'itinerario	351'550'017	51'550'017	200'000'000	100'000'000
	4	Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c)	45'330'000	1'233'000	11'097'000	33'000'000
	6	S.S. 18: Eliminazione Pericolo Caduta Massi Maratea	30'000'000	3'000'000		27'000'000
	2	Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito	17'000'000	600'000	16'400'000	
	3+5	Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (2° stralcio e 3° stralcio) e Riqualficazione Strada Provinciale Melfi-Innesto SS 655	250'000'000		250'000'000	
	7	Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3	337'240'000	2'500'000	334'740'000	
	8	Corridoio Agrino SS 598 di fondovalle dell'Agri: Lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e Messa in Sicurezza Svincoli Montemurro e Spinoso	13'500'000		13'500'000	



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

INTERVENTO STRATEGICO (titolo del progetto)		IMPORTO TOTALE INTERVENTO (EURO)	RISORSE GIÀ ASSEGNATE da FSC 2007/2013 (EURO)	ULTERIORI RISORSE PON 2014-2020 e altre Fonti Nazionali (EURO)	ULTERIORI RISORSE FSC 2014-2020 GIÀ ASSEGNATE (EURO)
	9	SS 106 Jonica: Lavori di Manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale del viadotto Agri	5'500'000		5'500'000
	10	Lauria - Cogliandrino - Moliterno	46'190'000		46'190'000
	11	S.S. 655 Bradanica - Lotto del Portapane: Lavori di riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195	12'650'000		12'650'000
	12	S.S. 18: Lavori di realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura	30'000'000		30'000'000
	13	Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio	53'500'000	5'350'000	48'150'000
	14	Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle, Matera	129'996'000	1'000'000	128'996'000
4. Rete stradale Infraregionale e regionale	E	Interventi Rete Stradale Infraregionale	77'526'249	53'526'249	24'000'000
5. Connessione rete aeroportuale	F	Interventi per la Aviosuperficie "E. Mattei"	7'200'000	1'500'000	5'700'000

Nella figura riportata nella pagina seguente sono indicati gli interventi sulla rete stradale previsti dal Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata e che, come tali, sono stati assunti dal PRT.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

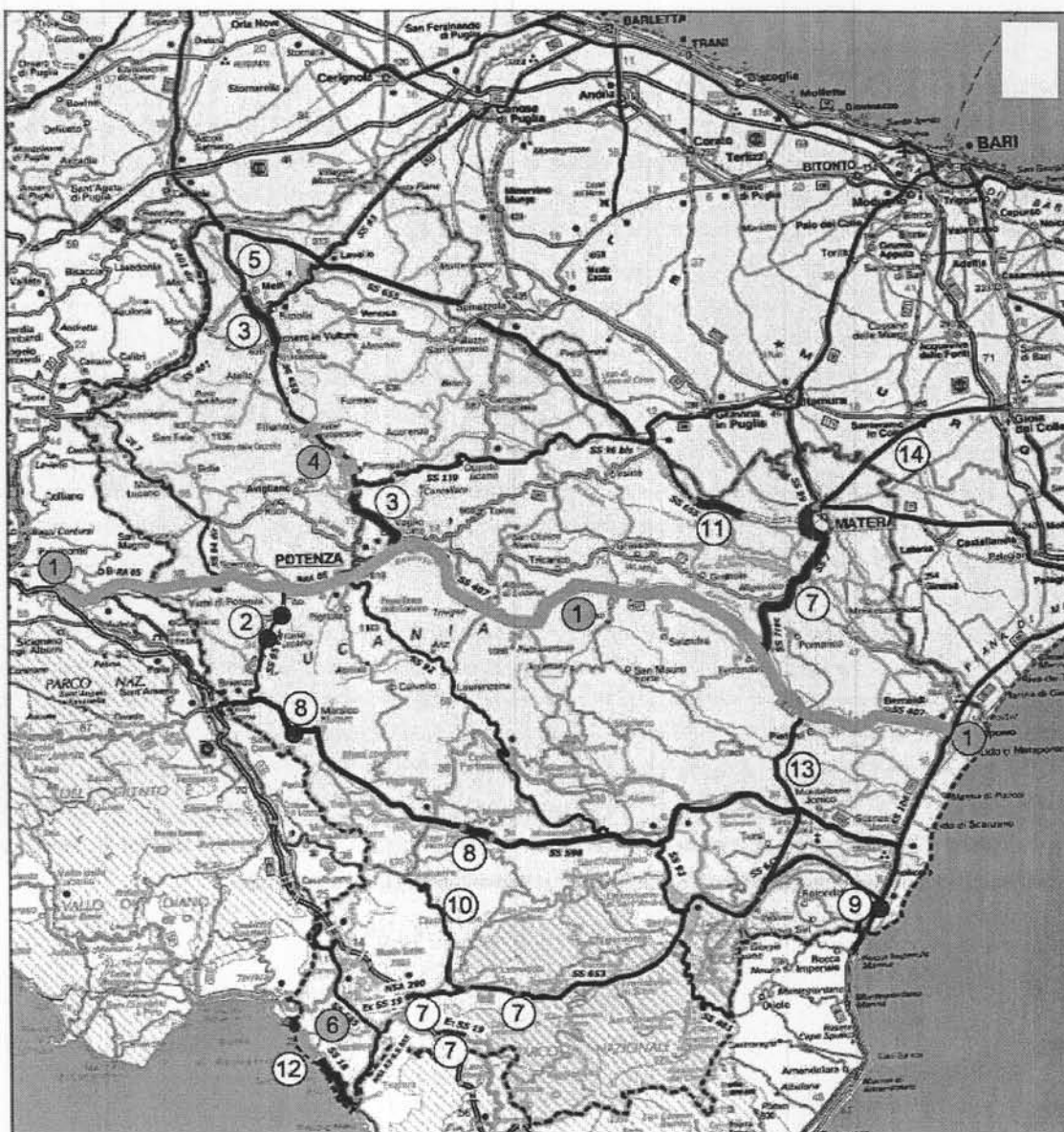


Figura 90. Interventi Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata - Focus Rete stradale.

6.3 Accordo di Programma Quadro Rafforzato e Nuova Intesa Generale 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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 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".

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, costituito da 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).

Nella figura seguente si riporta la localizzazione dei principali interventi sui sistemi di contenuti nell'Accordo di Programma Quadro rafforzato e nella Nuova Intesa Generale Quadro.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

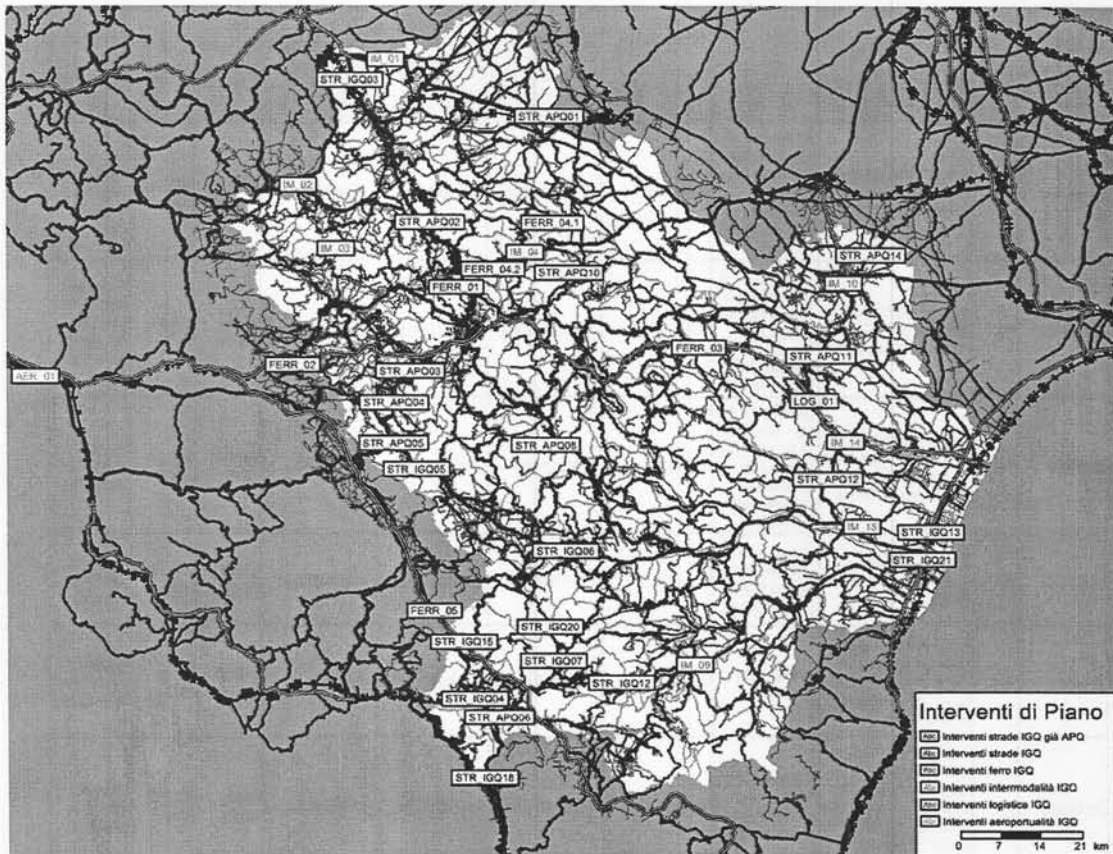


Figura 91. Interventi contenuti nell'APQR e nella NIGQ.

Il quadro riepilogativo degli interventi previsti nell'APQR (del 2013) e nella NIGQ (del 2014) è riportato nella tabella seguente.

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridolo	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Stradale	PZ	S.S. n° 655 "Bradantica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - COMPLETAMENTO LSP pag. 105	Bradanico - Ionico - Salentino	Tipo C1	€ 15'030'000	€ 15'000'000	€ 6'600'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto esecutivo
Stradale	PZ	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio	Potenza - Tito - Brienza - A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Assimilabile al Tipo C1	€ 300'000'000	€ 32'766'377	€ 22'766'337	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo
Stradale	PZ	S.S. n° 95 "Costruzione dello svincolo per l'abitato di Tito in località Nuvolese"	Potenza - Tito - Brienza - A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Rampe C1-F	€ 17'000'000	€ 300'000	€ 300'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo in corso



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridoio	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Stradale	PZ	S.S. n° 95 *adeguamento svincolo per Satriano	Potenza - Tito - Brienza-A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Rampe C1-F	€ 10'000'000	€ 300'000	€ 300'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo in corso
Stradale	PZ	S.S. n° 95 *Tito-Brienza VI* lotto - variante di Brienza	Potenza - Tito - Brienza-A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Tipo C1	€ 125'700'000	€ 125'702'213	€ 29'700'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo completo per appalto integrato
Stradale	PZ	COMPLETAMENTO - Costruzione del 1 lotto dalla S.S. n 585 all'abitato di Lauria	Potenza - Tito - Brienza-A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Tipo C1	€ 6'720'000	€ 6'720'167	€ 3'600'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto esecutivo completo
Stradale	PZ	S.S. n° 18 *eliminazione caduta massi (Maratea)*	SS.S. 18 CAMPANIA - BASILICATA - CALABRIA	Tipo C2	€ 30'000'000	€ 30'000'000	€ 30'000'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo in corso
Stradale	PZ	S.S. *Strada Fondovalle del Sauro* - tratto Corleto Perticara - S.P. Camastra 1° 2° e 3° lotto	Basentana - Agrina	Tipo C1	€ 85'000'000	€ 84'997'786	€ -	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto preliminare in corso
Stradale	PZ	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso raccordo Autostradale RA05 *Sicignano - Potenza)	Salerno - Potenza - Bari con direttrice Basentana	Tipo B	€ 300'000'000	€ 40'000'000	€ 40'000'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto definitivo in corso
Stradale	PZ	Salerno - Potenza - Bari Tronco I: Valico di Pazzano collegamento SS 407 - SS 96 bis (21 km circa)	Salerno - Potenza - Bari con direttrice Basentana	Tipo C1	€ 300'000'000	€ 2'500'000	€ 2'500'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto preliminare in corso
Stradale	MT	MURGIA - POLLINO: Tratto Matera - Ferlandina - Pisticci	Murgia - Pollino	Tipo C1	€ 300'000'000	€ 2'500'000	€ 2'500'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto preliminare in corso
Stradale	MT	MURGIA - POLLINO: Basentana-SS Sinnica (Pisticci-Tursi)	Murgia - Pollino	Tipo C1	€ 100'000'000	€ 6'950'000	€ 6'950'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto preliminare in corso
Stradale	MT	MURGIA - POLLINO: tratto Gioia Del Colle-Matera	Murgia - Pollino	Tipo C1	€ 130'000'000	€ 1'000'000	€ 1'000'000	ANAS S.p.A.	APQ / IGQ	Progetto preliminare da aggiornare
Stradale	MT	Collegamento da Matera al limite regionale SS99 lavoro di completamento delle planari est ed ovest	Murgia - Pollino	Ricucitura della viabilità locale	€ 6'000'000	€ 6'000'000	€ 6'000'000	Provincia di Matera	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	MT	SS n°655*Bradonica* - lotto del "Portapane" tratto dal km. 122+623 al km. 133+195	Bradanico - Ionico - Salentino	Riqualificazione (barriere di sicurezza e segnaletica)	€ 12'650'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridoio	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Stradale	PZ	SP Melfi - Ofanto tratto dal km 48+130 della SS658 all'innesto con la SS 655	Potenza - Tito - Brienza-A3 - Lagonegrese con prolungamento Melfi - Candela	Adeguamento funzionale della attuale SP propedeutico al passaggio alla gestione di ANAS (in fase di ri-classificazione a nazionale)	€ 26'450'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	PZ	Strada Statale n° 585 "Fondovalle del Noce"	SS.S. 18 CAMPANIA - BASILICATA - CALABRIA	Messa in sicurezza - adeguamenti strutturali delle opere d'arte	€ 48'760'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto preliminare da avviare
Stradale	PZ	S.S. 598 - Completamento rampe svincolo di Pergola al km 19+680	Agrino	Completamento Svincolo	€ 5'820'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo in corso
Stradale	PZ	S.S. 598 Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche tra gli svincoli di Montemurro e Spinoso	Agrino	Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche	€ 7'680'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	PZ	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 1° stralcio	Murgia - Polino	Miglioramento piano-altimetrico	€ 12'190'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto preliminare da avviare
Stradale	PZ	Lauria - Valle del Mercure 1° stralcio del collegamento di Lauria allo svincolo A3 di Lauria sud	Murgia - Polino	Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche	€ 9'780'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto preliminare da avviare
Stradale	PZ	Ex SS 19 Tratto Pecorone - Lauria: lavori di miglioramento del tracciato stradale	Murgia - Polino	Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche	€ 10'070'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	PZ	NSA 290 ex SS 104 tratto Pecorone - A3 lavori di miglioramento del tracciato stradale	Murgia - Polino	Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche	€ 5'750'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	PZ	SS 653 Nuovo svincolo a livelli sfalsati in località Torre	Murgia - Polino	Nuovo svincolo	€ 13'140'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	Progetto definitivo da avviare
Stradale	MT	Adeguamento SS 106 tratta Variante Nova Siri	Ionico: Taranto - Reggio Calabria	Nuovo percorso della SS106 - TIPO B	€ 53'711'000	€ 53'711'000	Risorse ANAS	ANAS S.p.A.	IGQ	In corso di ultimazione
Stradale	PZ	Adeguamento della A3 nella tratta Lucana Casalbuono - Laino (in corso di realizzazione)	Tirrenico: Salerno - Reggio Calabria	Nuovo tracciato autostradale	€ 517'860'000			ANAS S.p.A.	IGQ	In corso di ultimazione



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridoio	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Stradale	PZ	NSA strada di collegamento SS585 / autostrada A3 - lavori di realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati al km 1+450 completamento	Murgia - Polino	Completamento	€ 930'000	€ 930'000	€ 930'000	ANAS S.p.A.	IGQ	
Stradale	PZ	Lavori di realizzazione di un terminal bus in località Castroccucco di Maratea	Tirrenico: Salerno - Reggio Calabria	Nuovo terminal	€ 1'900'000	€ -	€ -		IGQ	
Stradale	PZ	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 2° stralcio	Murgia - Polino	Miglioramento plano-altimetrico e realizzazione variante a sud dell'abitato di Moliterno	€ 36'410'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	
Stradale	MT	Lavori di ripristino del viadotto sul fiume Agri per il collegamento della viabilità complanare, di potenziamento delle opere di regimentazione idraulica e di mitigazione acustica della viabilità secondaria - adeguamento delle opere di protezione (barriere di sicurezza) spartitraffico e laterali tra il km 418+600 e il km 429+700	Ionico: Taranto - Reggio Calabria	Interventi di adeguamento strutturale e messa in sicurezza	€ 40'000'000	€ -	€ -	ANAS S.p.A.	IGQ	
Ferroviario	PZ	Amodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia con connessione alla linea AV/AC Napoli-Bari	Potenza - Foggia		€ 200'000'000	€ -	€ -	R.F.I.	IGQ	1° stralcio: progetto definitivo in corso; 2° stralcio: progetto preliminare concluso.
Ferroviario	PZ	Velocizzazione e potenziamento della linea ferroviaria Battipaglia - Potenza	Battipaglia - Potenza		€ 491'000'000	€ 2'000'000		R.F.I.	IGQ	Progetto preliminare
Ferroviario	MT	Velocizzazione e ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Metaponto	Potenza - Metaponto		€ 646'000'000	€ 2'000'000		R.F.I.	IGQ	Progetto preliminare
Ferroviario	MT	Tratta Genzano - Oppido: "Lavori di rinnovo binario"	Potenza - Altamura	Lavori di rinnovo armamento della tratta ferroviaria Genzano - Oppido sulla rete della FAL di competenza territoriale della regione Basilicata	€ 4'459'483	€ 4'459'483		F.A.L.	PO-FESR 2007/2013	Ultimata



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridoio	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Ferroviario	MT	Tratta Cancellara - Pietragalla - San Nicola "lavori di efficientamento e adeguamento funzionale"	Potenza - Altamura	Lavori di efficientamento ed adeguamento funzionale della linea Gravina - Avigliano Lucania, Tratta Cancellara - Pietragalla - San Nicola	€ 6'986'240	€ 6'986'000		F.A.L.	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Ferroviario	MT	Tratta Matera sud - Venusio: "lavori di rinnovo binario"	Matera - Altamura	Lavori di rinnovo binari fra le progressive 65+518 e 75+743 tratta Venusio-Matera Sud - linea Bari - Matera	€ 6'325'528	€ 6'325'528		F.A.L.	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Ferroviario	PZ	Ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni - Lagonegro	Sicignano degli Alburni - Lagonegro		€ 350'000'000	€ -		R.F.I.	IGQ	Studio di fattibilità esistente
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio zona industriale San Nicola di Melfi			€ 354'600	€ 354'600		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio S.S. 401 "Ofantina" Area industriale di Rapone			€ 406'480	€ 406'480		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio SP ex SS 381 " del Passo delle Crocelle"			€ 396'680	€ 396'680		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio Bivio Acerenza - Cancellara - Oppido			€ 431'960	€ 431'960		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio stazione di Acerenza			€ 284'730	€ 284'730		F.A.L.	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio SS 598 Scalo F.A.L. di Marsico Nuovo			€ 348'190	€ 348'190		F.A.L.	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio SP 11 "Montemurro" (ex SS598 - bivio Montemurro)			€ 428'740	€ 428'740		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio svincolo Lauria Nord			€ 376'250	€ 376'250		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	PZ	Area d'interscambio SS 633 *svincolo Francavilla S.S. (Ex bivio Francavilla Sinica)			€ 419'360	€ 419'360		Provincia PZ	PO-FESR 2007/2013	Ultimata
Integrazione modale	MT	Area d'interscambio Matera - svincolo SS 7								Programmata



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Sottosistema di trasporto	Provincia	Denominazione	Corridoio	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Costo attuale totale dell'intervento (da IGQ)	Risorse disponibili (Totale finanziamento da APQ)	di cui dal Fondo Sviluppo e Coesione	Soggetto attuatore	Fonte	Maturità tecnico-progettuale
Integrazione modale	MT	Area d'interscambio svincolo SP Grassano - SP Grottole (ponte Bailey)								Programmata
Integrazione modale	MT	Area d'interscambio scalo Grassano - Garaguso - Tricarico							L. 151/82	Progetto Preliminare in corso
Integrazione modale	MT	Area d'interscambio Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa			€ 1'450'300	€ 1'450'300			L. 151/82	Progetto Preliminare in corso
Integrazione modale	MT	Area d'interscambio Pisticci Scalo							L. 151/82	Progetto Preliminare in corso
Trasporto merci e logistica	MT	Centro logistico intermodale "Perigeo" di Ferrandina: adeguamento e riqualificazione del raccordo ferroviario e del nodo logistico intermodale			€ 7'000'000	€ -	€ -	Consorzio Sviluppo Industriale MT	IGQ	progetto preliminare disponibile - risorse per l'attuazione da reperire
Trasporto merci e logistica	MT	Nodo logistico ferroviario di Pisticci: adeguamento e riqualificazione del centro intermodale			€ 3'200'000			Consorzio Sviluppo Industriale MT	IGQ	progetto preliminare disponibile
Aeroportuale	MT	Aviosuperficie "Pista Mattei" di Pisticci: prolungamento a 1800 m della pista dell'aviosuperficie E. Mattei per elevarne il rango ad Aeroporto civile			€ 8'500'000	€ 1'520'000	€ 1'520'000	Consorzio Sviluppo Industriale MT	IGQ	progetto preliminare disponibile
Aeroportuale	PZ	Aviosuperficie di Grumento Nova								

6.4 Interventi progettuali sulla rete ferroviaria da Quadro Programmatico Progettuale

6.4.1 PROGETTO AMMODERNAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA POTENZA - FOGGIA

Nell'ambito degli interventi inseriti nel Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto, del 2 agosto 2012 è previsto 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.

L'esigenza 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.

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, dal 2015, hanno



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

interessato anche la tratta Melfi - Potenza. Nel 2015 è stato anche presentato il Progetto Definitivo su cui fare l'appalto del Sottoprogetto 2 di "Elettrificazione, Rettifiche di tracciato e soppressione P.L".

Nel corso del 2015 sono stati realizzati numerosi interventi puntuali sul Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) con il quale è attrezzata la linea Foggia - Potenza. Tali interventi hanno prodotto una significativa riduzione dei guasti che si è riflessa anche sugli indici di puntualità. Attualmente è in fase di analisi la possibilità di anticipare la realizzazione del sistema di Controllo marcia Treno (SCMT) che, in base all'attuale programmazione, sarebbe previsto nel sottoprogetto2.

Il cronoprogramma generale dei lavori, in base agli ultimi aggiornamenti pervenuti da parte di RFI, prevede:

- (1) Entro il primo semestre 2016 il completamento del rinnovo della tratta Cervaro - Ascoli Satriano e sarà realizzato il nuovo Piano regolatore della stazione di Cervaro che include un nuovo binario di incrocio da 750 metri di modulo che consentirà di fluidificare e il traffico merci da/per San Nicola di Melfi con positive ricadute anche sul traffico regionale.
- (2) Nel corso del biennio 2016 - 2017 saranno eseguiti i lavori di Up grade del Piano regolatore delle stazioni di Ascoli S., Melfi, Rionero, Castel Lagopesole, Avigliano e Tiera consistenti nella velocizzazione degli incroci e degli itinerari di ingresso/uscita a 60 Km/h.
- (3) Nel corso del biennio 2016 - 2017 saranno realizzati i sottopassi nelle stazioni di Ascoli S., Melfi, Rionero e Castel Lagopesole.
- (4) Entro il 2018 saranno eseguiti i lavori di elettrificazione della linea.

6.4.2 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 di circa 2h.

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 già previsto l'intervento: **Potenziamento Battipaglia-Potenza** per complessivi 459 M€ dei quali sono però disponibili solo le risorse per una prima fase di studio.

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 (è stata sviluppata la progettazione preliminare) 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.

Il CdP 2012-2016 include tra le "opere in corso", come detto sopra, 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".



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Preso atto che negli scorsi anni è già avvenuta l'elettificazione 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.

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.

6.4.3 PROGETTO DI VELOCIZZAZIONE E POTENZIAMENTO LINEA POTENZA-METAPONTO

Anche, per la tratta Potenza - Metaponto, una prima fase di studio con un importo di 2 M€, 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» (costo stimato 644 M€).

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.

6.4.4 FOCUS ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA A MATERA E REALIZZAZIONE LINEA FERROVIARIA FERRANDINA MATERA

6.4.4.1 Lavori effettuati ed interventi programmati

Il Progetto di realizzazione della ferrovia a scartamento ordinario Ferrandina-Matera La Martella (lavori effettuati per circa 200 M€) fu avviato negli anni '80, nel 1983 furono affidati i lavori per la costruzione della linea ferroviaria F.S. a semplice binario appunto da Ferrandina a Matera La Martella. I lavori furono affidati mediante procedura autorizzata con D.M. n°1967 del 08/07/1983 Convenzione n°38/84 in regime di Concessione di Prestazioni Integrate, all'Associazione Temporanea di Imprese MATERFER, avente l'Impresa CO.GE.I S.p.A. come mandataria. Nell'anno 1998, a seguito di fallimento della società mandataria CO.GE.I S.p.A, furono sospese tutte le attività di cantiere, quindi successivamente, alla nuova ATI avente come Capogruppo l'Impresa CIR Costruzioni Srl di Argenta (FE), subentrata al vecchio raggruppamento di Imprese, furono appaltati i lavori di completamento delle opere civili nella tratta ferroviaria, nonché il ripristino delle opere già realizzate nella galleria Miglionico, interessata da problemi tecnici per la presenza di gas naturale.

Relativamente a queste ultime, i lavori di rinforzo strutturale, consolidamento, impermeabilizzazione, ventilazione e completamento della galleria Miglionico e delle opere civili dell'intera tratta, seppur consegnati nel mese di ottobre 2002, hanno registrato diverse difficoltà, anche in relazione alle problematiche di natura finanziarie da parte della CIR Costruzioni.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

In data 23.07.2003 RFI ha proceduto alla rescissione del contratto d'appalto ed ha affidato e consegnato i lavori di "Realizzazione di impianto ACEI nella stazione di Ferrandina, sistemazione a P.R.G. della stazione stessa con modifiche al piano del ferro ed agli impianti TE, nonché realizzazione di marciapiedi, sottopasso, pensiline e adeguamento locali esistenti per il contenimento delle apparecchiature di segnalamento". Tali ultimi lavori sono stati ultimati il 21.12.2005.

Per quanto riguarda gli strumenti di Programmazione, il Contratto di Programma 1994 - 2000 stipulato il 25 marzo 1996, tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed FS S.p.A. così come integrato dai successivi Addenda prevedeva la realizzazione di una nuova linea a binario semplice non elettrificata Ferrandina - Matera La Martella, il prolungamento della stessa sino a Venusio e la sola progettazione dell'adeguamento agli standard FS della linea a scartamento ridotto Matera - Altamura, concessa alle Ferrovie Appulo Lucane (FAL).

Le questioni connesse alla razionalizzazione ed all'efficientamento della linea Matera - Bari - che si sviluppa interamente tra la Lucania e la Puglia - sono state oggetto di un Protocollo d'Intesa tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Basilicata, la Regione Puglia - Ferrovie dello Stato e Ferrovie Appulo Lucane, sottoscritto il 15 maggio 1998 con successiva appendice del 10 febbraio 1999. L'intero Progetto si articolava in una prima fase realizzativa consistente nella costruzione del nuovo tratto di linea Matera L.M.-Venusio e nell'adeguamento dell'attuale linea FAL fra Matera Centro ed Altamura, ed in una seconda fase, che prevede il restante adeguamento a standard RFI della linea FAL fra Matera e Modugno.

In data 19.01.2000 il Ministero dei Trasporti, Ministero del Tesoro, Regione Basilicata e Società FS S.p.A. sottoscrissero l'Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario e per sistemi di mobilità e scambio, prevedendo, tra l'altro, che il costo complessivo dell'intero Progetto fosse finanziato come di seguito indicato:

- **Prolungamento della linea Ferrandina-Matera L.M. fino a Venusio:**
70mld (€ 36.151.982,94) a carico delle risorse previste dalla legge 341/95;
28mld (€ 14.460.793,17) a carico dei fondi del PON Trasporti
- **Adeguamento FAL Matera C.le -Altamura:**
62mld (€ 32.020.327,74) a carico dei Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale;
- **Adeguamento FAL Altamura-Bari:**
168mld (€ 86.764.759,05) da reperire e rendere disponibili da parte del Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero del Bilancio, in relazione all'avanzamento dei lavori.

Attesa la contiguità tra i due territori, con verbale d'intesa del 6 giugno 2002, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Basilicata e la Regione Puglia hanno concordato di organizzare un tavolo tecnico per esaminare le problematiche comuni alle due citate Regioni sulla politica dei trasporti.

Tale tavolo tecnico riunitosi più volte, ha fornito un rapporto preliminare dal quale si evidenziava:

- a) non appariva possibile nel breve/ medio periodo, la trasformazione a scartamento ordinario delle linee FAL, in particolare per il tratto Matera - Venusio e pertanto appariva opportuno



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

considerare la possibilità di potenziare detto collegamento indipendentemente dal programma di trasformazione dello scartamento;

- b) dall'aspetto sopra evidenziato, inoltre, discendeva la necessità di una revisione dell'intervento di trasformazione dello scartamento così come individuato negli accordi del 1998/1999, considerando alternative quali l'adozione di un armamento a doppio scartamento (che consente l'esercizio dei convogli sia RFL sia FA L) o una diversa soluzione di collegamento della linea Ferrandina-Matera alla rete nazionale.

La Regione Basilicata con delibera di Giunta Regionale n°2397 del 16.12.2002 riconfermava gli impegni assunti e RFI, a seguito delle decisioni assunte dalla Regione Basilicata, ha riattivato l'attività negoziale per la realizzazione delle opere civili della tratta Matera- Venusio.

Successivamente, con nota del 7 marzo 2003, l'Assessore ai Trasporti della Regione Puglia manifestava il disinteresse della propria Regione alla realizzazione dello "scartamento ordinario" tra Matera e Bari, chiedendo nel contempo ad RFI di sospendere qualsiasi iniziativa relativa alle citate gare.

Per cui, a fronte degli Accordi stipulati la Regione Puglia non ha ritenuto più di dover realizzare lo "scartamento ordinario" tra Matera e Bari e, conseguentemente di dover mantenere l'attuale linea a "scartamento ridotto" delle F.A.L.

La Regione Basilicata ha chiesto con note ufficiali del Presidente (n°2259717101 del 29.05.2002, n°502721701 del 03.12.2002 e n°19/03 del 05.05.2003) e dell'Assessore al ramo (n° 2528 del 19.11.2002, n°329 del 10.02.2003 e n° 0015 del 09.05.2003) di confermare gli accordi sottoscritti per proseguire nella realizzazione delle opere previste.

Nonostante la volontà della Basilicata di portare a termine il programma, in presenza allora delle condizioni economiche e tecniche necessarie, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Decreto 24/02/2003 conferì al Sottosegretario di Stato, On. Guido Viceconte, "la delega a sottoscrivere il documento per la revisione del Protocollo d'Intesa per la razionalizzazione e l'efficientamento della relazione ferroviaria Matera-Bari", che non ha però trovato mai la sua definizione.

Nel Contratto di Programma RFI 2012-2016 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana Spa, è presente la previsione della Linea Ferrandina-Matera, così come nei successivi aggiornamenti compreso quello del 20 aprile 2016, parte investimenti.

In particolare nella Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmati, il costo dell'opera risulta essere oggi di 265 milioni di euro (100 milioni di euro in più rispetto al contratto di programma iniziale) e, fermo restando i 45 milioni di euro già previsti, il fabbisogno ulteriore complessivo per il completamento dell'infrastruttura è aggiornato a 220 milioni di euro, con la specifica che l'intervento è "sospeso in quanto i finanziamenti residui - al netto delle opere già eseguite - non sono sufficienti per la realizzazione di fasi funzionali dell'investimento". Sulla base di quanto sostenuto da RFI l'aumento è determinato dalla necessità di adeguare il vecchio progetto sia alla normativa vigente ed in particolare oltre ai 45 milioni suddetti la ulteriore somma di 220 milioni di euro per il completamento della Matera-Ferrandina è legata ai seguenti fabbisogni: 180 milioni di euro per l'aggiornamento del vecchio progetto a nuove normative ed adeguamento della sicurezza in galleria; 10 milioni di euro per l'elettrificazione della linea (non prevista nel



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

precedente progetto); 30 milioni di euro per la realizzazione della bretella di collegamento a Ferrandina (direzione Potenza) al fine di rendere l'infrastruttura funzionale anche per collegamenti diretti Matera-Potenza-Battipaglia-Salerno evitando il "giro banco" nella stazione di Ferrandina.

In merito sono stati presentati vari Ordini del giorno e Risoluzioni in Commissione Trasporti della Camera per l'inserimento della Città di Matera nella rete ferroviaria di livello regionale e nazionale e il completamento della linea ferroviaria Ferrandina Matera, in particolare da ultimo:

- Ordine del Giorno n. 9/02629-AR/226 del 29 ottobre 2014 a firma di Antezza, Speranza, Folino;
- Risoluzione n. 7-01032 del 24.06.2016 a firma Liuzzi e altri;
- Risoluzione n. 7-01042 del 5.07.2016 a firma Antezza-Tullo-Bruno-Bossio-Speranza-Vico;
- Risoluzione n. 7-01044 del 5.07.2016 a firma Folino;
- Risoluzione n. 7-01048 del 8.07.2016 a firma Biasotti-Latronico

6.4.5 INTERVENTI SULLA RETE FAL

La Regione Basilicata e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 24/02/2000 hanno sottoscritto un Accordo di Programma per il trasferimento, alla Regione medesima, delle funzioni amministrative e di programmazione dei servizi in affidamento alle ferrovie Appuro Lucane srl, nonché per definire il trasferimento di beni, degli impianti e delle infrastrutture in uso alla suddetta Società.

Con D.P.C.M. del 16.11.2000, si è provveduto, con decorrenza dal 01.01.2001, all'attuazione dei conferimenti ed all'attribuzione delle risorse individuate nell'Accordo di Programma di cui al precedente capoverso. Nei prossimi mesi la Regione unitamente all'Agenzia del Demanio e a FAL dovrà procedere con l'aggiornamento del censimento di beni immobili ope legis trasferiti con il suddetto DPCM nonché effettuare un piano per la valorizzazione e /o eventuale dismissione di tali beni, adempimenti questi propedeutici e necessari per l'eventuale trasferimento ed acquisizione dei beni stessi.

La Regione Basilicata ha avviato un programma di interventi per il rilancio dei servizi ferroviari locali mediante l'ammodernamento della rete infrastrutturale e l'adeguamento tecnologico ed impiantistico a valere su risorse di cui al PO FESR 2007 - 2013, su risorse FSC nonché su risorse statali dedicate (D.Lgs. n. 422/1997) e Legge 296/2006. Gli interventi avviati sono relativi sia al miglioramento della circolazione e regolarità ferroviaria, sia finalizzati ad elevare gli standard di sicurezza sulla rete.

6.4.6 INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO E RINNOVO INFRASTRUTTURA A VALERE SU FONDI P.O FESR, FSC E RISORSE STATALI.

Con i fondi di cui al PO FESR 2007-2013 sono stati ammessi a finanziamento e completati interventi di adeguamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria FAL con particolare riferimento alla linea Potenza-Avigliano Lucania-Genzano-Altamura e alla linea Matera-Venusio-Altamura mediante rinnovo dell'armamento ferroviario e interventi sulle opere d'arte. In particolare con il PO FESR 2007-2013 sono stati realizzati gli interventi:

- Tratta Genzano-Oppido "Lavori di rinnovo binario e relative forniture" - costo totale dell'intervento ammesso a finanziamento € 4.459.483,26 - lavori completati;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- Tratta Cancellara - Pietragalla- San Nicola “Lavori di efficientamento ed adeguamento funzionale” costo totale dell’intervento ammesso a finanziamento € 6.986.240,44 - lavori completati ;
- 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 - lavori completati .

Inoltre, sempre sulla linea Avigliano L. - Gravina, in particolare sulla tratta Cancellara-Oppido, sono stati ammessi a finanziamento e sono in via di esecuzione lavori a valere sui fondi CIPE 62/2011, per l’importo complessivo di € 10.075.000,00, di cui 8,8 M€ a valere sulle risorse FSC 2007-2013 SAD “CB03 Basilicata infrastrutture Ferroviarie”, e la rimanente parte su risorse rivenienti dall’Accordo sugli investimenti ex articolo 15 del D.Lgs. n. 422/1997 sottoscritto il 17.12.2002 e rimodulato con Decreto direttoriale MIT n. 309 del 30.10.2014.

Sono in fase di consegna i lavori di rinnovo dell’armamento relativamente alla tratta Avigliano L. - San Nicola di Pietragalla finanziati anch’essi risorse rivenienti dall’Accordo sugli investimenti ex articolo 15 del D.Lgs. n. 422/1997 per l’importo di € 2.990.816,94.

Sono altresì stati avviati lavori per l’adeguamento funzionale e la ristrutturazione delle principali stazioni della rete FAL a valere sulle risorse di cui alla Legge n. 297/1978 e s.m.i.

6.4.7 INTERVENTI SUI SISTEMI DI SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE A VALERE SU FONDI L. 296/2006 E ART 15 D.LGS. 422/97

In data 17.12.2002 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Basilicata un Accordo di Programma per l’attuazione di quanto previsto dal sopra citato art. 15 del Decreto legislativo 422/1997. In particolare, il suddetto Accordo di Programma ha riepilogato gli interventi e le relative risorse previste dal citato Accordo di Programma del 24.02.2000 e, relativamente a quelli previsti antecedentemente ad esso, ha indicato le risorse statali da erogare alla Regione Basilicata per il finanziamento degli interventi e disciplinato le modalità di erogazione delle suddette risorse alla Regione Basilicata.

Con D.G.R. n. 1045 del 3 settembre 2014 e con Decreto direttoriale MIT n. 309 del 30.10.2014. è stata approvata la rimodulazione 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 a circa € 23, 650 M€.

Tra questi oltre all’acquisto e rinnovo di nuovo materiale rotabile ferroviario (6° treno Stadler in aggiunta ai 5 già finanziati con risorse PO FESR 2007-2013) sono previsti Interventi di Miglioramento della Sicurezza nella circolazione ferroviaria, interventi relativi alla realizzazione di impianti ACEI e del tipo CTC (impianti di controllo centralizzato del traffico ferroviario), installazione di Sistemi di Supporto alla Circolazione (sistema Train STOP), interventi di adeguamento delle gallerie, etc., come riportati di seguito.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Adeguamento Piazzale ferroviario stazione di Matera Sud - linea MT-BA € 1.000.000,00
Adeguamento e potenziamento del deposito-officina di Potenza Scalo € 900.000,00
Rinnovo armamento Piazzale stazione Avigliano Lucania € 650.000,00
Realizzazione Sottopasso pedonale nella stazione di Avigliano Lucania € 650.000,00
BCA Avigliano Lucania -Avigliano Città € 158.449,00
BCA Genzano Avigliano Lucania € 241.000,00
Realizzazione ACEI nella stazione di Avigliano Città linea Avigliano C. - Potenza € 770.283,00
PP.LL. km 3+370 e 54+176 V 301 linea Avigliano L. Avigliano C. € 71.642,00
Interventi di Modifica ACEI sulla linea Avigliano L. - Potenza € 152.938,00
Cavo fo. Avigliano Lucania - Potenza € 247.000,00
Telefonia € 259.000,00
Sistema CTC Avigliano Lucania € 1.452.000,00
Attrezzaggio del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria con TRAIN STOP € 2.290.000,00
Interventi sull'area metropolitana di Matera € 3.783.411,06
Adeguamento delle gallerie ferroviarie alle previsioni di cui al D.M. del 28.10.2005 € 2.486.832,48.

Infine ulteriori interventi di miglioramento della sicurezza sono stati realizzati sulle tratte lucane tra Matera e Venusio ai sensi dell'art. 1, comma 1038 della legge n. 296/2006 (finanziaria 2007) e del D.M. 27.06.2007, n. 2219 per un importo pari a circa 8,8 M€.

Tra l'altro il presente PRT ritiene prioritario intervenire sull'ammodernamento tecnologico dei Sistemi di Sicurezza per la circolazione ferroviaria, che nel caso specifico presentano un risvolto di particolare complessità data l'esistenza di un tratto di rete, compreso tra le Stazioni RFI di Avigliano Lucania e Potenza superiore, caratterizzata dalla presenza di terza rotaia interclusa rispetto al binario a scartamento ordinario per consentire la circolazione dei rotabili FAL sfruttando lo stesso sedime della linea RFI. Ciò determina una complessità aggiuntiva e non riconducibile alla casistica relativa alle "ferrovie interconnesse connesse alla rete nazionale". Da ultimo nel mese di luglio 2016, la Regione ha coordinato un ulteriore tavolo tecnico per una serie di approfondimenti in merito, sulla base della programmazione in corso: al tavolo hanno partecipato l'USTIF per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana e FAL.

I temi affrontati hanno riguardato tutti i principali elementi che concorrono a definire la soluzione infrastrutturale e tecnologica finalizzata all'ammodernamento degli apparati di sicurezza della circolazione e cioè:

1. realizzazione del nuovo ACEI di stazione di Avigliano Lucania;
2. realizzazione del sottopasso pedonale nella stazione di Avigliano Lucania
3. realizzazione dei tronchini di sicurezza (FAL) nel posto di movimento di Tiera;
4. attrezzaggio tecnologico sulla tratta comune (Sistema Train Stop - SSC).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tenuto conto che, a partire dal 2019, la linea RFI Foggia Potenza sarà attrezzata con SCMT (Sottoprogetto 2 previsto dal CIS), è necessario un approfondimento da parte di FAL per comprendere se e come, il sistema Train Stop adottato, in base al quale i rotabili sono attrezzati con SSC-BL3, potrà garantire la compatibilità con l'ulteriore evoluzione tecnologica della linea RFI.

6.5 IL P.O. FESR 2014-2020

Il Piano Regionale dei Trasporti costituisce condizionalità ex ante all'attuazione del Programma Operativo FESR 2014-2020.

Il Piano assume gli obiettivi, le priorità e le azioni prefigurate dal PO FESR declinandole, integrandole, e dettagliandole sotto il profilo tecnico-funzionale.

L'approccio proposto dal Piano Regionale dei Trasporti nella definizione dei target settoriali, gerarchicamente strutturati in tre obiettivi sistemici e in una serie di obiettivi settoriali generali, si apre alla «trasversalità» richiesta dalla UE come requisito premiante ai progetti da candidare a finanziamento nell'ambito del P.O.

Il progressivo passaggio di scala dai temi di connessione della regione con la rete TEN sino agli aspetti riguardanti la coesione interna, passando per le questioni legate alla facilitazione delle relazioni con le Regioni limitrofe, consente di inserire in un processo organico ed in uno scenario funzionalmente inclusivo le azioni già programmate e quelle di nuova concezione.

Il Programma Operativo FESR 2014-2020 è strutturato in 9 Assi prioritari:

- Asse 1 - Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione
- Asse 2 - Agenda digitale
- Asse 3 - Competitività
- Asse 4 - Energia e mobilità urbana
- Asse 5 - Tutela dell'ambiente ed uso efficiente delle risorse
- Asse 6 - Sistemi di trasporto ed infrastrutture di rete
- Asse 7 - Inclusione sociale
- Asse 8 - Potenziamento del sistema di istruzione
- Asse 9 - Assistenza tecnica

L'Asse 6, è dedicato specificamente al sistema dei trasporti e della logistica mentre l'asse 4 contiene una parte relativa alle misure di reinternalizzazione dei costi ambientali del trasporto in campo urbano. L'Asse 7 offre degli spunti di cooperazione intersettoriale nell'ambito dell'accesso ai servizi essenziali (istruzione e sanità di base) nelle aree interne.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

6.5.1 ASSE 4 - ENERGIA E MOBILITÀ URBANA

Priorità di investimento 4E. Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione.

Obiettivo specifico: aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane.

AZIONE 4E.4.6.1	REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE E NODI DI INTERSCAMBIO FINALIZZATI ALL'INCREMENTO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA E ALLA DISTRIBUZIONE ECOCOMPATIBILE DELLE MERCI E RELATIVI SISTEMI DI TRASPORTO.
AZIONE 4E.4.6.2	RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE
AZIONE 4E.4.6.3	SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

6.5.1.1 **AZIONE 4E.4.6.1 - REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE E NODI DI INTERSCAMBIO FINALIZZATI ALL'INCREMENTO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA E ALLA DISTRIBUZIONE ECOCOMPATIBILE DELLE MERCI E RELATIVI SISTEMI DI TRASPORTO.**

L'azione persegue la promozione di interventi mirati a decongestionare il traffico in aree particolarmente sensibili con la realizzazione di infrastrutture in grado di migliorare l'attrattività del trasporto pubblico e quindi incrementare l'uso del mezzo pubblico in sostituzione dei mezzi privati consistenti in:

- aree di interscambio gomma-gomma in ambito urbano tra auto, autobus extraurbani e autobus urbani, gomma-ferro con gli autobus urbani, al fine di razionalizzare le possibilità di spostamento, di creare un effetto di sinergia tra mezzi di trasporto differenti ;
- parcheggi adiacenti alla aree di interscambio con gestione del turnover per facilitare l'interscambio tra i mezzi privati e i mezzi del trasporto pubblico;
- nuove tratte di metropolitana a servizio di attrattori di traffico a valenza regionale e sovra regionale da realizzare nel comune di Matera.

Nota - Gli interventi, per essere finanziabili, dovranno essere previsti negli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane delle due città capoluogo di provincia di Potenza e di Matera.

Saranno implementati degli interventi tesi a limitare la congestione che agiscono sul lato della domanda, compatibili con la struttura urbanistica delle città, quali la realizzazione di zone a traffico limitato, la gestione della sosta operativa; tariffazione oraria progressiva in ragione del tempo di sosta.

Gli interventi svolgono una necessaria azione di complementarietà rispetto all'intervento di rinnovo del parco automezzi dell'azione 4E.4.6.2. "Rinnovo del materiale rotabile" e all'azione 4.E.4.6.3 – "Sistemi di trasporto intelligenti".

6.5.1.2 **AZIONE 4E.4.6.2 - RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE**

L'azione persegue l'attuazione di programmi di rinnovo del materiale rotabile con acquisto di autobus euro 6, quindi a basso impatto ambientale e/o ad alimentazione non convenzionale conforme alle norme



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

comunitarie e nazionali in materia di emissioni, da utilizzare nell'ambito delle aree urbane in regime di obblighi di servizio pubblico. La maggiore affidabilità, comodità e sicurezza dei nuovi autobus consentirà di migliorare il servizio.

Nota - Il materiale rotabile dovrà essere acquistato dai comuni, restando di loro proprietà, ed utilizzato in ambito urbano. Per essere finanziabile, dovrà essere coerente con gli altri interventi previsti negli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane ed integrati con altri interventi, in particolare con il sistema di bigliettazione di cui all'azione 7C.7.3.1

6.5.1.3 AZIONE 4E.4.6.3 - SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

L'azione persegue la promozione di interventi mirati ad attivare sistemi tecnologici di monitoraggio e controllo del traffico, di indirizzamento ai parcheggi, di informazione all'utenza rispetto al servizio fornito dai mezzi di trasporto pubblici, di controllo e gestione della flotta dei mezzi di trasporto pubblici attraverso la realizzazione di modalità di pagamento interoperabili (es., infomobilità, controllo dei semafori, strumenti antielusione, sistemi per il controllo degli accessi e della domanda). Tali interventi saranno realizzati in tutte e due le città capoluogo di provincia ovvero Potenza e Matera.

6.5.1.4 *Principi per la selezione delle priorità d'investimento rispetto all'obiettivo specifico di aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane.*

Principi guida per la selezione delle operazioni	
AZIONE 4E.4.6.1 - REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE E NODI DI INTERSCAMBIO FINALIZZATI ALL'INCREMENTO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA E ALLA DISTRIBUZIONE ECOCOMPATIBILE DELLE MERCI E RELATIVI SISTEMI DI TRASPORTO.	<ul style="list-style-type: none"> · previsione degli interventi nei piani di mobilità urbana; · grado di interoperabilità dei sistemi di trasporto; · innovatività degli interventi; · flusso di utenti interessato; · incremento uso mezzi di trasporto pubblici; · livello di progettazione disponibile.
AZIONE 4E.4.6.2 - RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE	<ul style="list-style-type: none"> · previsione degli interventi nei piani di mobilità urbana; · riduzione dell'impatto ambientale; · aumento velocità media autobus; · riduzione delle emissioni inquinanti;
AZIONE 4E.4.6.3 - SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI	<ul style="list-style-type: none"> · previsione degli interventi nei piani di mobilità urbana; · grado di interoperabilità dei sistemi; · innovatività degli interventi; · flusso di utenti interessato.

6.5.2 ASSE 6 - SISTEMI DI TRASPORTO ED INFRASTRUTTURE DI RETE

Priorità di investimento 7B. Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete migliorando la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali.

Obiettivo specifico 7B.7.4: rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari della rete TEN-T.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La viabilità assume, assieme alla mobilità, carattere servente a tutte le attività che si svolgono nelle aree interne, contribuendo a migliorare la qualità della vita dei cittadini e i presupposti per incentivare lo sviluppo economico, promuovere la competitività, riequilibrandone le condizioni rispetto ai territori meno marginali coincidenti con le poche pianure dei fondovalle e della zona costiera ionica. Gli interventi che si intendono implementare sono puntuali, la cui realizzazione renderebbe meno marginali le 4 aree interne interessate perseguendo un risultato di coesione territoriale e sociale di indiscutibile valore per la Basilicata.

AZIONE 7B.7.4.1	RAFFORZARE LE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI DELLE "AREE INTERNE" E DI QUELLE DOVE SONO LOCALIZZATI SIGNIFICATIVI DISTRETTI DI PRODUZIONE AGRICOLA E AGRO-INDUSTRIALE CON I PRINCIPALI ASSI VIARI E FERROVIARI DELLA RETE TEN-T
-----------------	--

6.5.2.1 AZIONE 7B.7.4.1 - RAFFORZARE LE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI DELLE "AREE INTERNE" E DI QUELLE DOVE SONO LOCALIZZATI SIGNIFICATIVI DISTRETTI DI PRODUZIONE AGRICOLA E AGRO-INDUSTRIALE CON I PRINCIPALI ASSI VIARI E FERROVIARI DELLA RETE TEN-T

L'azione intende garantire un'offerta viaria idonea ad elevare la qualità delle strade delle aree interne della Basilicata, da intendersi sia in termini di ripristino della funzionalità originaria che di incremento dell'accessibilità dei vari mezzi di trasporto nonché di riduzione dei tempi di percorrenza. Gli interventi puntuali consisteranno in opere di ristrutturazione per il miglioramento strutturale e funzionale, varianti al tracciato, rettifiche plano-altimetriche, allargamenti della sede stradale, adeguamento delle strutture principali, ripristino di tratti non più percorribili, realizzazione di nuove e brevi sedi stradali. Questi interventi a servizio delle quattro aree interne territoriali permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza stradali, acquisendo un valore aggiunto di inserirli in un impianto strategico molto focalizzato sui servizi di cittadinanza (scuola, sanità, trasporto extraregionale) da rendere alla popolazione residente, sia in termini di fruibilità che di accessibilità e qualità attraverso l'attuazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne in ambito regionale. L'azione sarà attuata nell'ambito dell'ITI per le Aree Interne.

Gli interventi sulla viabilità saranno da individuare avendo a riferimento la viabilità di livello provinciale e la viabilità secondaria anche di competenza comunale di raccordo con la rete viaria regionale da includere negli Accordi di Programma degli ITI Aree Interne.

Obiettivo specifico 7C.7.3: Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali

L'obiettivo specifico intende:

1) realizzare un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di trasporto pubblico locale che interesserà tutti i gestori dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani che consentirà 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.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2) potenziare la rete ferroviaria locale per offrire un servizio più affidabile e con tempi di percorrenza minori.

AZIONE 7C.7.3.1	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
-----------------	---

6.5.2.2 AZIONE 7C.7.3.1 - 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

L'azione si sviluppa su due tipologie di intervento:

- velocizzazione ed adeguamento della rete ferroviaria 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, in particolare sulle direttrici FAL Potenza/Matera/Bari. In questo ambito è prevista la realizzazione della seconda fase del progetto "Servizio Metropolitan Hinterland Potentino - 1° lotto funzionale" che vede beneficiario il comune di Potenza, la cui prima fase è finanziata nell'ambito del PO FESR Basilicata 2007/2013;
- automazione dei sistemi di emissione e convalida dei titoli di viaggio per l'attuazione della bigliettazione elettronica integrata, operazioni che attualmente avvengono quasi esclusivamente manualmente. Questo intervento consentirà anche di acquisire sistematicamente i dati relativi ai flussi di domanda nelle diverse condizioni di esercizio, utili e funzionali per una gestione più efficiente del sistema di Trasporto Pubblico Locale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

6.5.2.3 **Principi per la selezione delle operazioni Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio**

Principi guida per la selezione delle operazioni	
AZIONE 7B.7.4.1 - RAFFORZARE LE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI DELLE "AREE INTERNE" E DI QUELLE DOVE SONO LOCALIZZATI SIGNIFICATIVI DISTRETTI DI PRODUZIONE AGRICOLA E AGRO-INDUSTRIALE CON I PRINCIPALI ASSI VIARI E FERROVIARI DELLA RETE TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> · progetti relativi a tratte stradali a servizio delle Aree Interne di cui alle successive sezioni 4 e 6 del presente Programma · Rilevanza degli interventi proposti in relazione alla capacità di ridurre i tempi di percorrenza e del numero di centri abitati/abitanti serviti delle 4 aree interne
AZIONE 7C.7.3.1 - 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	<ul style="list-style-type: none"> · conformità degli interventi con il Piano Regionale dei Trasporti; · priorità ad interventi con livello di progettazione più avanzata e definita; · rispetto della normativa in materia di concorrenza; · efficientamento prestazionale della rete; · integrazione intermodale.

6.5.3 **RIEPILOGO AZIONI PREVISTE**

Si riepiloga di seguito l'elenco delle azioni previste nel P.O. FESR 2014-2020 sul sistema della mobilità nel suo complesso.

- aree di interscambio gomma-gomma in ambito urbano tra auto, autobus extraurbani e autobus urbani, gomma-ferro con gli autobus urbani, al fine di razionalizzare le possibilità di spostamento, di creare un effetto di sinergia tra mezzi di trasporto differenti;
- parcheggi adiacenti alle aree di interscambio con gestione del turnover per facilitare l'interscambio tra i mezzi privati e i mezzi del trasporto pubblico;
- nuove tratte di metropolitana a servizio di attrattori di traffico a valenza regionale e sovraregionale da realizzare nel comune di Matera;
- programmi di rinnovo del materiale rotabile con acquisto di autobus euro 6, a basso impatto ambientale e/o ad alimentazione non convenzionale conforme alle norme comunitarie e nazionali in materia di emissioni, da utilizzare nell'ambito delle aree urbane in regime di obbligo di servizio pubblico;
- interventi mirati ad attivare sistemi tecnologici di monitoraggio e controllo del traffico, di indirizzamento ai parcheggi, di informazione all'utenza rispetto al servizio fornito dai mezzi di trasporto pubblici, di controllo e gestione della flotta dei mezzi di trasporto pubblici;
- velocizzazione e adeguamento della rete ferroviaria mediante soppressione di passaggi a livello, varianti di tracciato, rinnovo ed adeguamento impianti fissi, in particolare sulle direttrici FAL Potenza/Matera/Bari. In questo ambito è prevista la realizzazione della seconda fase del progetto "Servizio Metropolitan Hinterland Potentino - 1° lotto funzionale" che vede beneficiario il comune di Potenza, la cui prima fase è finanziata nell'ambito del PO FESR Basilicata 2007/2013;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di trasporto pubblico locale che interesserà tutti i gestori dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani.

6.6 Interventi prioritari sulla viabilità provinciale

Per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità d'interesse regionale, le due Amministrazioni Provinciali hanno predisposto un elenco degli interventi infrastrutturali stradali e delle principali esigenze, 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.

Nella figura seguente si riporta la localizzazione degli interventi di *Priorità 1* contenuti nel “Piano Regionale dei Trasporti - LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE”, approvato con D.G.R. n. 595 del 05/05/2015.

Sono previsti 41 interventi sulla rete stradale di competenza della provincia di Potenza, e 61 interventi sulla rete stradale di competenza della provincia di Matera.

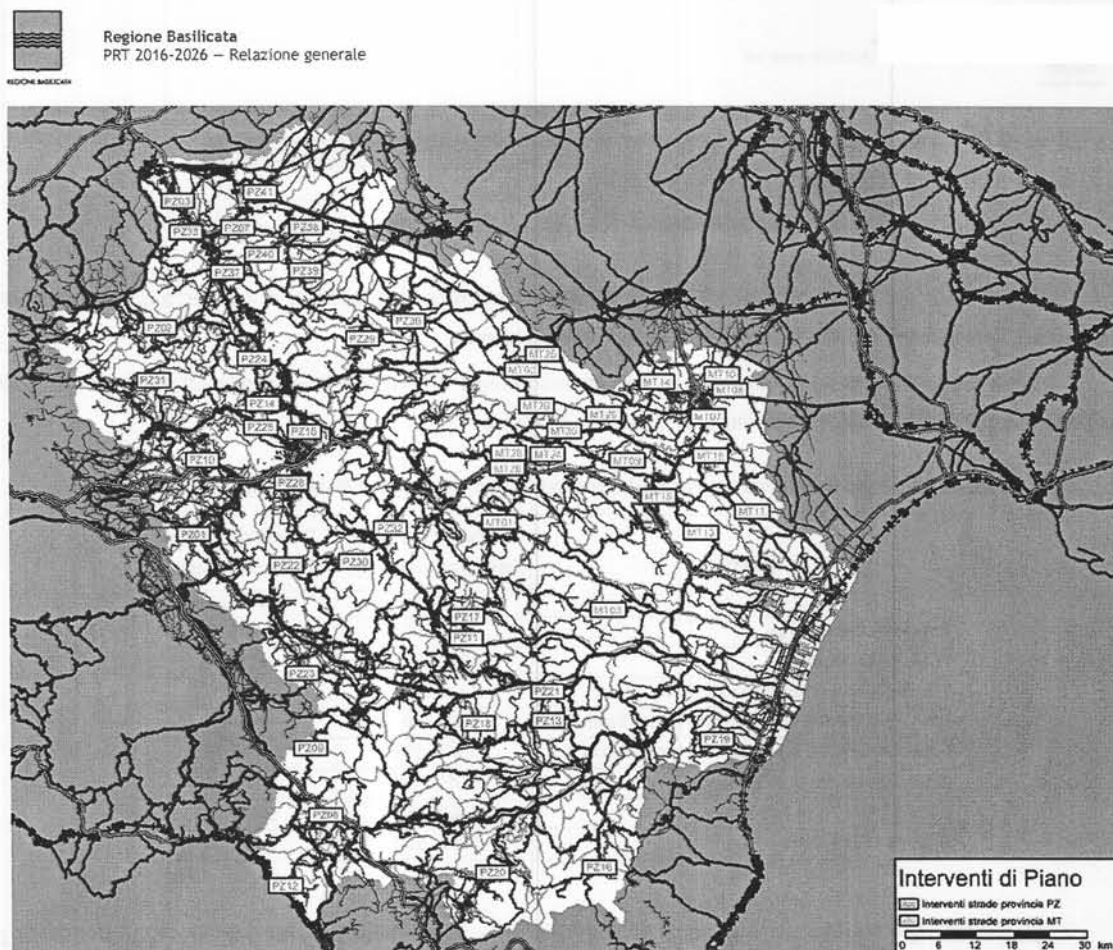


Figura 92. Localizzazione su grafo PRT degli interventi indicati dalle province, di *priorità 1*.

6.7 Piano di Riprogrammazione del TPL ai sensi del DPCM 11 marzo 2013

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.

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
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 25.Indicatori sintetici aggregati dell'esercizio delle due reti CO.TR.A.B..

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

In generale per tutti i servizi, il Piano di Riprogrammazione ha prodotto, di concerto con i gestori degli stessi, la soppressione di corse a scarsissima frequentazione.

Nella seguente tabella si riportano le percorrenze annue effettuate dai vari gestori di servizi ferroviari ed automobilistici, ante e post Piano di Riprogrammazione.

Tabella 26. Quadro delle percorrenze dei servizi di tpri ante e post Piano di Riprogrammazione.

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

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%.

Sono stati salvaguardati i collegamenti che, pur presentando un'utenza molto ridotta, garantiscono l'accessibilità minima alle scuole da parte degli studenti che risiedono in piccoli centri.

Inoltre sono stati 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.

Nella seguente tabella si riporta il consuntivo relativo all'anno 2014 dei servizi ferroviari ed automobilistici effettuati dai vari gestori.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 27. Consuntivo 2014 - prima annualità successiva all'adozione del Piano di Riprogrammazione.

Servizi di TPRL	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]	Corrispettivi altri Enti [€]	Contributi CCNL [€]	Ricavi da traffico[€]	Passeggeri [pax]	Percorrenze effettuate dai passeggeri [pax*km]	Addetti
Trenitalia ferroviario	1'991'881	23'344'771						174
Trenitalia automobilistico	1'080'340	2'776'474		0.00	3'404'000	1'923'510		
F.A.L. ferroviario	733'857	12'790'738			514'000			216
F.A.L. automobilistico	2'076'671	8'722'018		1'300'000	806'000	2'379'983		
Co.Tra.B extraurbano prov. PZ	17'346'282	27'710'520		2'353'015	6'308'053	5'945'558		491
Co.Tra.B extraurbano prov. MT	8'962'393	14'461'266		1'047'737	2'990'038	2'693'513		208
Comunali extraurbani (*)	2'497'627	2'386'902	906'266					
Comunali Urbani (*)	4'373'691	7'325'029	7'195'701	1'600'000				

(*) per i servizi comunali in questa sede è stata adottata la proposta di classificazione di cui all'art. 3 C.3 del DDL. Regionale sulla riforma del TPRL (versione febbraio 2016).

6.8 Gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ai sensi dell'Art. 34 octies

In Basilicata i servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi dei servizi ferroviari ammontano, complessivamente, a 3.157.011 bus*km. I servizi Trenitalia coprono esclusivamente relazioni sostitutive o integrative dei servizi ferroviari che si svolgono su rete RFI mentre una parte considerevole dei servizi automobilistici di FAL si svolgono su relazioni che non sono più servite dalla ferrovia o non sono in coordinamento con i servizi ferroviari (cfr. §5.5.1).

La seguente tabella riporta lo stato dei contratti di servizio del comparto ferroviario inerenti i servizi sostitutivi, nonché le scadenze e le proroghe di tali contratti di servizio.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 28. Contratti di Servizio del comparto ferroviario relativi ai servizi automobilistici sostitutivi.

Servizi di TPRL Comparto fer- roviario	Percorrenze ef- fettuate [tre- ni*km / bus*km]	Corrispettivi Re- gione [€/anno]	Ricavi da traf- fico[€]	Tipologia del con- tratto in essere	Scadenza del contratto di ser- vizio	NOTE
Trenitalia auto- mobilistico	1.080.340	2.776.474		Contratto di servizio	31/12/2014	Gara in corso
F. A.L. automobi- listico	2.076.671	8.722.018	806.000	Contratto di servizio	31/12/2014	Gara in corso

La disposizione introdotta dall'art. 34-octies stabilisce che, a far data dal 31 dicembre 2013, l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici attualmente classificati come sostitutivi o integrativi e non riconducibili alla seguente casistica:

- «servizi sostitutivi» dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore,
- «servizi integrativi» dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato,

potrà avvenire esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica ed a seguito della preventiva riorganizzazione dei servizi in questione, da effettuarsi da parte della regione entro il termine del 30 giugno 2013, in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale già individuati da ciascuna regione.

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:

- 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.;

al comma 5, 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, per il combinato disposto della 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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi scorporandoli dai contratti ferroviari. L'affidamento avrà una durata limitata al tempo strettamente necessario a pervenire alle gare per l'affidamento di tutti i servizi di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito regionale, attualmente previste alla fine del 2017.

Nella sezione progettuale (cfr. 8.3.2) il PRT fornisce le indicazioni riguardo la destinazione prioritaria delle percorrenze e delle risorse relative agli attuali servizi sostitutivi ed integrativi nella futura rete del bacino unico regionale.

6.9 Progetto "Gestione innovativa del trasporto pubblico locale"

In tema di integrazione tariffaria la Regione Basilicata si è già attivata dando corso al progetto di Gestione innovativa del trasporto pubblico locale approvato il 7 agosto 2012 dalla Giunta regionale. Esso prevede l'implementazione di un sistema di «Gestione innovativa del trasporto pubblico locale» relativo ai servizi di trasporto pubblico locale extraurbano di competenza delle amministrazioni provinciali di Potenza e Matera.

6.9.1 LINEE DI INTERVENTO E FINALITÀ PROGETTUALI

Il progetto prevede una serie di azioni per migliorare in modo evidente il servizio offerto dal trasporto pubblico su gomma:

- Dotare i punti vendita convenzionati di idonei apparati di emissione titoli;
- Dotare i mezzi di opportuni apparati di emissione, validazione e telerilevamento;
- Gestire nuovi 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.

Gli obiettivi generali del progetto sono:

- ❖ la progressiva introduzione di meccanismi di definizione delle tariffe articolati e flessibili;
- ❖ l'introduzione di modelli di regolazione e titoli di viaggio in grado di assicurare alla clientela un accesso indifferenziato e libero alle diverse modalità e tipologie di servizio offerte sul territorio;
- ❖ l'automazione dei sistemi di emissione dei titoli di viaggio e di controllo degli accessi;
- ❖ l'acquisizione sistematica di dati significativi e affidabili sui flussi di domanda nelle diverse condizioni di esercizio, al fine di promuovere l'elevazione dei livelli di comfort della



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

clientela, attraverso un puntuale e tempestivo adeguamento degli standard di offerta in condizioni di minimo costo e massima efficacia per la collettività e i Gestori;

- ❖ la realizzazione e gestione coordinata di interventi tecnologici di supporto e complementari, in grado di generare benefici di ordine informativo e di monitoraggio, tecnico ed economico, permettendo di conseguire economie di spesa attraverso la progettazione o gestione condivisa di alcune delle componenti hardware e software presenti nei diversi sistemi.

Gli obiettivi specifici del progetto sono:

- la standardizzazione dei dati per ogni singola azienda di TPL;
- l'individuazione di sistemi e soluzioni tariffarie integrate con una soddisfacente ripartizione dei proventi da traffico tra i vari operatori del settore;
- l'individuazione di nuove tecnologie informatizzate che consentano la raccolta di informazioni più dettagliate relative agli spostamenti dell'utenza;
- l'acquisizione degli strumenti informatici necessari per poter disporre di un unico data base a livello regionale dell'offerta di trasporto e, più in generale, migliorare la programmazione dei servizi di TPL.
- l'incremento della sicurezza offerta ai passeggeri e agli operatori mediante l'introduzione di un sistema di monitoraggio della flotta;
- il monitoraggio da parte dell'Ente regolatore (Regione e Province) dei dati di esercizio nonché il controllo della coerenza tra servizio programmato e servizio erogato, al fine della certificazione della effettiva produzione nell'ottica del contratto di servizio previsto dalla nuova normativa regionale del TPL.

Tabella 29. Quadro economico dell'implementazione del progetto di bigliettazione elettronica.

	Punti vendita/ autobus	Costo totale
Emettitrici a terra	400	€ 1.460.000
Emettitrici a bordo	600	€ 2.130.000
Obliteratrici	600	€ 930.000
Sistema gestione web	1	€ 50.000
TOTALE GENERALE		€ 4.570.000

La seguenti figure mostrano l'architettura generale del sistema di bigliettazione e l'architettura Logico-Funzionale del Centro di Controllo Aziendale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 93. Architettura Generale del Sistema di Bigliettazione.

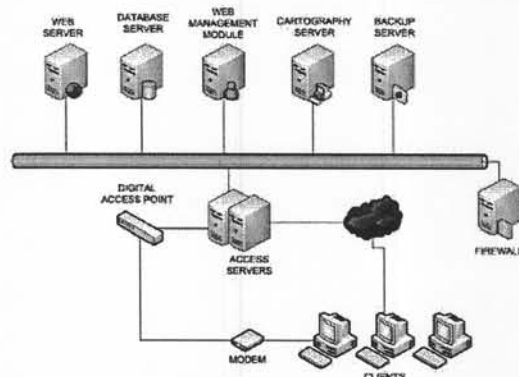


Figura 94. Architettura Logico-Funzionale del Centro di Controllo Aziendale.

6.9.2 IL SISTEMA TARIFFARIO E DEI TITOLI DI VIAGGIO

Il sistema tariffario e dei titoli di viaggio secondo il progetto deve essere modellato in modo da offrire maggiore attenzione alla figura del pendolare in quanto consumatore abituale del servizio, offrendo tecnologie innovative a supporto dei relativi contratti di viaggio e implementando incentivi all'utilizzo del tpl.

Il sistema di bigliettazione elettronica previsto è in grado di gestire i seguenti supporti per titoli di viaggio:

- **Biglietto cartaceo monouso:** biglietto cartaceo utilizzato per emissioni di “titoli di corsa semplice”. È indicato per gestire un’applicazione trasporto di funzionalità limitata (una corsa, un biglietto giornaliero).
- **Biglietto contactless** (smartcard contactless a basso costo): biglietto cartaceo contenente un chip di memoria con interfaccia di comunicazione a radiofrequenza. È indicato per gestire un’applicazione trasporto di funzionalità limitata, eventualmente rinnovabile/ricaricabile (un carnet multi corse o un biglietto pluri-giornaliero);



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- **Tessera contactless:** tessera plastica contenente un chip con interfaccia di comunicazione a radiofrequenza. È indicata per gestire un'applicazione trasporto di funzionalità estesa ad un determinato periodo temporale (abbonamento mensile, abbonamento trimestrale, ...)

L'intera architettura è in grado di gestire oltre che il sistema tariffario attualmente esistente, anche nuovi concetti tariffari, in quanto concepito in modo da poter modificare il "sistema tariffario" senza la necessità di una rivoluzione hardware/software.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7 Sezione IV - Il progetto

Nel presente capitolo vengono descritti gli interventi progettuali proposti o recepiti dal PRT 2016-2026 e costituenti lo scenario di “Progetto”. Alcuni di tali interventi progettuali, nello specifico quelli di natura infrastrutturale, sono stati recepiti dal quadro di riferimento programmatico - progettuale sovraordinato o consolidato, altri interventi progettuali incluse le politiche-azioni, le linee d’indirizzo sul trasporto pubblico locale, sulla tariffazione e sulla mobilità lenta, sono specifiche proposte del PRT.

L’approccio metodologico che si è scelto di adottare per la definizione degli obiettivi, delle strategie di intervento e degli interventi che concorrono a definire lo scenario di progetto del PRT deriva in primo luogo dalle LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE elaborate dall’ufficio Trasporti della Regione Basilicata nell’Aprile 2015, dal P.O. FESR 2014-2020, dall’impostazione della legge regionale 22 del 1998 “Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422.” nonché del Art.1 della legge regionale 7 del 2014 “Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale”, e in generale dal quadro normativo di riferimento.

Esso persegue l’integrazione tra le tre componenti progettuali – infrastrutture/tecnologie, servizi e politiche/azioni – che concorrono a definire le strategie d’intervento e declina rispetto ai tre ambiti spaziali d’azione – europeo/nazionale, trans-regionale e regionale – la lettura per sistemi che la programmazione consolidata regionale propone, a partire dai progetti infrastrutturali strategici quali la messa in sicurezza dell’itinerario basentano o il miglioramento del collegamento Potenza - Melfi.

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 deve essere il primo obiettivo del Piano di Bacino unico Regionale.

L’obiettivo è adeguare i servizi alle caratteristiche del territorio, intervenendo sulle tratte ma anche sui nodi della rete regionale di trasporto, attualmente spesso funzionalmente inadeguati, introducendo questa ulteriore sensibilità nella pianificazione e nei processi di infrastrutturazione (cfr. aree d’interscambio già programmate e nuovi nodi proposti dal PRT).

Le linee d’intervento del Piano, azioni di carattere politico, tecnico, procedurale ed economico-finanziario, sono variamente combinate senza affermare un principio rigidamente gerarchico nella strutturazione della rete, ma definendo di volta in volta le strategie attraverso cui raggiungere la massima utilità complessiva, con la consapevolezza che da una politica-azione, come dalla partnership tra territori trans regionali, possono discendere impatti significativi sull’assetto infrastrutturale grazie, ad esempio, alla promozione congiunta di opere che vanno oltre l’interesse regionale (ad esempio viabilità trans regionale tra Potenza e l’A3, tra Matera e la Puglia, linea ferroviaria FAL tra Basilicata e Puglia).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Alla definizione dell'impianto progettuale del PRT da attuarsi entro il 2026, denominato "scenario di progetto PRT 2026" e oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, concorrono:

- gli interventi già programmati e finanziati che saranno completati entro il periodo di validità del PRT;
- gli interventi già programmati che, pur non essendo finanziati, sono pienamente coerenti con gli obiettivi e le strategie del PRT e pertanto sono da considerarsi prioritari;
- gli interventi di nuova previsione individuati nell'ambito della redazione del PRT e considerati prioritari al fine di conseguire gli obiettivi del PRT entro il suo periodo validità.

Il PRT, ha individuato inoltre una serie di criticità/potenzialità nel funzionamento del sistema dei trasporti che richiedono approfondimenti quali studi di fattibilità o l'avvio di nuove progettualità o, ancora sono di tale complessità ovvero richiedono risorse tali da rendere improbabile la loro realizzazione entro l'orizzonte di validità del Piano.

Tutte queste previsioni confluiscono in uno "scenario di lungo periodo" (oltre il 2026) che contiene interventi del quadro programmatico, privi di copertura finanziaria, per i quali sussistono una o più delle seguenti condizioni:

- possibile avvio della realizzazione nel corso della validità del PRT ma ultimazione comunque prevista oltre l'orizzonte temporale del Piano;
- esigenza di approfondimenti tecnici a seguito di criticità riscontrate in sede di redazione del PRT;
- necessità di attivare una progettazione ex novo.

7.1 Obiettivi e strategie dello scenario di Piano

Il Piano Regionale dei Trasporti come già accennato è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale, con le tematiche proprie di ciascuna modalità di trasporto e, ovviamente, anche degli aspetti multimodali.

Tale impostazione, pur riconoscendo l'intima connessione e la trasversalità orizzontale e verticale di molti argomenti, sarà utile per cogliere la portata di alcuni interventi alle diverse scale territoriali.

Questa scelta discende anche dal riconoscimento delle peculiarità dei contesti serviti dalla rete multimodale che insiste sul territorio della Basilicata: una rete tutt'altro che indifferenziata 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 di rango nazionale o di aree a bassissima densità abitativa. La differenziazione significa, in questo senso, non penalizzare alcuni 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 delle aree marginali.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 30. Schema degli obiettivi in relazione alla dimensione territoriale e agli ambiti di intervento.

	INFRASTRUTTURE	SERVIZI	POLITICHE-AZIONI
AMBITO EURO-NAZIONALE	Integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci		
AMBITO TRANS-REGIONALE	Consolidare il ruolo della regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale		
AMBITI REGIONALI E RETI DI CITTÀ	Mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale		

Obiettivi sistemici:

- integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali (Ten-T) per il trasporto di passeggeri e merci;
- consolidare il ruolo della Regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale;
- mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale.

Obiettivi settoriali generali:

- migliorare i collegamenti multimodali con i nodi della rete Core;
- migliorare i collegamenti delle aree trans regionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;
- realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi ferro-stradali in ambito regionale in grado di sostenere lo sviluppo, la coesione interna e contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione;
- promuovere soluzioni di trasporto collettivo innovative e competitive con l'auto privata per contribuire a reinternalizzare i costi esterni del trasporto (incidentalità, inquinamento, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture);
- promuovere l'intermodalità e la logistica nel trasporto merci;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- promuovere l'introduzione di sistemi ITS per l'infomobilità e lo sfruttamento ottimale della capacità stradale.

7.2 Assetto della rete Ten-T di Riferimento

Il Regolamento n. 1315/2013 prevede che la rete trans-europea dei trasporti si articoli in una struttura «a doppio strato», comprendente una rete globale (Comprehensive network) e una rete centrale (Core network).

La rete globale costituisce lo strato di base della Trans-European Transport Network (TEN-T) e il suo completamento previsto entro il 2050, mentre lo scenario temporale per la realizzazione della rete centrale è fissato al 2030.

Il primo livello, Rete TEN-T Comprehensive, svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto è costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali che, a livello nazionale, assolve la funzione di coesione sociale ed economica, contribuendo ad eliminare le disuguaglianze nelle dotazioni di infrastrutture dei territori.

Per contro, alla Rete TEN-T Core è affidato il compito di collegare i 28 Paesi dell'Unione e, questi, ai Paesi confinanti e costituisce, dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico. Gli Stati Membri hanno concorso alla sua definizione attraverso un negoziato condotto sulla base degli obiettivi contenuti nel Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011- 144), del marzo 2011).



Figura 95. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Comprehensive Railways Network and airports
Core Network: Railways (high-speed and regular), ports and inland waterways and airports

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Comprehensive Road Network
Core Network: roads, ports, air-road terminals and airports

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
Comprehensive Railways Network and inland waterways and airports
Core Network: Railways (high-speed and regular), ports and inland waterways and airports

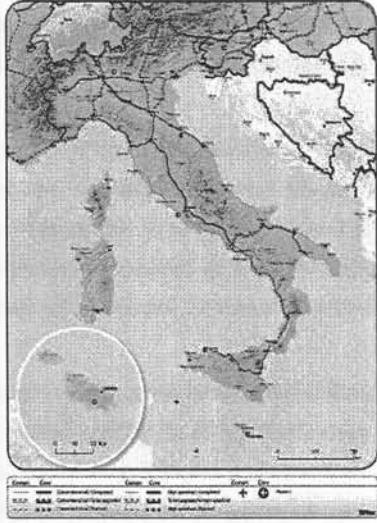


Figura 96. Rete ferroviaria passeggeri.

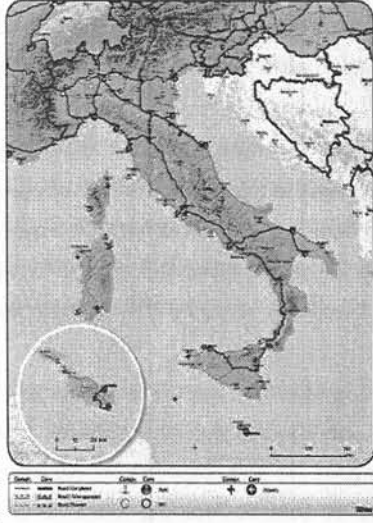


Figura 97. Rete stradale.



Figura 98. Porti - rete ferroviaria merci.

7.3 Interventi sulla rete ferroviaria per il trasporto passeggeri

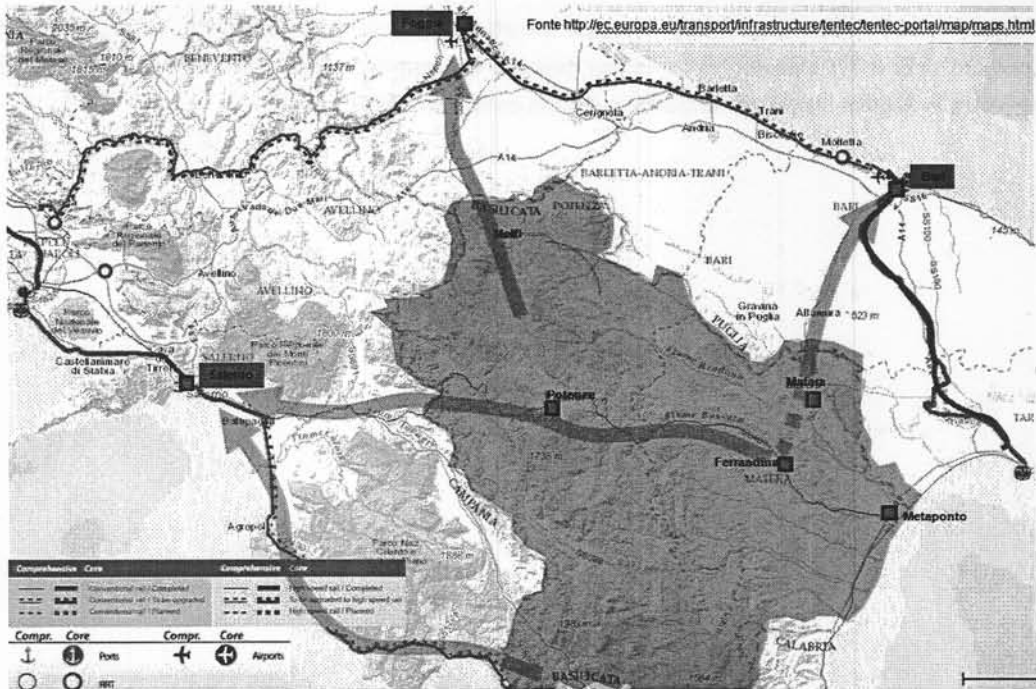


Figura 99. Stazioni ferroviarie di accesso alla rete Core.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

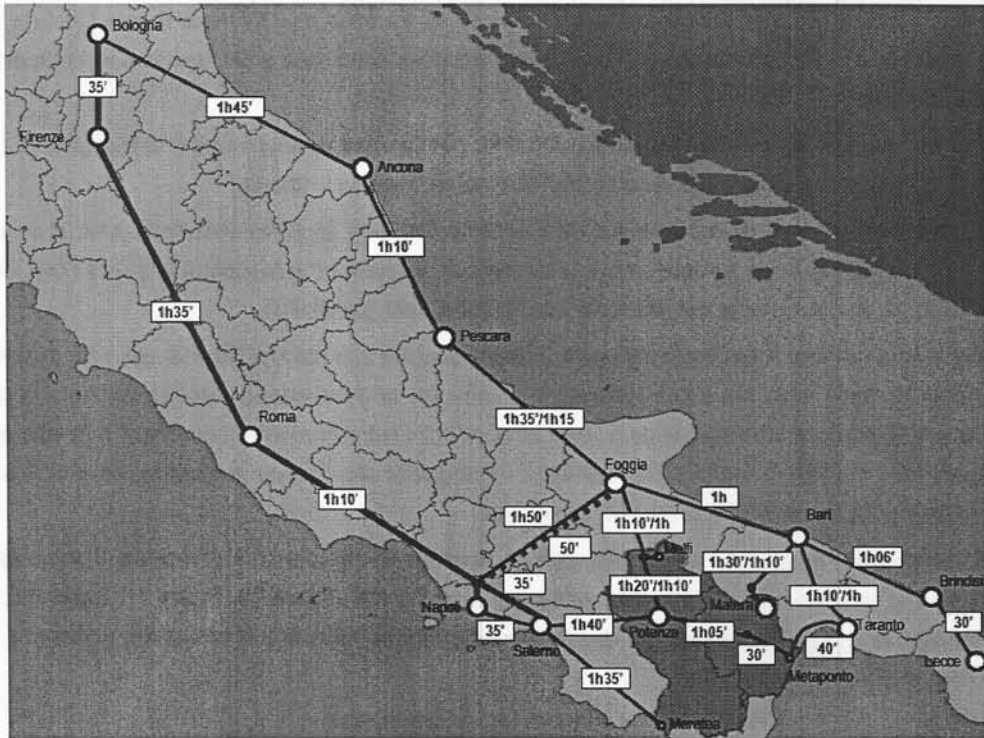


Figura 100. Quadro sinottico tempi di percorrenza (stato attuale e con progetti finanziati).

Di seguito si riportano i tempi di collegamento sulla rete ferroviaria dai principali poli regionali ai nodi della rete core di riferimento ovvero Roma e Bologna.

Tempi di percorrenza dei collegamento con Roma

Stato attuale

- da Potenza - 3h40' (via Salerno)
- da Matera - 5h15' (via Salerno)
- da Melfi - 4h45' (via Foggia)
- da Metaponto - 5h (via Salerno)
- da Maratea - 4h (via Salerno)

Con Progetti finanziati

- da Potenza - 3h40' (via Salerno)
- da Matera - 5h15' (via Salerno)
- da Melfi - 3h45' - 3h25' (via Foggia)
- da Metaponto - 5h (via Salerno)
- da Maratea - 4h (via Salerno)

In corsivo rosso sono indicati i tempi di viaggio in caso di ottimizzazione delle coincidenze (15')

Tempi di percorrenza collegamento con Bologna

Stato attuale

- da Potenza - 6h (via Salerno)
- da Matera - 7h40' (via Salerno)
- da Melfi - 7h05' (via Foggia)
- da Metaponto - 7h10' (via Salerno)
- da Maratea - 6h10' (via Salerno)

Con Progetti finanziati

- da Potenza - 6h (via Salerno)
- da Matera - 7h20' 6h55' (via Bari)
- da Melfi - 6h - 5h35' (via Foggia)
- da Metaponto - 7h10' (via Salerno)
- da Maratea - 6h10' (via Salerno)

In corsivo rosso sono indicati i tempi di viaggio in caso di ottimizzazione delle coincidenze (15')



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.3.1 MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSO ALLA RETE CORE COMPONENTE FERROVIARIA PASSEGGERI

Nello scenario di Lungo periodo, la progressiva estensione della rete AV verso Reggio Calabria, suggerisce due proposte di approfondimento in fase di progettazione della linea e del connesso modello di esercizio di corridoio:

- a) arretramento della connessione AV-TPRL con funzioni di area vasta a Battipaglia, la cui stazione vanta una migliore accessibilità stradale rispetto a Salerno;
- b) realizzazione di una fermata AV a servizio dell'area Sapri-Maratea-Praia A M. che nel caso della Basilicata avrebbe anche la funzione di migliorare l'accessibilità alla rete CORE da parte delle aree interne del MERCURE - ALTO SINNI - VAL SARMENTO.

Per quanto attiene il territorio regionale, bisogna puntare alla realizzazione di una rete multimodale che funzioni in modo integrato e con sincronismi pianificati: la mancanza di velocità dovuta alla difficile condizione orografica ed infrastrutturale e che risulta difficile colmare stante il quadro di notevole difficoltà economiche e scarsità di risorse e trasferimenti, va sopperita con discrete frequenze, informazione all'utenza, la regolarità del servizio e la qualità del servizio.

Ciò premesso, nel caso dei servizi alta velocità, tenendo anche conto delle isocrone di accessibilità su rete stradale al territorio regionale verso i nodi della rete AV, (cfr. Figura 70, Figura 71, Figura 72, Figura 73), è necessario un approccio integrato che punti a raccordare la Basilicata ai servizi AV, presenti e futuri, nei tre nodi di Salerno, Foggia e Bari.

Pertanto nel breve e medio periodo gli interventi prioritari sono:

- a) ulteriore ottimizzazione delle modalità e dei tempi di interscambio AV - servizi TPRL a Salerno, Foggia e Bari;
- b) sistematizzazione dei rendez-vous con i servizi AV fino a coprire con servizi di TPRL (ferroviari o automobilistici) tutte le combinazioni di viaggio (a Salerno sono disponibili 10 coppie di treni AV Trenitalia e 5 coppie di treni AV NTV al giorno);
- c) attivazione e valutazione della sostenibilità tecnico-economica dell'istituzione di una coppia di Servizi di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari Alta Velocità da/verso Salerno.

7.3.2 INTERVENTI PROGETTO 2018

I seguenti interventi previsti dal PRT sono attuabili nel breve periodo e sono prevalentemente di natura organizzativo - gestionale più che di natura infrastrutturale.

- 1.a. Istituzione di una coppia di Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari Alta Velocità da/verso Salerno. Il servizio consente di collegare Potenza e Matera (quest'ultima tramite bus-navetta Matera - Ferrandina) alle città servite dalla dorsale principale AV senza rottura di carico a Salerno;
- 1.b. Ottimizzazione (*) del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla relazione Salerno - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto prevedendo l'integrazione funzionale e tariffaria con i servizi automobilistici per incrementare ulteriormente il numero di coincidenze disponibili con i



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

servizi AV (attualmente a Salerno sono attestate, complessivamente, 15 coppie di collegamenti AV, di cui 10 di Trenitalia e 5 di NTV);

- 1.c. Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia (attualmente 3 coppie FA da/per Roma, 1 coppia FR da/per Milano e 9 coppie FB da/per Milano/Venezia)

Infatti in merito all'ammodernamento della linea ferroviaria Potenza Foggia, nell'ambito degli interventi inseriti 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.

- 1.d. Revisione, in collaborazione con la Regione Puglia, del modello di esercizio sulla linea FAL Bari - Altamura - Matera (*) prevedendo la differenziazione tra servizi lenti e servizi veloci e il coordinamento a Bari con i collegamenti AV;
- 1.e. Coordinamento con la Campania e la Calabria per il potenziamento stagionale dei servizi di TPRL sulla linea ferroviaria Tirrenica tra Salerno e Paola in coordinamento con i servizi AV a Salerno.

() Il PRT propone inoltre di sottoporre al governo un'istanza per il reperimento di risorse supplementari (materiale rotabile e percorrenze) destinate al potenziamento dei servizi ferroviari Trenitalia (da/per Salerno) e FAL (da/per Bari) finalizzate a rispondere alla domanda aggiuntiva attesa in occasione dell'evento Matera Capitale della Cultura 2019 (esercizio di riferimento triennio 2018-2020).*

7.3.2.1 Focus accessibilità ferroviaria a Matera e completamento della ferrovia Ferrandina Matera

L'accessibilità alla città di Matera mediante ferrovia è da ritenersi essenziale per lo sviluppo e l'attrattività della stessa anche in relazione alla designazione di Matera quale Capitale Europea della Cultura per l'anno 2019.

Il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria alla città di Matera ha tre finalità principali:

1. collegare la città alla rete fondamentale RFI costituita da linee AV/AC (Linea NA-RM e nuova Linea BA-NA) e da linee convenzionali (Linea Adriatica);
2. integrare la città nella rete portante del Trasporto Pubblico regionale ed interregionale.
3. collegare la città agli aeroporti di riferimento della rete Core (Napoli e Bari).

Allo stato attuale il collegamento ferroviario è garantito dalla linea a scartamento ridotto Bari-Altamura-Matera gestita da Ferrovie Appulo Lucane. I tempi attuali di collegamento Matera - Bari sono di 1h35'. I lavori di potenziamento già programmati, e in buona parte finanziati, in territorio lucano e puglie-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

se, unitamente all'introduzione di un modello di esercizio che prevede la differenziazione tra treni locali e treni regionali veloci, consentiranno di ottenere tempi di collegamento inferiori a 60' tra Matera Villa Longo e Bari Policlinico e di circa 70' tra Matera Centrale e Bari Centrale.

Quindi, completati i lavori già programmati sulla linea FAL, il collegamento più rapido Matera-Milano via Bari (combinazione con il Freccia Rossa) richiederà un tempo di percorrenza di circa 8h (di circa 7h fino a Bologna). Questa valutazione non tiene conto di eventuali ulteriori riduzioni nei tempi di percorrenza dovuti agli interventi di velocizzazione previsti e già finanziati sulla linea Adriatica, tra cui il raddoppio Lesina - Ripalta che ridurrà il tratto residuo a semplice binario della tratta Termoli-Lesina, e il raddoppio della galleria di Ortona.

Recentemente Trenitalia ha attivato un collegamento automobilistico (Freccia Link) che da Matera raggiunge Salerno in coincidenza con i servizi FrecciaRossa. Questo collegamento comporta un tempo di viaggio complessivo Matera-Milano di 8h20' (7h20' fino a Bologna) come di seguito ripartiti:

1. Tempo di viaggio Matera-Salerno in autobus Freccia Link - 2h55';
2. Tempo di interscambio con FrecciaRossa - 25' (per tener conto anche degli imprevisti vista la lunghezza del percorso su strada e del rischio di congestione del traffico all'interno di Salerno);
3. Tempo di viaggio Salerno-Milano C.le in FrecciaRossa - 5h25'.

L'iniziativa posta in essere da Trenitalia non consente tuttavia di fornire una risposta adeguata ed esaustiva alle esigenze di mobilità espresse dalla città di Matera, sia per l'esiguo numero di posti offerti che per le note problematiche delle infrastrutture viarie che necessitano di impegnativi interventi di ammodernamento le cui risorse finanziarie sono state peraltro oggetto di richiesta da parte della Regione Basilicata al Governo nazionale anche nell'ambito del contratto di Programma ANAS.

Inoltre, tenuto conto del fatto che il collegamento automobilistico dedicato Freccia Link riguarda solo 2 coppie di collegamenti sulle 15 offerte tra Salerno e Roma (di cui 10 da Trenitalia e 5 da NTV), è evidente come la soluzione, nella configurazione attuale, risulti del tutto inadeguata in quanto di scarsa capacità ed eccessivamente vincolante poiché priva di sistematicità.

Il collegamento di Matera via Salerno non risulta quindi oggi competitivo per raggiungere Napoli, Roma e Milano e, con riferimento a questa finalità, vanno analizzati i possibili efficientamenti tra cui, nel breve periodo, rientra sicuramente l'avvenuta istituzione di una coppia di Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari Alta Velocità da/verso Salerno, che consente così il collegamento di Matera con Roma in poco più di 5 ore mediante l'istituzione di un link automobilistico diretto con bus tra Matera e Ferrandina scalo, nonché la velocizzazione del collegamento ferroviario Intercity TA/PZ/SA/Roma mediante l'utilizzo di materiale rotabile dotato di tecnologia Tilting (ETR 485 o ETR 600) in grado di viaggiare da Salerno a Roma sull'AV con interscambio a Ferrandina in modo da poter collegare la città di Matera.

La velocizzazione del treno TA/PZ/Roma, senza rottura di carico a Salerno e utilizzando materiale AV con tecnologia Tilting, porta ad una contrazione dei tempi di viaggio (compresa l'eliminazione del perdi-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

tempo di 15' per trasbordo a Salerno) fino a circa 30', con il ché i tempi di viaggio potrebbero ridursi a 3h25' per Napoli e meno di 5h per Roma.

Nel lungo periodo, la realizzazione del collegamento ferroviario Matera - Ferrandina potrebbe svolgere una funzione di completamento importante per il collegamento sistematico della città di Matera con la rete AV oltre che di collegamento tra i due comuni capoluogo di Potenza e di Matera.

Al riguardo si sottolinea che la linea Ferrandina Matera, di cui sono state realizzate le opere civili e la lunga galleria di Miglionico (circa 6,5 Km), ha uno sviluppo di circa 19,5 Km e, come detto, il costo per il suo completamento e adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche, in base all'ultimo aggiornamento disponibile di fonte MIT-RFI, è passato da 165 M€ a 265 M€.

Da evidenziare tuttavia che in corrispondenza della stazione di Ferrandina, il tracciato entra in stazione dalla radice nord innestandosi sulla linea RFI Potenza - Metaponto in direzione Metaponto e quindi ai fini della realizzazione di collegamenti diretti verso Salerno, si renderebbe necessario prevedere un'inversione del senso di marcia del treno (in gergo tecnico "giro banco").

Occorre considerare inoltre che la stazione di Matera La Martella è fuori dal centro abitato e quindi per ciò comporterebbe a opera completata comunque la rottura di carico a Matera La Martella con perdita di tempo aggiuntivi da considerare nei tempi di viaggio per il necessario trasbordo ed interscambio bus/treno.

Sulla scorta di quanto risulta dall'analisi del quadro programmatico progettuale e dei tempi di collegamento con le diverse soluzioni di viaggio, è possibile effettuare le seguenti considerazioni.

Per l'accessibilità alla città di Matera, come per l'intera regione Basilicata, è necessario mettere in campo una strategia differenziata nel tempo e in base alle relazioni da servire (Napoli-Roma-Firenze da un lato, e Bologna-Milano/Verona/Venezia dall'altro) tenuto conto dei progressivi potenziamenti già programmati e in corso di realizzazione. Quindi i due collegamenti da Matera verso Salerno e verso Bari (quest'ultimo assimilabile a quello verso Foggia per la città di Potenza), devono essere considerati complementari e non alternativi tra loro.

La legge di Bilancio dello Stato per l'anno 2017, all'art. 1 c.591, prevede "il finanziamento della nuova linea ferroviaria Ferrandina - Matera disponendo a tal fine un'autorizzazione di spesa di 10 M€ per l'anno 2017, di 32 M€ per l'anno 2018 e di 42 Me per ciascuno degli anni dal 2019 al 2022. Il finanziamento assume la forma di contributo al nuovo Contratto di programma parte investimenti 2017-2021 di rete ferroviaria Italiana (RFI) per realizzare tale intervento infrastrutturale".

Il finanziamento complessivo, pari a 265 M€, consta di 45 M€ già disponibili, oggetto di interventi già realizzati e contabilizzati a meno di alcune attività di collaudo, e di 220 M€ che risultano ripartiti nelle seguenti voci:

1. 180 M€ per interventi di adeguamento galleria di Miglionico alle nuove norme in materia di sicurezza nelle gallerie ferroviarie;
2. 30 M€ per la realizzazione della bretella di collegamento a Ferrandina (direzione Potenza), al fine di rendere l'infrastruttura funzionale anche per collegamenti diretti Matera-Battipaglia-Salerno (senza inversione di marcia nella attuale stazione di Ferrandina);
3. 10 M€ per elettrificazione della linea (intervento non previsto nel progetto originario).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Pertanto la strategia da perseguire nel breve periodo (entro l'anno 2018) non può che puntare a:

- a) Mantenimento dei Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa che svolgono servizi AV (Trenitalia e NTV) ad effettuare il prolungamento dei servizi Alta Velocità che si attestano oggi a Salerno fino a Taranto con fermate a Potenza e Ferrandina.
- b) velocizzare i collegamenti ferroviari tra Matera-Altamura-Bari, introdurre servizi in coincidenza sistematica con i servizi Freccia Rossa e Freccia Bianca per Bologna/Milano.

La strategia nel medio - lungo periodo (2021-2026) deve puntare a:

- a) Completare e mettere in esercizio la linea ferroviaria Matera Ferrandina a seguito del finanziamento già assentito dalla Legge di Bilancio dello Stato ed a seguito dello stanziamento delle risorse del Contratto di Programma RFI per gli anni 2017 e seguenti. Inoltre, dal momento che il progetto finanziato si sviluppa prevalentemente su un sedime già individuato e in gran parte realizzato ed è già stato considerato dalla VAS effettuata parallelamente al processo di formazione del PRT come intervento da realizzare entro la validità del Piano, esso richiederà esclusivamente la V.I.A. come per legge essendo previste unicamente opere migliorative.

Opportuna analisi di una soluzione compatibile con il mantenimento di una fermata dei treni da/per Matera presso Ferrandina Scalo in virtù del ruolo di nodo di interscambio modale Ferrogamma assegnato a questa stazione a servizio dei comuni vicini.

- b) Mettere a punto un modello di esercizio della linea Metaponto-Battipaglia che si fondi sull'impiego combinato di treni con tecnologia Tilting (assetto variabile) per le relazioni lunghe, attrezzati per circolare sulla rete AV, e di treni per il trasporto locale identici a quelli che verranno utilizzati sulla Potenza-Foggia per ottimizzare i giri del materiale rotabile.

7.3.2.2 Focus su prolungamento Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa

L'Amministrazione regionale, parallelamente alla redazione del Piano regionale dei Trasporti, ha attivato un'indagine preliminare di mercato con le aziende che offrono servizi su rete AV italiana (ndr. Trenitalia spa e NTV spa) al fine di esplorare i termini della fattibilità tecnico-economica ed amministrativa dell'ipotesi di estensione di una coppia di corse AV attualmente attestata a Salerno alla tratta Salerno-Potenza-Ferrandina-Metaponto-Taranto.

La Società Trenitalia, a differenza della Società NTV, a seguito di diverse interlocuzioni ha valutato la possibilità di avviare i suddetti servizi quali servizi di media lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari Freccie AV effettuati da Trenitalia in regime di libero mercato da/verso Salerno, a fronte di una compensazione economica regionale che copra in parte i costi connessi con il servizio non coperti dai ricavi da tariffazione, i quali non risulterebbero sufficienti a garantire la sostenibilità commerciale del servizio.

Il Consiglio Regionale, all'Art. 3 della L.R. n.26/2016 ha stabilito che:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

“1. La Regione Basilicata è autorizzata, nel rispetto del Reg. UE n.1370/07, a sostenere la compensazione per gli oneri imposti al gestore dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, assoggettati a obbligo di servizio pubblico, da effettuarsi con materiale rotabile Alta Velocità sulla relazione Salerno-Potenza-Taranto, quale potenziamento dei servizi di media e lunga percorrenza interregionali in continuità con i servizi ferroviari AV svolti sino a Salerno.

2. In via sperimentale, per l’orario di servizio ferroviario 2016-2017, la Giunta Regionale, anche ai sensi dell’art. 5 commi 4 e 6 del Reg. UE n. 1370/07, definisce con proprio provvedimento le modalità di affidamento e di effettuazione dei servizi e la correlata partecipazione finanziaria e gli accordi con la Regione Puglia.

3. Per l’effettuazione dei suddetti servizi è prevista una compensazione economica, ai sensi dell’art. 5 commi 4 e 6 del Reg. UE 1370/2007, da corrispondere al gestore, quantificata nell’importo massimo € 180.000 per l’anno 2016 e massimo € 3.120.000,00 per l’anno 2017, i cui oneri trovano copertura sulla Missione 10 Programma 02 del bilancio di previsione regionale, con una corrispondente riduzione a valere sulla Missione 20 Programma 03.

4. La quantificazione di cui al precedente comma 3 è soggetta a revisione in riduzione laddove gli introiti, rivenienti dalla tariffazione dell’intera tratta Taranto-Salerno e Salerno-Taranto, risultassero tali da consentire comportare un minore valore della compensazione in capo alla Regione.

Sulla scorta di quanto esposto il PRT assume, come già in via di realizzazione e da assoggettare a monitoraggio in linea tecnica ed economico-finanziaria, l’intervento di istituzione di servizi effettuati in regime di Obbligo di Servizio Pubblico con materiale rotabile “alta velocità” sulla relazione Salerno-Potenza-Metaponto-Taranto finalizzati a garantire l’accessibilità ferroviaria diretta alla rete AV da parte di aree interne particolarmente svantaggiate (già individuate dal MISE) e la cui domanda potenziale verso i suddetti servizi determina condizioni di “fallimento di mercato”.

Con DGR. n. 1404 del 5.12.2016 la Giunta Regionale ha assoggettato ad obbligo di servizio pubblico (OSP) in esecuzione dell’ art. 3 comma 1 della legge regionale n. 26/2016 i servizi da effettuarsi con materiale rotabile Alta Velocità sulla relazione Salerno-Potenza-Taranto, quale potenziamento dei servizi di media e lunga percorrenza interregionali in continuità con i servizi ferroviari AV svolti sino a Salerno ed ha approvato lo schema di Contratto di Servizio della durata di un anno per l’esercizio dei suddetti servizi tra Regione Basilicata e Trenitalia spa, sottoscritto il 6.12.2016.

Il PRT prevede inoltre che, anche sulla scorta del monitoraggio dell’andamento della risposta della domanda all’istituzione del nuovo servizio di trasporto avviato il giorno 11.12.2016, si proceda alla valutazione della possibilità di trasformare in servizi di analoghe caratteristiche anche gli attuali servizi “universali contribuiti”, di cui al Contratto di Servizio tra Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, circolanti sulla linea Battipaglia-Metaponto che attualmente coprono la relazione Roma-Napoli-Salerno-Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, con costi in capo al MIT.

7.3.3 INTERVENTI PROGETTO 2021

I seguenti interventi previsti dal PRT sono attuabili nel medio periodo e sono sia di natura organizzativo - gestionale, sia di natura infrastrutturale ma di basso impatto finanziario.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 2.a Realizzazione di interventi di velocizzazione sulla linea Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto: introduzione rango «C» e attrezzaggio per l'ingresso contemporaneo dei treni nelle stazioni di incrocio sistematico (da modello di esercizio);
- 2.b Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario a regime sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia;
- 2.c Completamento, in coerenza con gli interventi di potenziamento e velocizzazione effettuati dalla Regione Puglia sulla tratta Bari - Altamura, degli interventi di velocizzazione sulla tratta Altamura - Matera (raddoppio selettivo di Venusio).

7.3.4 INTERVENTI PROGETTO 2026

Gli interventi previsti entro l'orizzonte temporale di validità del piano (anno 2026), sono di natura infrastrutturale e presentano un peso notevole dal punto di vista dell'impegno finanziario.

- 3.a Realizzazione del potenziamento e della velocizzazione della linea Battipaglia - Potenza - Metaponto secondo un progetto sviluppabile per fasi e lotti funzionali-funzionanti nelle tratte a maggiore intensità di traffico e/o che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte e dell'infrastruttura;
- 3.b Realizzazione del collegamento infrastrutturale di Matera alla rete RFI individuato (cfr. §7.3.2.1);
- 3.c Istanza per la realizzazione di una stazione AV di area vasta ad elevata accessibilità a Battipaglia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno - Reggio Calabria;
- 3.d Istanza per la realizzazione di una fermata AV Sapri-Maratea-Praia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno - Reggio Calabria;
- 3.e Velocizzazione linea FAL Potenza - Avigliano - Gravina - Bari in coordinamento e con il concorso della Regione Puglia (tramite le varianti tra bivio Taccone e Gravina sarebbe possibile un risparmio di circa 15 minuti sui tempi di percorrenza);

7.3.5 INTERVENTI LUNGO PERIODO

- 4.a. Velocizzazione e ammodernamento integrale Linea Battipaglia - Potenza
- 4.b. Velocizzazione e ammodernamento integrale linea Potenza - Metaponto

7.4 Modello di esercizio di TPRL ferroviario e gerarchizzazione dei servizi

Il PRT contempla la definizione di un modello di esercizio ferroviario che preveda due varianti, una di breve periodo, ad infrastrutturazione data (scenario di breve periodo - 2018), e una di medio - lungo periodo (rispettivamente 2021 e 2026) che tenga conto degli interventi programmati e di quelli di nuova proposizione, entrambi di riferimento per la prossima gara di affidamento dei servizi automobilistici.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- a) Nel modello di breve periodo le azioni previste dovranno riguardare:
- modifiche mirate di orario sui collegamenti interregionali per migliorare i collegamenti con la rete AV/AC;
 - spostamento delle percorrenze in ambito regionale da tratte meno frequentate a tratte più frequentate;
 - impostazione di nodi per il rendez-vous ferro-ferro e ferro-gomma;
- b) Nel modello di medio - lungo periodo le azioni previste si basano sulla progressiva diversificazione dell'offerta di servizi in due categorie:
- **Regionale Veloce** per i collegamenti di medio - lungo raggio in ambito regionale e interregionale (ad esempio verso i nodi della rete ferroviaria CORE di Salerno, Foggia e Bari in sistematico coordinamento orario con i servizi AV (15' < intersc. < 25') o di lungo raggio;
 - **Metropolitano Territoriale** ovvero servizi a carattere urbano e metropolitano territoriale centrati sui nodi di Potenza e Matera, operativi su relazioni di medio-corto raggio a domanda potenziale elevata; oppure servizi a carattere stagionale.

Tipologia e volumi di produzione del servizio sulle tratte della rete RFI e FAL dovranno essere allocati e dimensionati in base alla domanda da servire.

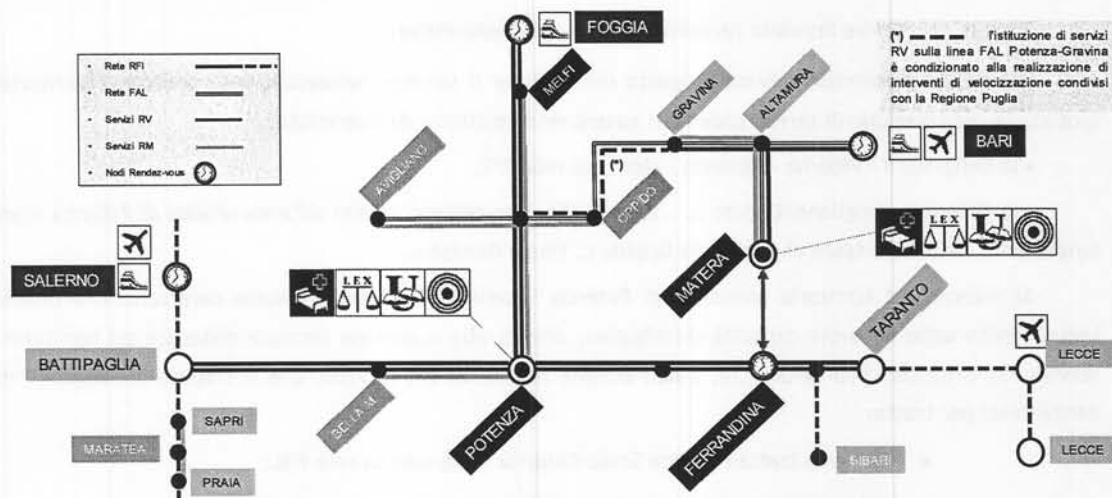


Figura 101. Rete di TPRL - Gerarchizzazione dei Servizi ferroviari.

7.4.1 INTERVENTI PROGETTO 2018

I seguenti interventi previsti dal PRT sono attuabili nel breve periodo e sono, ad eccezione della realizzazione del nodo d'interscambio di Ferrandina, rivolti ai servizi e quindi di prevalentemente di natura organizzativo - gestionale.

- 1.a. Progettazione del modello di esercizio del TPRL ferroviario di medio e lungo periodo (azione propeedeutica all'individuazione e al dimensionamento degli interventi infrastrutturali e sul materiale



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

rotabile e alla riorganizzazione dei servizi automobilistici, quest'ultima da effettuarsi nel Piano di Bacino);

- 1.b. Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB) Attuazione Fase 1 dell'integrazione tariffaria Ferro-Gomma sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;
- 1.c. Realizzazione del nodo d'interscambio ferro-gomma di Ferrandina per agevolare il trasbordo da servizi ferroviari a bus navetta per Matera e viceversa;
- 1.d. Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza;
- 1.e. Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Matera, inclusa la realizzazione del nodo intermodale di Matera C.le;
- 1.f. Intensificazione dei Servizi in ambito Metropolitano a Potenza e a Matera (prima fase di attuazione del Modello di esercizio su rete FAL);
- 1.g. Sperimentazione, in collaborazione con la Regione Campania e la Regione Calabria, di servizi metropolitani durante la stagione turistica sulla tratta Sapri - Maratea - Praia a Mare;
- 1.h. Istituzione di un collegamento Matera - Ferrandina - Potenza coperto da una linea portante della rete regionale (in combinazione con i collegamenti verso gli aeroporti di Napoli e Bari - cfr. par.7.6.4).

7.4.1.1 **Focus Servizio ferroviario metropolitano Potenza**

Il modello d'esercizio teorico proposto dal PRT per il servizio ferroviario metropolitano territoriale ipotizza la realizzazione di servizi cadenzati su una rete costituita da due tratte:

- la Bella-Muro - Picerno - Potenza - Melfi, su rete RFI,
- la Potenza - Avigliano/Oppido L. , su rete FAL, con rinforzi interni all'area urbana di Potenza e prolungamenti, nelle sole fasce di punta, da Oppido L. fino a Genzano.

All'interno del territorio comunale di Potenza il servizio ferroviario assume caratteristiche urbane, tenuto conto della notevole capacità distributiva, dovuta alle numerose fermate dislocate sul territorio a servizio dei principali poli della città, e dell'elevata frequenza del servizio, che si traduce nei seguenti cadenzamenti per tratta:

- 20' sulla tratta Potenza Scalo-Potenza Superiore su rete FAL;
- 60' sulla tratta Potenza Inferiore-Potenza Superiore su rete RFI;
- circa 30' sulla tratta Potenza Superiore-Avigliano scalo;
- 60' sulle ciascuna delle 2 "antenne" Avigliano Scalo - Avigliano e Avigliano Scalo - Oppido L. (Genzano nelle fasce di punta), in quanto è previsto il Rendz vous dei due treni ad Avigliano Scalo con accoppiamento/disaccoppiamento dei convogli oppure l'interscambio a marciapiede per i passeggeri, attestando in questa stazione quella delle due "antenne" che presenta carichi inferiori in modo da evitare di sovraccaricare la tratta comune RFI-FAL



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

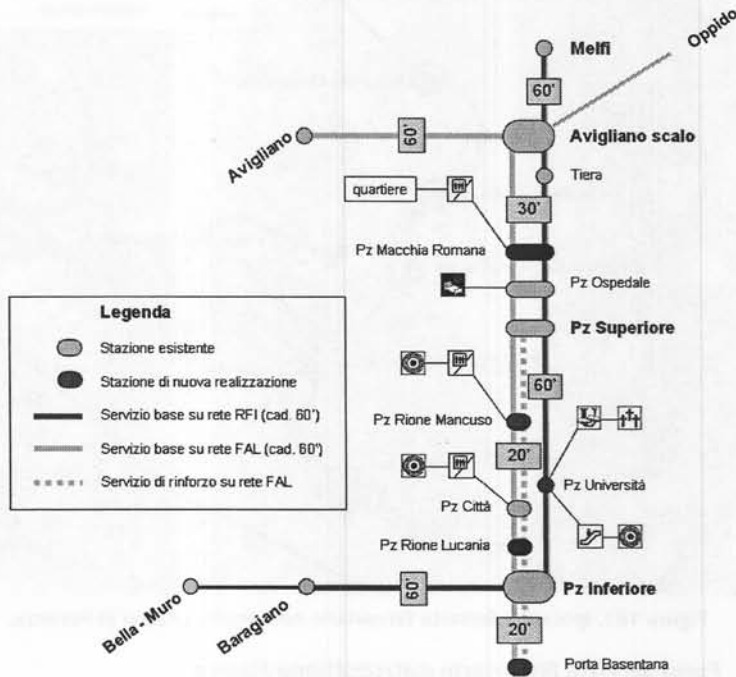


Figura 102. Ipotesi di funzionamento del SFM Potenza.

All'interno della città di Potenza le stazioni ferroviarie assumono una serie di specializzazioni per le quali vanno previsti anche alcuni interventi complementari con particolare riferimento a quelli di potenziamento dell'accessibilità.

È necessario tuttavia affrontare con ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza ferroviaria) il problema della tratta comune RFI-FAL (terza rotaia per consentire la circolazione dei rotabili dotati di assili di differente scartamento) tra Potenza Superiore e Avigliano Scalo e realizzare l'upgrade tecnologico degli impianti di sicurezza nella prospettiva di una progressiva indipendenza tra le infrastrutture della linea RFI e della linea FAL.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

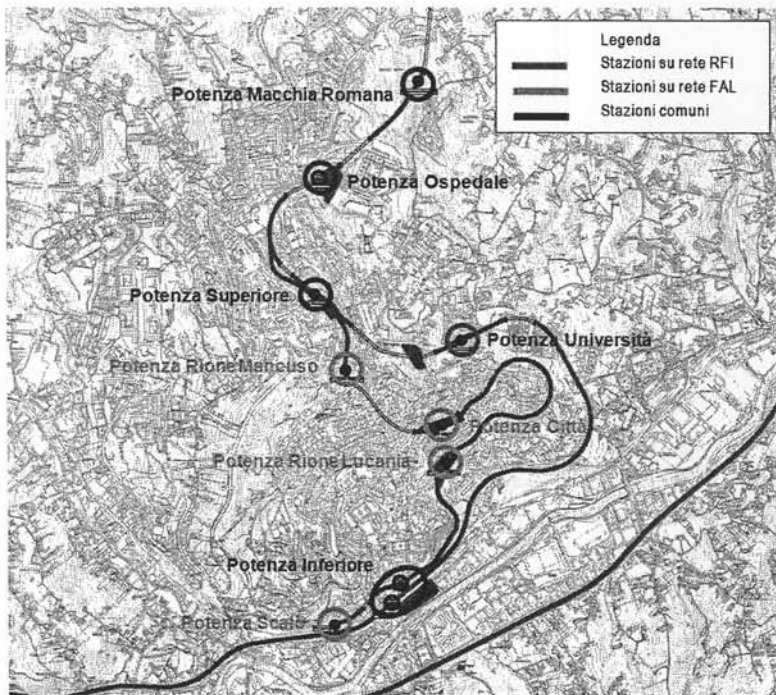
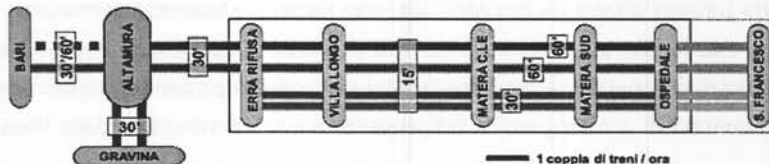


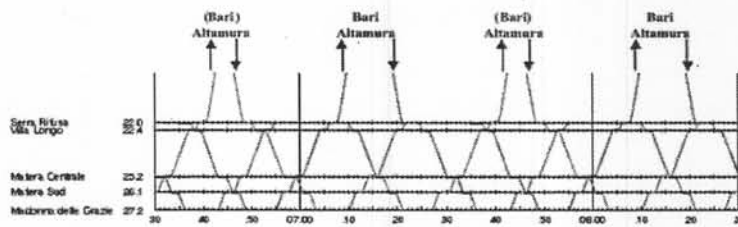
Figura 103. Ipotesi di fermate ferroviarie nell'ambito urbano di Potenza.

7.4.1.2 Focus Servizio ferroviario metropolitano Matera

Gli interventi sono finalizzati a creare un servizio ferroviario a frequenza modulabile, ma comunque elevata (da 2 a 4 treni/h), che assicura il collegamento tra due terminal intermodali e la stazione di Matera Centrale, offrendo una modalità alternativa e sostenibile per l'accesso al centro storico ai flussi turistici e pendolari extraurbani con l'obiettivo di alleggerire il traffico sulla viabilità centrale della città.



Schema del modello di esercizio teorico SFMM nella tratta Matera - Altamura



Orario grafico del SFMM - fascia di punta

Figura 104. Schema modello d'esercizio e orario grafico SFM Matera.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

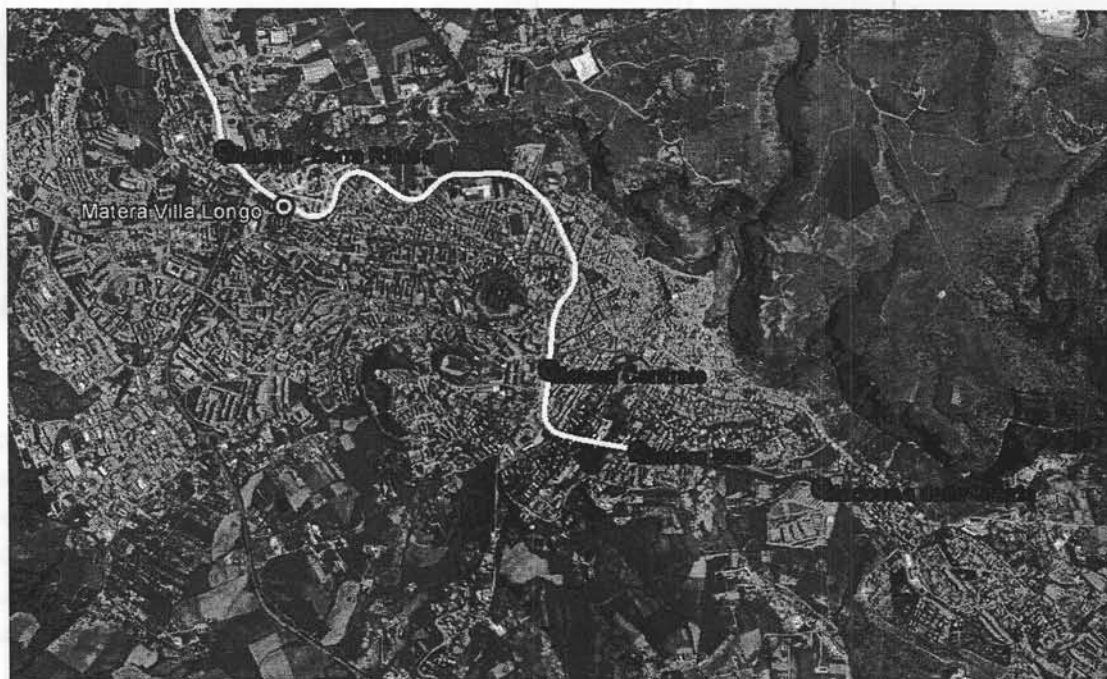


Figura 105. Ipotesi SFM nell'ambito urbano di Matera.

Raddoppio selettivo tratta Borgo Venusio-Marinella

L'intervento consiste nella realizzazione di un tratto di raddoppio della linea di circa 3000 m a cavallo della stazione di Venusio e l'upgrade degli IS per l'incrocio dinamico dei treni. Questa modalità di esercizio è in grado di produrre significativi benefici alla circolazione ferroviaria tra Matera e Altamura in quanto il modello di esercizio previsto per lo scenario di medio periodo prevede di concentrare a Venusio tutti gli incroci in linea tra Altamura e Matera Villa Longo.

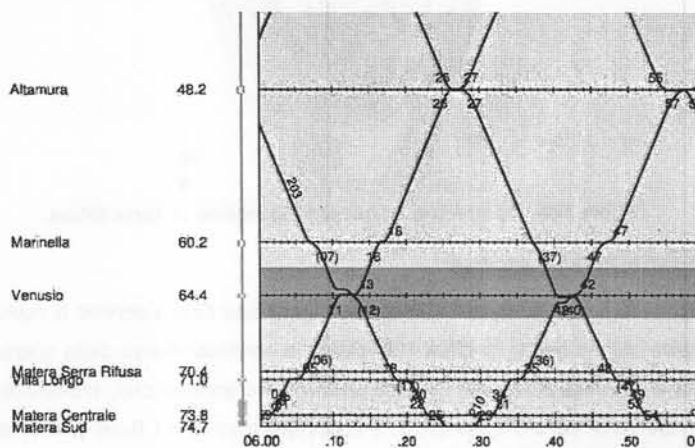


Figura 106. Orario grafico cadenzato dei servizi ferroviari metropolitani su Matera (con evidenziato il tratto di raddoppio selettivo).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 107. Tracciato interessato del raddoppio Venusio-Marinella.

Terminal intermodale di Serra Rifusa

L'intervento consiste nella realizzazione di un Terminal Intermodale in corrispondenza del deposito-officina ferroviario e automobilistico FAL di Serra Rifusa. Serra Rifusa è ubicata alle porte della città di Matera in corrispondenza di un nodo stradale facilmente accessibile dalla principale direttrice di traffico extraurbana (SS96). La funzione del nuovo Terminal, dotato di un parcheggio di circa 300 posti auto e di un terminal bus, è quella di realizzare le condizioni tecnico-operative per promuovere l'intermodalità Gomma-Ferro nei collegamenti da/per il centro di Matera per la domanda turistica e pendolare proveniente dall'esterno.

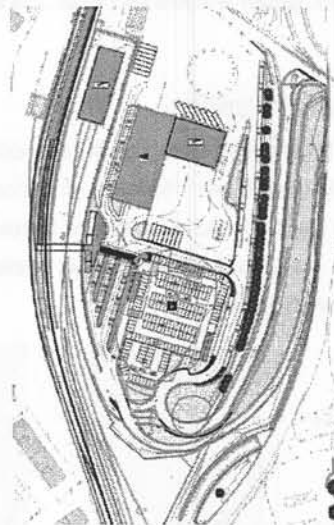


Figura 108. Planimetria Terminal intermodale di Serra Rifusa.

Collegamento Matera Sud-Ospedale

L'intervento prevede il ripristino della linea da Matera Sud fino a servire il nuovo ospedale di Matera Santa Maria delle Grazie per un tratto di circa 850 metri. In corrispondenza della stazione Ospedale è previsto anche un parcheggio di lunga sosta per l'interscambio ferro-gomma che, trovandosi in posizione simmetrica a Serra Rifusa rispetto al centro della città, è destinato a servire i flussi provenienti dalla SS.407 «Basantana».



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

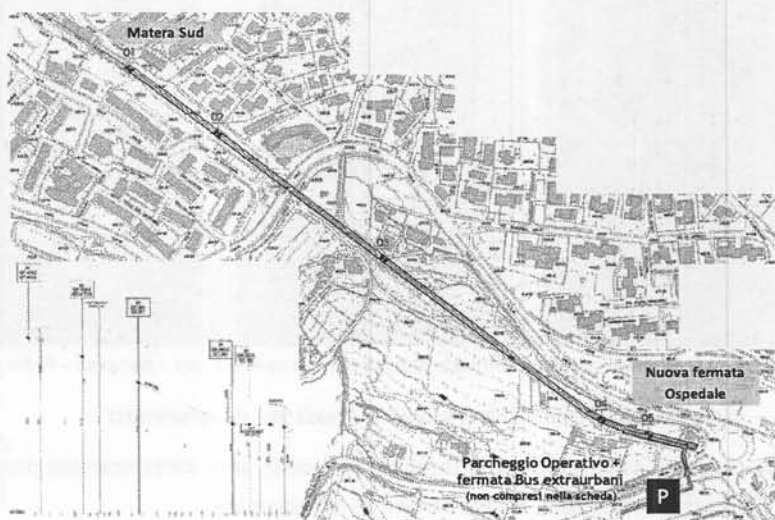


Figura 109. Ipotesi di ripristino linea Matera sud - Ospedale.

7.4.1.3 Focus sperimentazione Servizio Metropolitano estivo Sapri - Maratea - Praia a Mare.

La proposta da attuare in collaborazione con la Regione Campania e la Regione Calabria, prevede l'istituzione di servizi metropolitani durante la stagione turistica sulla tratta Sapri - Maratea - Praia a Mare in analogia alla positiva esperienza del Cinque Terre Express (cfr. immagine seguente).

TRENI REGIONALI
5 Terre express
NEL WEEKEND
61 TRENI AL GIORNO

BIMBI SOTTO 4 ANNI GRATIS
FINO A 1 TRENO OGNI 15'
RAGAZZI UNDER 12 -50%

STERRE BELLE DA VEDERE, IMPOSSIBILE DIMENTICARLE

Scopri le meraviglie del Parco dichiarato Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco con il servizio **Cinque Terre Express**, il treno regionale che effettua fermate in tutte le cinque località del Parco Cinque Terre (Monterosso, Corniglia, Vernazza, Manarola e Riomaggiore) con una frequenza fino a 15 minuti

Consulta l'orario valido fino al 10 settembre

Per viaggiare sui treni regionali che fermano nelle Cinque Terre (tra le stazioni di Levanto e La Spezia), è necessario munirsi di biglietto a tariffa Cinque Terre, acquistabile in tutti i canali di vendita Trenitalia, al prezzo di 4€ a persona per gli adulti e 2€ per i ragazzi dai 4 ai 12 anni non compiuti.

Figura 110. Esempio del 5terre-express.

Il collegamento previsto nel periodo estivo (addizionale rispetto ai servizi interregionali esistenti) è a servizio dell'utenza turistica favorendo l'incremento dell'accessibilità delle località costiere del comune di Maratea e dei comuni limitrofi, favorendo circuitazioni turistiche anche notturne lungo la costa Tirrenica.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 111. Sperimentazione Servizio Metropolitan estivo Sapri - Maratea - Praia a M.

7.4.1.4 Sistema delle Aree di interscambio - nodi già programmati

Nella figura seguente sono riportate le localizzazioni delle aree d'interscambio pianificate delle Province, alcune delle quali già realizzate, ed altre in via di realizzazione.

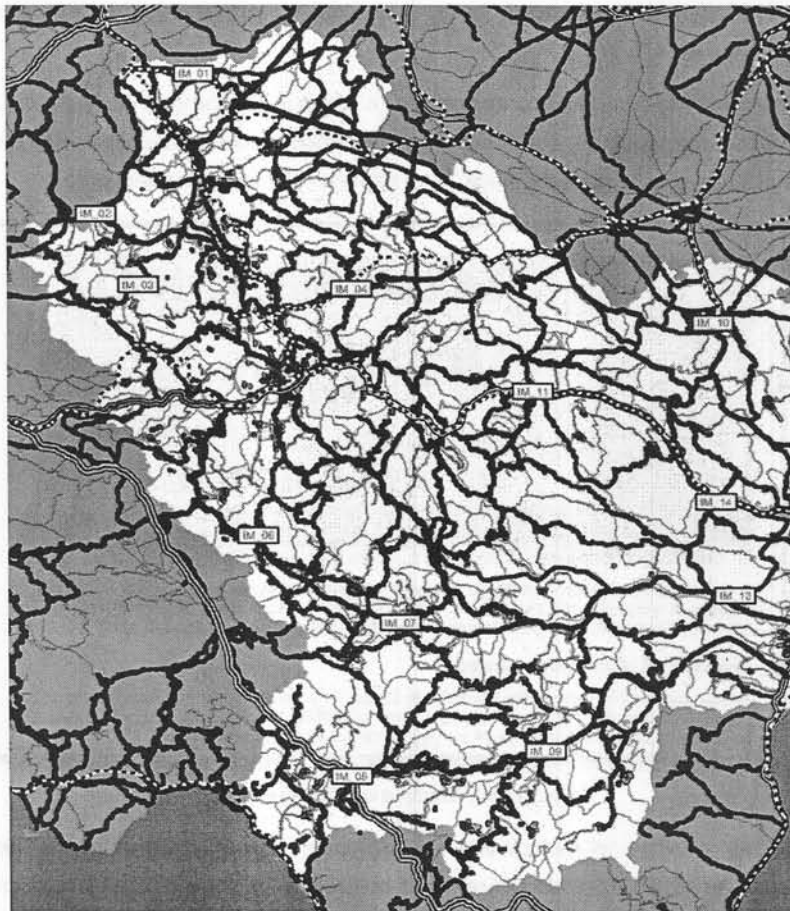


Figura 112. Localizzazione delle aree d'interscambio programmate ed in via di realizzazione.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 31. Elenco delle aree d'interscambio già programmate.

Aree di interscambio	
CODICE	NOME
IM_01	Zona industriale San Nicola di Melfi
IM_02	S.S. 401 "Ofantina" Area industriale di Rapone
IM_03	SP ex SS 381 " del Passo delle Crocelle"
IM_04	Bivio Acerenza - Cancellara - Oppido
IM_05	stazione di Acerenza
IM_06	SS 598 Scalo F.A.L. di Marsico Nuovo
IM_07	SP 11 "Montemurro" (ex SS598 - bivio Montemurro)
IM_08	svincolo Lauria Nord
IM_09	SS 633 "svincolo Francavilla S.S. (Ex bivio Francavilla Sinnica)
IM_10	Matera - svincolo SS 7
IM_11	svincolo SP Grassano - SP Grottole (ponte Bailey)
IM_12	scalo Grassano - Garaguso - Tricarico
IM_13	Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa
IM_14	Pisticci Scalo

Il Piano oltre queste aree d'interscambio prevede la realizzazione o, dove già esistenti, il potenziamento, dei seguenti 8 nodi di scambio ferro-gomma o gomma-gomma:

- Avigliano;
- Bella - Muro;
- Oppido Lucano;
- Melfi;
- Castel Lagopesole;
- Matera Centrale;
- Ferrandina;
- Metaponto;
- Lagonegro (Bus-Bus).

La figura seguente mostra la localizzazione dei nodi d'interscambio di progetto.

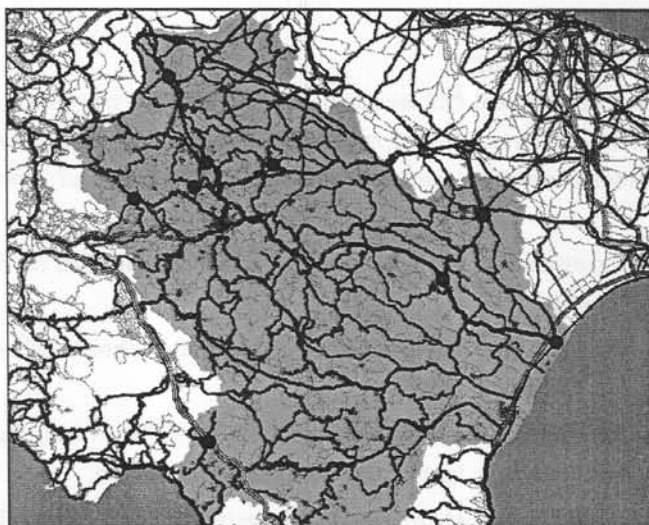


Figura 113. Localizzazione dei nodi d'interscambio di progetto.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.4.1.5 Focus nodo intermodale di Ferrandina Stazione

La realizzazione del nodo intermodale treno-bus di Ferrandina Stazione è finalizzato a migliorare l'accessibilità alla città di Matera tramite la linea Battipaglia - Potenza - Metaponto. L'infrastruttura prevista intende realizzare le migliori condizioni di interscambio tra treni e autobus navetta di collegamento con Matera. Il nodo naturalmente si presta ad organizzare Rendez-vous anche con i servizi di adduzione ai treni dai comuni circostanti.

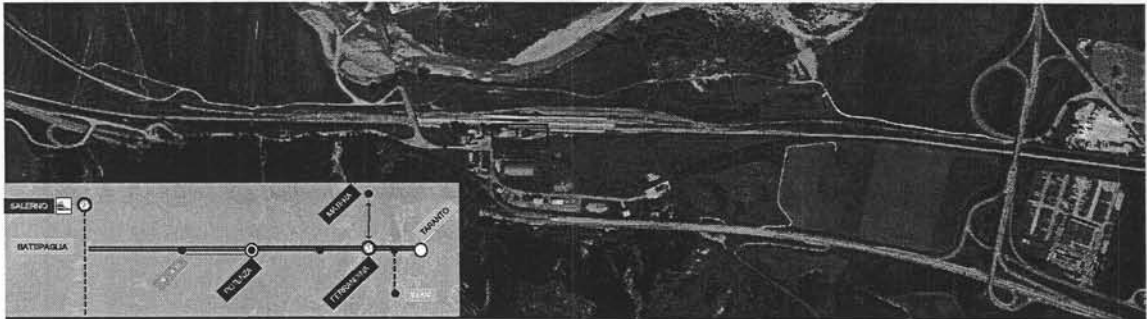


Figura 114. Localizzazione nodo intermodale Ferrandina.



Figura 115. Esempio di nodo intermodale ferro-gomma (Zernez in Svizzera).

7.4.2 INTERVENTI PROGETTO 2021

I seguenti interventi previsti dal PRT sono attuabili nel medio periodo e sono sia di natura organizzativo - gestionale, sia di natura infrastrutturale ma di basso impatto finanziario come ad esempio interventi mirati per l'ingresso contemporaneo dei treni in alcune stazioni finalizzato all'aumento di capacità della linea.

- 2.a. Acquisizione di materiale rotabile a trazione elettrica per l'esercizio sulla Foggia-Potenza;
- 2.b. Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Bella-Muro Lucano, Tito, Castel Lagopesole e Melfi;
- 2.c. Realizzazione dei Nodi di interscambio Treno-Bus di Bella-Muro Lucano, Castel lagopesole ,Melfi,Avigliano, Oppido Lucano e Metaponto;
- 2.d. Istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitan Bella-Muro Lucano-Potenza-Melfi.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 2.e. Servizio ferroviario Metropolitano di Potenza - Attuazione del modello di esercizio a regime su rete FAL.
- 2.f. Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.

7.4.3 INTERVENTI PROGETTO 2026

Gli interventi previsti entro l'orizzonte temporale di validità del PRT sono di natura infrastrutturale e interessano tratte urbane e suburbane. Tali interventi, finalizzati alla realizzazione dei programmi d'esercizio di lungo periodo sono:

- 3.a. Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - prima fase indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore a Avigliano Scalo;
- 3.b. Servizio Ferroviario Metropolitano di Matera - Prolungamento della linea da Matera Sud a Matera Ospedale Santa Maria delle Grazie.
- 3.c. Servizio Ferroviario Metropolitano di Matera - Attuazione del Modello di esercizio a regime su rete FAL.

7.4.4 INTERVENTI LUNGO PERIODO

- 4.c. Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - completamento indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore a Avigliano Scalo;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.5 Interventi sulle infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci e per il potenziamento del sistema logistico

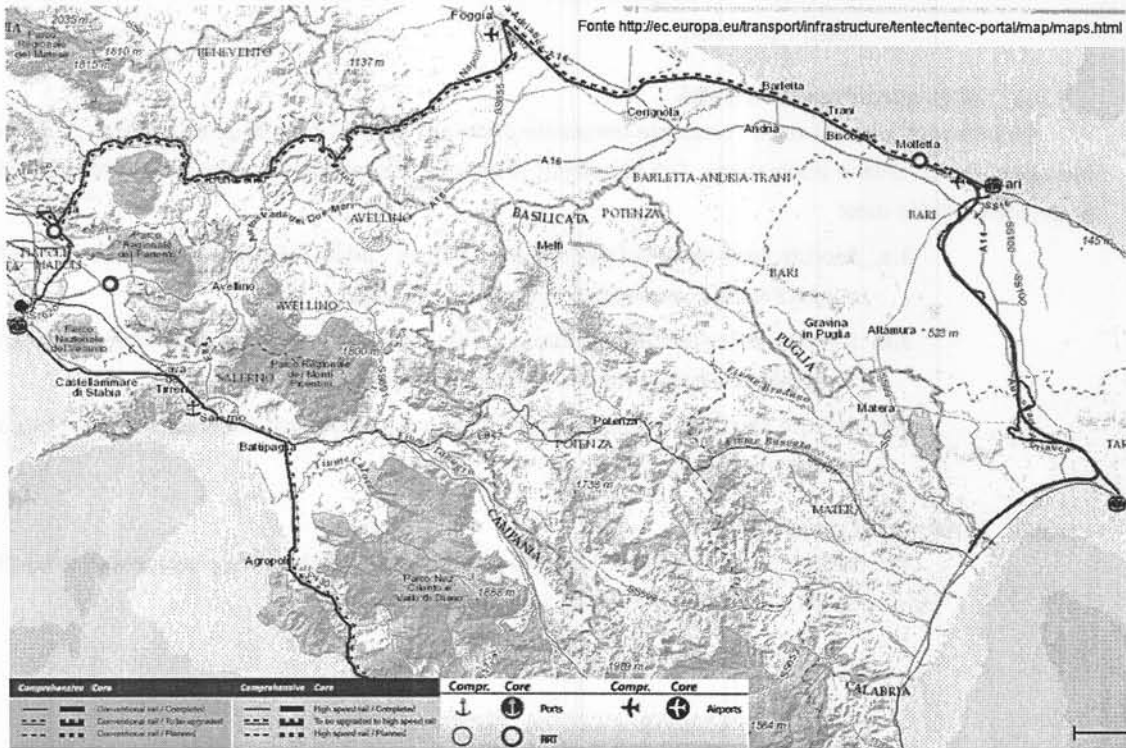


Figura 116. Elementi di riferimento della rete Core e della rete Comprehensive per il trasporto ferroviario merci.

Le relazioni di scambio merci su strada più forti sono con la Puglia (2,9Mt), la Campania (2Mt) e, in misura minore, con la Calabria (0,7Mt). Gli scambi con le altre regioni italiane e l'estero sono pari a poco più di 1Mt/anno.

Effettuando una ripartizione aggregata per classi di distanza, ed escludendo gli spostamenti intraregionali, si ottiene che solo il 13% (0,9Mt) delle merci trasportate su strada effettua spostamenti per più di 500 km.

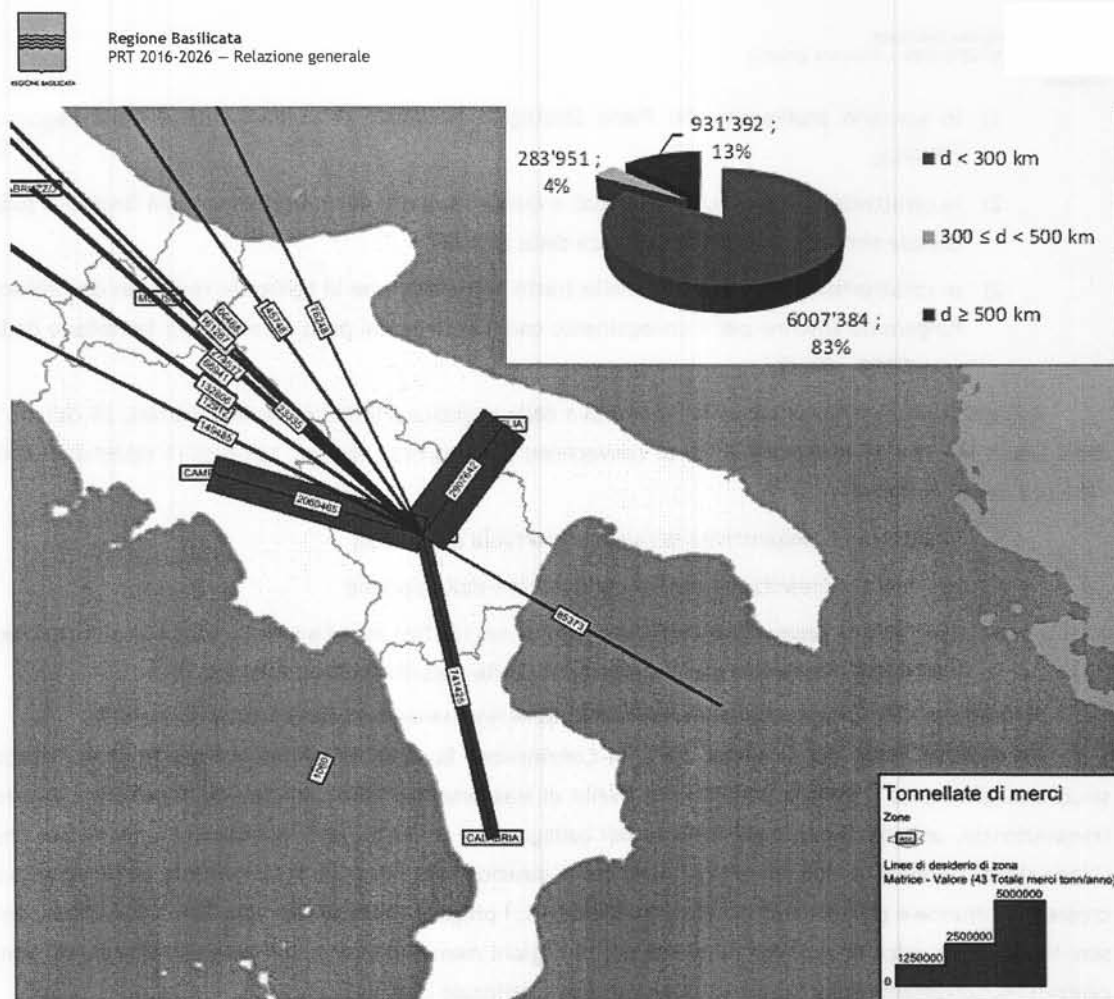


Figura 117. Merci movimentate da/per la Basilicata da autotrasportatori nazionali [tonn/anno].

Questa configurazione della domanda di trasporto suggerisce un'attenzione particolare alla promozione della logistica nei trasporti per garantire la competitività del sistema produttivo regionale e delle stesse imprese di trasporto in conto terzi.

La conseguenza della polverizzazione del trasporto merci e la mancanza di strutture logistiche determinano un aggravio della funzionalità della rete stradale.

Come osservato in fase di analisi tra le 73 sezioni indagate emerge che il RA05, la SS407, la SS106 e la SS7r tra Ferrandina e Matera, presentano un traffico giornaliero superiore a 10.000 ed una percentuale di mezzi pesanti superiore al 15%.

Su tali sezioni si hanno quindi più di 1.500 transiti di mezzi pesanti al giorno. Questa situazione oltre a determinare l'abbassamento delle prestazioni per gli utenti del trasporto privato e contribuire all'innalzamento dei livelli di incidentalità, accelera lo stato di usura e l'ammaloramento delle infrastrutture, in special modo della sovrastruttura stradale e delle opere d'arte quali i viadotti.

I tre elementi che hanno determinato la strategia del PRT sul versante dell'accesso alla rete CORE ferrovia - Merci sono:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 1) lo scenario prefigurato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
- 2) le caratteristiche prestazionali attuali e quelle risultanti dai potenziamenti già finanziati sulla dorsale tirrenica e su quella adriatica della rete RFI;
- 3) le caratteristiche prestazionali delle tratte ferroviarie che in territorio regionale dovrebbero fungere da antenne per il collegamento con il sistema dei porti e delle linee ferroviarie della rete CORE - Merci.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è previsto dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia" al fine di:

- migliorare la competitività del sistema portuale e logistico;
- agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone
- agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti (*).

() A questo scopo il PSNPL prevede un'aggregazione dei porti Italiani in Sistemi Portuali e la creazione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP).*

Nel Position Paper del dicembre 2012, la Commissione Europea sottolinea la necessità che "l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale".

A fronte di tale posizione, l'Italia - nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 - ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo Tematico 7 denominato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", che riguarda le sole Regioni meno sviluppate (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata). Nell'Accordo viene ribadito che gli investimenti saranno destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

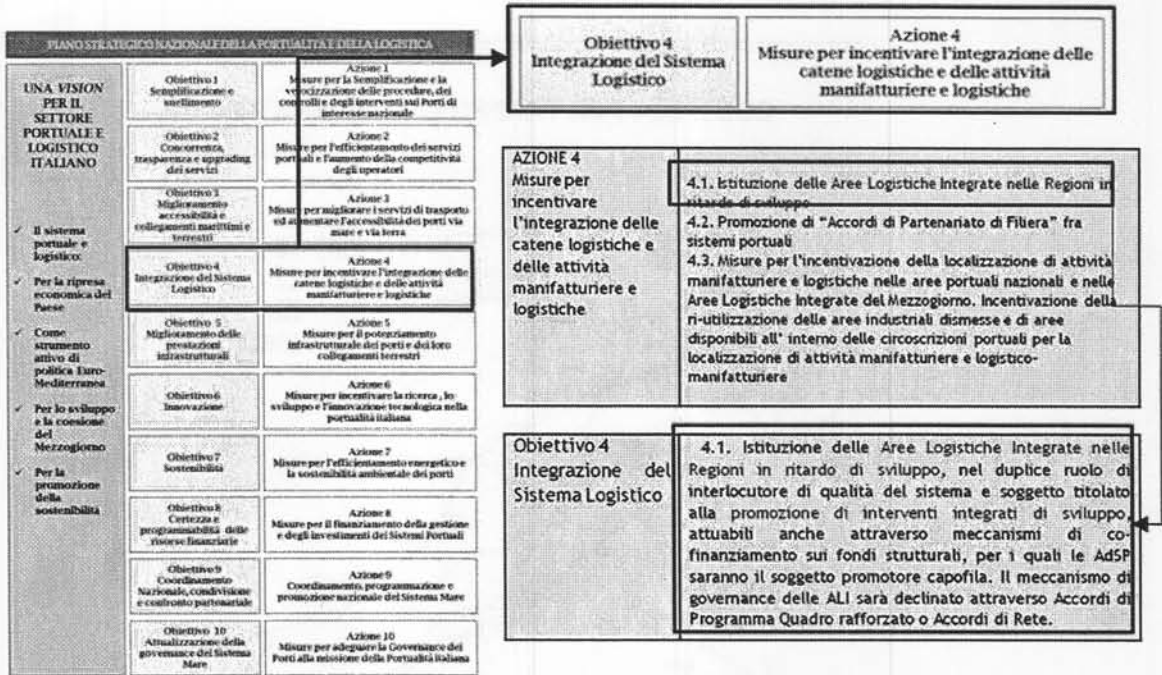


Figura 118. Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Obiettivi -> Azioni -> Misure.

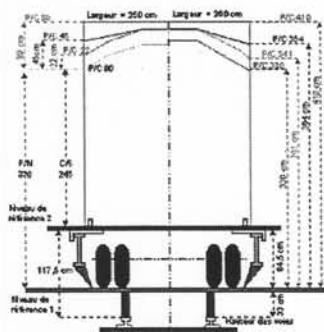
La Direttrice Adriatica collega il Nord Italia e il Centro Europa con il sistema dei porti meridionali (Bari, Taranto, Gioia Tauro) e costituisce parte integrante del sistema dei corridoi merci di interesse europeo denominati "Rete TERFN". (Trans European Railways Freight Network)

In tale contesto sono stati previsti una serie di interventi finalizzati all'ampliamento della sagoma limite per rendere disponibile un itinerario che consenta il trasporto, su carri ferroviari a piano ribassato, dei mezzi stradali aventi le massime sagome ammesse e dei containers marittimi tipo "high-cubes", caricati su carri con pianale standard.

Le seguenti figure mostrano le caratteristiche di sagoma e carico assiale ammissibili sulla rete ferroviaria RFI



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



CODIFICA LINEA	TIPO CARRO	ALTEZZA MASSIMA	TIPO DI TRASPORTO
P/C 80	POCHE	4100	Autostrada viaggiante
P/C 80	POCHE	3900	Autostrada viaggiante
P/C 50	POCHE	3800	Carro Modalhor Carro Modalhor
P/C 45	POCHE	3750	High Cube
P/C 32	POCHE	3620	Casse mobili - Semirimorchi
P/C 30	POCHE	3600	Container
P/C 25	POCHE	3550	Container
P/C 22	POCHE	3520	Container

Tabella 1. codifica per UTI larghezza massima 2500²

Figura 119. Caratteristiche rete RFI - codifica per traffico combinato.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 120. Caratteristiche rete RFI - codifica per peso assiale.

7.5.1 FOCUS - INTERVENTI SULLE LINEE SIBARI-COSENZA E METAPONTO-SIBARI

Le linee Metaponto-Sibari e Sibari-Cosenza sono parte dell'itinerario alternativo merci Gioia Tauro-Taranto e pertanto, vista la loro importanza strategica, sono oggetto di interventi di rinnovo e potenziamento allo scopo di adeguare le caratteristiche prestazionali e di potenzialità complessiva (154 M€ già finanziati).

Tali interventi sono finalizzati ad incrementare la capacità commerciale della tratta da 17 a 61 treni/giorno e a utilizzare anche treni porta container di grandi dimensioni. (Fonte Italferr)

La rinnovata attenzione sull'Adriatica per consentire l'instradamento di treni che possono trasportare container di grandi dimensioni e semirimorchi, è dettata dal fatto che la direttrice tirrenica e la Roma-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Firenze - Bologna (linea lenta) attualmente presentano caratteristiche di sagoma limite non idonee e difficilmente adeguabili.

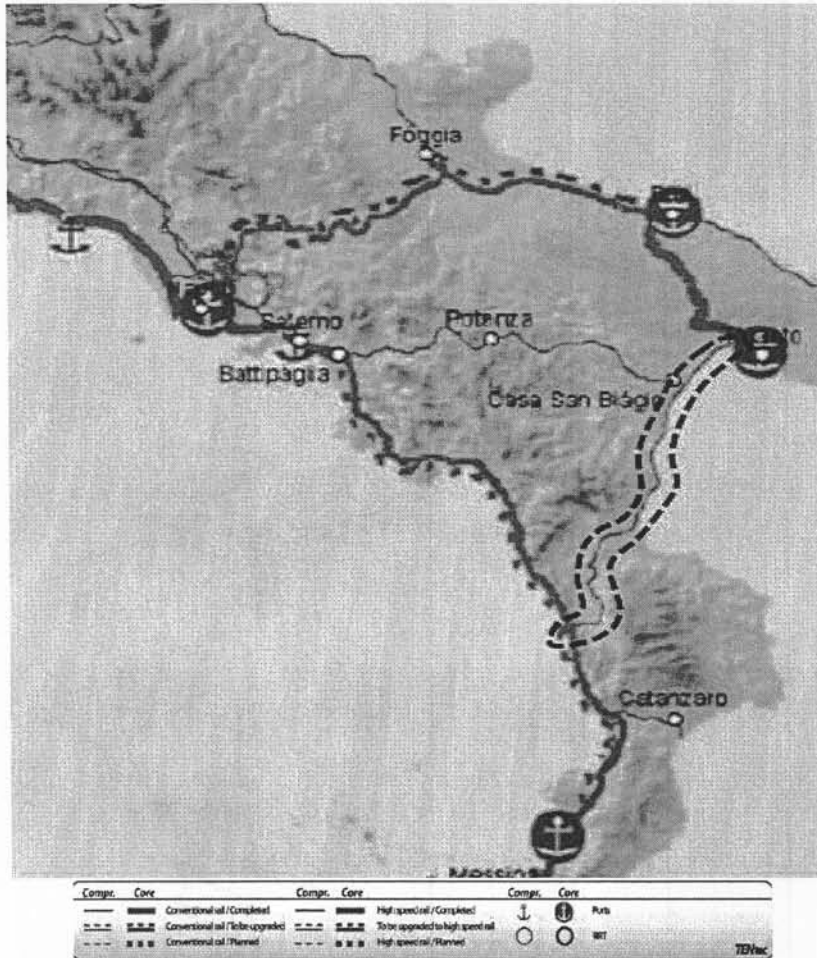


Figura 121. Interventi sulle linee Sibari-Cosenza e Metaponto-Sibari.

Accanto allo scenario di potenziamento della rete fondamentale RFI occorre considerare la fattibilità degli interventi di adeguamento sulle tre linee che la collegano alla regione Basilicata:

- 1) sulla linea Foggia - Rocchetta + Dir. S.Nicola Melfi con modesti interventi e l'estensione dell'elettrificazione alla diramazione per lo stabilimento FIAT, possono essere conseguiti significativi miglioramenti dell'efficienza del trasporto su ferrovia dei veicoli stradali;
- 2) la linea Potenza - Battipaglia presenta caratteristiche plano-altimetriche e un numero di opere d'arte vincolanti la sagoma limite che rendono impossibile prevedere l'innalzamento della sagoma oltre l'attuale P/C 22;
- 3) la linea Potenza - Metaponto da Metaponto a Ferrandina, presenta un andamento plano-altimetrico favorevole e opere d'arte facilmente adeguabili.



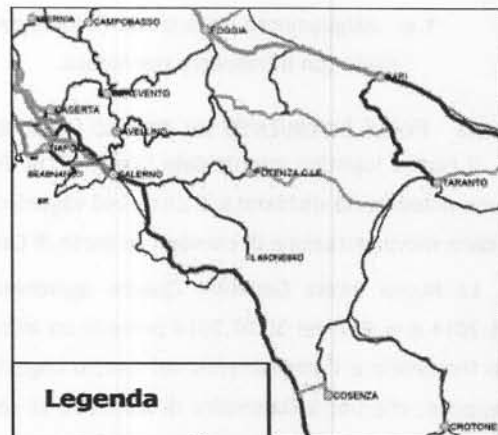
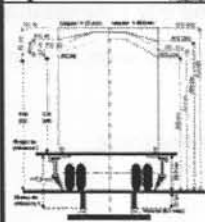
Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Legenda

- P/C22
- P/C25
- P/C30
- P/C32
- P/C45
- P/C50
- P/C60
- P/C80

Linee con il profilo
laterale di carico C.S.
(Art. 2 al R.DV. 1700/17)



Legenda

- < A
- AL
- A
- B2L
- B2
- C3L
- C3
- D4L
- D4

CODIFICA LINEA	TIPO CARRO	ALTEZZA MASSIMA	TIPO DI TRASPORTO
P/C 60	POCHE	4100	Autotreno viaggiante
P/C 60	POCHE	3900	Autotreno Carro Modelair
P/C 60	POCHE	3600	viaggiante Carro Modelair
P/C 45	POCHE	3700	High Cube
P/C 32	POCHE	3620	Casse mobili - Semiorbita
P/C 30	POCHE	3600	Container
P/C 25	POCHE	3050	Container
P/C 22	POCHE	3520	Container

Tabella 1: codifica per U71 (altezza massima 2500)

Classifica categoria	Massa per asse	Massa per metro corrente
D4	22,5 t	8,0 t/m
C3	20,0 t	7,2 t/m
B2	18,0 t	6,4 t/m
A	16,0 t	5,0 t/m

Tabella 2: Classificazione Reti Ferroviarie per massa assiale. 'Analisi strutturale del trasporto combinato ferroviario ad aereo e proposte di potenziamento', Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, giugno 2011

Figura 122. Caratteristiche della rete ferroviaria - codifiche per sagoma limite e peso assiale

Tabella 32. Caratteristiche delle reti ferroviaria RFI in ambito regionale.

Linea	Cod. Traffico Combinato	Cod. Peso assiale
Foggia - Rocchetta	P/C 32	C3L
Potenza - Battipaglia	P/C 22	C3L
Potenza - Metaponto	P/C 25	C3

Ciò premesso il PRT propone di concentrare gli sforzi sulla realizzazione di una serie di interventi che, per le loro caratteristiche sono stati collocati entro il 2021.

7.5.2 INTERVENTI PROGETTO 2021

- 1.a. linea Potenza - Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi;
- 1.b. elettrificazione tratta Rocchetta Sant'Antonio - Stabilimento SATA
- 1.c. completamento del Centro intermodale di Ferrandina;
- 1.d. integrazione del Centro intermodale di Ferrandina nella ALI (Area di Logistica Integrata) del porto di Taranto.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

1.e. adeguamento della tratta Ferrandina-Metaponto in termini di sagoma e peso assiale compatibile con il trasporto combinato.

7.5.3 FOCUS INTERVENTO SUL CENTRO LOGISTICO INTERMODALE “PERIGEO” DI FERRANDINA

Il centro logistico intermodale “Perigeo” di Ferrandina, realizzato nel 2002 su un’area di 90.000 mq con una potenzialità dichiarata di circa 240 vagoni/containers al giorno, è stato sinora unicamente interessato dalla movimentazione di convogli da parte di Cargo Chemical S.p.A.

La Nuova Intesa Generale Quadro approvata con Deliberazioni di Giunta Regionale n. 771 del 24.06.2014 e n. 967 del 30.07.2014 prevede un intervento di riqualificazione ed implementazione del raccordo ferroviario e l’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.

Per il centro intermodale si prevedono le seguenti funzioni: nodo di scambio modale gomma-ferro, nodo della logistica, hub del veloce e hub del regolare.

Gli interventi infrastrutturali previsti per tale trasformazione sono:

- 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.

Il centro potrà 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.

Anche la Provincia di Matera ha sottoscritto, il 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 Di-stripark.



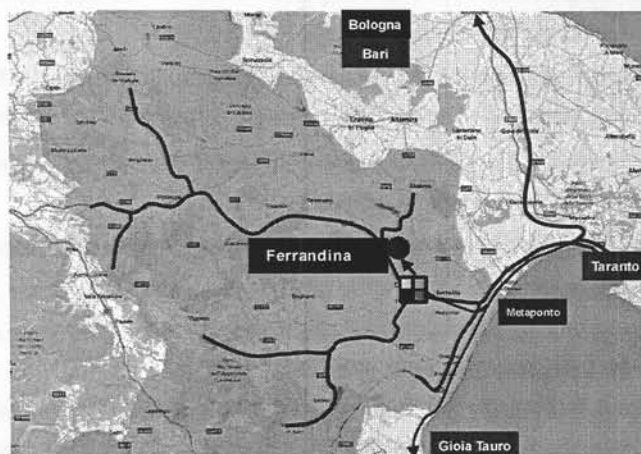
Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 Riquilificazione del raccordo ferroviario e del Nodo Logistico intermodale di Ferrandina, già inserito nella suddetta proposta di nuova Intesa Generale Quadro.

Il progetto della Provincia di Matera presenta un costo di circa 10 volte superiore rispetto all'intervento contenuto nella NIGQ e può essere pensato come incrementale rispetto a quest'ultimo.

Il PRT propone di approfondire, tramite uno Studio di Fattibilità, la fattibilità tecnico-economica della realizzazione di una Piastra intermodale retro portuale a Ferrandina da inserire nell'Area Logistica Integrata del porto di Taranto e direttamente collegata alla dorsale ferroviaria merci TERFN Ionico-Adriatica Cosenza-Sibari-Taranto-bari-Bologna. La Piastra potrebbe contare su una buona accessibilità stradale che, grazie agli interventi inseriti nel Patto di Sviluppo per la Basilicata e nell'APQR, verrebbe ulteriormente migliorata. L'accessibilità ferroviaria richiederebbe invece:

1. interventi di adeguamento su circa 29 Km di linea RFI dalla stazione di Ferrandina alla stazione di Metaponto;
2. interventi in corrispondenza del centro intermodale Perigeo di Ferrandina per potenziare lo scalo intermodale strada-ferrovia, e l'offerta di servizi logistici, anche gomma-gomma.





Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

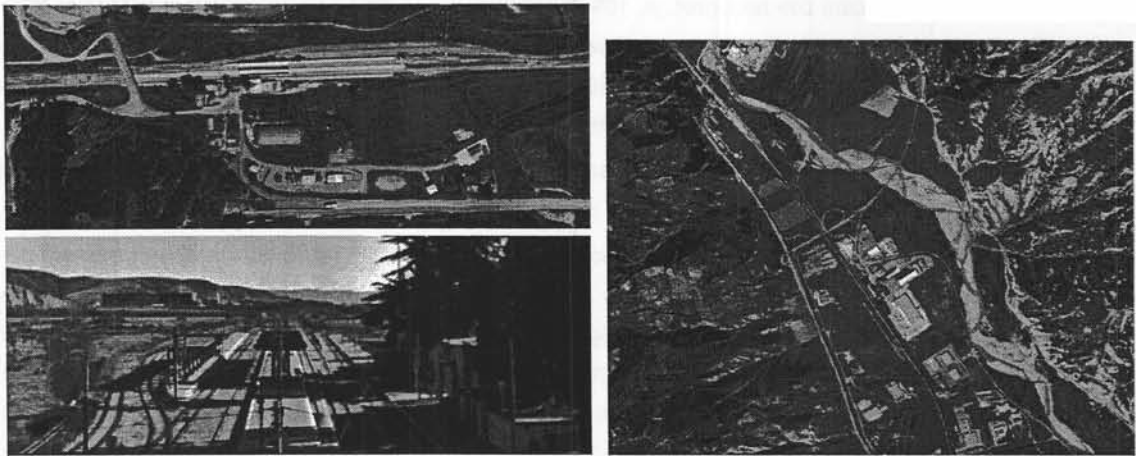


Figura 123. Stazione di Ferrandina/zona industriale.

7.6 Interventi sul sistema aeroportuale

Per il settore del trasporto aereo il Piano Regionale Trasporti prevede due linee di intervento complementari e la cui attuazione è prevedibilmente graduata nel tempo:

- 1) potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e/o stradale agli aeroporti di rilevanza strategica in seno ai Sistemi Aeroportuali di interesse nazionale di riferimento per la Basilicata;
- 2) sostegno all'attivazione degli scali nazionali secondari e degli scali di interesse regionale finalizzati a servire specifiche componenti di domanda.

Il DPR n.201 del 17/09/2015 ha delineato i criteri di definizione e il conseguente assetto della rete degli aeroporti di interesse nazionale.

(Art.1 c.4) *Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, rispettano le seguenti condizioni:*

- a) *l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;*
- b) *l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.*

(Art. 1 c.7) *Le condizioni di cui al comma 4 e le procedure di cui al comma 8 non si applicano, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture competenti delle amministrazioni di cui al comma 8.*



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.6.1 BACINI DI TRAFFICO E RELATIVI SISTEMI AEROPORTUALI DI INTERESSE NAZIONALE /AEROPORTI DI RILEVANZA STRATEGICA (DPR 201 17/09/2015)

I Sistemi aeroportuali di interesse nazionale di riferimento per la Basilicata sono quelli denominati «Campania» e «Mediterraneo/Adriatico» i cui scali di rilevanza strategica sono Napoli (rete Core) e Bari (Rete Comprehensive). Se si considera anche il traffico intercontinentale, a questi scali è necessario aggiungere l'Hub intercontinentale di Fiumicino.

Tabella 33. bacini di traffico e sistemi aeroportuali.

Bacini di Traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di particolare rilevanza strategica (in grassetto i Gates Intercontinentali)
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna Pisa/Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
Campania	Napoli, Salerno	Napoli
Bacini di Traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di particolare rilevanza strategica (in grassetto i Gates Intercontinentali)
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Il DPR n.201 del 17/09/2015 a proposito degli aeroporti di interesse regionale e delle Regioni più svantaggiate prevede che:

(Art.1 c.11) *Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del codice della navigazione, dal presente decreto, sono trasferiti alle Regioni, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento e' attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi.....*

(Art. 1 c.13) *Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti favorisce ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, al fine di conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, nonché di consentire alle stesse, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.*

Il c.9 dell'Art.1 prevede che «in sede di prima applicazione del presente decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale di cui al comma 1, possono presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la documentazione dimostrativa del possesso del-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

le condizioni di cui al comma 4 o al comma 7. Gli aeroporti così individuati sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale in conformità della procedura prevista dall'articolo 698 del codice della navigazione, previa verifica della sussistenza di tali condizioni».

7.6.2 POTENZIAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AI SISTEMI AEROPORTUALI DI INTERESSE NAZIONALE

Il governo centrale riconosce l'esigenza delle regioni in cui non sono presenti aeroporti di ricorrere ad una ottimizzazione delle connessioni intermodali verso gli aeroporti di riferimento.

Il PRT prevede un approccio co-modale che tiene conto delle caratteristiche della rete infrastrutturale e dei livelli di domanda da servire.

1) Collegamenti con l'Hub intercontinentale di Fiumicino:

- Istituzione di una coppia di servizi AV Roma - Napoli - Salerno - Potenza - Ferrandina - Taranto calibrata sulle fasce di maggiore traffico (cfr. par.7.3.2);
- Potenziamento di servizi ferroviari Regionali Veloci Salerno - Potenza - Ferrandina - Metaponto in sistemata coincidenza con i servizi AV a Salerno (Cfr. par.7.3.2) ;
- Potenziamento dei collegamenti Melfi - Foggia in coincidenza con i servizi AV da/per Roma (cfr. par. 7.3.2).
- Sostegno all'attivazione di voli dall'aeroporto di Pisticci.

2) Collegamenti con l'aeroporto di Napoli:

- Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulle relazioni:
 - Matera - Potenza - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli;
 - Francavilla in Sinni - Lauria Svincolo A3 - Lagonegro Svincolo A3 - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli;
- Coordinamento con la Campania e la Calabria per il potenziamento stagionale dei servizi di TPRL sulla linea ferroviaria Tirrenica tra Salerno e Paola in coordinamento con i servizi AV a Salerno (cfr. par. 7.3.2).

3) Collegamenti con l'aeroporto di Bari:

- Istituzione di servizi Regionali Veloci a cadenzamento orario Matera - Altamura - Bari in coincidenza a Bari con i servizi metropolitani da/per l'aeroporto (cfr. par.7.3.2);
- Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Potenza - Ferrandina - Matera - Bari Aeroporto.

La rete di servizi ferro-stradali per l'accessibilità aeroportuale proposta dal PRT, riportata nella figura seguente, si fonda su un uso complementare ed integrato di servizi ferroviari e servizi automobilistici della rete portante regionale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

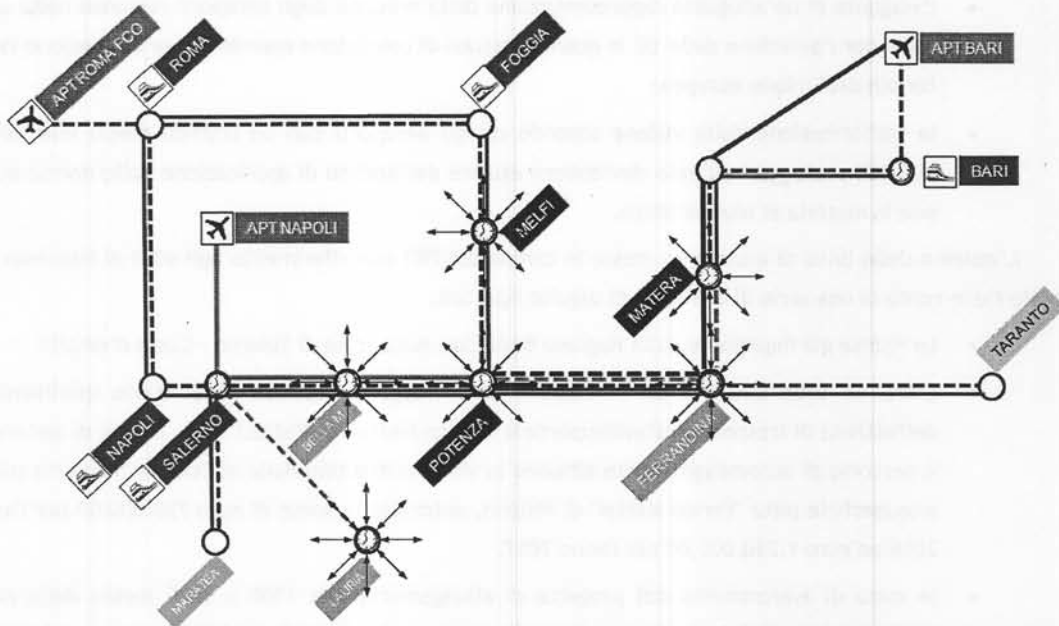


Figura 124. Schema di rete di TPRL per il potenziamento dell'accessibilità terrestre ai sistemi aeroportuali di interesse nazionale.

7.6.3 STRATEGIE SUGLI SCALI REGIONALI - PRONUNCIAMENTO COTER

Il pronunciamento sulla Strategia per l'Aviazione della Commissione Politica di coesione territoriale e bilancio della UE contiene elementi di rilevante novità e interesse per lo scenario di medio lungo periodo di sviluppo della modalità aerea nelle regioni svantaggiate.

I concetti chiave espressi dalla Commissione riguardano:

- l'importanza del settore dell'aviazione per la crescita economica;
- il ruolo significativo che svolge la modalità aerea per la coesione territoriale, soprattutto poiché permette alle regioni periferiche e scarsamente popolate di accedere ai mercati comuni più vasti, e anche per lo sviluppo a livello locale e regionale;
- la presa d'atto che la strategia attuale della UE evidenzia differenze in termini di connettività tra le diverse regioni e che tali differenze causano considerevoli svantaggi competitivi per determinate regioni nonché un utilizzo minore e più diseguale del potenziale complessivo, pregiudicando la coesione territoriale;
- il riconoscimento dell'importanza dei collegamenti aerei con i centri economici e amministrativi nazionali e con gli hub aeroportuali, che permettono ulteriori spostamenti, ai fini della sopravvivenza nel lungo periodo delle regioni periferiche e scarsamente popolate;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- l'esigenza di un'adeguata rappresentazione dello sviluppo degli aeroporti regionali nella strategia per l'aviazione della UE in quanto trattasi di condizione essenziale per la coesione territoriale dell'Unione europea;
- la riaffermazione della visione secondo cui gli aeroporti con un traffico medio inferiore a 300.000 passeggeri all'anno dovrebbero esulare dall'ambito di applicazione delle norme europee in materia di aiuti di Stato.

L'insieme delle linee di intervento messe in campo dal PRT con riferimento agli scali di interesse regionale tiene conto di una serie di elementi di seguito riportati.

- Le risorse già impegnate dalla Regione Basilicata sullo scalo di Salerno - Costa d'Amalfi;
- L'Art. 16 della L.R. n.3 del 9 febbraio 2016 "legge di stabilità 2016 "Avvio sperimentale dell'attività di trasporto sull'aviosuperficie "Enrico Mattei" di Pisticci" che, al fine di sostenere il percorso di accompagnamento all'avvio in via sperimentale delle attività di trasporto sull'aviosuperficie pista "Enrico Mattei" di Pisticci, autorizza la spesa di euro 750.000,00 per l'anno 2016 ed euro 1.250.000,00 per l'anno 2017.
- lo stato di avanzamento del progetto di allungamento (da 1500 a 2000 metri) della pista dell'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi per il quale sono disponibili le risorse (40 M€) e l'Enac ha depositato l'istanza per l'avvio della valutazione di impatto ambientale;
- l'autorizzazione dell'ENAC, ottenuta nel 2015 dalla società di gestione dell'aviosuperficie di Pisticci, che consente alla struttura di svolgere l'attività di trasporto pubblico di passeggeri fino a 9 posti (limite imposto dal rango di aviosuperficie);
- l'avvio delle procedure per ottenere la certificazione dello scalo di Pisticci come Aeroporto per aeromobili fino a 19 posti.

Le linee di intervento previste dal PRT sugli scali regionali tengono conto della differente possibilità di incidere sulle strategie di sviluppo del traffico sugli scali di Costa d'Amalfi e Pisticci da parte della Regione Basilicata. Nel caso dello scalo campano il PRT prevede solo una strategia «adattiva» in termini di accessibilità tramite servizi di trasporto collettivo in ragione dell'offerta di voli; nel caso di Pisticci, dove la regione ha ampio margine di manovra, è prevista un'azione diretta per sostenere un progressivo sviluppo dello scalo.

7.6.4 INTERVENTI PROGETTO 2018

- 1.a. **Salerno Costa d'Amalfi** - Nel caso in cui, da parte della società di gestione degli aeroporti campani, vi sia un'effettiva volontà di far crescere il traffico sullo scalo, prevedere la fermata nello scalo dei servizi automobilistici della rete portante regionale che il PRT ha ipotizzato per il collegamento con l'aeroporto di Napoli e, in base all'entità del traffico, proporre eventualmente alla Regione Campania di realizzare una fermata ferroviaria sulla linea Battipaglia - Napoli.
- 1.b. **Pisticci** - Attrezzaggio della pista (realizzazione RESA), attrezzaggio per volo strumentale e supporto al gestore nell'ottenimento della certificazione aeroportuale da parte di ENAC;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 1.c. **Pisticci** - Parallelamente all'iter di certificazione e, in caso di eliminazione del vincolo degli aiuti di stato, previsione di misure tese a supportare una fase di start up per collegamenti con l'Hub di Roma;
- 1.d. **Pisticci** - Realizzazione degli impianti per il rifornimento carburante avio;
- 1.e. Autorizzazione all'attivazione di un collegamento elicotteristico sperimentale di iniziativa privata sulla rotta Matera - Maratea
- 1.f. Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Matera - Potenza - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli;
- 1.g. Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Francavilla in Sinni - Lauria Svincolo A3 - Lagonegro Svincolo A3 - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli;
- 1.h. Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Potenza - Ferrandina - Matera - Bari Aeroporto.

7.6.5 INTERVENTI PROGETTO 2021

- 2.a. **Grumento Nova** - Realizzazione di una recinzione del sito, di un deposito e di un impianto di rifornimento carburante a supporto dell'operatività per attività di protezione civile e servizio antincendio.

7.6.6 INTERVENTI LUNGO PERIODO

- 3.a. **Pisticci** - Allungamento della pista a 1800 metri.

7.6.7 FOCUS -VALORIZZAZIONE DELL'AVIOSUPERFICIE DI GRUMENTO NOVA PER FINALITÀ SPORTIVE -TURISTICHE E COME BASE PER LA PROTEZIONE CIVILE E I SERVIZI ANTINCENDIO

La previsione di sviluppo infrastrutturale dell'aviosuperficie di Grumento Nova è ricompresa nella L.R. 26/2014. Il PRT auspica che, oltre alla promozione dell'infrastruttura nella sua naturale vocazione di base per il volo ad aliante o volo a vela, siano adeguatamente valutate le sue potenzialità, in primo luogo come base per la Protezione Civile e i servizi antincendio (considerata anche la vicinanza del bacino del Pertusillo), senza trascurare le possibili sinergie che si potrebbero attivare in tal caso, nel ramo dell'aviazione generale. Il primo pacchetto di interventi urgenti consiste nella realizzazione di una recinzione del sito, di un deposito e di un impianto di rifornimento carburante, i cui costi sono da definire.

7.6.8 INTERVENTO DI MOBILITÀ ELICOTTERISTICA A SUPPORTO DI POTENZIALE UTENZA TURISTICA

Il PRT recepisce una proposta da tempo avanzata da parte di operatori economici e turistici riguardante l'istituzione di una linea commerciale di trasporto elicotteristico tra due dei principali poli turistici regionali ovvero Matera, Capitale Europea della cultura 2016 e Maratea, importante meta balneare «perla del Mediterraneo».

Il ricorso al trasporto elicotteristico per collegamenti di particolare complessità ha già trovato attuazione in altre aree del paese e, in un caso, quello del collegamento Foggia-Isole Tremiti, anche come servi-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

zio di tpl inserito nei servizi minimi della Regione Puglia per garantire la continuità territoriale. Nel caso in esame, il collegamento sarebbe finalizzato a ridurre drasticamente i tempi di collegamento tra Matera e Maratea le quali comportano un tempo di viaggio su auto pari a 2h40min.

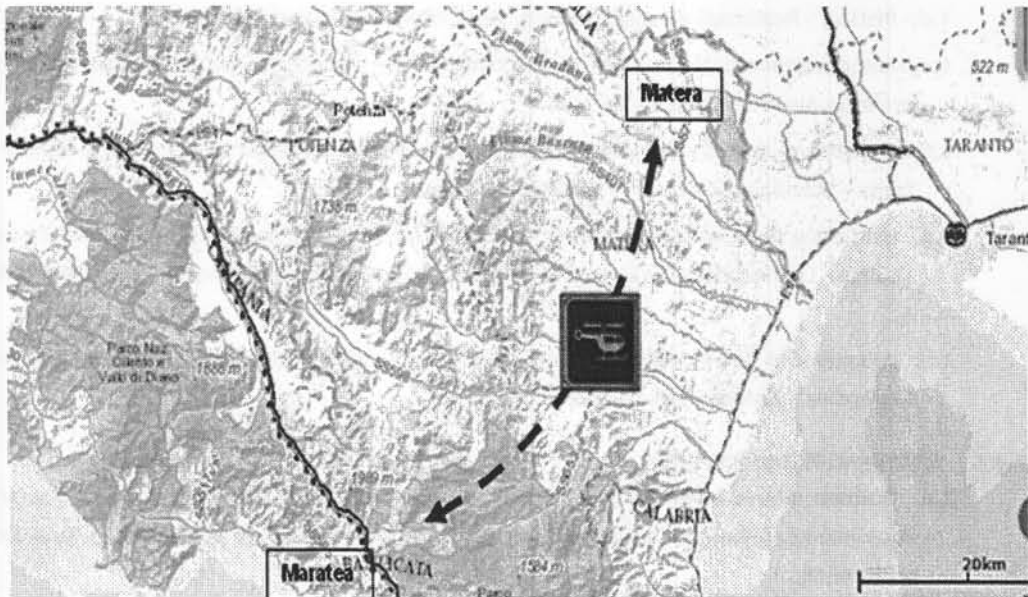


Figura 125. Possibile collegamento elicotteristico a supporto di potenziale utenza turistica.



Figura 126. Eliporti di Foggia e Peschici.

7.7 Interventi sul sistema stradale

7.7.1 FINALITÀ STRATEGICHE DEGLI INTERVENTI SUL SISTEMA STRADALE

Gli interventi previsti dal quadro programmatico progettuale e recepiti dal PRT rispondono ad una o entrambe delle seguenti finalità:

- 1) maggiore apertura verso l'esterno attraverso migliori collegamenti con i nodi della rete Ten-T
- 2) salvaguardia dell'accessibilità multimodale interna.

Nel caso in cui, nei prossimi anni, le risorse per la realizzazione degli interventi dovessero rendersi disponibili gradualmente, si propone di valutarne l'allocazione:

- 1) in funzione del livello gerarchico dell'ambito d'intervento: ambito euro-nazionale, ambito interregionale e ambito regionale;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 2) in funzione della domanda servita e quindi del ruolo svolto dallo specifico intervento all'interno della rete stradale regionale;
- 3) in base al livello d'integrazione funzionale, complementarità o propedeuticità, rispetto ad altri interventi, e tenuto conto delle sinergie attivabili per l'esercizio della rete stradale.

7.7.2 RIEPILOGO INTERVENTI DA QUADRO PROGRAMMATICO PROGETTUALE

Gli interventi contenuti nel Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata, sono recepiti dal PRT e assunti nello scenario di Piano.

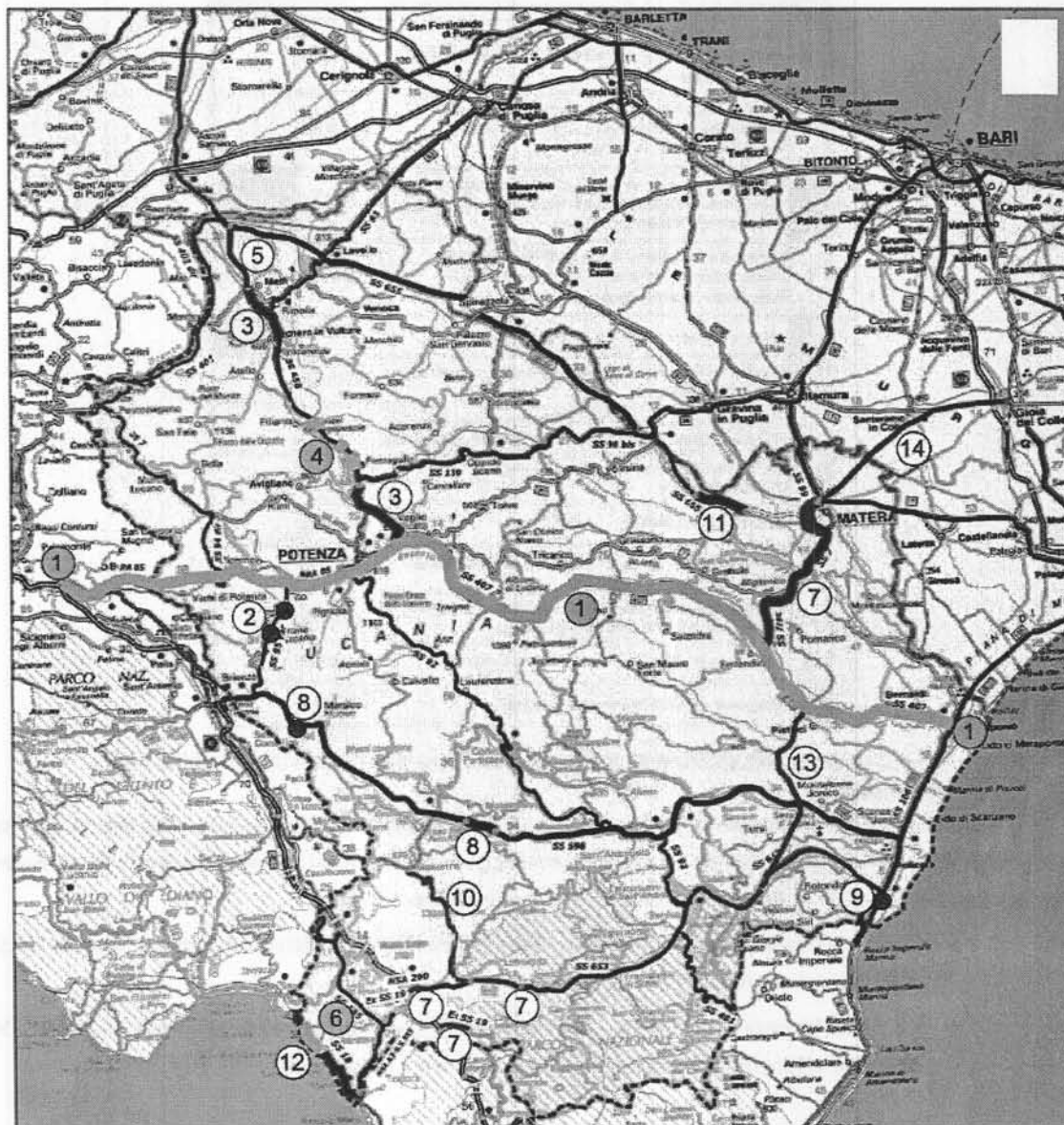


Figura 127. Interventi Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata - Focus Rete stradale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Nella seguente tabella sono elencati gli interventi contenuti nel Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata. Per il quadro delle risorse finanziarie si rimanda alla Tabella 25 del paragrafo 6.2.

In giallo sono evidenziati gli interventi finanziati attraverso il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Tabella 34. Interventi previsti dal "Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata" sulla rete stradale

		PON 2014-2020 e altre fonti Nazionali	FSC 2014-2020
1	Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana-R.A. 05 e S.S. 407 con lavori di ristrutturazione dell'itinerario	200.000.000	100.000.000
2	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: adeguamento Svincolo Satriono e Svincolo di Tito	16.400.000	
3	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo Itinerario Potenza-Melfi (2° stralcio e 3° stralcio)	220.000.000	
4	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo Itinerario Potenza-Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c)	11.097.000	33.000.000
5	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo Itinerario Potenza-Melfi - riqualificazione Strada S.P. Melfi-Innesto S.S. 655	30.000.000	
6	S.S. 18: eliminazione pericolo caduta massi Maratea		27.000.000
7	Collegamento Murgia-Pollino; Matera-Ferrandina-Pistocci e interventi raccordo Lauria-Sinnica A3	334.740.000	
8	Corridoio Agrino S.S. 598 Fondovalle Agri: lavori completamento rampe svincolo di Pergola e messa in sicurezza svincoli Montemuro e Spinoso	13.500.000	
9	S.S. 106 Jonica: lavori di manutenzione straordinaria per ripristino strutturale viadotto Agri	5.500.000	
10	Lauria-Cogliantrino-Molteno	46.190.000	
11	S.S. 655 Bradenica-Lotto del Portapene: lavori riqualificazione tratto da km. 122+623 a km. 133+195	12.650.000	
12	S.S. 18: lavori di realizzazione opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura	30.000.000	
13	Collegamento Murgia-Pollino; Pistocci-Tursi-Valsinni 1° stralcio	48.150.000	
14	Collegamento Murgia-Pollino; Gioia Del Colle-Matera	128.996.000	

7.7.3 VALUTAZIONI MODELLISTICHE DI FUNZIONALITÀ DEGLI INTERVENTI DELL'AMBITO EURO-NAZIONALE

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi sulla rete stradale dell'ambito euro-nazionale sottoposti ad una valutazione speditiva tramite il modello di simulazione regionale dei trasporti elaborato in occasione della redazione del PRT, al fine di evidenziarne il ruolo funzionale attuale.

- Corridoio stradale Salerno - Potenza - Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 Lavori di ristrutturazione dell'itinerario;
- Corridoio Potenza Tito Brienza - A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi - Candela - SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c);



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- Corridoio Potenza Tito Brienza - A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi - Candela - SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (2° stralcio e 3° stralcio) e Riqualificazione Strada Provinciale Melfi-Innesto SS 655;
- Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3;
- Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio;
- Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle - Matera;
- Corridoio Potenza Tito Brienza - A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi - Candela - SS 658: Adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.3.1 *Corridoio stradale Salerno - Potenza - Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 - Lavori di ristrutturazione dell'itinerario*

L'itinerario, costituito dalla combinazione del RA05 e della SS407, è tra le poche viabilità regionali a due corsie per senso di marcia e garantisce il collegamento stradale del territorio regionale ai nodi della rete "core" aeroporto di Napoli, stazione di Salerno, porto di Taranto.

Di seguito vengono proposte le analisi funzionali relative ai due tratti che compongono l'itinerario.

RA05 (intervento 01A)

Il Raccordo Autostradale 05 (RA05) Scalo Sicignano - Potenza rappresenta il principale collegamento della rete stradale regionale alla rete stradale Core (A3 Salerno - Reggio Calabria).

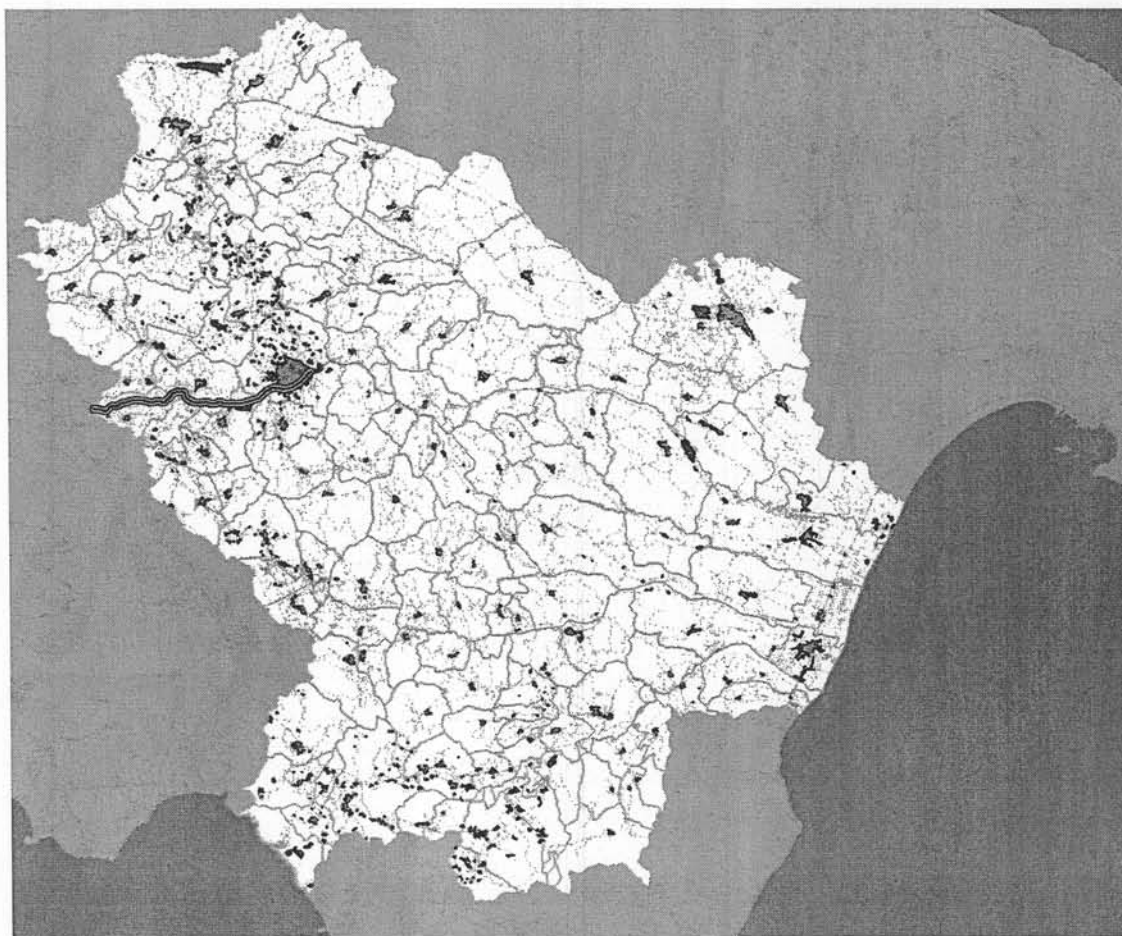


Figura 128. Viabilità interessata dall'intervento 01A.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Esso è utilizzato giornalmente da circa 42.200 veicoli con sezione di massimo carico tra Tito e Potenza pari a circa 22.300 transiti/giorno; la componente di mezzi pesanti - mediamente pari al 11,5%, - su questa sezione (tra la zona industriale di Tito e Potenza) è pari a circa il 15%. Il traffico di scambio al confine regionale è di circa 5.000 veicoli/giorno, pari al 9% del traffico di scambio totale su base regionale. Il RA05 supplisce anche alla mancanza di un adeguato collegamento ferroviario (elevate tortuosità e pendenze della linea Battipaglia - Potenza) per il trasporto delle merci verso i terminali intermodali ferro-stradali di Nola e Marcellanise.

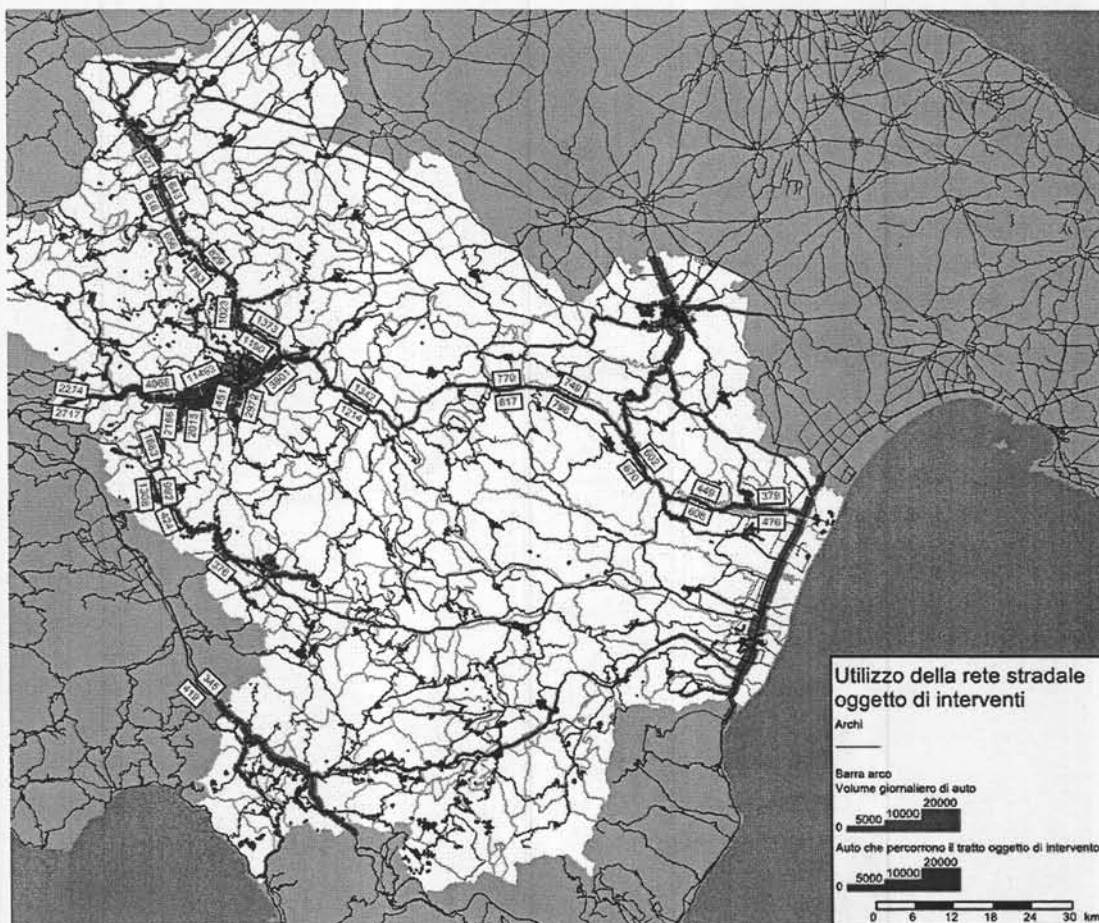


Figura 129. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 01A.

Tabella 35. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 01A.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
01A	42.200	22.300	113



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

SS407 (intervento 01B)

La SS 407 Basentana rappresenta un'arteria stradale fondamentale per la viabilità regionale in quanto, in combinazione con il RA05, mette in collegamento i due capoluoghi e i comuni serviti lungo il percorso, o ad esso raccordati tramite la viabilità locale di adduzione, con il mar Tirreno e lo Jonio collegandosi, da un lato alla A3 Salerno-Reggio Calabria e, dall'altro, alla SS106 Jonica.

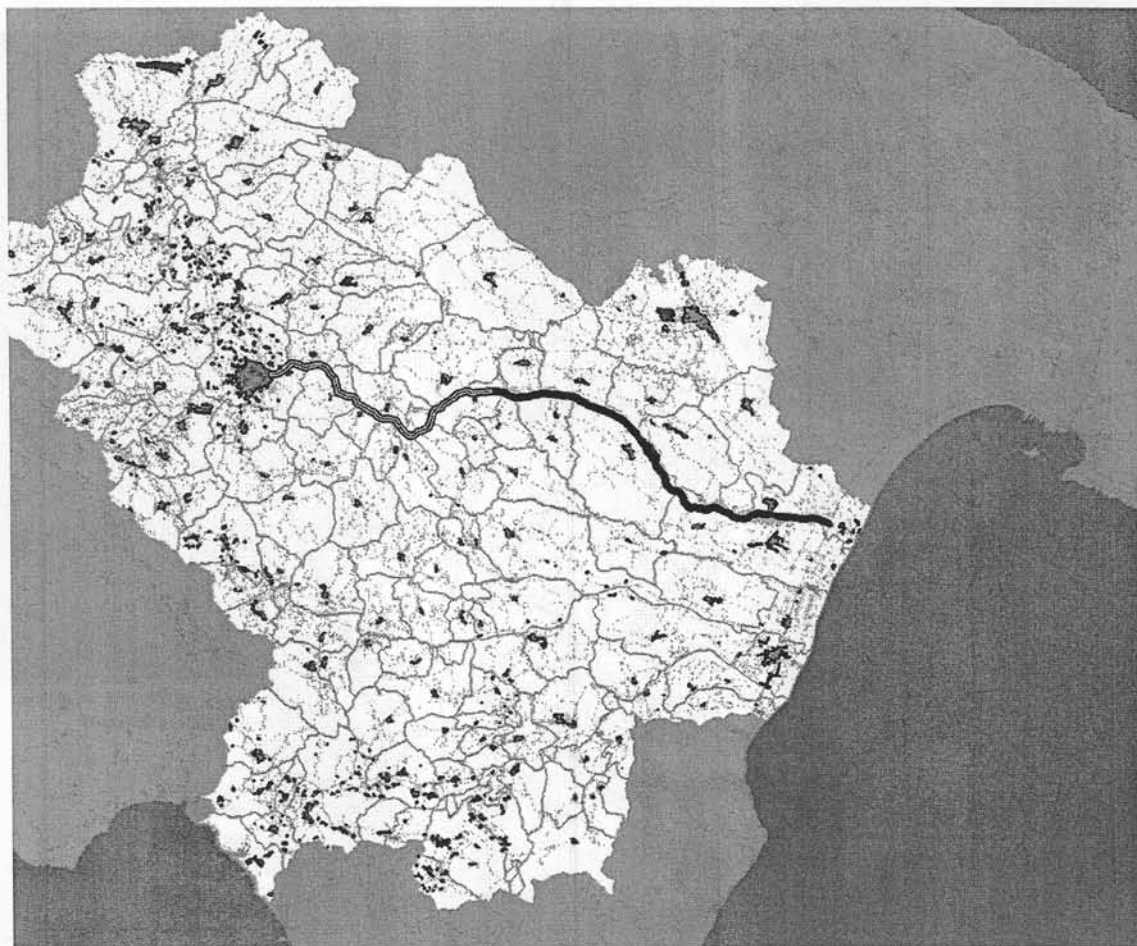


Figura 130. Viabilità interessata dall'intervento 01B.

Obiettivo dell'intervento generale è manutenzione straordinaria delle opere d'arte e l'innalzamento del livello di sicurezza (un cospicuo tratto della SS.407 manca della barriera spartitraffico - vedi fig. 130) a garanzia della sua funzionalità.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

L'itinerario è utilizzato, almeno in parte, da circa 30.500 veicoli al giorno, con flussi veicolari che, tra lo svincolo direzionale con la SS.658 e lo svincolo di Potenza Est, raggiungono i 12.300 transiti/giorno.

La componente di traffico di mezzi pesanti - mediamente pari al 14,4% del traffico sull'arteria- nella porzione centrale dell'itinerario, all'altezza di Grassano, dove l'incidenza del traffico di auto diminuisce, raggiunge addirittura il 20%.

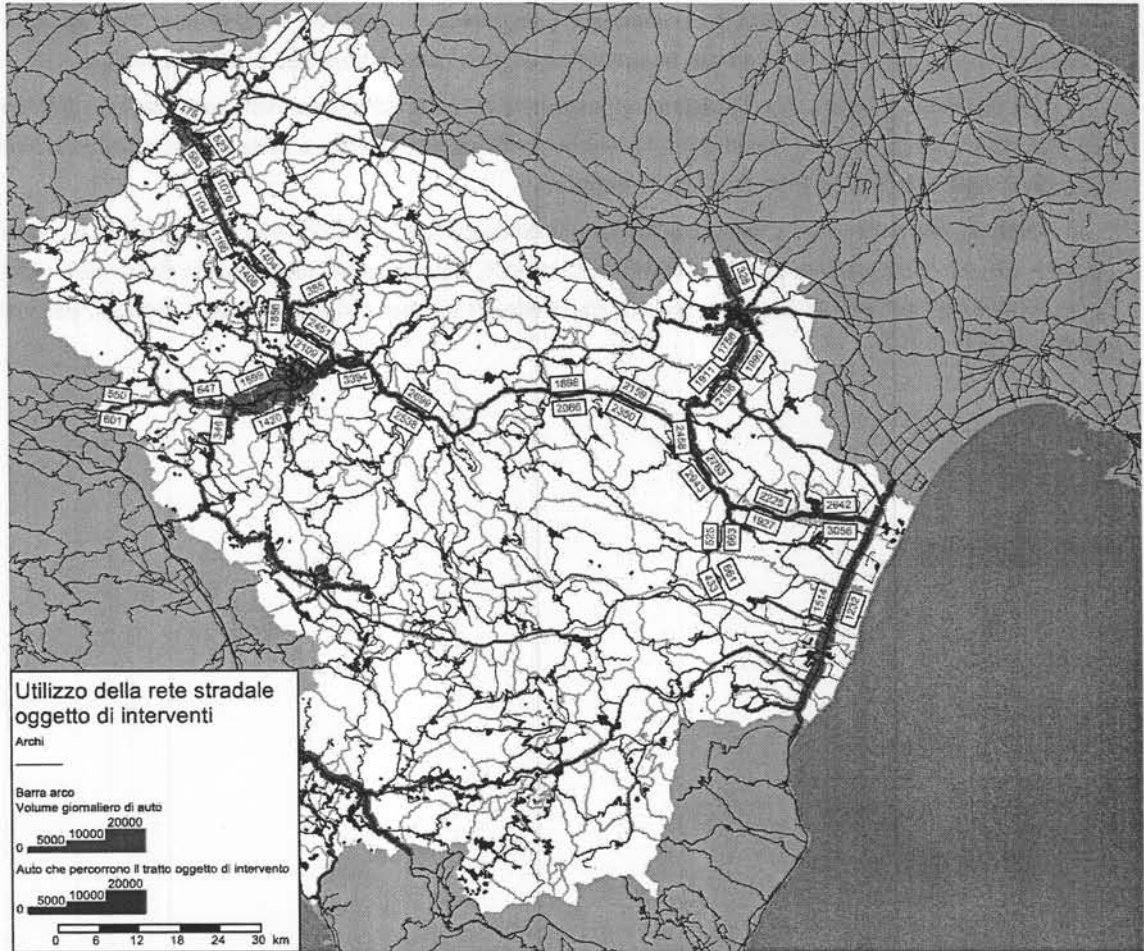


Figura 131. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 01B.

Tabella 36. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 01B.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
01B	30.500	12.300	80



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.3.2 SS 658 - Nuovo Itinerario Potenza Melfi

La SS658 Potenza - Melfi, assieme alla SP. Melfi-innesto SS 655 (di cui al successivo intervento 05), costituisce parte dell'asse di collegamento tra l'area di Potenza, l'area del Vulture, il nodo autostradale di Candela sulla A16 Napoli - Canosa e il futuro nodo della rete AV/AC di Foggia.

La viabilità si caratterizza per una sezione ad una corsia per senso di marcia con numerosi tratti caratterizzati da livellette importanti che penalizzano i diagrammi di marcia dei mezzi pesanti conseguenti riflessi sul livello di servizio e la sicurezza, soprattutto nelle ore caratterizzate da traffico pendolare.

Gli interventi previsti, di cui ai successivi interventi 03 e 04, consistono nella realizzazione di di corsie di arrampicamento in tutti i tratti che presentano pendenze significative e nella messa in sicurezza della geometria delle intersezioni presenti lungo in percorso.

"Inoltre, nell'ambito del 3° stralcio si prevede il raddoppio dei primi 7/8 km circa, a partire da Potenza, con sezione conforme alla categoria B del DM 5.11.2001, ed al relativo adeguamento delle interconnessioni, ovvero ad interventi di potenziamento di tratti saltuari secondo i medesimi criteri utilizzati per i primi due stralci".



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

2° stralcio e 3° stralcio (intervento 03)

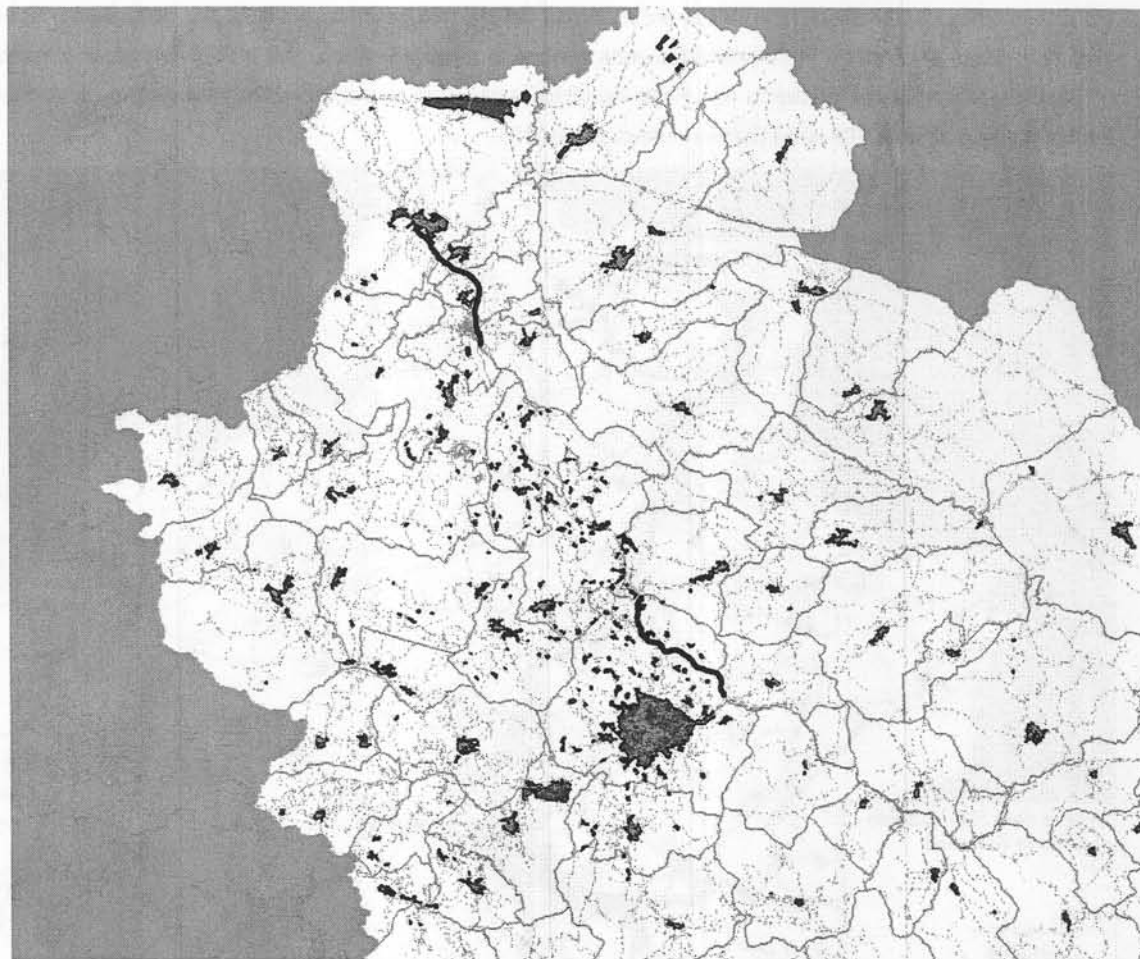


Figura 132. Viabilità interessata dall'intervento 03.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Il traffico pendolare è rilevante, tanto che sulla sezione di massimo carico in corrispondenza di Melfi transitano circa 15.500 veicoli/giorno con un'incidenza del traffico pesante pari al 12,5%. Nella figura 133 è visibile il valore del traffico in direzione N-S sulla sezione di massimo carico, pari a 7620 veicoli; in direzione opposta, per la quale l'etichetta non viene visualizzata per problemi di ottimizzazione grafica, il traffico è inferiore solo di circa 200 unità rispetto alla direzione N-S.

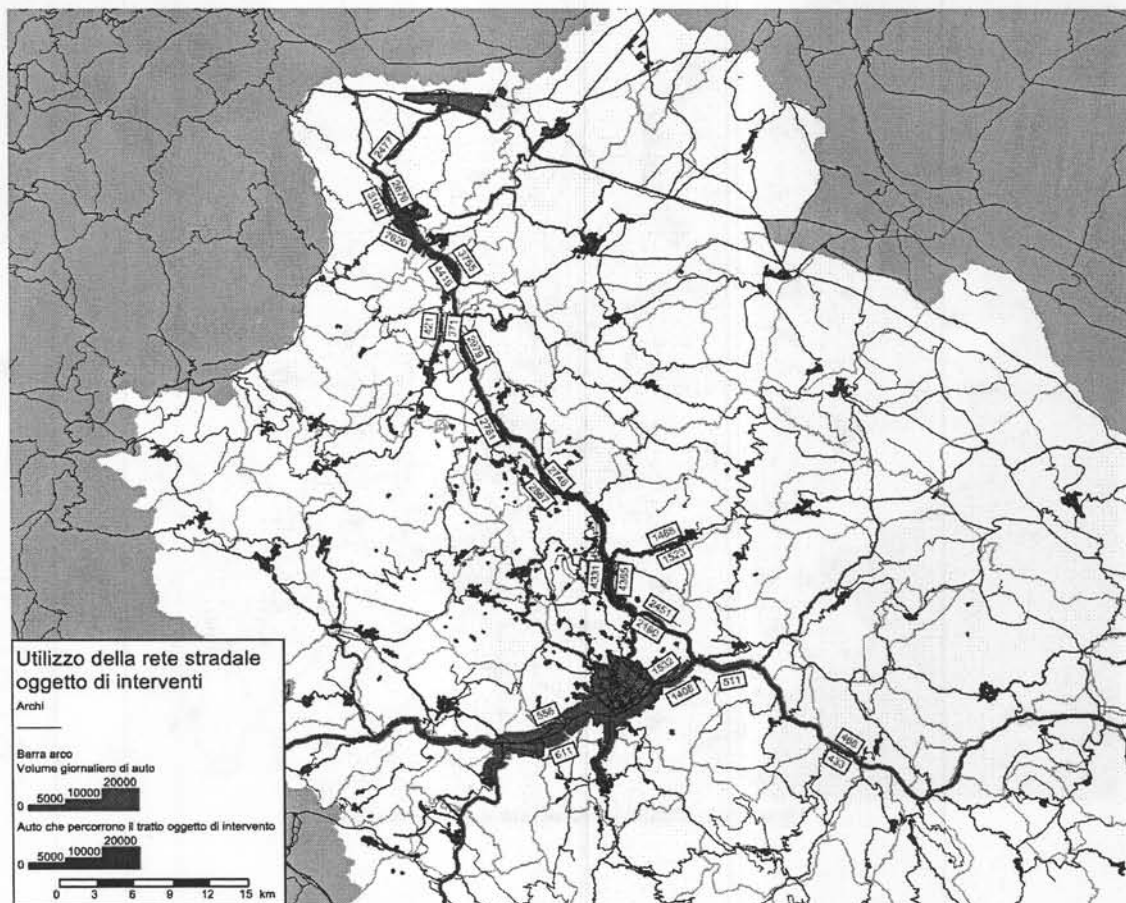


Figura 133. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 03.

Tabella 37. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 03.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
03	24.800	14.300	115



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

1° stralcio b e 1° stralcio d (intervento 04)

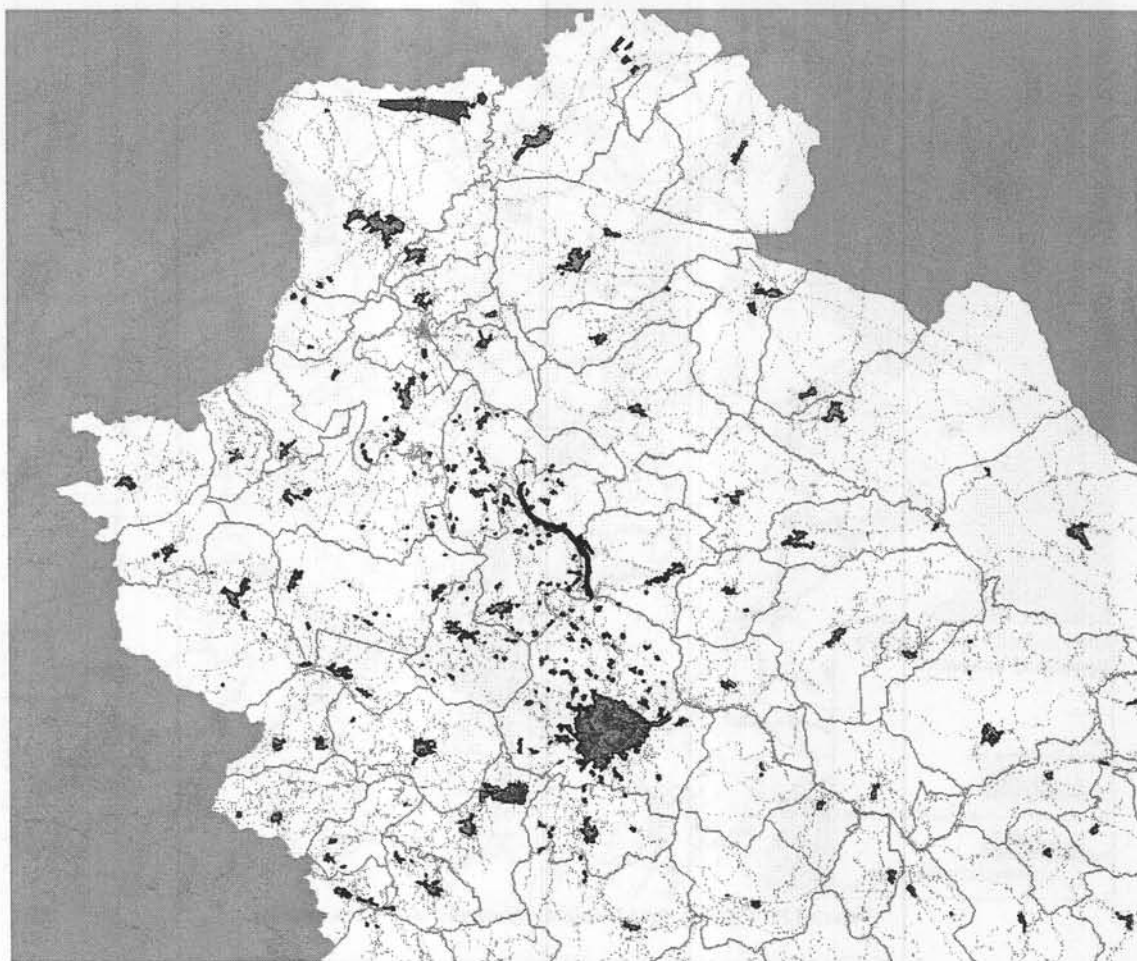


Figura 134. Viabilità interessata dall'intervento 04.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

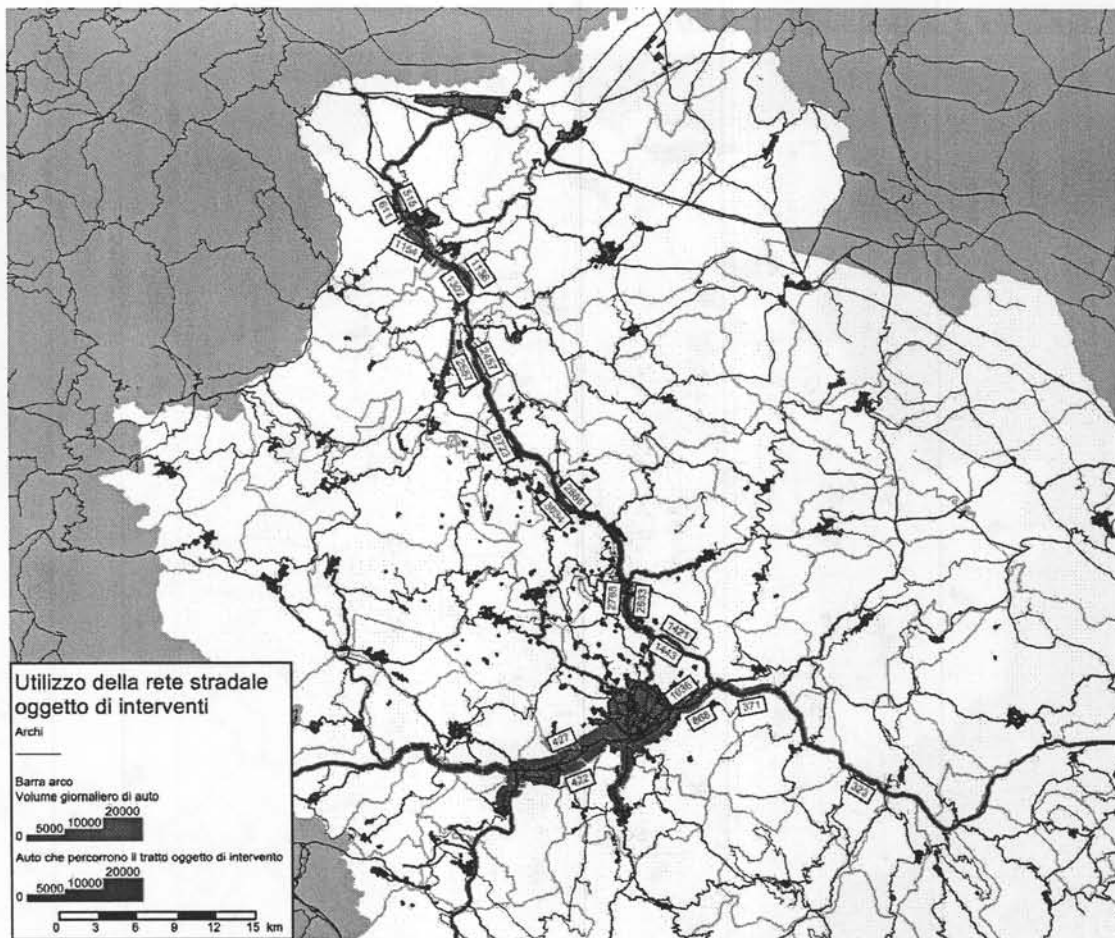


Figura 135. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 04.

Tabella 38. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 04.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
04	6.700	5.900	66



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.3.3 *Riqualificazione Strada Provinciale Melfi - Innesto SS 655 (intervento 05)*

La strada provinciale Melfi - Ofanto è la prosecuzione della Potenza - Melfi verso il nodo di Candela e la SS.655, e pertanto è una viabilità di rango sovraregionale che collega la Basilicata alla rete stradale “core” nei presso del nodo di Candela e alla rete ferroviaria “core” presso la futura stazione AV di Foggia.

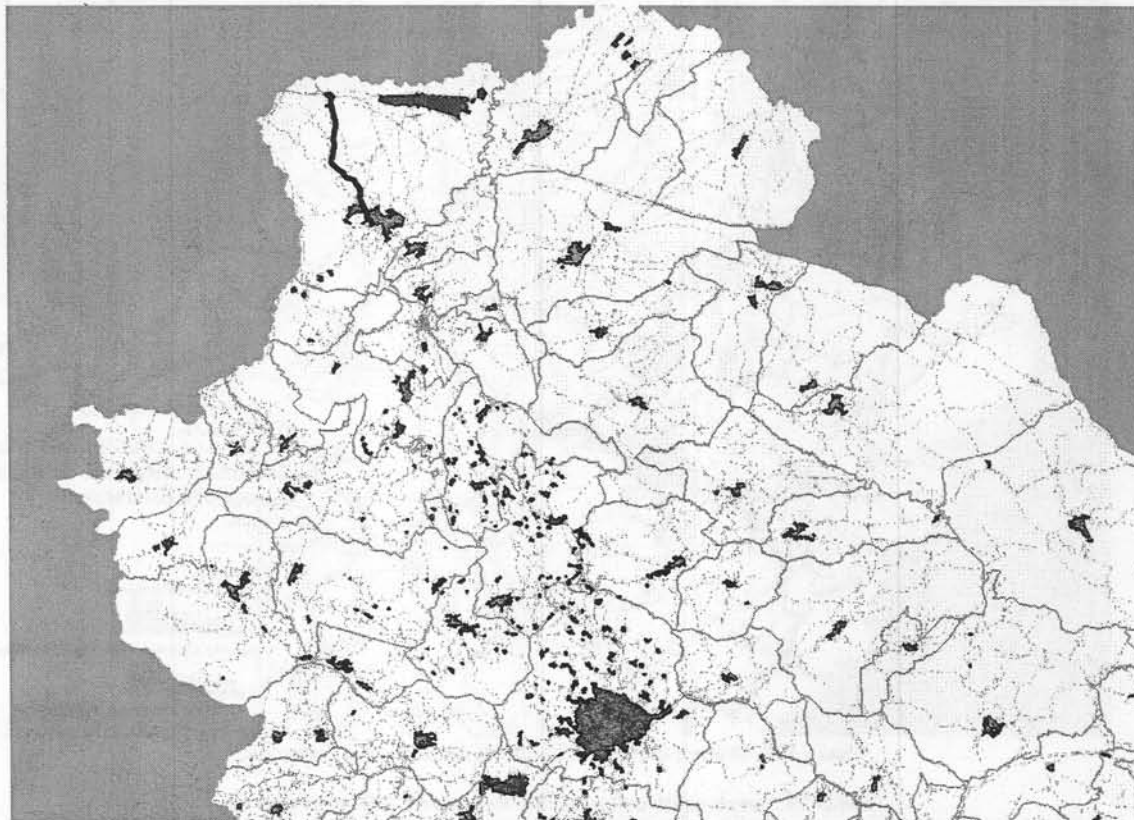


Figura 136. Viabilità interessata dall'intervento 05.

Questa viabilità essendo parte del collegamento da Potenza e dalla Basentana verso il polo industriale di San Nicola Melfi, l'autostrada A24 e la A14 per il tramite della SS.655, è interessata da una notevole componente di traffico pesante comprensivo di un significativo numero di autobus in servizio di TPL (nei giorni feriali fino a 92 coppie di corse bus/giorno) delle quali, la maggior parte (84), sono a servizio degli spostamenti pendolari sul polo industriale.

Obiettivo dell'intervento è l'incremento della sicurezza e la riduzione dei tempi di percorrenza, mediante adeguamento al tipo C1 della piattaforma stradale e la messa in sicurezza delle due gallerie che insistono sul tracciato.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

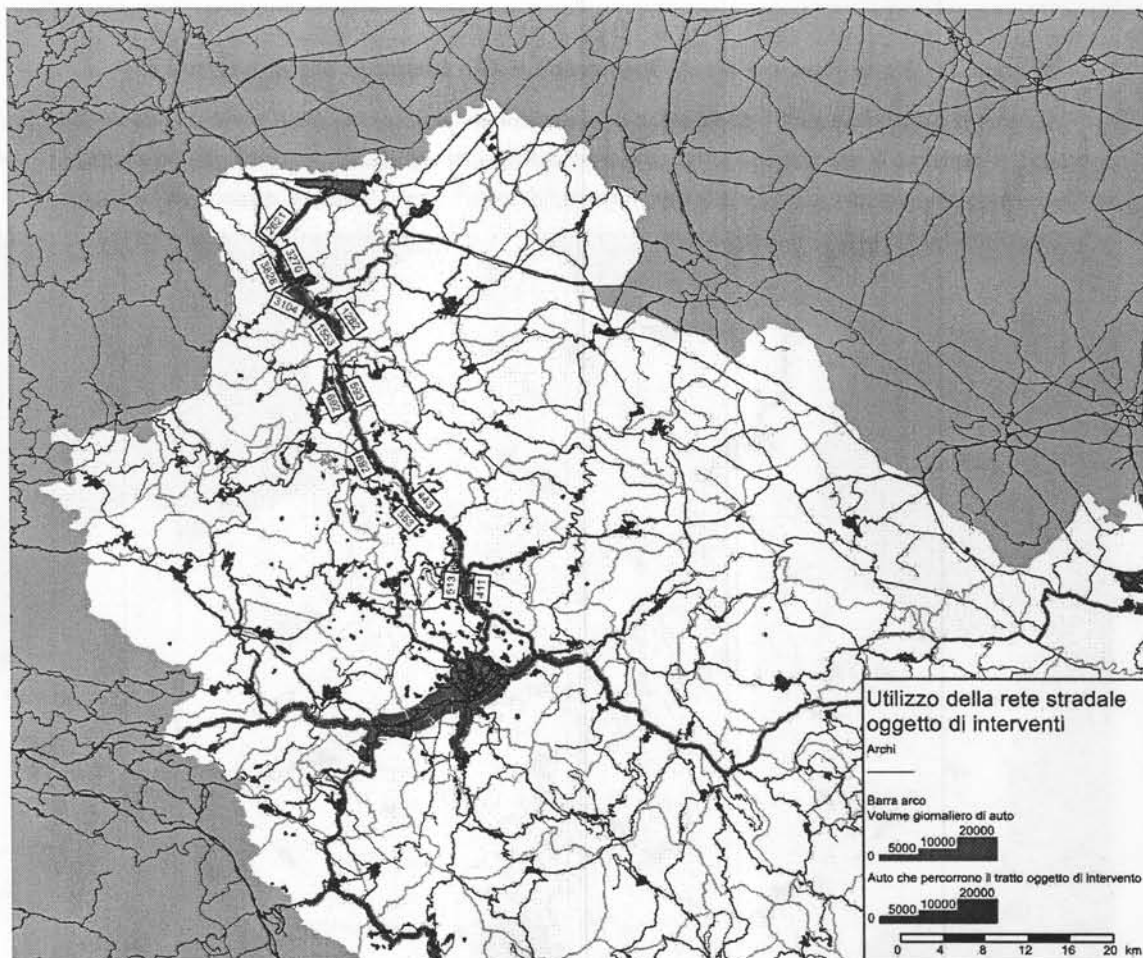


Figura 137. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 05.

Tabella 39. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 05.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
05	7.100	7.100	92



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.3.4 Collegamento Murgia Pollino

Gli interventi raccolti sotto questa denominazione (07, 13, 14) sono finalizzati al potenziamento dell'itinerario "Murgia-Pollino" che, procedendo da sud verso nord migliora il collegamento della A3 con la strada statale 653 Sinnica, prevede il potenziamento della tratta Pisticci - Ferrandina - Matera, e l'adeguamento della viabilità Matera - Gioia del Colle fino all'omonimo casello autostradale sulla A14.

Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3 (intervento 07)

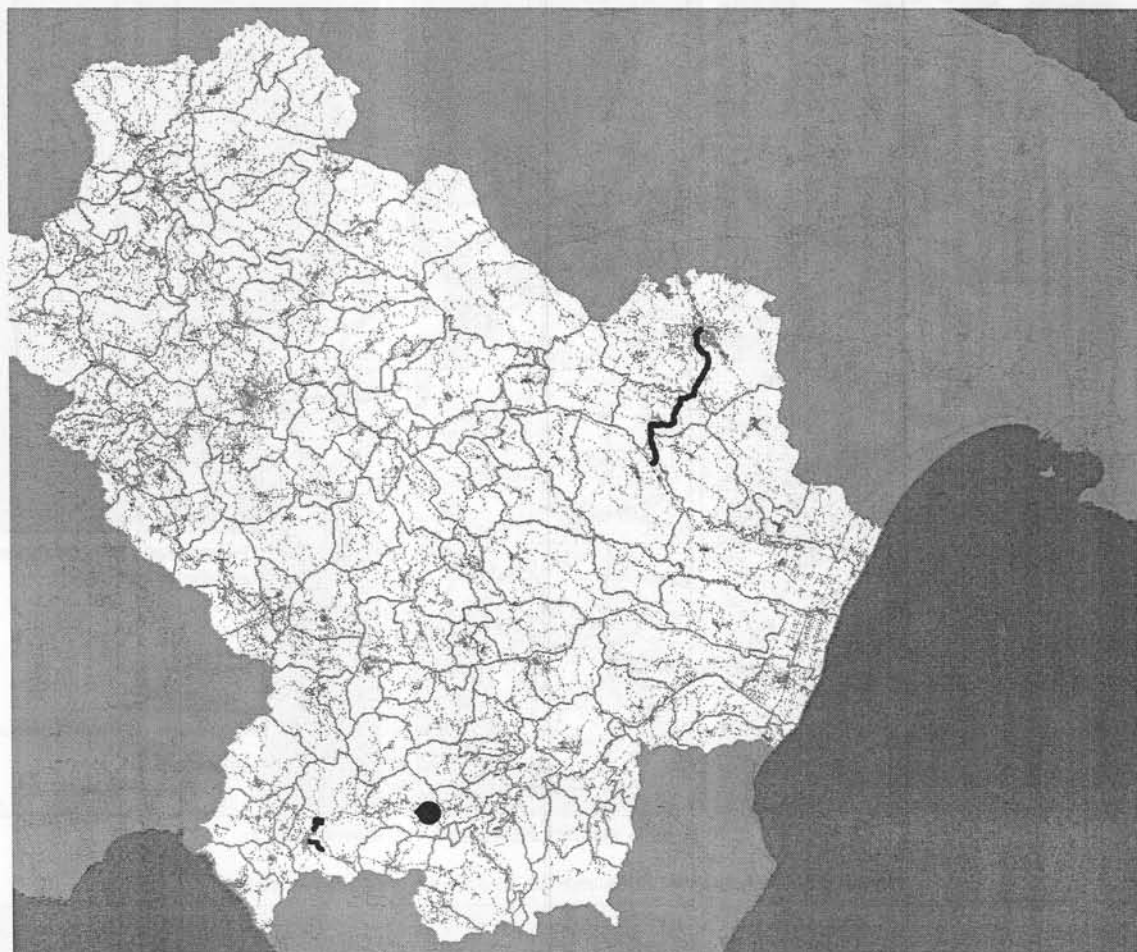


Figura 138. Viabilità interessata dall'intervento 07.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La tratta dell'itinerario maggiormente utilizzata risulta essere la Matera - Ferrandina con un volume giornaliero massimo di circa 9.100 veicoli/giorno.

Inoltre tale tratta risulta parte della rete stradale fondamentale per lo svolgimento dei servizi di TPRL automobilistici essendo interessata da circa 67 coppie di corse/giorno.

La viabilità oggetto d'intervento nell'area del Pollino presenta dei valori di TGM inferiori a 5.000 veicoli.

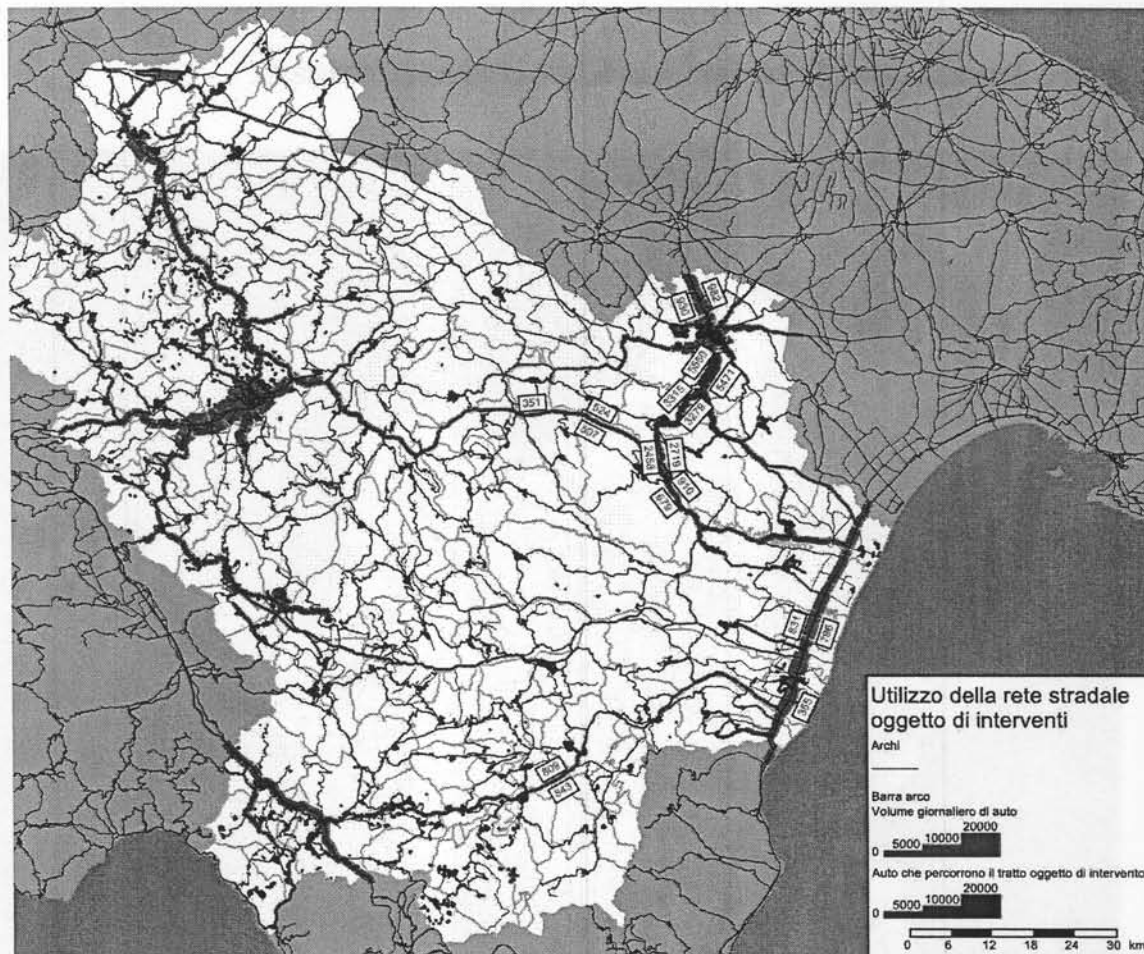


Figura 139. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 07.

Tabella 40. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 07.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
07	19.500	9.100	67



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio (intervento 13)

Gli interventi prevedono 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 consentendo un risparmio di tempo di 15 minuti sulla sola tratta Pisticci-Tursi.

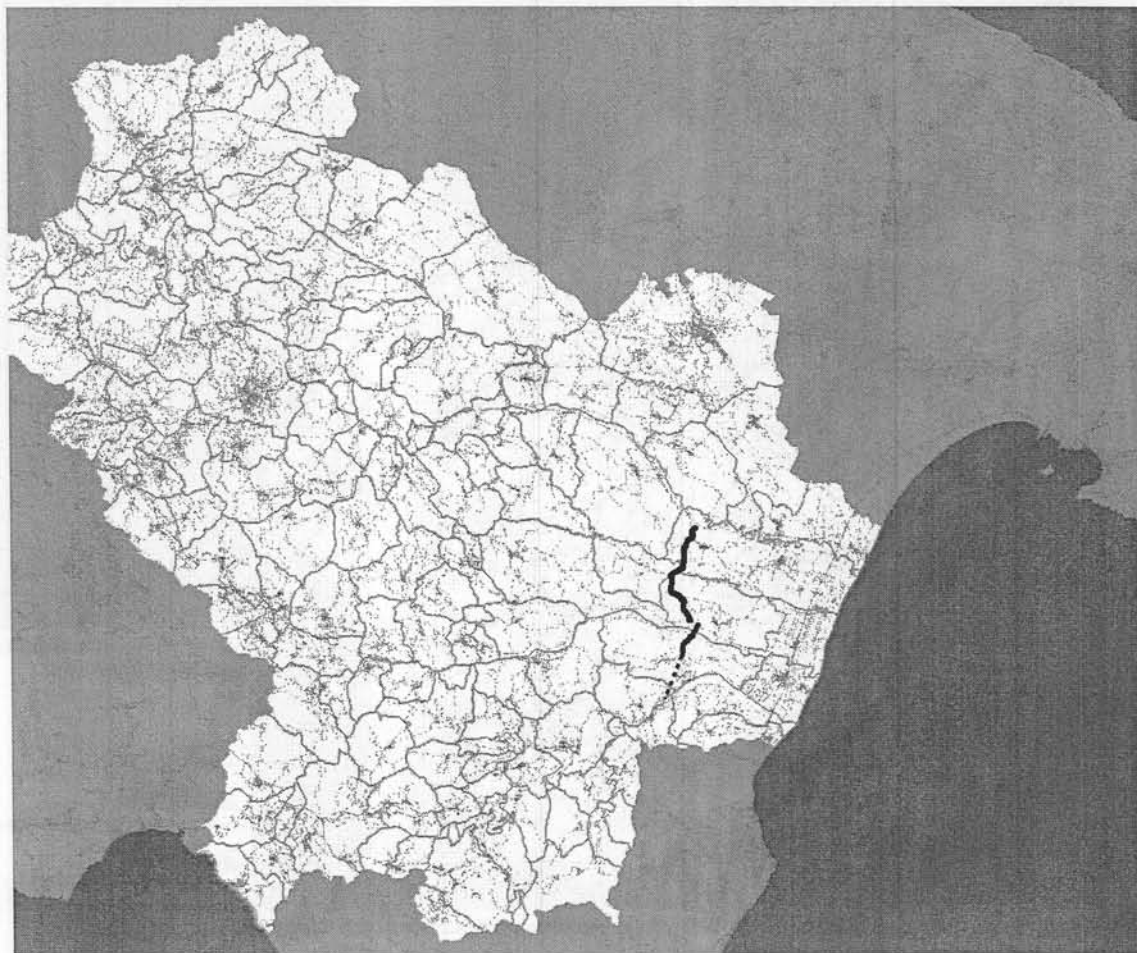


Figura 140. Viabilità interessata dall'intervento 13.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Le autovetture che utilizzano, almeno in parte, tale viabilità, sono quasi 6.000 al giorno, con un valore massimo di sezione pari a circa 4.500 transiti/giorno nei pressi di Pisticci. Inoltre la tratta in questione costituisce parte di uno dei principali corridoi della rete dei servizi di TPRL automobilistici con 45 coppie di corse/giorno.

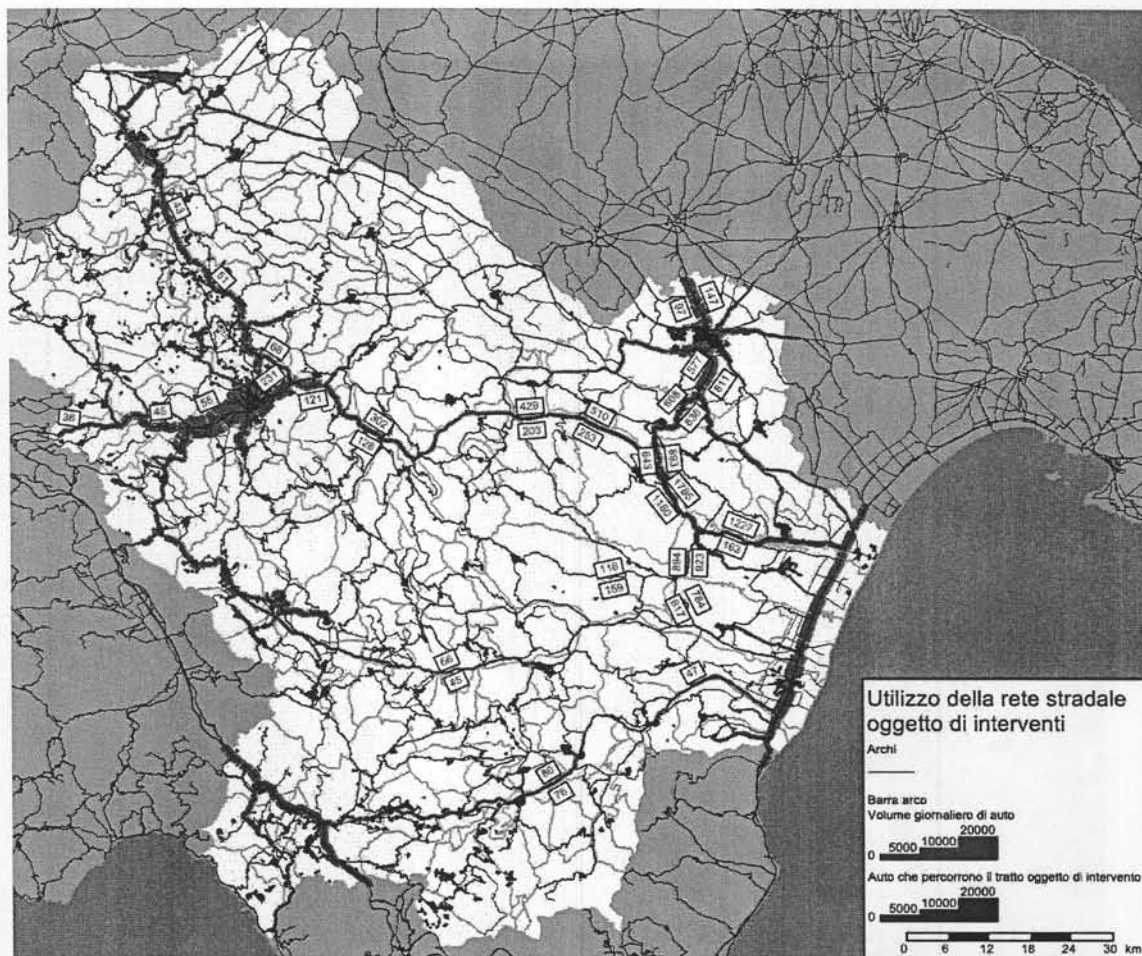


Figura 141. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 13.

Tabella 41. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 13.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
13	5.600	4.500	45



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tratta Gioia Del Colle - Matera (intervento 14)

Gli interventi interessano il tracciato della ex SS271 che collega Matera a Gioia del Colle passando per Santeramo in Colle. Questo tratto costituisce la porzione più settentrionale in territorio lucano dell'itinerario Murgia - Pollino ed assicura anche il collegamento diretto di Matera con la A14 andandosi ad aggiungere al collegamento garantito dall'Itinerario SS.99-SS.96 (Matera Bari) attualmente in corso di completamento.

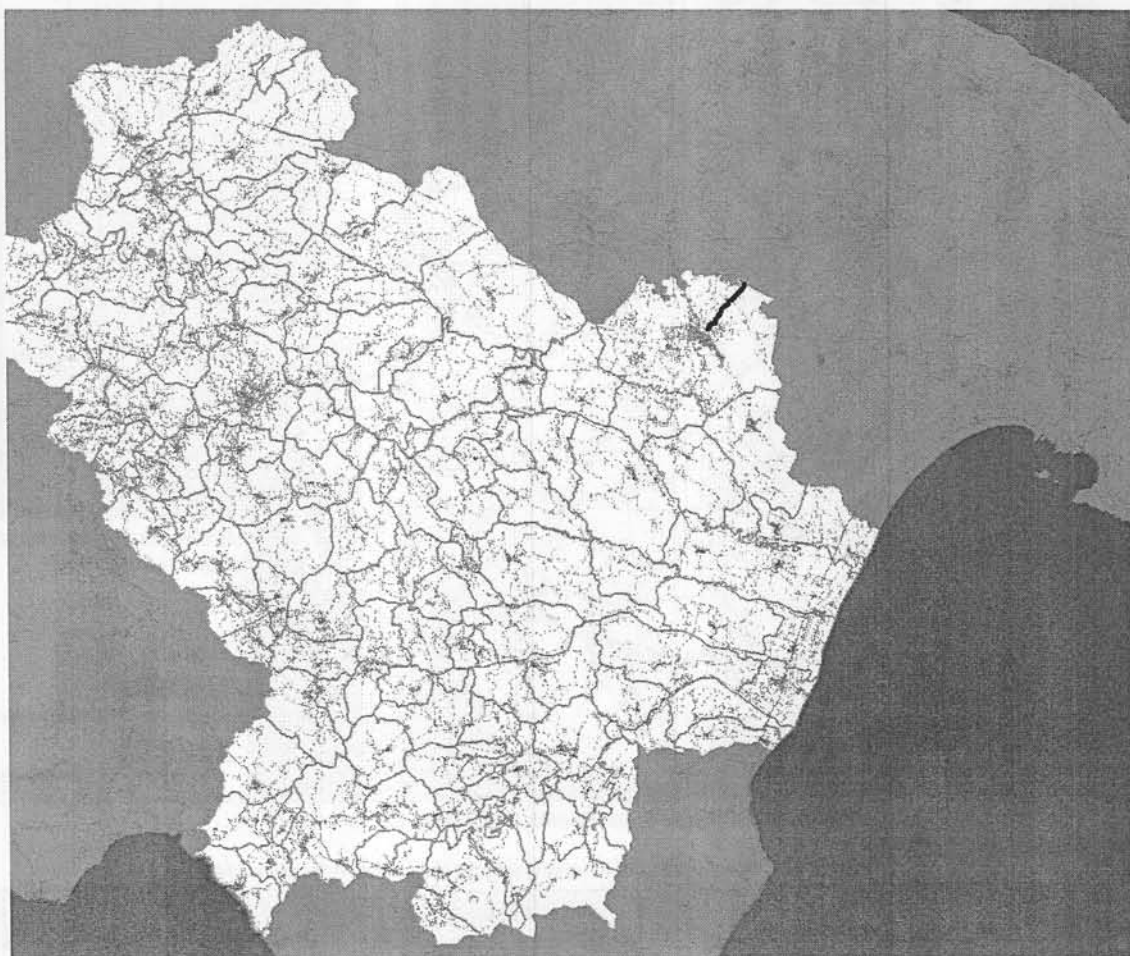


Figura 142. Viabilità interessata dall'intervento 14.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La tratta oggetto di intervento è attualmente inutilizzata da circa 50000 veicoli con un volume di traffico sulla sezione di massimo carico, localizzata in accesso a Matera, pari a 4.000 transiti/giorno.

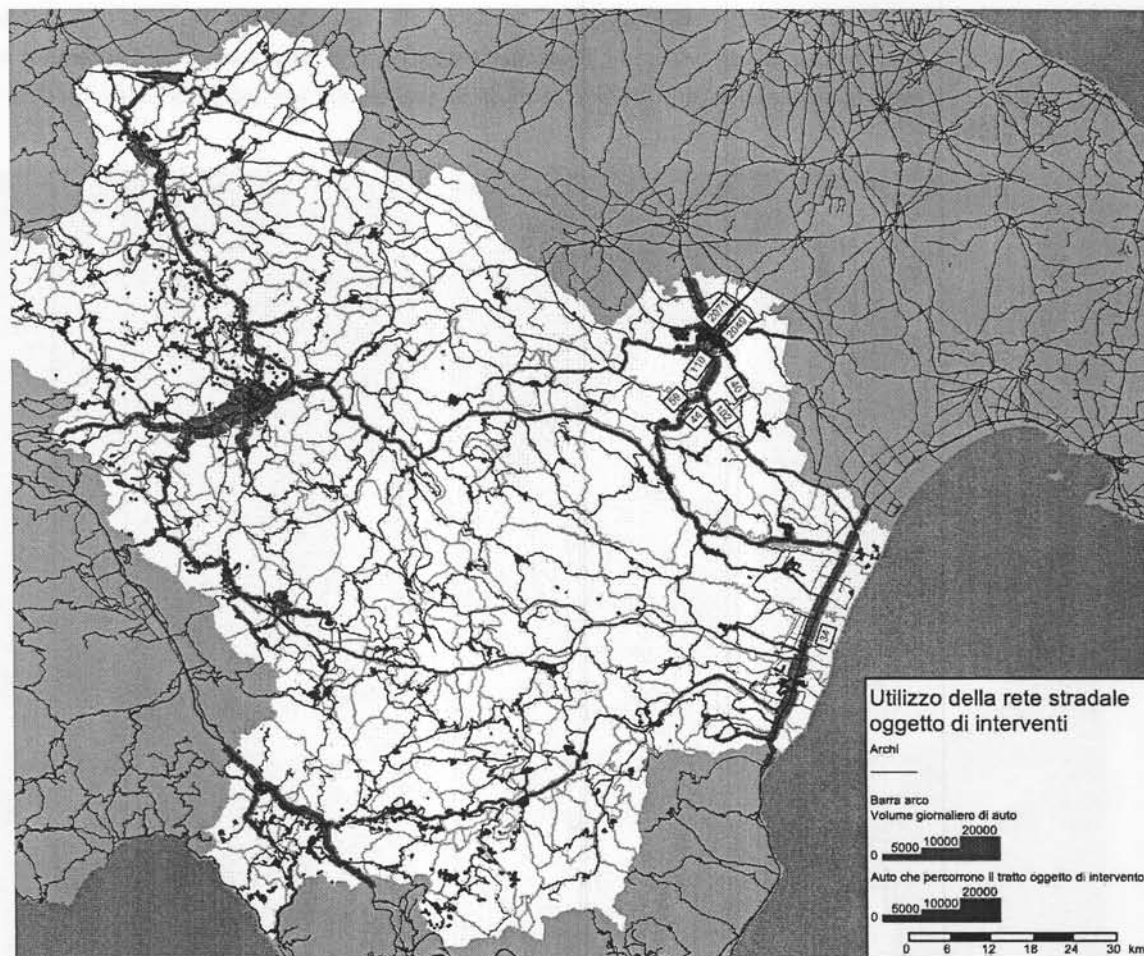


Figura 143. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 14.

Tabella 42. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 14.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
14	5.200	4.100	10



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.3.5 *Corridoio stradale Potenza - Tito - Brienza A3 lagonegrese: adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito*

Gli interventi sono localizzati lungo la SS 95 Tito - Brienza che si sviluppa nell'area sud occidentale del territorio regionale e collega il Raccordo Autostradale Scalo Sicignano - Potenza all'altezza dello svincolo di con Brienza e la A3 presso lo svincolo di Atena Lucana.



Figura 144. Viabilità interessata dall'intervento 02.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Le tre tratte oggetto di intervento sono percorse complessivamente da circa 7.000 veicoli/giorno.

La tratta Brienza - Satriano è inoltre percorsa giornalmente da circa 20 coppie di corse/giorno mentre quella tra Satriano e Tito da circa 60 coppie di corse/giorno.

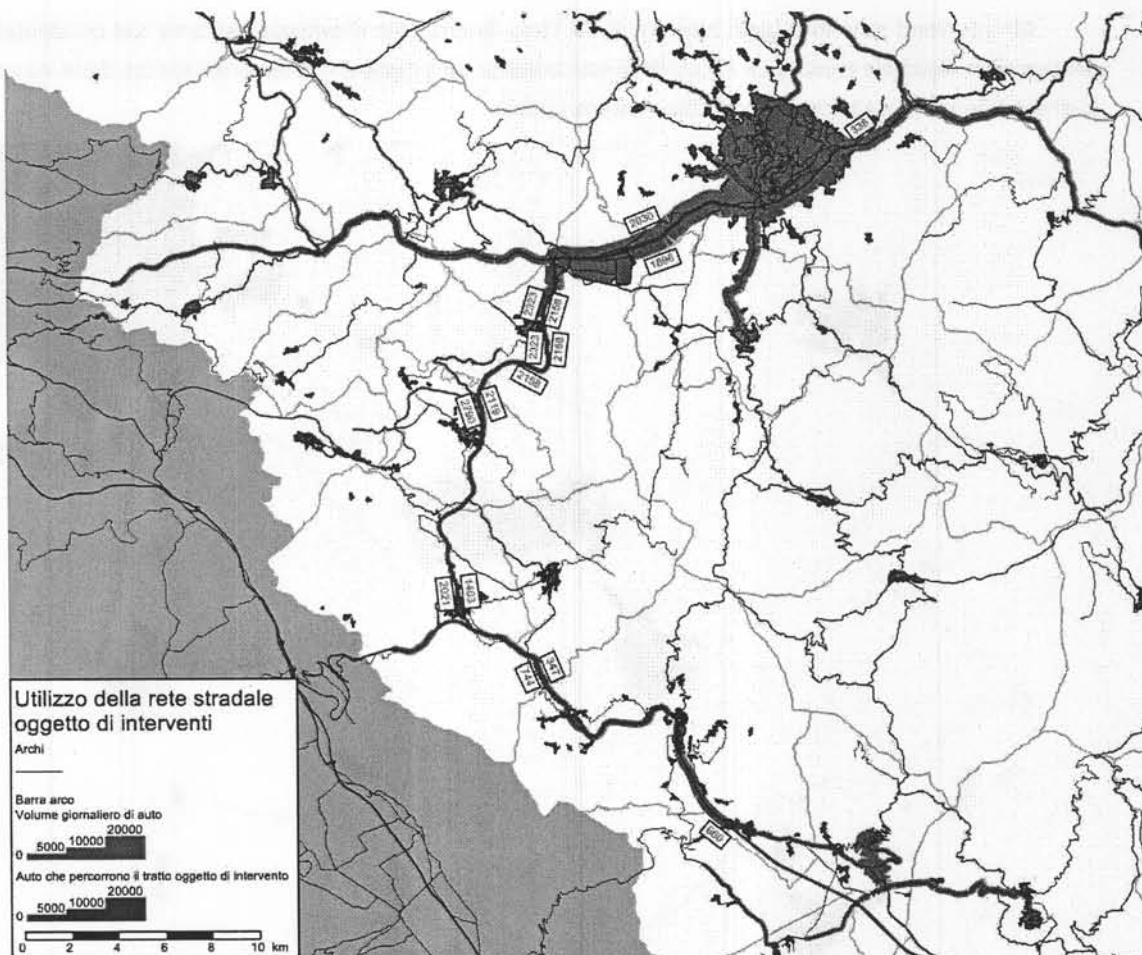


Figura 145. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 02.

Tabella 43. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 02.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
02	6.200	4.900	60



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.4 VALUTAZIONI MODELLISTICHE DI FUNZIONALITÀ DEGLI INTERVENTI DI LIVELLO REGIONALE E INTERREGIONALE

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi sulla rete stradale di livello regionale e interregionale locale per i quali sono previsti interventi nell'ambito del Patto per lo Sviluppo della Basilicata.

- Corridoio Agrino SS 598 di fondovalle dell'Agri: Lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e Messa in Sicurezza Svincoli Montemurro e Spinoso;
- SS 106 Jonica: Lavori di Manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale del viadotto Agri;
- Adeguamento Lauria - Cogliandrino - Moliterno;
- S.S. 18: Eliminazione Pericolo Caduta Massi Maratea;
- S.S. 18: Lavori di realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura;
- S.S. 655 Bradanica - Lotto del Portapane: Lavori di riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195.

Nei paragrafi seguenti vengono riportate le valutazioni speditive sul traffico che interessa i suddetti elementi della rete stradale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.4.1 **Corridoio Agrino SS. 598 Fondovalle Agri: lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e messa in sicurezza svincoli Montemurro e Spinoso (intervento 02)**

La SS 598 di Fondo Valle d' Agri, collega la A3, all'altezza dello svincolo di Atena Scalo in provincia di Salerno, con la SS 106 Jonica, tra gli abitati di Policoro e Scanzano Jonico, in provincia di Matera, con un percorso complessivo di circa 131 km.

Il tracciato segue il percorso del fiume Agri fino alla foce, nei pressi di Policoro. La funzione di tale asse viario è decisamente importante all'interno della rete stradale regionale. Tuttavia l'itinerario è ad una sola corsia per senso di marcia ed è caratterizzato, per ampi tratti, da curve, gallerie e scarsa visibilità.

Obiettivo degli interventi è l'incremento dell'accessibilità dei centri abitati di Pergola, Marsico Nuovo, Spinoso e Montemurro, la riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento di sicurezza nel tratto compreso tra gli svincoli di Montemurro e Spinoso.

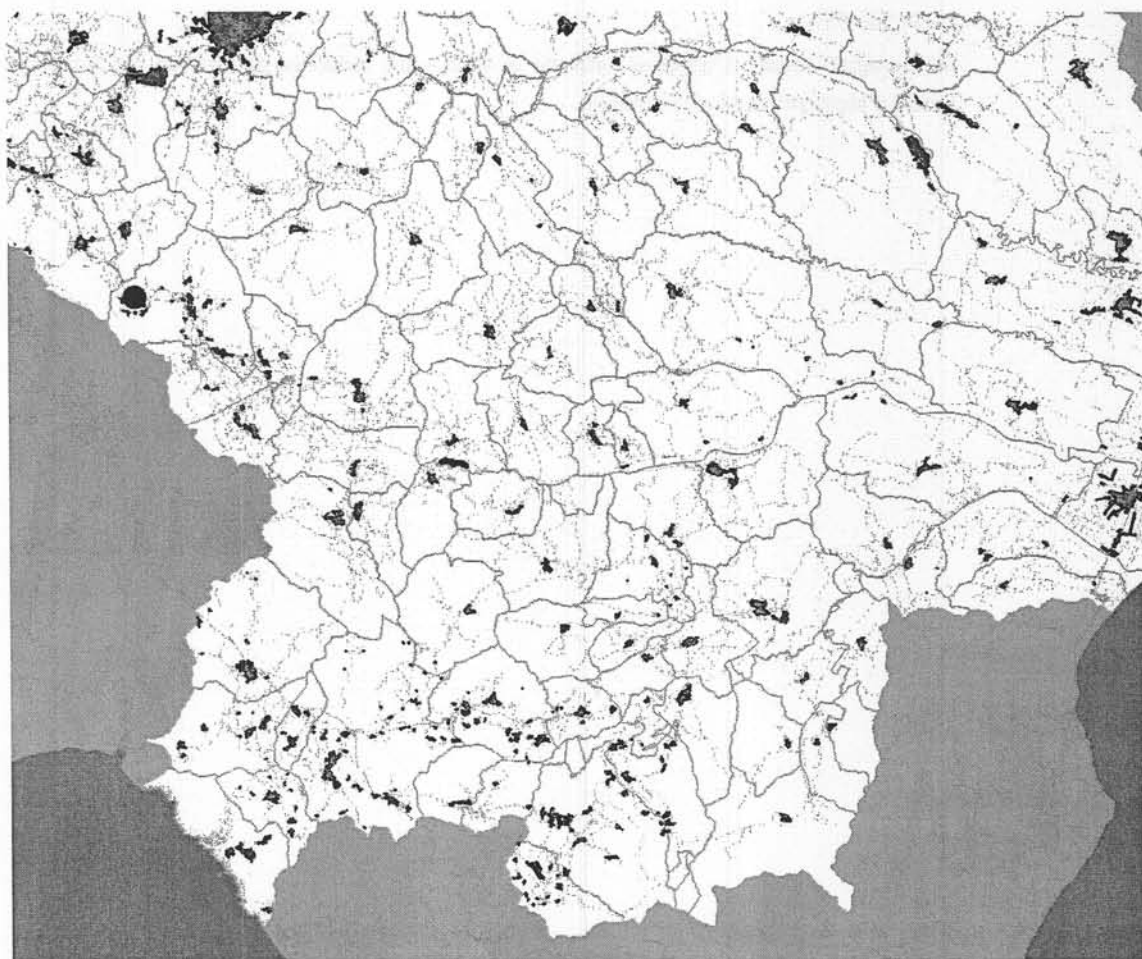


Figura 146. Viabilità interessata dall'intervento 08.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Gli utenti che utilizzano almeno per un tratto nel corso dei propri spostamenti l'infrastruttura oggetto di intervento sono circa 8.000 e sulla sezione di massimo carico nei pressi di Pergola il traffico giornaliero stimato è superiore a 6.000 auto. Considerevole è anche il numero di autobus in servizio di TPRL che percorrono l'itinerario che raggiunge nel punto più critico un traffico di 23 coppie di bus/giorno.

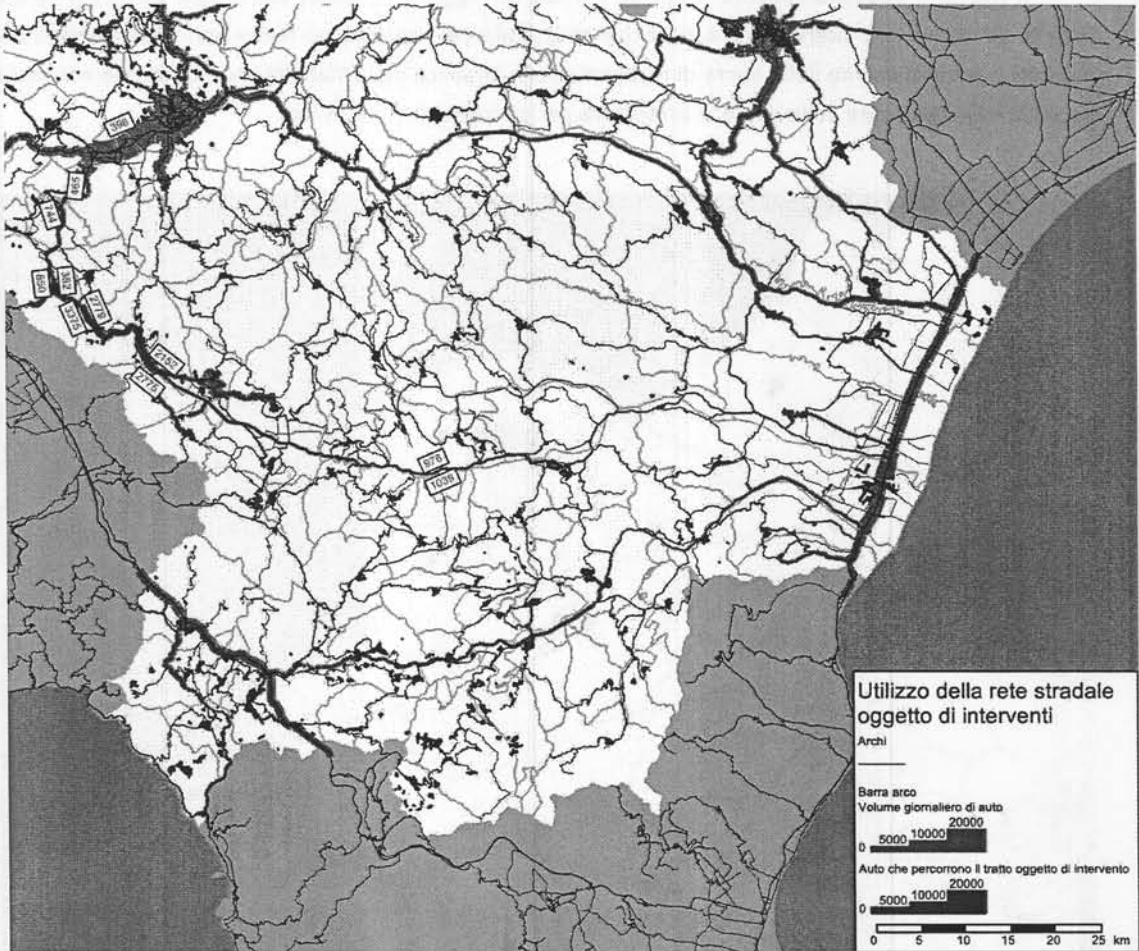


Figura 147. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 08.

Tabella 44. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 08.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
08	8.000	6.150	23



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.4.2 *SS106 Ripristino viadotto sul fiume Agri della viabilità complanare (intervento 09)*

La SS 106 Jonica si sviluppa da Taranto a Reggio Calabria, percorrendo tutta la costa ionica in territorio lucano attraversando diversi comuni con prevalente vocazione turistica ed agricola.

Il tracciato è sostanzialmente rettilineo e a due carreggiate separate, con doppia corsia per senso di marcia. Obiettivo dell'intervento è il ripristino strutturale del viadotto sul fiume Agri della viabilità complanare, il potenziamento delle opere di regimentazione idraulica della viabilità secondaria e la mitigazione acustica e adeguamento delle opere di protezione per un tratto di circa 11 km.

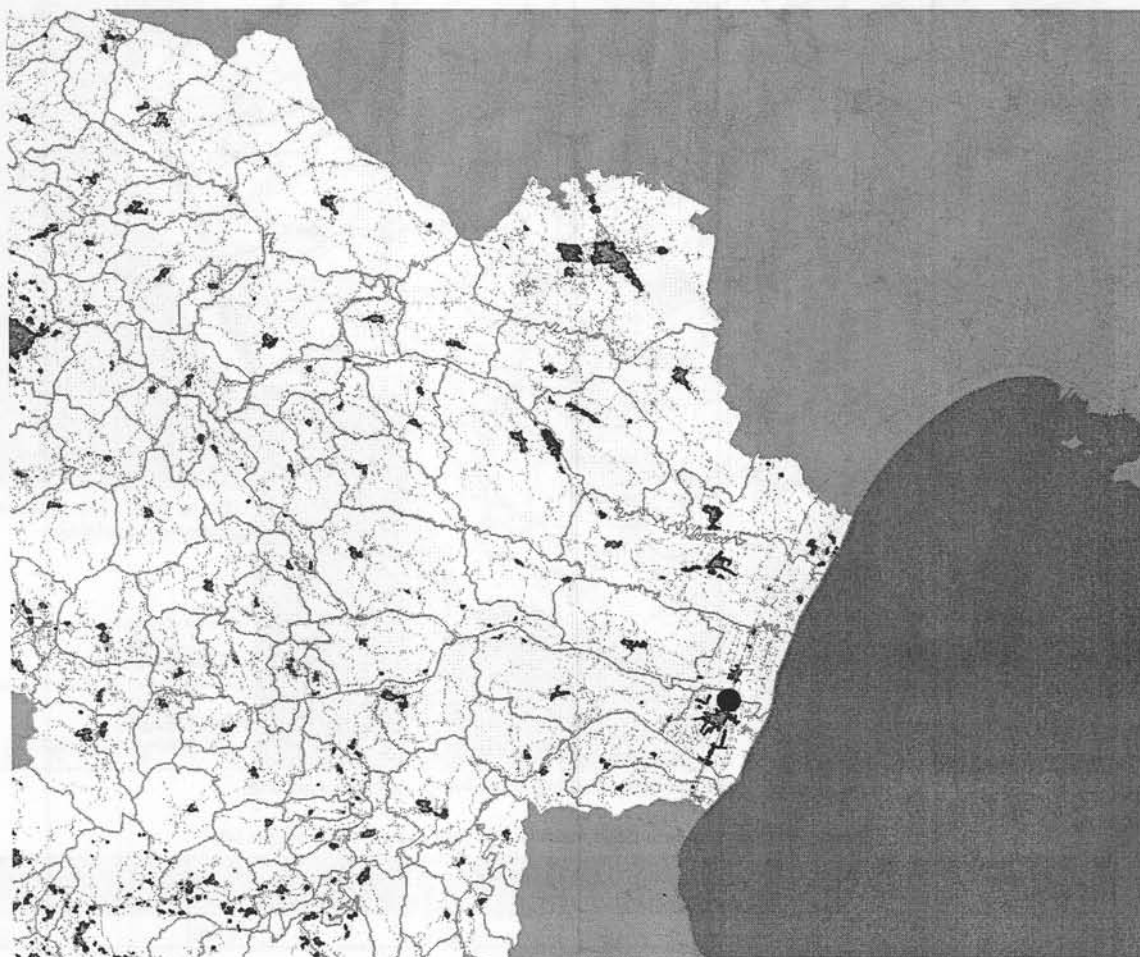


Figura 148. Viabilità interessata dall'intervento 09.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Il tratto della SS106 interessato dagli interventi è percorso giornalmente da più di 15.000 auto e 1.600 mezzi pesanti di cui 68 coppie di corse bus in servizio di TPRL.

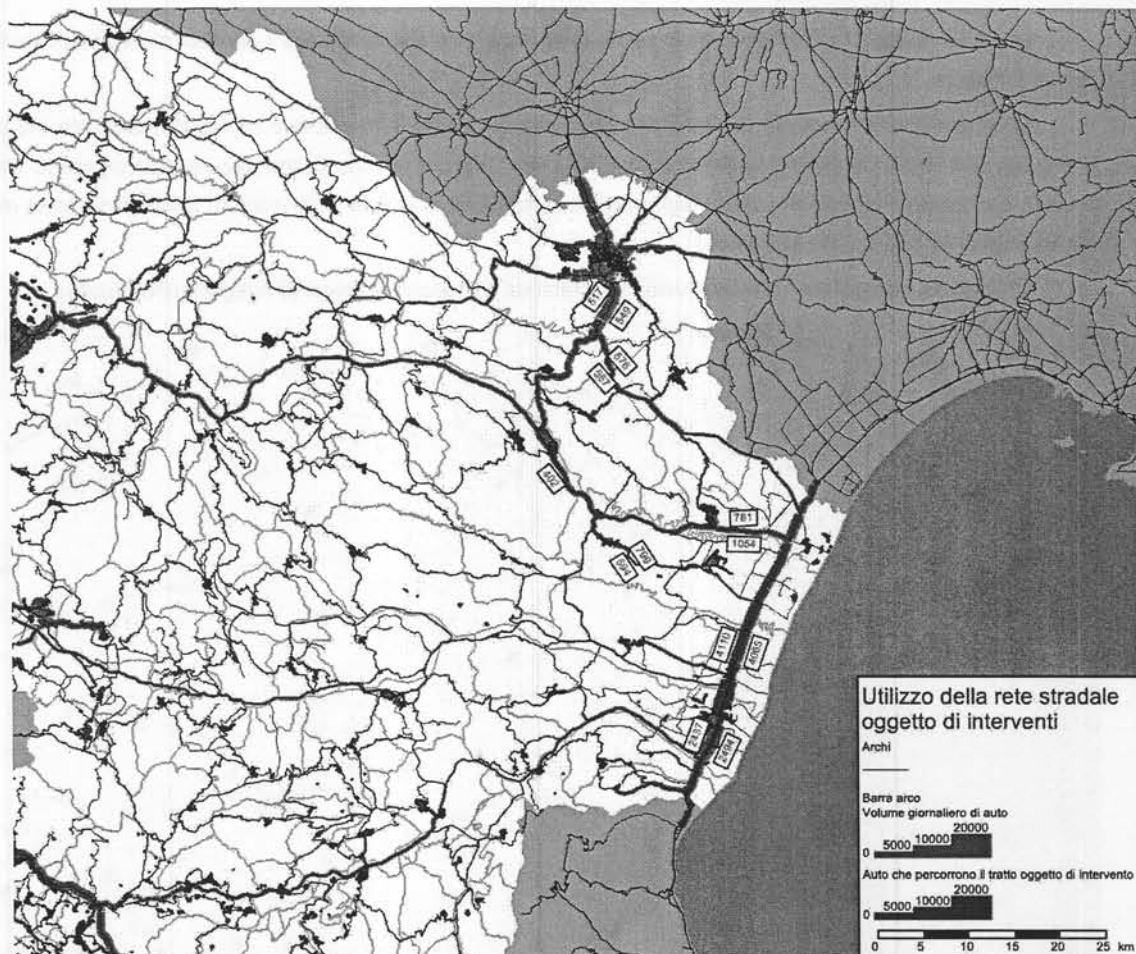


Figura 149. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 09.

Tabella 45. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 09.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
09	15.400	15.400	68



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.4.3 Lauria - Cogliandrino - Moliterno (intervento 10)

La viabilità oggetto di intervento fa parte di un itinerario che congiunge i corridoi stradali fondovalle Agrina e Sinnica.

La funzione dell'itinerario risponde alla necessità di collegare in maniera rapida l'intera area del Lagonegrese alla Sinnica e all'area petrolifera dell'Alta val d'Agri, in una posizione più a sud rispetto alla Tito-Brienza con l'esplicito obiettivo di migliorare l'accessibilità di Lauria e dei comuni limitrofi verso la media Valle dell'Agri ed il polo petrolifero.

L'itinerario comprende, prevalentemente, tratti da sottoporre a lavori di adeguamento in sede.

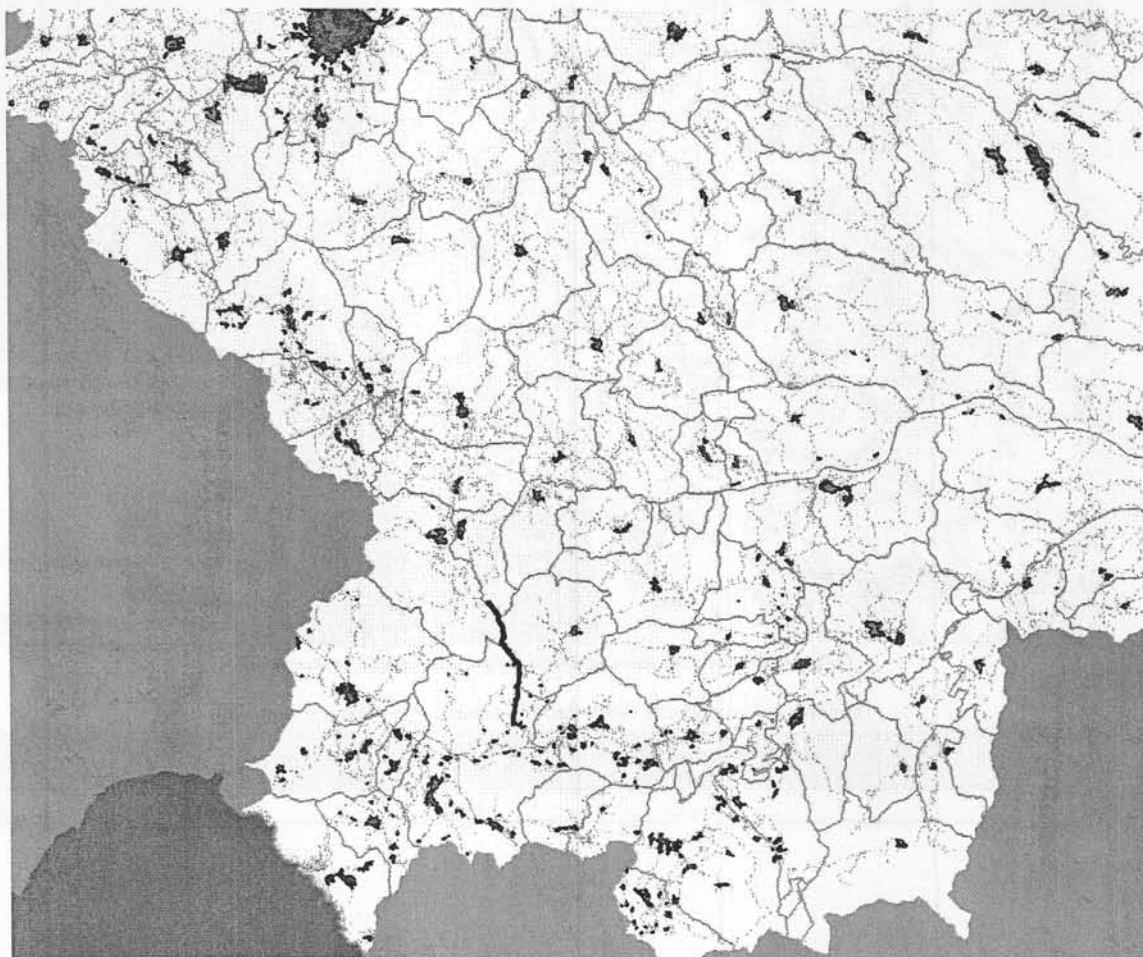


Figura 150. Viabilità interessata dall'intervento 10.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La viabilità oggetto d'intervento è interessata dal transito di circa 450 veicoli al giorno, e di 8 coppie di corse bus nel giorno ferialo medio.

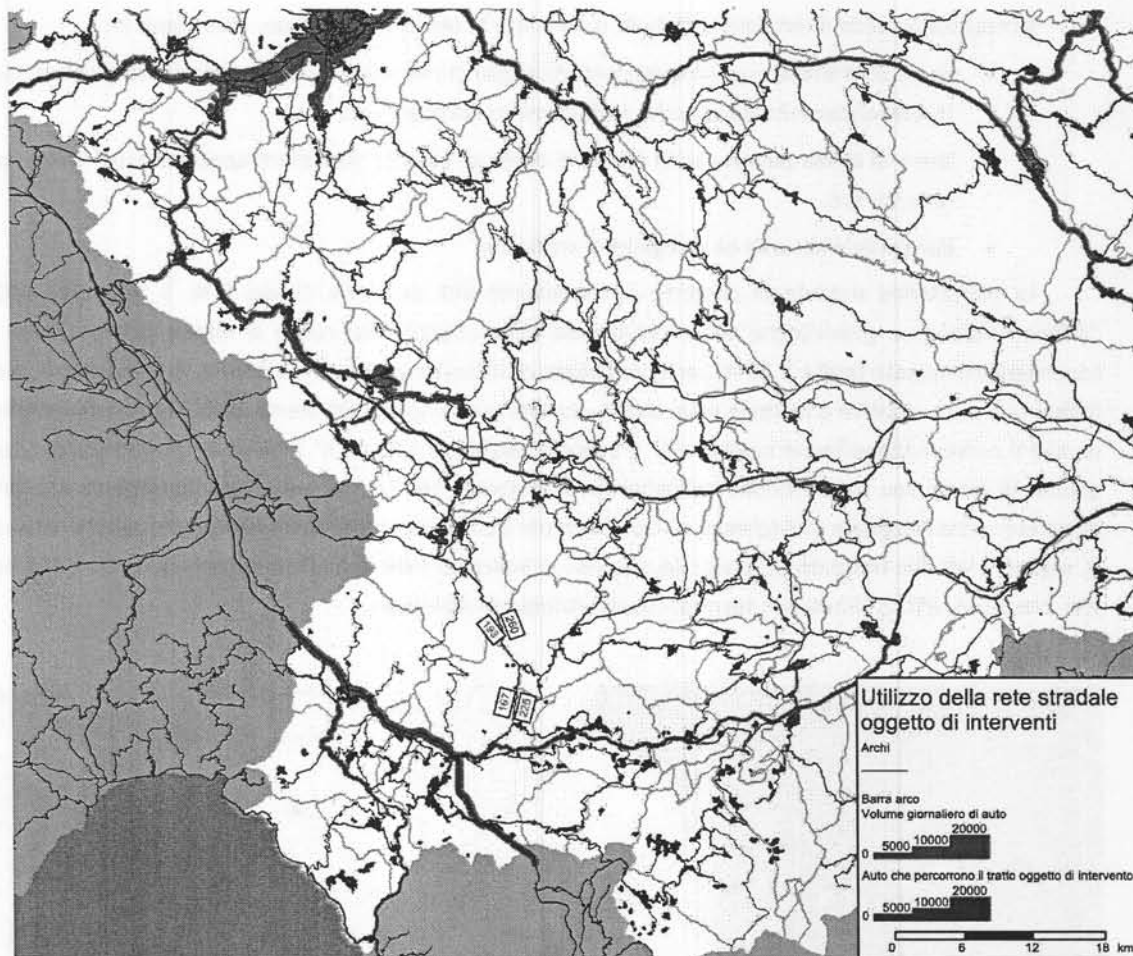


Figura 151. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 10.

Tabella 46. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 10.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
10	450	450	8

7.7.4.4 SS18 eliminazione del pericolo di caduta massi tramite realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastrutturale(interventi 06 e 12 della tabella 36)

La Strada Statale 18 si snoda lungo la costa tirrenica da Napoli a Reggio Calabria attraversando Campania, Basilicata e Calabria. Il tratto di 24 km in territorio lucano unisce le località costiere a vocazione turistica di Acquafredda e Maratea (PZ) con Sapri (SA) a nord e Praia a Mare (CS) a sud. La viabilità è storicamente soggetta al pericolo di caduta massi che ne comporta la chiusura al traffico con particolari disagi in



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

quanto essa costituisce l'unica arteria che mette in connessione reciproca gli abitati presenti sulla linea di costa. L'intervento è dunque da ritenersi prioritario.

Il progetto prevede interventi, distribuiti sulla tratta in territorio regionale, consistenti in:

- opere di difesa attiva, comprendenti disaggio di materiale instabile, riprofilatura dei versanti, consolidamento dei blocchi, rafforzamenti corticali, ecc.
- opere di difesa passiva, quali breme di difesa di blocchi, valli di intrappolamento, rilevati paramassi, ecc.
- due gallerie naturali ed una galleria artificiale.

La piattaforma stradale 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. (rif.to Sintesi non tecnica - Studio di Impatto Ambientale)

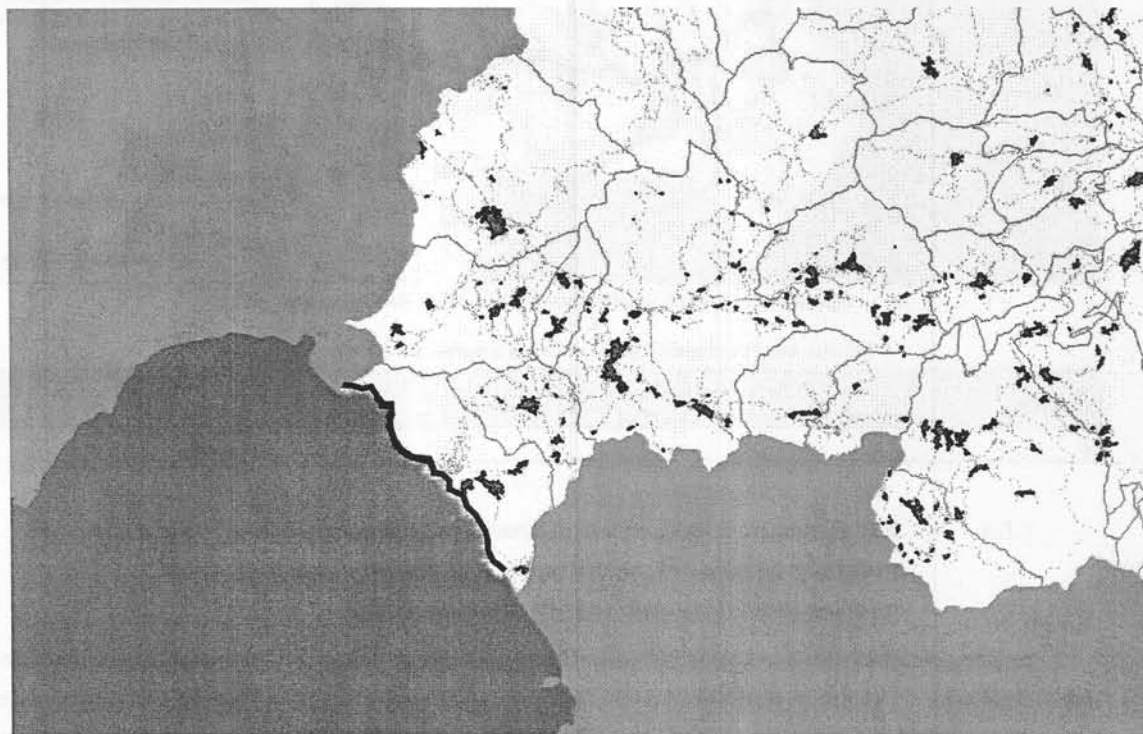


Figura 152. Viabilità interessata dagli interventi 06 e 12.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

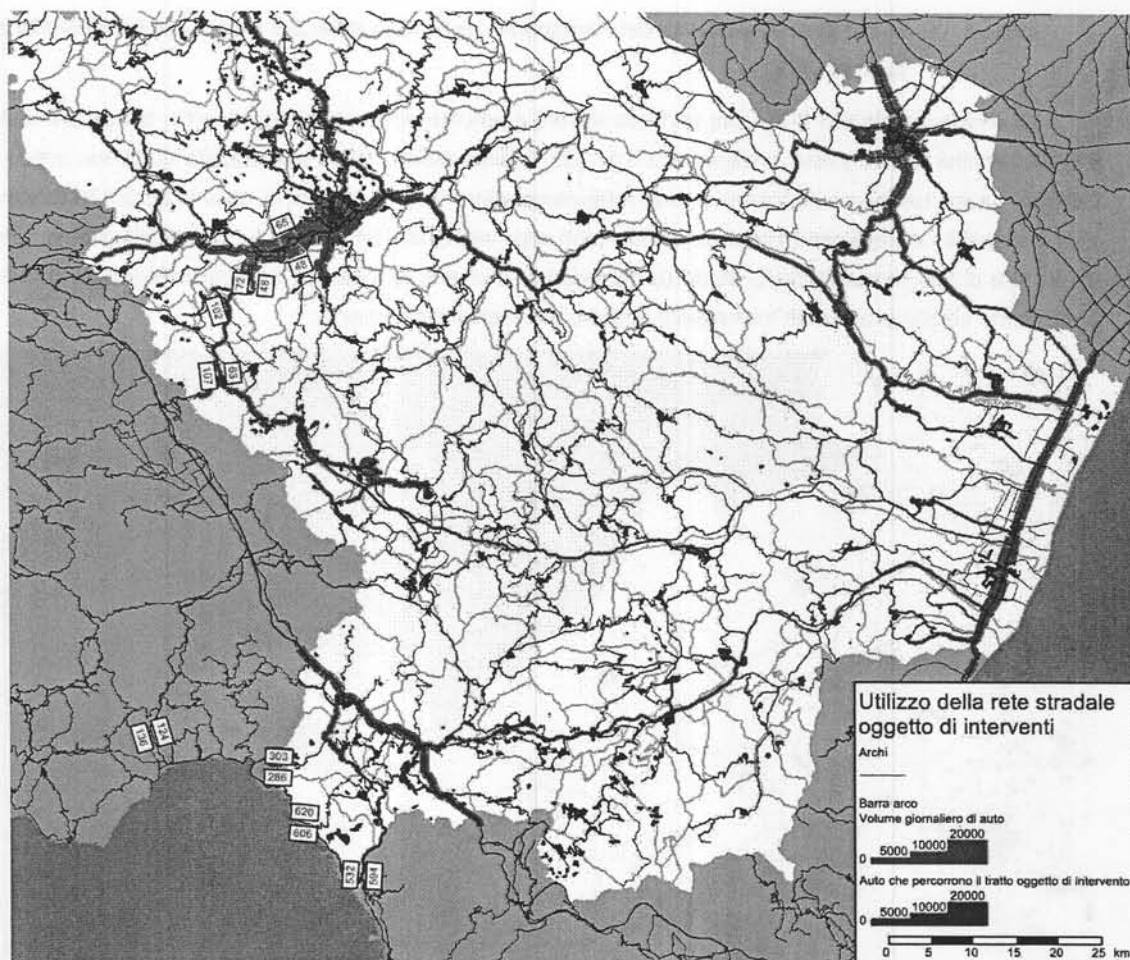


Figura 153. Utilizzo della viabilità interessata dagli interventi 06 e 12.

Tabella 47. Funzionalità della viabilità interessata dagli interventi 06 e 12.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
12	3.400	1.900	7



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.4.5 **SS655 Bradanica-Lotto del Portapane: riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195**

La strada statale 655 Bradanica parte da Matera e percorrendo fascia di confine tra la Puglia e la Basilicata termina con l'innesto, insieme alla S.S. 658 Potenza-Melfi, nella rete stradale CORE nei pressi di Candela. La sua lunghezza complessiva, una volta completate le tratte mancanti, sarà di circa 130 chilometri e migliorerà i collegamenti con alcune importanti aree industriali della fascia a ridosso della Murgia (polo industriale di San Nicola di Melfi, distretto del Mobile). L'arteria ha ovunque le caratteristiche di strada a scorrimento veloce (assenza di intersezioni a raso e attraversamenti urbani).



Figura 154. Viabilità interessata dall'intervento 11.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Il tratto oggetto di intervento in territorio Lucano è interessato dal transito di circa 800 veicoli/giorno e di 25 coppie di corse bus/giorno.

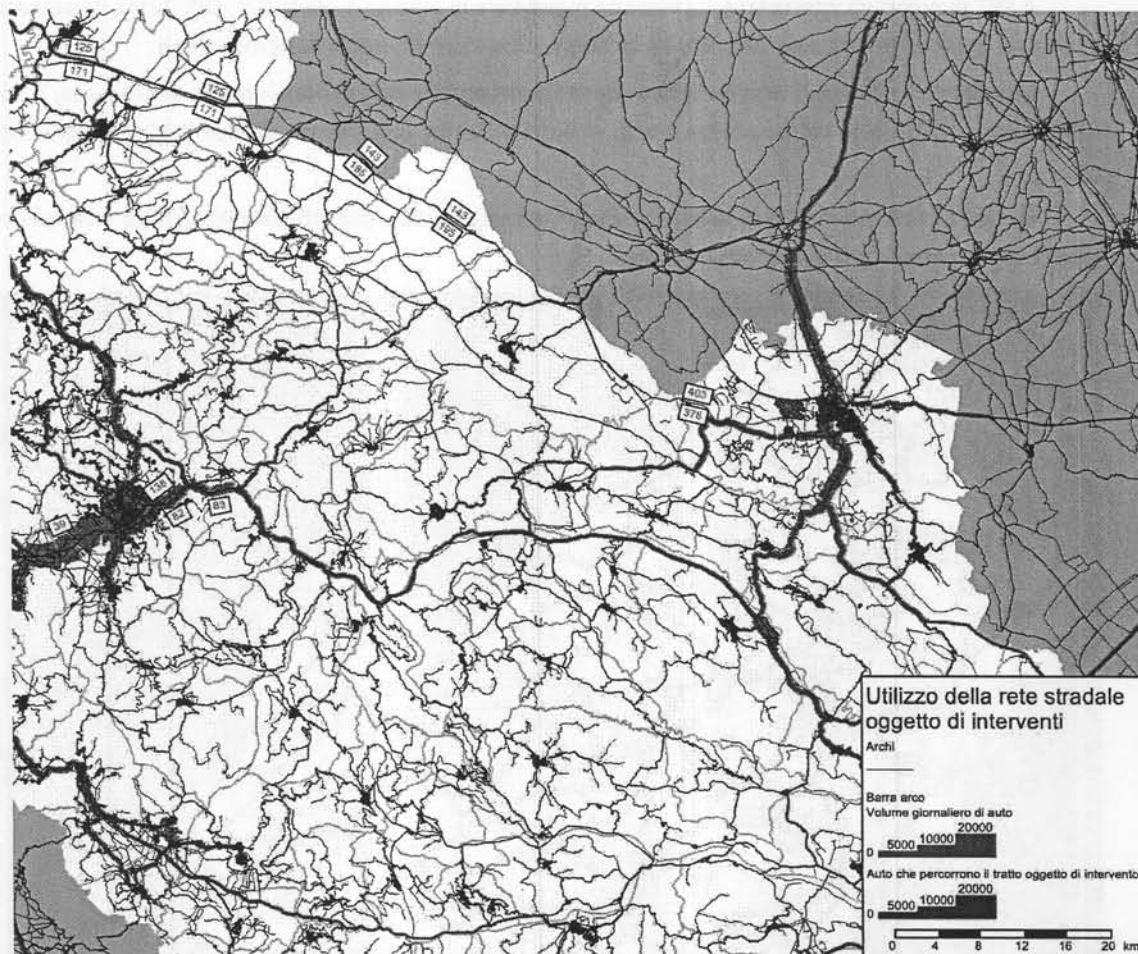


Figura 155. Utilizzo della viabilità interessata dall'intervento 11.

Tabella 48. Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 11.

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
11	800	800	25



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.7.5 PROPOSTA DI ADOZIONE DI UNA METODOLOGIA MULTICRITERIALE PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE PRIORITÀ D'INTERVENTO SULLA VIABILITÀ DI RANGO REGIONALE LOCALE

Il PRT fa propri gli interventi sulla viabilità provinciale di priorità 1 (da D.G.R. 595/2015), finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime.

La maggior parte di tali interventi riguardano l'adeguamento funzionale, la messa in sicurezza, il consolidamento/risanamento del corpo stradale di viabilità esistente classificabile di tipo F (extraurbane locali).

La figura seguente mostra la localizzazione di tali interventi, ricadenti sulla viabilità di interesse regionale (strade provinciali di Potenza e Matera).

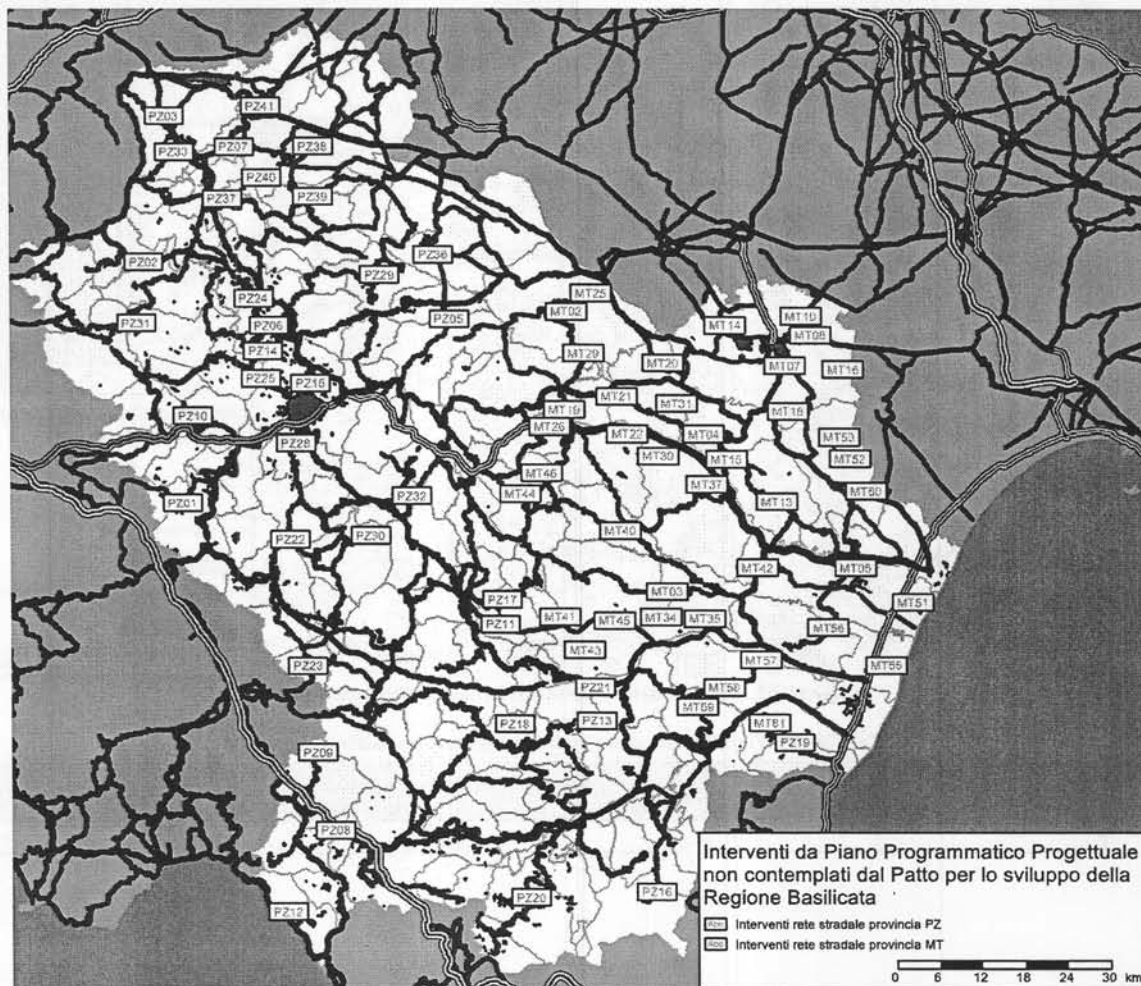


Figura 156. Localizzazione degli interventi sulla viabilità di interesse regionale.

Il PRT ai fini di una valutazione della priorità di ciascun intervento, propone l'applicazione, nell'ambito di uno specifico Studio, di una metodologia multicriteriale basata su un set di indicatori tra cui, a titolo esemplificativo, quelli di seguito elencati:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovra regionali e delle loro interconnessioni;
- supporto alla connettività e alla coesione territoriale (riduzione del fenomeno di marginalizzazione, accessibilità anche con TPL automobilistico);
- maturità tecnico-progettuale dell'intervento;
- costo e copertura finanziaria dell'intervento;
- impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale (miglioramento del livello di servizio, domanda potenziale servita) e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità (integrazione/competizione con le altre modalità);
- impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale (riduzione dei fattori del rischio e delle cause passive di incidentalità).

7.7.6 INTRODUZIONE SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI IN CAMPO URBANO NEI COMUNI DI MATERA E POTENZA (AZIONE 4.E.4.6.3 P.O: FESR 2014-2020)

La proposta del PRT è quella di inquadrare l'azione prevista dal PO.FESR nell'ambito di un complessivo progetto di mobilità urbana sostenibile in grado di assicurare la piena integrazione con gli interventi e le politiche-azioni previste a livello regionale tra cui:

1. il completamento e/o il potenziamento delle infrastrutture propedeutiche all'attuazione di servizi ferroviari di carattere metropolitano a Matera e Potenza;
2. il rinnovo del parco autobus con mezzi a basso livello di emissioni da impiegare in regime di obbligo di servizio nelle aree urbane di Matera e Potenza
3. l'implementazione del Sistema Tariffario Integrato Basilicata, che include anche l'integrazione tariffaria con le due città capoluogo.

L'esigenza di un'azione integrata e trasversale in campo urbano è legittimata in primo luogo dall'entità delle componenti di scambio extraurbano - urbano delle città di Matera e Potenza che è pari a circa il 30% del traffico totale intercomunale su auto privata (70.000 spostamenti auto/giorno su un totale di circa 200.000 a livello regionale).

Il PRT propone alle Amministrazioni di inquadrare i progetti di ITS nell'ambito di un Piano urbano della Mobilità sostenibile coerente con le Linee Guida ELTIS predisposte dalla Comunità Europea. Questa impostazione, oltre a garantire la coerenza auspicata a livello regionale, apre la strada alla concreta possibilità per le città capoluogo di candidare progetti a specifici canali di finanziamento comunitari, tenuto conto che, la disponibilità di un PUMS approvato, costituisce, in tal senso, titolo preferenziale.

L'introduzione dei sistemi ITS nei due capoluoghi dovrà consentire:

1. lo sfruttamento ottimale e dinamico della capacità stradale e di parcheggio disponibili superando ai deficit strutturali delle reti urbane di Matera e Potenza;
2. l'integrazione, a livello locale, delle informazioni e delle prestazioni accessorie rese disponibili dallo STIB con una gamma di servizi aggiuntivi funzionali all'incentivo della mobilità ur-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

vana sostenibile - Car Sharing, Bike Sharing, Taxi collettivo, priorità al trasporto pubblico in corrispondenza delle intersezioni, integrazione parcheggi-TPL, infomobilità multimodale;

3. lo sviluppo di sistemi di Logistica Urbana di tipo innovativo e calibrati sulle caratteristiche tipologiche e dimensionali delle due città e del loro sistema economico e commerciale.

7.7.7 IL CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il CReMSS della Regione Basilicata, recentemente implementato nelle sue componenti strumentali, assieme al modello regionale dei trasporti la cui implementazione è stata avviata nell'ambito della redazione del PRT, costituirà uno dei sistemi di supporto alle decisioni nel campo delle politiche e della programmazione dei trasporti. Di seguito vengono sinteticamente presentati il percorso che ha portato alla costituzione del CReMSS, i suoi obiettivi e lo stato di avanzamento nella sua implementazione.

7.7.7.1 Costituzione del CReMSS

Con Deliberazione n. 959/2011 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.

7.7.7.2 Finalità e obiettivi del CReMSS

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:

- o 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;
- o 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;
- o Individuazione dei supporti tecnici utili all'azione di governo regionale della sicurezza stradale;
- o Informazione ai cittadini sulla sicurezza stradale e formazione nelle scuole in grado di orientare le scelte verso un livello di mobilità sostenibile capace di garantire maggiori livelli di sicurezza.

Con l'avvio delle attività del Centro Regionale di coordinamento e Monitoraggio della Sicurezza Stradale - CReMSS - la Regione Basilicata intende conseguire i seguenti obiettivi:

- o monitorare l'andamento dell'incidentalità sul territorio mediante stipula di convenzione con ISTAT, Forze dell'Ordine (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizie Municipali), ANAS, etc.;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- 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.

7.7.7.3 Il Sistema Integrato sulla Sicurezza Stradale

Al fine di avviare concretamente le attività del Centro di Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale per la Regione Basilicata, il Dipartimento Ambiente e Territorio, Infrastrutture OO.PP. e Trasporti mediante procedura di gara ha affidato i 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".

Il 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.).

L'Ufficio regionale Trasporti ha curato il Progetto Tecnico del Sistema integrato, oltre che la Direzione dell'esecuzione del progetto.

Le attività hanno visto il coinvolgimento di:

- Province di Potenza e Matera, che hanno in carico la gestione degli assi stradali su cui dovranno essere effettuati i conteggi automatici e le interviste su strada;
- ANAS, gestore delle strade statali, dei raccordi autostradali e delle autostrade presenti in Regione Basilicata;
- Prefetture di Potenza e Matera, in qualità di Soggetti Coordinatori delle Forze di Polizia e Responsabili Provinciali dell'ordine e della sicurezza pubblica;
- Arma dei Carabinieri e Polizia Stradale, per il supporto da fornire, in particolare, per lo svolgimento delle interviste su strada;
- Società di gestione dei servizi di TPL sia automobilistici che ferroviari, anche al fine dell'acquisizione degli orari invernali (2015-2016) di tutte le linee di TPL su gomma e ferro operative ad oggi nella Regione e relativi dati di frequentazione disponibili;
- ISTAT Sede territoriale per la Basilicata e l'Ufficio ISTAT regionale al fine dell'acquisizione dati relativi all'incidentalità nella Regione Basilicata relativamente al periodo 2000-2013 e dei dati relativi agli spostamenti sistematici in Regione Basilicata, rilevati nell'ultimo Censimento svolto nel 2011, al massimo livello di disaggregazione disponibile;
- Ufficio Statistico Regionale;
- Attività ulteriori da implementare con il CReMSS.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Le attività che la Regione potrà implementare tramite il CREMSS al fine della sensibilizzazione/informazione in materia di sicurezza stradale si possono brevemente riassumere in:

- 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.

7.8 Interventi in favore dello sviluppo della mobilità elettrica

7.8.1 PROGETTO “BASILICATA SMART CHARGING” - PROPOSTA DELLA REGIONE BASILICATA 06/2016

La proposta progettuale è finalizzata alla realizzazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici (Legge 4 agosto 2012, n. 134 - art. 17 septies) in risposta al programma di finanziamento promosso dal MIT volto a promuovere lo sviluppo di reti di ricarica per i veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio nazionale; in particolare per la Regione Basilicata (Art. 2) il suddetto bando prevede un finanziamento di 249.443,62 €.

La proposta progettuale della Regione Basilicata è finalizzata alla realizzazione di una rete infrastrutturale di ricarica per veicoli elettrici rivolta a cittadini e imprese pubbliche e private, con l'obiettivo di dare impulso allo sviluppo di un parco regionale di veicoli elettrici pubblici e privati, favorendo uno sviluppo sostenibile ed intermodale dell'attuale rete di trasporti privati e pubblici.

La rete prevede la copertura, attraverso infrastrutture di ricarica veloce, delle principali direttrici di collegamento regionale ad integrazione del piano presentato nella prima tranche di finanziamento del PNIRE (2014) e verrà implementata con due differenti configurazioni:

- la prima configurazione proposta prevede l'installazione di un totale di 9 colonnine High Power (50 kW) dislocate sulle principali direttrici di collegamento regionale;
- la seconda configurazione prevede l'installazione di un totale di 19 colonnine, ripartite tra 11 Normal Power (3-22 kW) e 8 High Power (50 kW).

La localizzazione proposta per le colonnine di ricarica elettrica consentirà di incentivare la mobilità sostenibile in ambito urbano/metropolitano ed extraurbano, favorendo anche:

- la realizzazione di sinergie tra differenti sistemi di mobilità, mediante l'installazione in aree di sosta nei pressi di porti, aeroporti, stazioni ferroviarie e stazioni taxi;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità sostenibile, quali car sharing elettrico, car rental elettrico per turisti, navette elettriche, servizi di consegna merci elettrici in ambito urbano;
- politiche pubbliche volte ad una sinergia in termini di tariffe e/o sistemi di accesso alla ricarica.

Progetto “I sassi e la costa lucani”

Il progetto “I sassi e la costa lucani” coinvolge la provincia di Matera ed i principali centri costieri:

In una prima fase verranno installate postazioni di ricarica in punti strategici della città che consentiranno al Comune l'avvio di un sistema di car-sharing al servizio della città di Matera.

Seguirà la progettazione di una rete di infrastrutture di ricarica rivolte ai cittadini, alle imprese, pubbliche e private per un progetto più ampio di mobilità elettrica che riguardi altri Comuni della Regione Basilicata ma anche i collegamenti con i vicini aeroporto di Bari e le stazioni ferroviarie.

Il progetto prevede l'installazione di 23 colonnine di ricarica per veicoli elettrici, distribuite omogeneamente nell'area, tenendo presente le dimensioni demografiche e di attrattività turistica di ciascuna località. In ogni comune saranno installate almeno due colonnine di ricarica. L'area di copertura delle stazioni di ricarica che si prevede di installare nell'ambito del progetto risulta essere estesa all'intero territorio provinciale di Matera.

L'installazione delle stazioni di ricarica a Matera permetterà, inoltre, il collegamento e l'integrazione con le colonnine di ricarica già esistenti in Puglia e nello specifico a Bari, in modo da soddisfare, a impatto zero, i collegamenti tra i due capoluoghi, sia per quanto riguarda i flussi turistici da/per aeroporto e stazione ferroviaria sia per gli spostamenti di mobilità sistematica di studenti e lavoratori.

Mobilità sostenibile per la provincia di Potenza

A Potenza si propone la realizzazione di una rete di ricarica pubblica per veicoli elettrici sia su tratta urbana che su tratta extraurbana e autostradale, rivolta ai cittadini, alle imprese pubbliche e private in linea con le principali direttive/disposizioni nazionali e comunitarie.

La rete infrastrutturale di ricarica verrà implementata con due differenti configurazioni dimensionali, a parità di territorio geografico coinvolto:

la prima configurazione proposta prevede l'installazione di un totale di 9 colonnine High Power dislocate sulle principali direttrici di collegamento regionale;

la seconda configurazione prevede l'installazione di un totale di 19 colonnine, ripartite tra 11 Normal Power e 8 High Power.

Al fine di massimizzare l'effetto dell'infrastrutturazione proposta, nell'ambito del progetto si prevede di mettere in campo delle azioni di dialogo e concertazione, volte a costruire degli strumenti tariffari premianti dei comportamenti virtuosi da parte degli utenti. I possibili interlocutori saranno le municipalità coinvolte, la Regione, le società di Trasporto Pubblico Locale e ferroviario al fine di massimizzare l'effetto ottenibile dalla creazione dei corridoi a zero emissioni e incentivare la popolazione all'uso di strumenti di mobilità sostenibile.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tra le possibili iniziative da mettere in campo a titolo esemplificativo e non esaustivo si prevedono: parcheggi gratuiti o sconti sul pedaggio per chi impiega veicoli elettrici; accesso alle aree a traffico limitato; incentivi per chi noleggia veicoli elettrici; possibilità di acquistare un biglietto unico treno - taxi elettrico; accesso a tariffe speciali sui mezzi pubblici, parcheggi, treni e traghetti tramite la smart card.

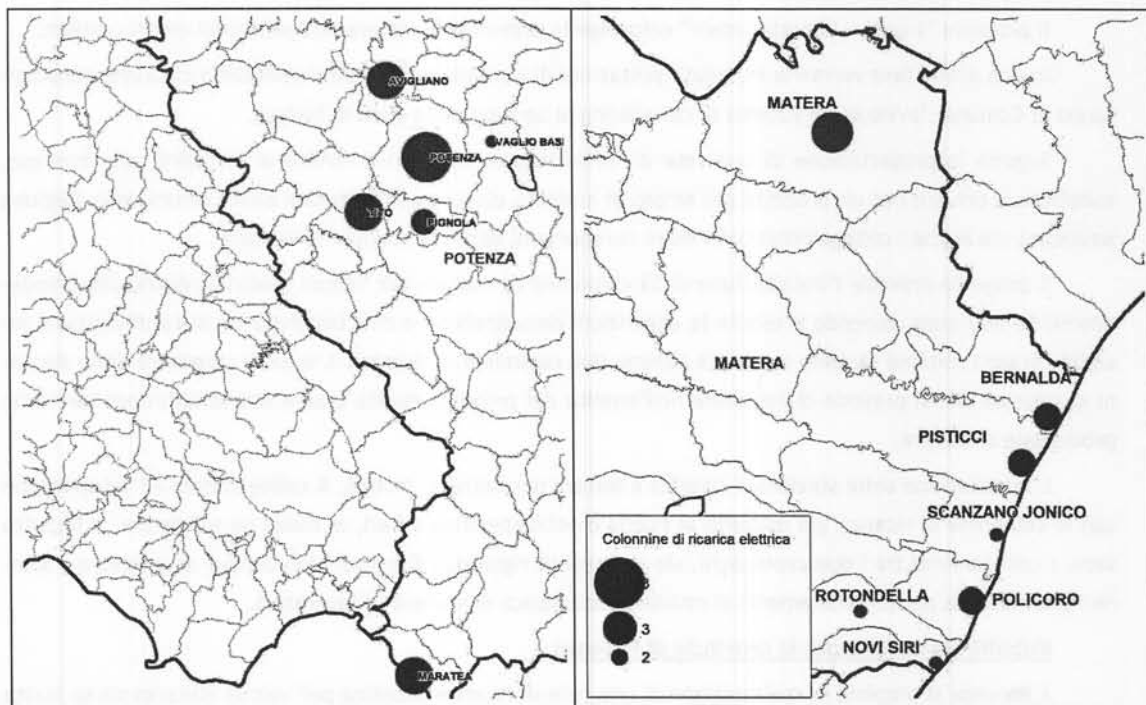


Figura 157. Localizzazione e quantificazione delle colonnine ricarica elettrica previste dai progetti delle province.

7.8.2 MISURE PER FAVORIRE LA MOBILITÀ ELETTRICA

In coerenza con i progetti proposti dalle province, il PRT individua le seguenti linee strategiche da sviluppare, tutte, entro il 2018:

- incentivo alla diffusione delle Informazioni sulla Mobilità Elettrica e la disponibilità delle relative infrastrutture;
- autorizzazione all'uso delle corsie preferenziali e all'accesso nelle ZTL per i veicoli elettrici;
- aggiornamento degli strumenti di pianificazione della mobilità comunale recependo le iniziative regionali in tema di mobilità elettrica;
- incentivi allo sviluppo delle flotte di veicoli elettrici;
- incentivi allo sviluppo e diffusione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 158. Esempi di infrastrutture di ricarica elettrica.

7.9 Interventi in favore dello sviluppo della mobilità ciclistica

Il PRT riconosce alla modalità ciclistica un ruolo fondamentale nella diffusione di modelli di mobilità sostenibile all'interno del territorio regionale sia in ambito extraurbano che all'interno delle città e uno degli strumenti privilegiati per promuovere la destagionalizzazione del turismo.

L'approccio adottato dal Piano prevede:

- l'individuazione della struttura e la gerarchizzazione della rete di interesse regionale al fine di consolidare un quadro complessivo di interventi da effettuare e di offrire ai comuni un riferimento rispetto al quale inserire nei propri strumenti di pianificazione e programmazione della spesa interventi complementari che consentano di mettere a disposizione degli utenti una rete leggibile e continua in primo luogo a servizio delle destinazioni principali di rango sovracomunale;
- il riconoscimento di priorità di intervento che privilegino, nell'ordine:
 - il completamento degli interventi già finanziati;
 - l'ammissione a finanziamento e la realizzazione di interventi di basso costo finalizzati ad estendere la copertura della rete a partire dagli itinerari che, sviluppandosi su



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

viabilità a scarsissimo traffico motorizzato, necessitano di interventi “leggeri” consistenti prevalentemente nella apposizione di segnaletica verticale;

- o l’attrezzaggio per il trasporto biciclette della flotta di treni e autobus che svolgono servizi di trasporto pubblico locale regionale;
- o la realizzazione, d’intesa con i gestori delle reti ferroviarie e i comuni, di velostazioni in corrispondenza delle stazioni, delle autostazioni e dei poli attrattori ubicati nei centri principali della regione.



Figura 159. Esempi di trasporto bici a bordo treno.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 160. Esempi di trasporto bici a bordo bus.

7.9.1 STRUTTURA E GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE CICLABILE REGIONALE

Il PRT assume come rete fondamentale l'insieme degli itinerari di rango europeo (Eurovelo) e nazionale (Bicitalia) che interessano il territorio regionale.

Itinerari Eurovelo

N°	Codifica Eurovelo	Nome itinerario
1	EV 7 (BI 1)	Ciclopista del Sole
2	EV 5 (BI 3)	Via Romea Francigena

Itinerari Bicitalia

N°	Codifica Bicitalia	Nome itinerario
3	BI 10	Ciclovia dei Borboni
4	BI 11	Ciclovia degli Appennini
5	BI 11 (Variante)	Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

6	BI 14	Ciclovia dei Tre Mari
7	BI 14 (Variante)	Ciclovia dei Tre Mari - Variante Agri

Peraltro, molti degli itinerari riportati in tabella risultano già individuati dalla Regione Basilicata nell'ambito del progetto CY.RO.N.MED, progetto europeo finanziato con fondi INTERREG IIIB ARCHIMED 2000-2006 che vedeva la Regione Puglia, quale soggetto capofila, e un partenariato transnazionale composto dalla Regione Basilicata, dalle regioni Campania e Calabria, dalle Municipalità greche di Atene e Kardia, dall'Ente del Turismo di Cipro e dal Ministero per le Infrastrutture di Malta, al fine di promuovere reti di trasporto alternative, sostenibili e intermodali.



Figura 161. Itinerari proposti da Bicalitalia.

Completano la rete gli itinerari regionali ed interregionali che hanno la funzione di garantire la mobilità interna e l'accessibilità al patrimonio naturalistico, archeologico ed artistico regionale. Fanno parte di questo livello gerarchico anche le linee ferroviarie Bari - Matera, Salerno-Potenza-Ferrandina- Metaponto, la tratta Salerno - Paola (vedi ipotesi di istituzione di servizio metropolitano estivo sulla tratta Sapri- Maratea-Pria M. di cui al par.7.4.1.3) e le linee automobilistiche della rete portante regionale di nuova istituzione che, mediante la previsione di materiale rotabile attrezzato per il trasporto biciclette, garantiscono i collegamenti interregionali con gli aeroporti, le stazioni principali, e tra comprensori turistici della Regione Basilicata.

Itinerari regionali e interregionali (varianti incluse)



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

N°	Codifica	Note
8	Ciclovia delle Tre Ferrovie	Nuova proposta CICLOSTILE-FIAB Potenza, basata sulla riconversione di tratte ferroviarie dismesse
9	Potenza - Matera	Strada di riferimento ss7
10	Ciclovia del Vulture (Potenza - Melfi)	Strada di riferimento ss93
11	Variante Potenza-Brienza	Strada di riferimento ss95
12	Variante Pietragalla - Palazzo San Gervasio	Strada di riferimento ss93-ss169
13	Variante Dolomiti Lucane	Strada di riferimento ss7-sp13
14	Ciclovia del Bradano	Strada di riferimento ss7-sp175

Corridoi di accesso alla regione

N°	Codifica	Note
15	Matera-Bari	Relazione da garantire su rete FAL
16	Ciclovia dei siti UNESCO	Proposta dall'Ass. CICLAMINO Matera
17	Potenza - Salerno	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
18	Potenza - Metaponto	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
19	Sapri - maratea - Praia	Relazione da garantire su rete RFI da parte di Trenitalia
20	Potenza - Aeroporto di Napoli	Relazione da garantire mediante rete portante automobilistica regionale

Di seguito si riporta uno schema di massima elaborato da FIAB della rete risultante dall'insieme degli itinerari succitati.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

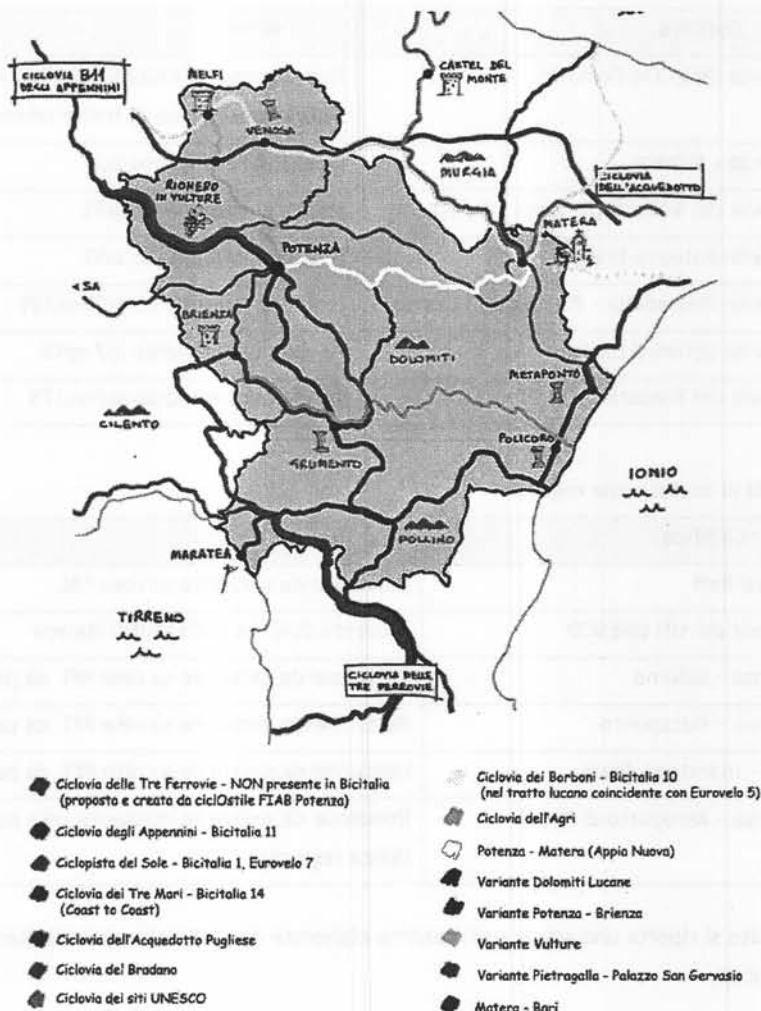


Figura 162. Rete risultante dall'insieme degli itinerari

Strumenti di programmazione per l'attuazione della rete ciclabile regionale

Il Piano Regionale Trasporti propone due strumenti per accompagnare l'attuazione della rete ciclabile regionale.

1. Promulgazione, al pari di altre Regioni italiane (es. Toscana, Puglia), di una legge quadro sulla mobilità ciclistica attraverso cui disciplinare e finanziare gli interventi per l'implementazione della rete di interesse regionale ed offrire alle Amministrazioni locali linee guida per garantire l'omogeneità delle caratteristiche degli interventi da prevedere.
2. Redazione di un MasterPlan della rete regionale in cui dettagliare le caratteristiche degli elementi della rete prefigurata dal PRT, gli indirizzi alla progettazione e le priorità di intervento.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

7.9.2 SCENARIO DI RIFERIMENTO - CICLOVIE CHE RISULTANO FINANZIATE

Nella legge di stabilità 2016 è stata finanziata la **Ciclovia dell'acquedotto Pugliese**. In aggiunta alla ciclovia dell'acquedotto pugliese, il "Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata" contempla il completamento della progettazione e l'affidamento per due ciclovie:

- Ciclovia del golfo di Taranto-Tratto lucano Bernalda-Nova Siri del valore di € 3.000.000
- Ciclovia Lagonegro-Rotonda connessione con tratto calabrese Rotonda-Spezzano del valore di € 3.000.000

7.9.3 INTERVENTI PROGETTO 2018

- 1.a. Ciclovia dell'acquedotto Pugliese - Realizzazione tratto lucano;
- 1.b. Ciclovia del golfo di Taranto. Realizzazione tratto lucano Bernalda-Nova Siri;
- 1.c. Ciclovia Lagonegro-Rotonda. Connessione con tratto calabrese Rotonda-Spezzano;
- 1.d. Istituzione del trasporto biciclette a bordo di treni e bus per chiudere circuitazioni e/o raggiungere comprensori dall'elevato valore storico-paesaggistico.

7.9.4 INTERVENTI PROGETTO 2021- DA REALIZZARSI CON ULTERIORI RISORSE

- 2.a. Completamento dei tratti della rete BICITALIA ricadenti in territorio regionale.
- 2.b. Realizzazione degli itinerari di rango regionale e interregionale in base alla scala di priorità fissata dal Masterplan
- 2.c. Realizzazione di percorsi e infrastrutture per la mobilità ciclistica complementari alla rete del TPRL tra cui la realizzazione di velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie principali.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

8 Sezione V - Indirizzi per la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale

8.1 Inquadramento

Nel presente capitolo vengono presentate le azioni salienti del processo di riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale, gli indirizzi per la definizione delle reti dei servizi di TPL (ferroviari, automobilistici extraurbani, reti comunali) e la loro gerarchizzazione.

I principi ispiratori alla base della riorganizzazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale sono quelli della L.R. n 7/2014 e tengono conto del quadro normativo a livello nazionale che nell'ultimo triennio ha posto particolare attenzione alla messa a punto di meccanismi finalizzati all'efficientamento del settore e ad incentivare la sua competitività tramite la promozione dei principi propri della libera concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi.

Lo scenario proposto dal PRT si fonda sul principio della co-modalità in base al quale occorre adottare, caso per caso la soluzione che offre le migliori prestazioni tenuto conto delle caratteristiche della domanda da servire e della rete infrastrutturale. Ciò ha determinato la previsione di una rete portante ferroviaria ed automobilistica che non presenta una distribuzione omogenea sul territorio e l'esigenza di prevedere numerosi nodi di interscambio dove realizzare il coordinamento tra servizi di modalità e rango differenti. Solo questa impostazione è infatti in grado di coniugare le esigenze di mantenere adeguati livelli di accessibilità territoriale in una regione a domanda debole come la Basilicata con il rispetto degli stringenti obiettivi di efficientamento imposti dalla normativa nazionale.

Sul versante dell'organizzazione dei servizi il PRT fornisce anche una indicazione sulla strutturazione dei servizi in una rete di interesse regionale organizzata nel bacino unico regionale con lotti per l'affidamento dei servizi con una serie di Unità di rete del TPL di livello intercomunale ottimali sotto il profilo del coordinamento dei servizi. L'obiettivo è quello di porre le basi di un processo di copianificazione e di crescente corresponsabilità nella gestione dei contratti che coinvolga tutti i Comuni instaurando un principio di sussidiarietà nel conseguimento dei target degli obiettivi di efficienza ed efficacia a partire dalle prossime procedure di affidamento alle quali le nuove proposte di disciplina del settore sembrano voler dare un notevole impulso (vedi successivo par. 8.1.1).

La definizione compiuta e puntuale delle reti di servizi di trasporto pubblico locale e dei lotti funzionali della rete dei servizi di TPL comunale restano esclusivo oggetto del Piano di Bacino del trasporto pubblico locale.

8.1.1 FOCUS - LE IPOTESI DI MODIFICA DEI MECCANISMI DI RIPARTO DEL FONDO PER IL CONCORSO DELLO STATO AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Le ipotesi di modifica dei meccanismi di riparto del Fondo per il concorso dello Stato al Trasporto Pubblico locale di cui all'art. 16-bis, comma 1, del D.L. 6 luglio 2012 n. 95 convertito dalla L.135 del 7 ago-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

sto 2012, se confermate, sono destinate a dare un ulteriore impulso all'efficiamento e all'apertura al libero mercato. In particolare, la bozza in discussione prevede:

1. Innalzamento progressivo dal 10% al 20% della quota da suddividere tra le regioni sulla base dei ricavi da traffico e del loro trend di crescita;
2. Riduzione, in ciascun anno, delle risorse da trasferire alle regioni qualora i servizi di TPRL, salvo quelli inclusi in contratti già affidati in conformità alle disposizioni comunitarie, non risultino affidati con procedure ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento fissato dal Decreto.

Una tale prospettiva giustifica pienamente l'impulso dato dalla Regione Basilicata all'avvio delle procedure concorsuali per i nuovi affidamenti dei servizi automobilistici e alle rinegoziazioni dei contratti ferroviari come previsto dalla normativa comunitaria (cfr.par. 8.2.1.1 e par. 8.2.1.2).

8.1.2 LA GOVERNANCE REGIONALE E IL BACINO UNICO 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, si è di fatto intrapreso 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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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. Il quadro delle attività e compiti in capo alla Regione 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. Attività queste che determinano la necessità a regime di potenziare l'Ufficio Trasporti del Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, strutturandolo con maggiori risorse professionali tecniche e giuridiche.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 163: 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.



Figura 164: Sistema delle competenze sul TPL nel periodo transitorio (sino al 31.12.2017)



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 livelli 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 affermano 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 sovra regionale e nazionale (Poli socio economici extraregionali, 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.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

8.2 Azioni correlate con la redazione del Piano di Bacino del TPRL

Il Piano dei Trasporti di Bacino regionale da predisporre nei prossimi mesi da parte della regione e con la partecipazione di Province e Comuni, approvato dalla Giunta Regionale dovrà definire compiutamente la rete dei servizi di trasporto pubblico ferroviari regionali, la rete dei servizi di trasporto pubblico automobilistici extraurbani e i servizi minimi di trasporto pubblico automobilistici comunali, al fine di eliminare sovrapposizioni e parallelismi tra le differenti modalità ed i diversi tipi di servizio. Le reti dei servizi definiti nel Piano dei Trasporti di Bacino saranno da porre a gara ed in particolare tutto il TPL su gomma dovrà essere posto a gara entro il 2017, mentre i servizi esercitati su ferro potranno essere riaffidati agli attuali gestori mediante rinegoziazione dei contratti di servizio scaduti al 31.12.2014 (Trenitalia e Fal).

Il Piano dei Trasporti di Bacino deve:

- a. contenere la definizione delle reti dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino territoriale unico regionale contenenti i servizi minimi, distinti rispettivamente in:
 - I. rete dei servizi ferroviari, per i quali è previsto un periodo transitorio dalla vigente norma regionale mediante rinnovo e rinegoziazione dei contratti di servizio scaduti il 31.12.2014 con Trenitalia e FAL;
 - II. rete dei servizi automobilistici regionali extraurbani, comprensiva dei servizi automobilistici sostitutivi ex art. 8 e 9 del D.lgs. n. 422/97 e s.m.i. , da porre a gara entro 2017;
 - III. rete dei servizi automobilistici comunali organizzati per unità di rete ottimali del TPL di livello sovra comunale, da porre a gara appunto per lotti entro 2017;
- b. essere improntato a principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti e di integrazione dei servizi;
- c. definire l'integrazione tariffaria per i servizi di trasporto pubblico locale;
- d. basarsi su criteri di economicità e di efficienza funzionale favorendo l'intermodalità e l'integrazione dei diversi servizi di trasporto pubblico locale;
- e. contenere il programma economico-finanziario con l'indicazione delle risorse necessarie per assicurare lo svolgimento dei servizi;
- f. individuare delle aree a domanda debole, con il conseguente adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto;
- g. individuare gli interventi sulle infrastrutture al fine di adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale;
- h. contenere i criteri per migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei servizi di trasporto da parte delle persone con disabilità.

Inoltre nella redazione del Piano di Bacino si dovrà tenere in debita considerazione il potenziamento delle linee di trasporto per i lavoratori agricoli stagionali, anche in relazione a quanto disposto dal protocollo nazionale di contrasto al Caporalato sottoscritto il 27 maggio 2016 dalla Regione Basilicata con i Ministeri del Lavoro, dell'Interno e dell'Agricoltura.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Di seguito si riportano una serie di adempimenti e di indicazioni collegate alla redazione del Piano di Bacino Unico Regionale.

- 1) Ratifica, nell'ambito del Piano di Trasporti di Bacino, dell'appartenenza alle rispettive Unità di rete del TPL proposti dal PRT da parte dei Comuni.
- 2) Screening, alla data del 31 dicembre 2016, dello stato di attuazione degli interventi già programmati, finanziati e in corso di attuazione sulla rete ferroviaria.
- 3) Rinegoziazione dei Contratti di servizio ferroviari per i servizi gestiti da Trenitalia su rete RFI e da FAL su rete regionale.
- 4) Valutazione, entro il primo trimestre 2017, di concerto con i gestori delle reti ferroviarie dei tempi di realizzazione degli interventi finanziati e di quelli programmati dal PRT propedeutici alla progressiva attuazione del modello di esercizio di riferimento dei servizi di TPRL ferroviario.
- 5) Determinazione, entro dicembre 2017, dei servizi minimi alla luce dei costi standard, delle risorse disponibili e del quadro demografico e socioeconomico.
- 6) Definizione, nell'ambito del Piano di Bacino Unico Regionale, del programma di esercizio ferroviario di TPRL prevedendo tre fasi attuative (2018 - 2021 e 2026).
- 7) Definizione, nell'ambito del Piano di Bacino Unico Regionale, del programma di esercizio della componente «portante» della rete di TPRL automobilistico complementare e succedanea alla rete ferroviaria.
- 8) Definizione, nell'ambito del Piano di Bacino Unico Regionale nell'anno 2017, dei programmi di esercizio dei servizi minimi ed eventuali servizi aggiuntivi automobilistici delle Unità di rete ottimali del TPL comunale in coordinamento, caso per caso, con le Province (1) di Potenza e/o Matera e i comuni direttamente interessati (1).
- 9) Attuazione, entro dicembre 2017, della prima fase del progetto di integrazione tariffaria regionale consistente:
 - a. nella individuazione, tramite uno studio ad hoc, delle specifiche del sistema tariffario da adottare più confacente alle caratteristiche della mobilità in regione Basilicata e alla configurazione della rete proposta dal Piano di Bacino Unico Regionale;
 - b. nella definizione delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali da inserire nei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di TPL automobilistico;
 - c. nella stipula di accordi commerciali con i gestori dei servizi ferroviari.
- 10) Espletamento delle gare dei servizi automobilistici (avvio delle gare entro Dicembre 2017).
- 11) Piena operatività, comunque entro novembre 2019, della separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi ferroviari su rete FAL.

(1) Durante il periodo di redazione del Piano di Bacino e di espletamento dei nuovi affidamenti permane l'obbligo per gli Enti concedenti di monitorare l'efficienza dei contratti in essere e di attuare tutte le misure di efficientamento fattibili sotto il profilo tecnico ed amministrativo.

8.2.1 RINEGOZIAZIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO SU FERRO

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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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 nei contratti di servizio con FAL s.r.l. e Trenitalia S.p.A., l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione ed in particolare del presente Piano Regionale dei Trasporti e del Piano di Bacino è condizione propedeutica alla ridefinizione della rete dei servizi ferroviari, il cui affidamento dovrà avvenire nel rispetto delle vigenti disposizioni normative nazionali e regionali nonché del Regolamento CE 1370/2007 e s.m.i..

Tuttavia per essi, sempre ai sensi della L.R. 7/2014, art. 1, 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.

8.2.1.1 Focus Rinegoziazione del Contratto di Servizio Trenitalia

Gli elementi alla base della rinegoziazione avviata con Trenitalia, nel rispetto tra l'altro del regolamento 1370/2007 e della Delibera ART n. 49/2015, sono brevemente sintetizzati nei punti seguenti.

- **Durata contratto.** In sede di rinegoziazione del Contratto di Servizio si prevede la durata contrattuale di sei anni con possibilità di eventuale proroga entro il limite massimo di tre anni. La Regione si riserva, tuttavia, la possibilità di pubblicare gli avvisi di preinformazione per l'affidamento dei servizi, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento CE 1370/2007, anche in linea con le vigenti disposizioni normative nazionali. Per i servizi automobilistici si prevede l'espletamento del servizio solo fino al subentro dell'aggiudicatario della relativa gara ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1 L.R. 7/2014 e s.m.i.
- **Corrispettivo contrattuale.** Per la quantificazione del corrispettivo, si prevede la rinegoziazione del contratto scaduto mediante riduzione del corrispettivo anche alla luce del finanziamento e



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

della concessione in uso di un nuovo treno (ATR 220 - SWING) acquistato da parte della Regione con risorse PO FESR 2007-2013 e già entrato in esercizio ad agosto 2016.

- **Richiesta di ulteriori investimenti in autofinanziamento in capo a Trenitalia.** In particolare la rinegoziazione contrattuale dovrà prevedere la richiesta di immissione in esercizio di almeno ulteriori n. 2 complessi rotabili diesel o elettrici nuovi, acquistati in autofinanziamento dalla Società.
- **Monitoraggio dei dati di esercizio - obblighi di rendicontazione.** Al fine di consentire all'Ente regolatore regionale di poter meglio programmare l'esercizio dei servizi ferroviari ed introdurre eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio annuale del contratto, la rinegoziazione deve prevedere precisi obblighi in capo a Trenitalia, quale, ad esempio quello di effettuare e trasmettere alla Regione le risultanze di sistematiche rilevazioni delle frequentazioni (load factor) mediante indagini con cadenza almeno bimestrale che permettano di acquisire l'andamento delle voci dei ricavi aziendali (ricavi da traffico, etc.) ovviamente su base regionale.
- **Sistema delle penalità per inadempimento.** Si prevede l'aggiornamento e l'inasprimento degli importi delle sanzioni per inadempimento (mancata pulizia, ritardi, etc.), incrementando la soglia pari all'1% prevista dal vecchio contratto di servizio. E' richiesto altresì un progressivo incremento del valore degli indici di puntualità nel corso di vigenza contrattuale.
- **Ricavi da traffico.** È da prevedere un incremento dei ricavi da traffico, aspetto questo non legato solo all'adeguamento tariffario per il quale comunque la Regione dovrà procedere per tutto il settore del TPL regionale nel suo complesso, ma anche ad azioni di riprogrammazione dei servizi (di qui l'esigenza di un più funzionale monitoraggio dei dati di esercizio, ricavi, load factor, etc.) ed elevamento della qualità da parte dell'Esercente che necessariamente devono tendere a meglio soddisfare le esigenze dell'utenza. Il valore annuo dei ricavi dovrà tendere ad incrementare durante la vigenza del contratto, anche al fine di poter verificare le previsioni normative di cui all'articolo 16 bis del D.L. n. 95/2012 e del rispettivo DPCM attuativo dell'11.03.2013, il quale stabilisce l'obbligo di incrementare su base regionale i valori del load factor da un lato e del rapporto ricavi/costi, pena il taglio del 10% del trasferimenti di cui al Fondo Nazionale Trasporti alla Regione.
- **Integrazione tariffaria.** Si prevede una clausola contrattuale che impegna il gestore a prendere parte al progetto di integrazione tariffaria regionale **sin dalla fase della sua prima attuazione che coinciderà con gli affidamenti dei servizi automobilistici di TPL.**
- **Maggiore flessibilità contrattuale** nell'esercizio dei servizi e delle loro variazioni in corso di vigenza contrattuale.

8.2.1.2 **Focus Rinegoziazione del Contratto di Servizio ferrovie Appulo Lucane**

Gli elementi alla base della rinegoziazione avviata con FAL, nel rispetto tra l'altro del regolamento 1370/2007 e della Delibera ART n. 49/2015, sono brevemente sintetizzati nei punti seguenti.

- **Durata contratto.** In sede di rinegoziazione del Contratto di Servizio si prevede la durata contrattuale di sei anni con possibilità di eventuale proroga entro il limite massimo di tre anni. La Regio-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

ne si riserva, tuttavia, la possibilità di pubblicare gli avvisi di preinformazione per l'affidamento dei servizi, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento CE 1370/2007, anche in linea con le vigenti ed emanande disposizioni normative nazionali. Per i servizi automobilistici si prevede l'espletamento del servizio solo fino al subentro dell'aggiudicatario della relativa gara ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1 L.R. 7/2014 e s.m.i.

- **Corrispettivo contrattuale.** Per la quantificazione del corrispettivo, è da prevedere la rinegoziazione del contratto scaduto mediante riduzione del corrispettivo, al fine di tenere conto anche degli investimenti effettuati con fondi statali e regionali e dell'avvenuto rinnovo del materiale rotabile da parte della Regione, nel rispetto delle vigenti disposizioni normative e delle misure regolatorie nazionali.
- **Richiesta di ulteriori investimenti in autofinanziamento in capo a FAL.** In particolare la rinegoziazione contrattuale dovrà prevedere l'impegno di FAL a realizzare interventi infrastrutturali in autofinanziamento finalizzati tra l'altro alla velocizzazione dei collegamenti ferroviari tra Matera e Bari.
- **Monitoraggio e obbligo di rendicontazione degli adempimenti contrattuali di natura qualitativa, economica, gestionale e di investimento.** Al fine di consentire all'Ente regolatore regionale di poter meglio programmare l'esercizio dei servizi ferroviari e di introdurre eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio annuale del contratto, si prevedono precisi obblighi in capo a FAL, quale ad esempio quello di effettuare e trasmettere alla Regione le risultanze di sistematiche rilevazioni delle frequentazioni (load factor) mediante indagini con cadenza almeno bimestrale, che permettano di acquisire l'andamento delle voci dei ricavi aziendali (ricavi da traffico, etc.) ovviamente su base regionale.
- **Ricavi da traffico.** È da prevedere un incremento dei ricavi da traffico, aspetto questo legato non solo all'adeguamento tariffario per il quale comunque la Regione dovrà procedere per tutto il settore del TPL regionale nel suo complesso, ma anche ad azioni di riprogrammazione dei servizi (di qui l'obbligo in capo all'Azienda di trasmettere i dati di esercizio, ricavi, load factor, etc), elevamento della qualità da parte dell'Esercente che necessariamente deve essere tenuto a meglio soddisfare le esigenze dell'utenza, oltre che ad azioni di contrasto e recupero dell'evasione tariffaria. Il valore annuo dei ricavi dovrà tendere ad incrementare durante la vigenza del contratto, anche al fine di poter verificare le previsioni normative di cui all'articolo 16 bis del DI n. 95/2012 e del rispettivo DPCM attuativo dell'11.03.2013, il quale stabilisce l'obbligo di incrementare su base regionale i valori del load factor da un lato e del rapporto ricavi/costi, pena il taglio del 10% del trasferimenti di cui al Fondo Nazionale Trasporti alla Regione.
- **Integrazione tariffaria.** Si prevede una clausola contrattuale che impegna il gestore a prendere parte al progetto di integrazione tariffaria regionale sin dalla fase della sua prima attuazione che coinciderà con gli affidamenti dei servizi automobilistici di TPL.
- **Sistema incentivante finalizzato a incrementare l'efficienza, la qualità, i ricavi, la redditività e il numero di passeggeri trasportati.** Si prevede la revisione del sistema delle penalità, mediante



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

la previsione di standard quali-quantitativi minimi del servizio espressi in termini di standard generali e specifici ed obiettivi minimi di miglioramento e la revisione ed inasprimento delle sanzioni per inadempimento sulla qualità dei servizi offerti (mancanza di decoro e pulizia, puntualità, composizione treni, età). Si richiede un progressivo incremento del valore degli indici di puntualità nel corso di vigenza contrattuale.

- **Maggiore flessibilità contrattuale** nell'esercizio dei servizi e delle loro variazioni in corso di vigenza contrattuale.

8.3 La rete dei servizi Servizi Automobilistici e sua gerarchizzazione

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 automobilistici di TPL nell'ambito del Bacinò regionale, sarà necessario sviluppare i compiti di indirizzo e di programmazione del servizio, di defini-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

zione, 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.

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 a Gestori che fornisca garanzie di sostenibilità.

La definizione delle Unità di rete ottimali del TPL comunale 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.

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



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

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.

Il presente PRT riconosce al sistema multimodale del TPRL il ruolo di elemento ordinatore delle politiche regionali in tema di mobilità sostenibile.

L'obiettivo primario è la costruzione di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità sul territorio regionale garantendo l'accessibilità dal territorio alle sedi di lavoro, ai servizi di rilevanza regionale, alle "porte di accesso" alle reti della lunga percorrenza, ma anche ai principali poli urbani di riferimento per ciascun ambito e alle aree che rivestono – per residenti e turisti – elevato interesse storico-artistico e/o ambientale.

Il PRT propone una gerarchizzazione dei servizi extraurbani su gomma di riferimento per la prossima gara di affidamento dei servizi prevedendo:

- a) linee portanti extraurbane e suburbane con modello di esercizio ad orario o anche a frequenza, destinate ad operare in ambiti in cui, nelle fasce di morbida, i servizi ferroviari non sono giustificati, su direttrici ad elevata frequentazione non servite dal ferro e con margini di crescita derivanti dalla domanda potenziale in diversione da auto privata; la tecnologia di riferimento è il BRT (Bus Rapid Transit) che prevede interventi di preferenziazione della marcia, allestimento delle fermate, utilizzo di veicoli ad elevata capacità e ricorso a tecnologie ITS e infomobilità;
- b) linee portanti extraurbane con modello di esercizio ad orario tendenzialmente concentrate nelle fasce di punta (servizi scolastici/lavoratori pendolari);
- c) linee ordinarie di ambito che garantiscono servizi di adduzione alle linee del tipo a) e b) in rendez-vous presso punti di interscambio attrezzati;
- d) linee non convenzionali a percorso flessibile in adduzione alle linee del tipo a) e b);
- e) linee appartenenti alle reti urbane.

Un esempio di linee del tipo a) è costituito dalle linee di rendez-vous con i servizi AV: nelle ore di morbida, il livello di domanda atteso risulta verosimilmente inferiore rispetto a quanto necessario per garantire il raggiungimento dei target fissati dal DPCM 2013 per il riparto del 10% a consuntivo. Pertanto tali collegamenti vanno effettuati mediante servizi automobilistici veloci che emulano la ferrovia: hanno poche fermate, sono effettuati con autobus veloci e ad elevata capacità e comfort che viaggiano sulla rete stradale portante, entrano in ambito urbano su itinerari dotati di preferenziazione, effettuano fermate presso nodi attrezzati.

La figura seguente mostra lo schema funzionale dei servizi automobilistici extraurbani portanti coordinati con il piano d'esercizio ferroviario.

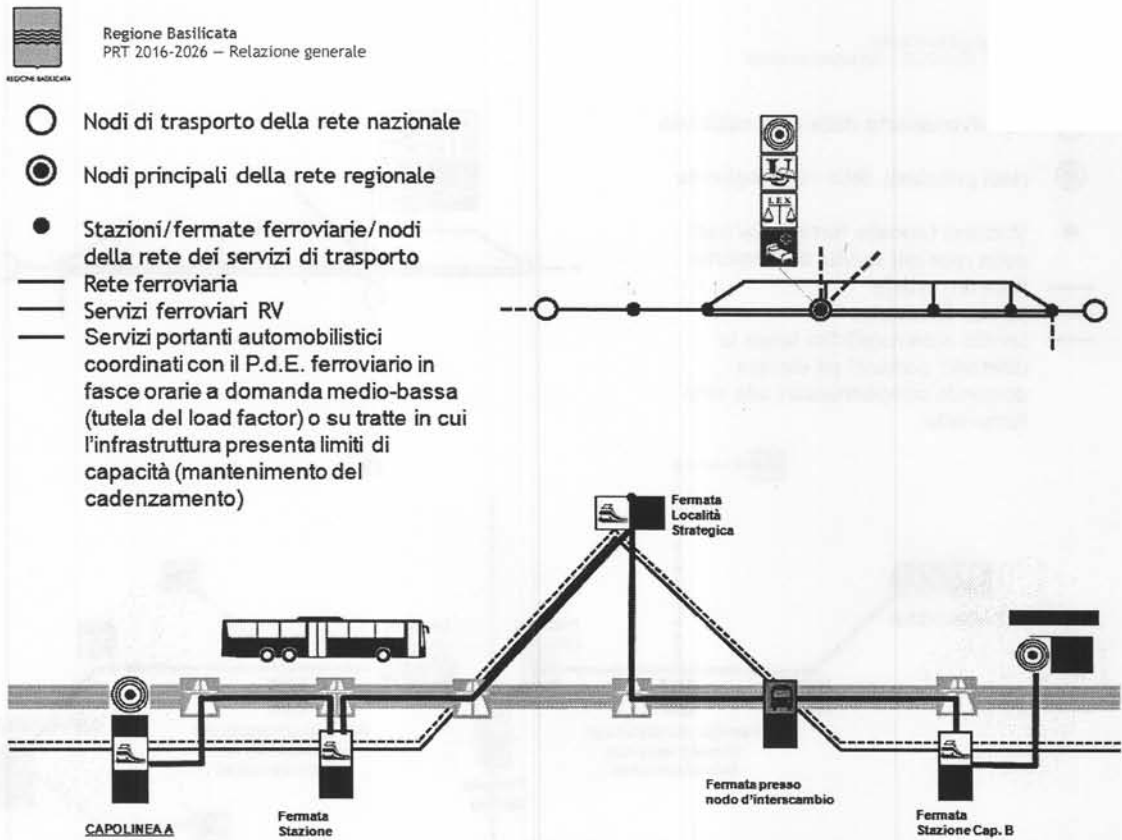


Figura 165. Schema esemplificativo delle linee di TPRL automobilistico extraurbane portanti coordinate con il P.d.E ferroviario.

Un esempio di linea di tipo b) è costituito dalle linee di rendez-vous con i servizi AV lungo corridoi non serviti dalla ferrovia, ad esempio da Lauria-Lagonegro verso Salerno. È ipotizzabile, ad esempio l'istituzione di una linea che parta da Lauria e a Lagonegro effettui una fermata nei pressi degli svincoli autostradali di Lauria e Lagonegro facendo interscambio con gli utenti accompagnati in auto o che effettuano park&ride, ma anche con gli utenti dei servizi di rango inferiore (linee di tipo c,d servizi comunali, ecc.).

Anche tali collegamenti vanno effettuati mediante servizi automobilistici che presentano le stesse caratteristiche descritte per il tipo a).

La figura seguente mostra lo schema funzionale dei servizi automobilistici extraurbani complementari/sucedanei ai servizi ferroviari.

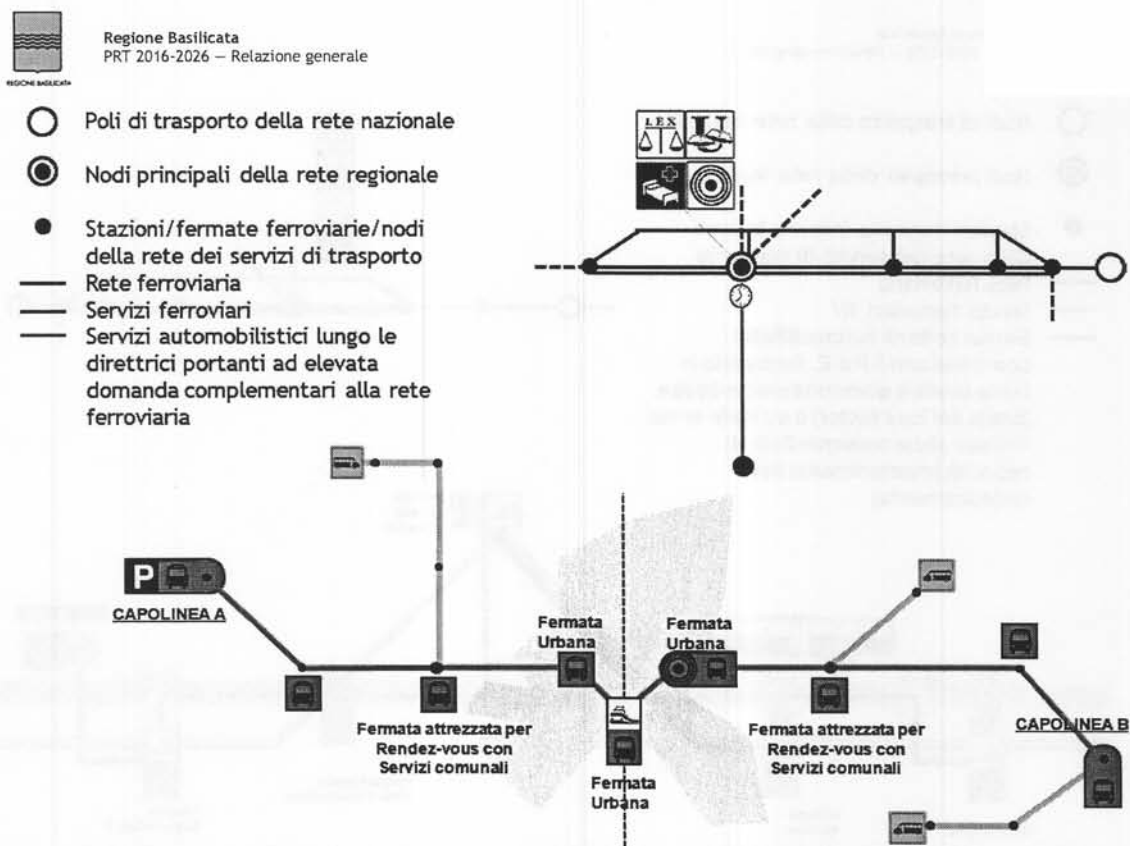


Figura 166. Schema esemplificativo delle linee di tprl automobilistico extraurbane portanti complementari.

Questa impostazione presuppone la realizzazione di una completa integrazione funzionale e tariffaria tra servizi ferroviari ed automobilistici sull'intero Bacino Unico regionale (cfr. §8.4.1 e cap.9).

La riorganizzazione della rete dovrà portare al raggiungimento degli obiettivi del DPCM 11/03/2013 attraverso una serie di strategie di intervento, tra cui:

- contrasto all'evasione;
- misure (dirette e indirette) incentivanti la diversione modale da trasporto privato a trasporto pubblico;
- integrazione funzionale e tariffaria tra diverse modalità di trasporto;
- eliminazione delle sovrapposizioni funzionali mediante il ricorso all'intermodalità;
- approccio «co-modale» nel ridisegno della rete adottando, caso per caso, la soluzione di offerta più efficiente sotto il profilo tecnico - economico - ambientale in base alla domanda da servire;
- ampio ricorso all'infomobilità;
- introduzione del principio di sussidiarietà per la compartecipazione degli EE.LL. al raggiungimento degli obiettivi fissati dal DPCM.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La figura seguente mostra infine lo schema esemplificativo della gerarchizzazione dei servizi di TPLR automobilistici.

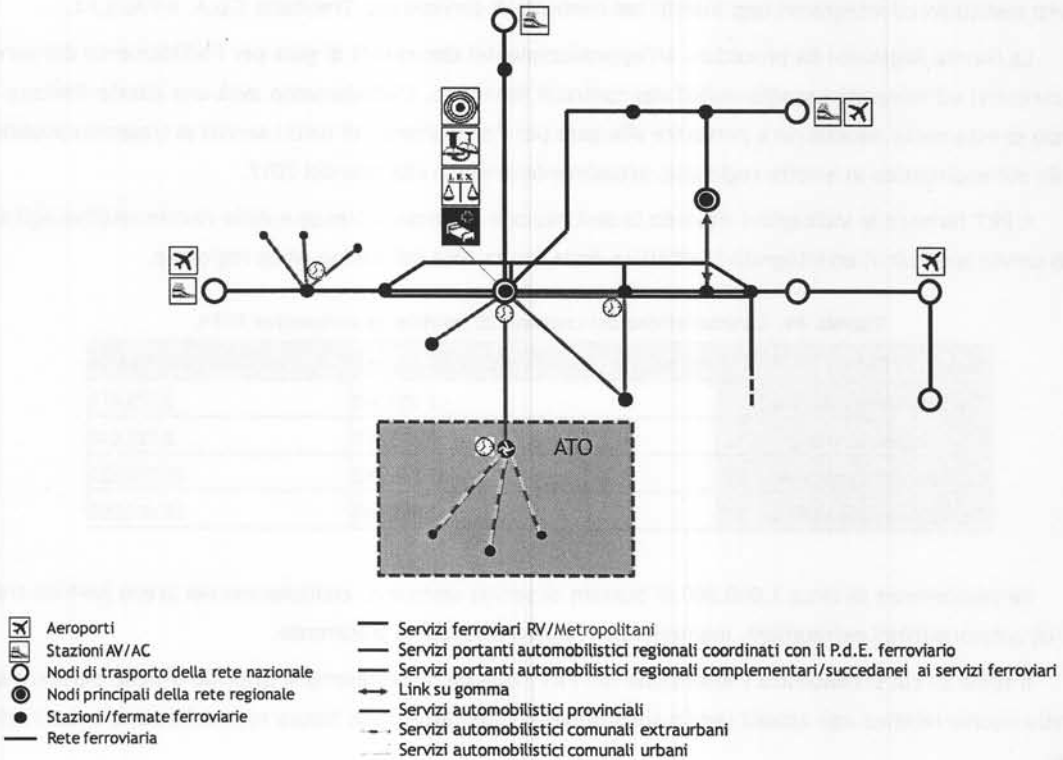


Figura 167. Schema e gerarchizzazione dei servizi di TPRL automobilistico extraurbani e urbani.

8.3.1 IDENTIFICAZIONE DELLA RETE PORTANTE EXTRAURBANA

La componente portante della rete di TPL automobilistico è costituita da linee ad elevata capacità di trasporto (realizzata mediante il ricorso combinato ad elevate frequenze e capacità dei mezzi) che si muovono sulle principali direttrici di traffico regionale dove la modalità ferroviaria non è presente o non risulta competitiva.

Gli elementi che dovranno essere presi in considerazione ai fini dell'individuazione delle linee portanti nell'ambito del Piano di Bacino Unico Regionale sono:

- 1) i livelli di domanda soddisfatta;
- 2) i livelli e caratteristiche dell'offerta attuale di TPL automobilistico extraurbano;
- 3) le caratteristiche prestazionali della rete stradale;
- 4) l'esigenze/opportunità connesse all'integrazione con la rete ferroviaria;
- 5) il collegamento dei poli e la copertura dei corridoi ad elevata domanda potenziale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

8.3.2 INDICAZIONI PER IL RIORDINO DEI SERVIZI SOSTITUTIVI E INTEGRATIVI DEI SERVIZI FERROVIARI

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..

La Giunta Regionale ha proceduto all'approvazione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi scorporandoli dai contratti ferroviari. L'affidamento avrà una durata limitata al tempo strettamente necessario a pervenire alle gare per l'affidamento di tutti i servizi di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito regionale, attualmente previste alla fine del 2017.

Il PRT fornisce le indicazioni riguardo la destinazione delle percorrenze e delle risorse relative agli attuali servizi sostitutivi ed integrativi nell'ottica della futura rete del bacino unico regionale.

Tabella 49. Caratteristiche dei contratti di servizio da consuntivo 2014.

Servizi di TPRL	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]
Trenitalia automobilistico	1.080.340	2.776.474
F.A.L. automobilistico	2.076.671	8.722.018
Co.Tra.B extraurbano prov. PZ	17.346.282	27.710.520
Co.Tra.B extraurbano prov. MT	8.962.393	14.461.266

Le percorrenze di circa 3.000.000 di busxkm di servizi sostitutivi, confluiscono nel breve periodo tra i servizi automobilistici extraurbani, mantenendo i relativi programmi d'esercizio.

Il tema su cui si concentra l'attenzione del PRT riguarda la destinazione prioritaria delle percorrenze e delle risorse relative agli attuali servizi sostitutivi ed integrativi nella futura rete del bacino unico regionale.

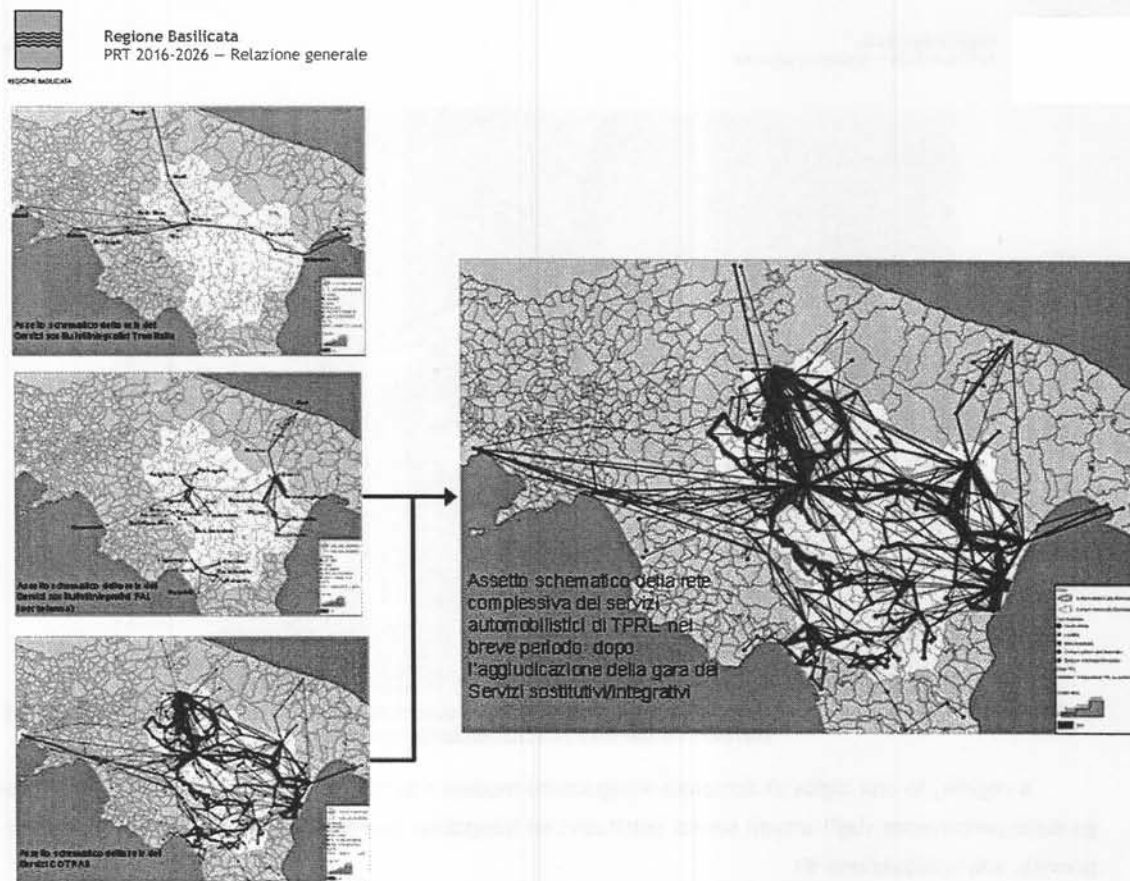


Figura 168. Schema di riordino dei servizi automobilistici.

L'assetto di breve periodo della rete dei servizi automobilistici di TPRL è quindi transitorio in quanto in vista delle future gare occorrerà definire, in particolare:

- le forme di integrazione con i servizi ferroviari sulle direttrici principali;
- l'integrazione con le reti comunali.

La figura seguente mostra l'insieme dei servizi automobilistici extraurbani, composto dai servizi sostitutivi/integrativi Trenitalia e FAL e dai servizi CO.TRA.B. delle province di Potenza e Matera, i corridoi ferroviari in azzurro e le aree dove viene esercito il tpl comunale in giallo.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

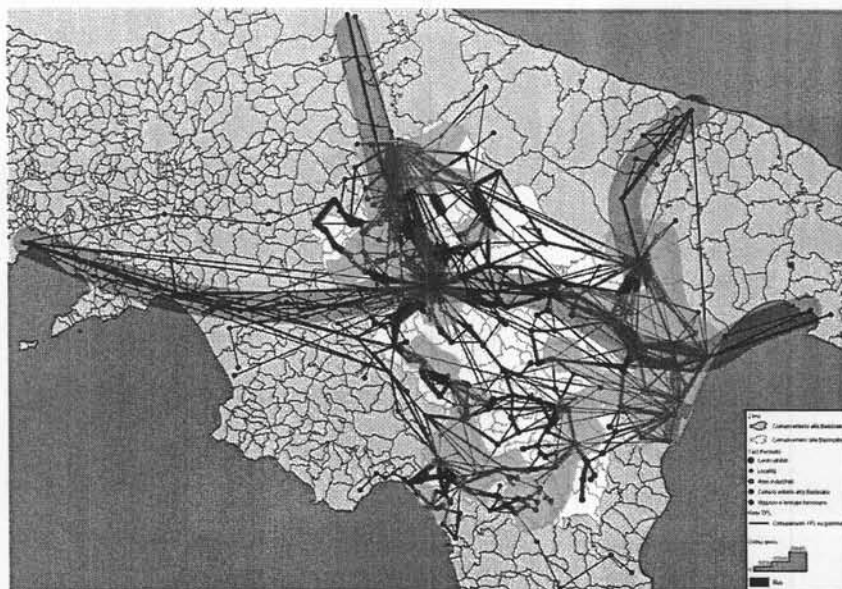


Figura 169. Integrazione e coordinamento tra la rete di servizi automobilistici extraurbani e le reti dei servizi ferroviari e dei servizi automobilistici comunali.

A regime, in una logica di completa integrazione modale e tariffaria, anche ferro-gomma, il reimpiego delle percorrenze degli attuali servizi sostitutivi ed integrativi dovrebbe essere finalizzato, in ordine di priorità, alla realizzazione di:

- Servizi «portanti» a completamento del programma di esercizio ferroviario in fasce orarie «di morbida» o per ovviare limiti di capacità dell'infrastruttura o bassa domanda;
- Servizi «portanti», complementari a quelli ferroviari, su direttrici di traffico di rango regionale non servite dalla ferrovia;
- Servizi di adduzione in Rendez-vous a quelli ferroviari.

8.3.3 INDIVIDUAZIONE DELLE AREE A DOMANDA DEBOLE

Il PRT stante la dimensione di queste problematica in Basilicata, propone una serie di criteri per l'individuazione dei territori a domanda debole (territori montani e degli ambiti rurali), individuazione che sarà effettuata nell'ambito del Piano di Bacino, con il conseguente adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto e indicazione delle modalità per l'effettuazione degli stessi.

Il PRT ed il PdB identificano territori a domanda debole, ai quali garantire CONTINUITÀ TERRITORIALE attraverso servizi di trasporto pubblico ordinario o non convenzionale (bus a chiamata). Tali servizi, attestandosi presso nodi attrezzati, permettono di intercettare l'offerta della rete portante ferroviaria e automobilistica regionale potenziata grazie all'efficientamento che dovrà essere operato sulle corse a bassa frequentazione in modo da garantire una MAGGIORE ACCESSIBILITÀ COMPLESSIVA in destinazione ai principali poli di interesse regionale.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

La procedura proposta per l'individuazione delle aree a domanda debole muove dalla selezione dei parametri socio-territoriali che caratterizzano ciascuna zona di traffico rispetto al sistema dei trasporti e quindi, potenzialmente, la necessità di una diversa organizzazione dei servizi di TPL. I parametri caratteristici assunti a riferimento per la procedura sono riportati di seguito.

- Popolazione residente [Abitanti, in valore assoluto]
- Densità di popolazione [Abitanti/Kmq]
- Tasso di generazione Trasporto Privato: spostamenti generati su Mezzo Privato nel giorno feriale tipo per abitante [Auto/Abitanti]
- Densità territoriale della generazione su Trasporto Privato: spostamenti generati su Mezzo Privato nel giorno feriale tipo per unità di superficie [Auto/Kmq]
- Coefficiente di anzianità: residenti di 65 anni o più ogni 100 abitanti [%]

I parametri elementari di cui sopra sono stati calcolati con riferimento a ciascuna zona di traffico a partire:

1. per i dati socio-territoriali (popolazione, superficie, anzianità): dai dati Istat 2015;
2. per i valori degli spostamenti su Trasporto Privato: dalle matrici Origine/Destinazione 24H dello stato attuale, calibrate per il Modello Regionale del Trasporto Privato.

I parametri elementari (popolazione, densità, anzianità, densità di spostamenti generati e tasso di generazione) sono stati selezionati in quanto consentono, attraverso una lettura aggregata delle possibili combinazioni degli stessi, di descrivere con sufficiente sintesi i principali aspetti legati alla programmazione del TPL nelle zone a domanda debole. Una bassa densità di popolazione e una bassa popolazione totale ad esempio, rappresentano le maggiori difficoltà di raggiungere la domanda, un elevato coefficiente di anzianità indica la presenza di utenti potenzialmente più vincolati all'uso del trasporto collettivo, al pari di una minor "densità" di spostamenti su trasporto privato.

Per l'individuazione delle zone a domanda debole vengono elaborati i parametri elementari a livello di zona di traffico e, sulla base di valori "soglia" per ciascun parametro, sono state definite alcune condizioni per la caratterizzazione delle zone, e in particolare:

1. Zona a bassa popolazione (Pop): se la popolazione totale della zona è inferiore al 25% della popolazione media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:
2. Zona a bassa densità abitativa (Dens): se la densità di popolazione della zona è inferiore al 25% della densità media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

3. Zona ad alto tasso di anzianità (Anz): se la percentuale di residenti con più di 65 anni nella zona supera del 15% il tasso medio regionale. Ovvero:
4. densità di spostamenti generati su Auto per unità di superficie della zona è inferiore al 15% della densità media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:
5. Zona a basso coefficiente di generazione su Trasporto Privato(TGen): se il tasso di generazione pro-capite di spostamenti su Auto è inferiore al 50% del coefficiente medio nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:

Potrebbero essere considerate **“Zone da considerare potenzialmente a domanda debole”** quelle che ricadono in almeno una tra le condizioni n. 1, n. 2 e n. 3 (Popolazione totale, Densità di popolazione e Anzianità).

Una selezione più restrittiva prevede invece la combinazione di tutte le 5 condizioni sopra riportate, in base alla quale possono essere considerate **“Zone da considerare prioritariamente a domanda debole”** quelle che ricadano in almeno 3 tra le condizioni da 1 a 5 (considerando quindi anche la domanda generata su trasporto privato).

8.3.1 FOCUS PROGETTUALE SUI SERVIZI DI ADDUZIONE E SULL'ORGANIZZAZIONE DELL'INTERSCAMBIO

Il PRT considera prioritaria l'individuazione e l'attrezzaggio dei nodi di interscambio ferro-gomma e gomma-gomma con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato puntando su caratteristiche di efficienza dei nodi quali: adeguata offerta di sosta per le auto private e biciclette e comfort per gli utenti (pensilina coperta, panchine, con particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche e display per l'informazione all'utenza in tempo reale), multifunzione e sicurezza del nodo con la possibilità di acquisto o ricarica del titolo di viaggio (localizzazione definitiva dei nodi sarà, infatti, “appoggiata”, ove possibile, ad un esercizio commerciale esistente, soprattutto nelle aree a più bassa densità abitativa).

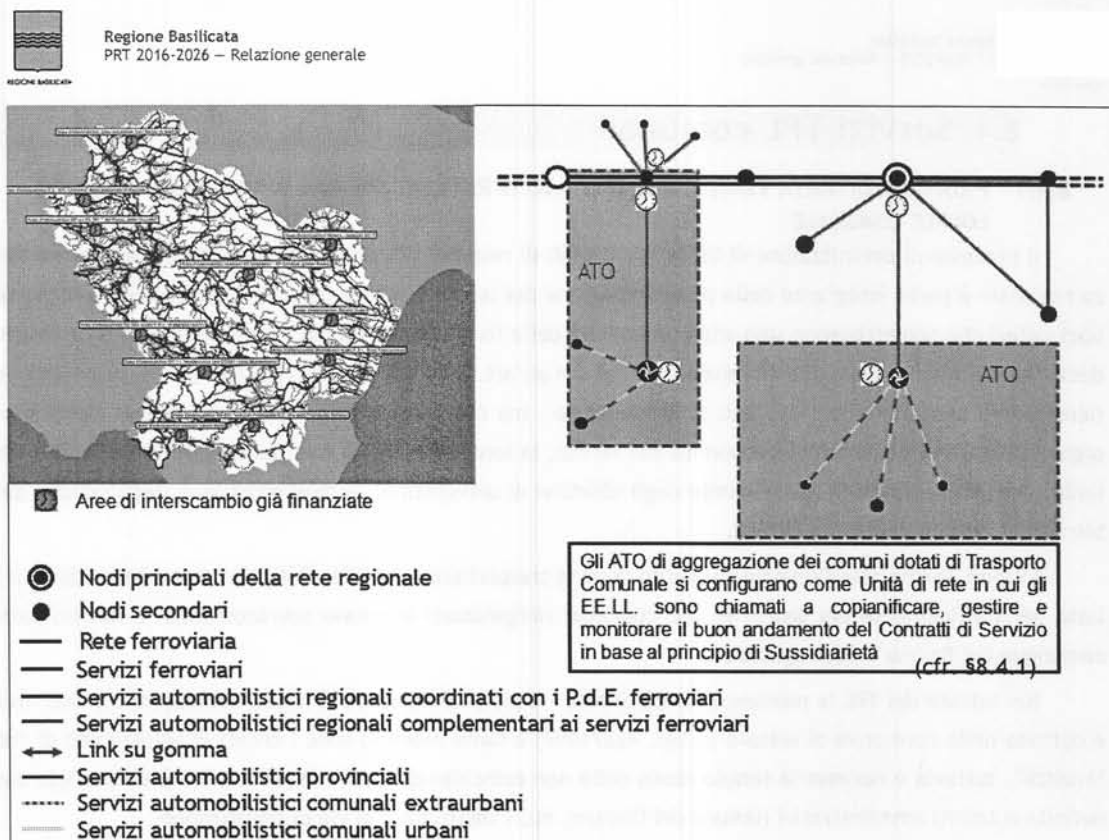


Figura 170. Schema esemplificativo delle linee di tprl automobilistico extraurbane, comunali e urbane.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'ambito dell'attrezzaggio dei suddetti nodi all'assenza di barriere architettoniche (ove per barriere architettoniche s'intendono: gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti; la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi) in riferimento a:

- utilizzo di idoneo materiale che non presenti scabrosità e fessure tali da impedire un agevole transito ai disabili motori;
- individuare un adatto materiale che funga da segnale tattile per i disabili sensoriali;
- rispetto tassativo delle pendenze trasversali dei marciapiedi in qualsiasi condizione di percorso;
- raggiungimento di una standardizzazione nella tipologia delle nuove realizzazioni, a norma e secondo quanto indicato dalle associazioni dei disabili.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

8.4 Servizi TPL comunali

8.4.1 PROPOSTA DI UNITÀ TERRITORIALI OTTIMALI DI RETE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COMUNALE

Il processo di delimitazione di Unità Territoriali di rete del TPL comunale nell'ambito del Bacino Unico regionale è parte integrante della programmazione dei servizi e, come tale, deve tenere conto di molteplici criteri che non attengono solo alla economicità della fornitura dei servizi - presupposto all'ottenimento delle "economie di scala e di differenziazione" di cui all'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, e più propriamente riconducibili alle dimensioni dei lotti di affidamento - ma che abbracciano finalità più ampie: l'efficienza organizzativa e la sostenibilità economica dei servizi, la loro rispondenza alla domanda di mobilità dei cittadini, anche in termini di assolvimento degli obiettivi di universalità, la minimizzazione degli impatti ambientali in termini di priorità modali.

L'Unità Territoriale Ottimale dal punto di vista trasportistico del TPL di livello comunale costituisce il lotto per l'affidamento dei servizi di TPL comunali riorganizzati in chiave sovracomunale e facenti parte comunque del Bacino Unico regionale.

Nel settore del TPL la nozione di Unità di rete - o più propriamente di bacini ottimali di traffico - non è definita nella normativa di settore (D.Lgs. 422/1997) e tanto meno lo sono i criteri di valutazione di "ottimalità", tuttavia è necessaria tenuto conto della non coincidenza quasi sempre tra Unità territoriale così definita e Ambiti amministrativi (Unione dei Comuni, etc.) costituite o in via di costituzione.

Obiettivo è il superamento della frammentazione della governance e della gestione dei servizi pubblici locali, attraverso la promozione di processi di concentrazione con chiare economie di scala ed efficientamento dei servizi in chiave integrata per reti.

La conversione in legge del D.L. 179/2012 ha peraltro previsto che: *"le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo"*.

La definizione delle Unità di rete sopra descritte risponde a logiche differenti: la prima è sottesa all'individuazione di una dimensione di programmazione e organizzazione ottimale dei servizi sotto il profilo della mobilità fondata su strategie di carattere ambientale, sociale, di sviluppo territoriale, di efficienza ed efficacia del servizio; la seconda deriva da esigenze più specificamente gestionali e dunque dalla necessità di assetti produttivi efficienti in grado di sfruttare economie di scala e di densità, nonché di promuovere l'apertura al mercato e la concorrenza possibile.

Pertanto la dimensione delle Unità di rete del TPL comunale è definita in funzione dei vantaggi conseguibili in termini di efficienza, efficacia, economicità, sostenibilità ambientale, tutela della concorrenza, ecc.

Il PRT individua le aggregazioni dei Comuni a partire da quelli dotati di TPL «comunale» in Unità di rete attraverso una procedura multicriteriale che prende in considerazione, in particolare:

- i poli di riferimento per servizi essenziali sanitari e scolastici;



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- la domanda da servire;
- l'organizzazione delle infrastrutture stradali, della rete portante dei servizi di tpl e la localizzazione dei nodi d'interscambio già programmati e dei nodi d'interscambio di progetto individuati dal PRT.

Nella figura seguente si riportano una serie di strati informativi che caratterizzano ciascun comune del territorio regionale per:

- la dotazione o meno dei servizi di tpl comunale;
- il distretto sanitario di appartenenza;
- l'ambito di offerta scolastica di appartenenza;
- l'appartenenza o meno ad un'area interna;
- la presenza di poli sanitari di primo e secondo livello;
- la presenza di istituti scolastici superiori.

Tali caratterizzazioni dei comuni costituiscono la base per l'individuazione di ambiti territoriali omogenei.

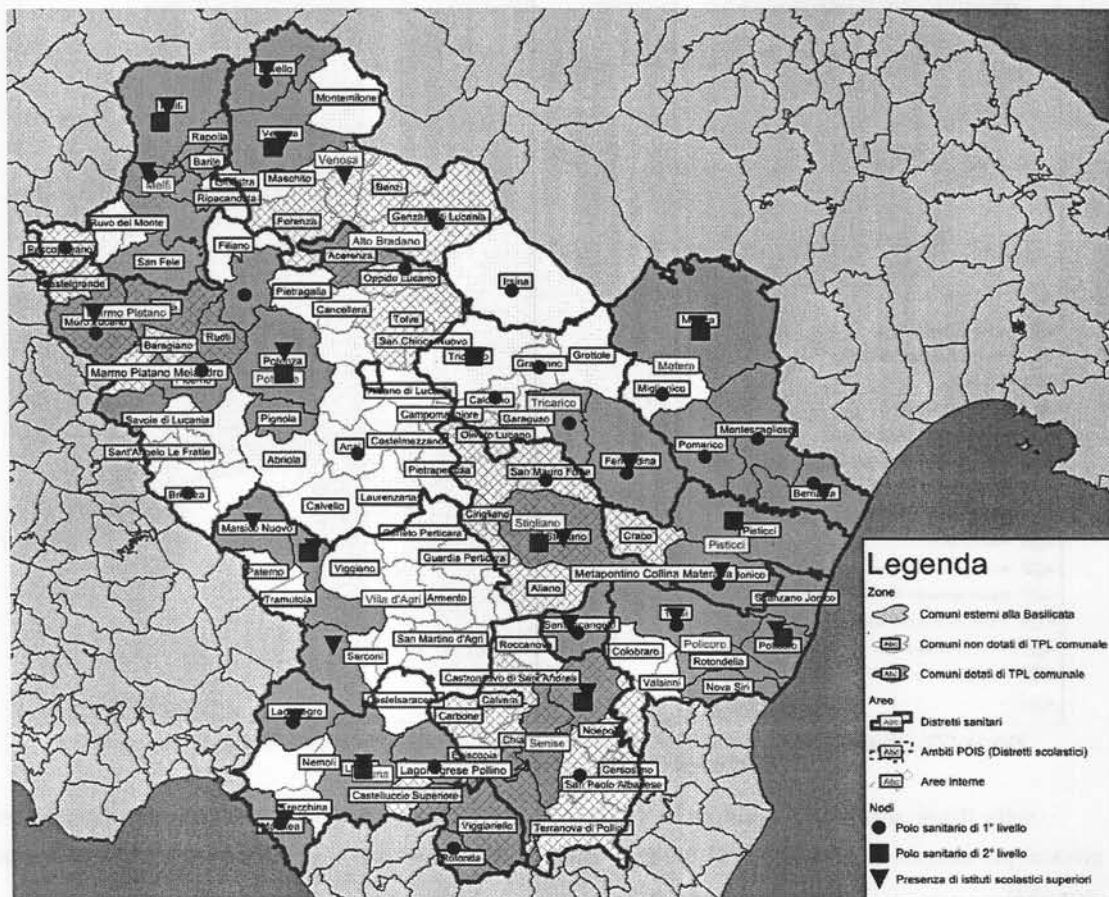


Figura 171. Comuni dotati di tpl comunale, aree interne, POIS e distretti sanitari.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Nella figura seguente è riportata una prima ipotesi di aggregazione dei soli comuni dotati di TPL comunale in raggruppamenti derivante dall'intersezione di due strati informativi: i distretti sanitari e gli ambiti definiti dai Piani d'offerta integrata di servizi scolastici.

In tal modo risultano individuati 14 raggruppamenti costituiti da Comuni che presentano i medesimi poli sanitari e scolastici e che sono posti a base dell'aggregazione per pervenire alla definizione delle Unità di rete.

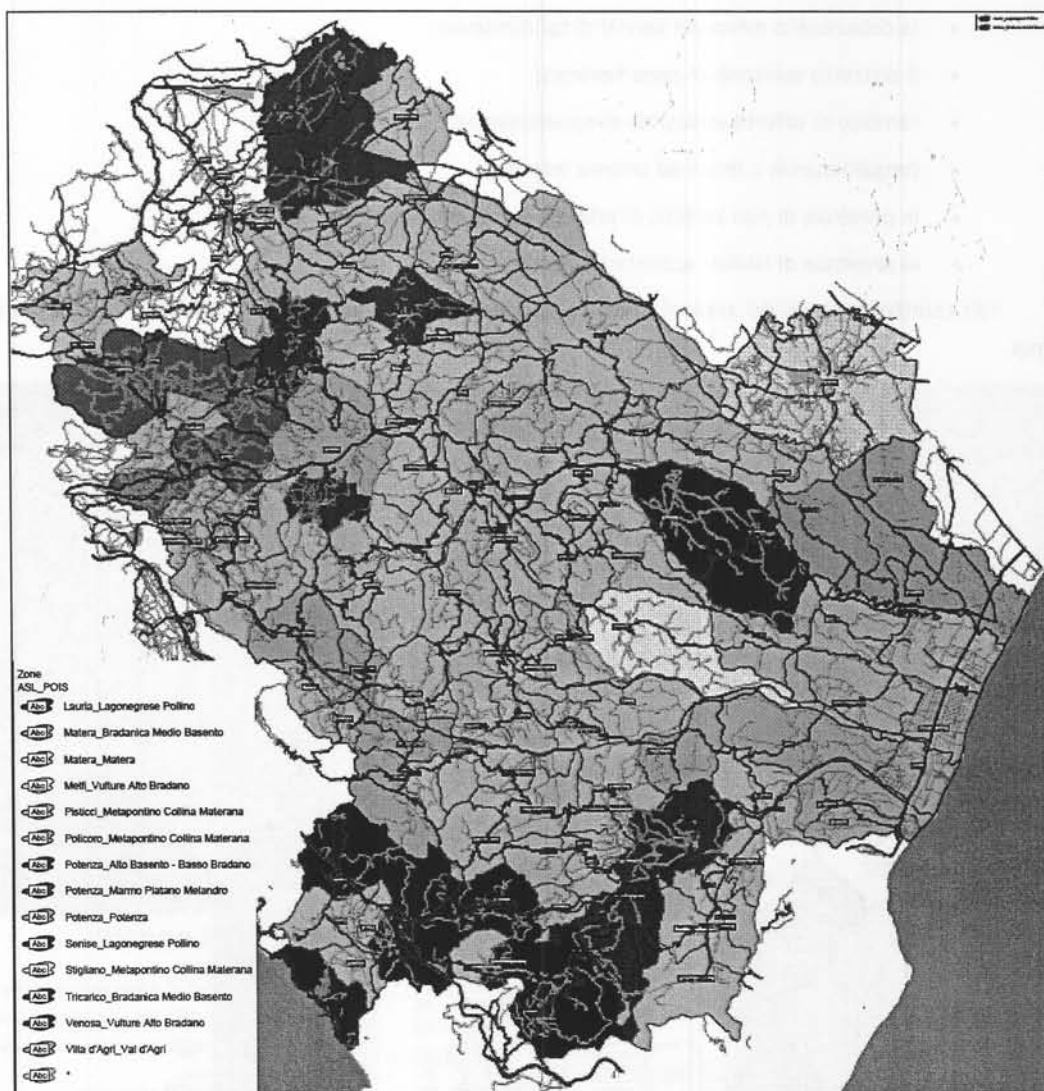


Figura 172. Raggruppamenti di comuni dotati di TPL per la costituzione delle Unità di rete derivanti dall'intersezione di distretti sanitari e scolastici.

Nella figura seguente è riportata una rappresentazione della domanda di spostamenti su trasporto privato: per ciascun comune dotato di tpl comunale sono rappresentate le prime tre relazioni (ordinate per intensità).



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

È facilmente identificabile la presenza di alcuni poli generatori/attrattori: Potenza, Matera, Melfi, Marsico Vetere, Lauria, Pisticci, Policoro, Francavilla in Sinni.

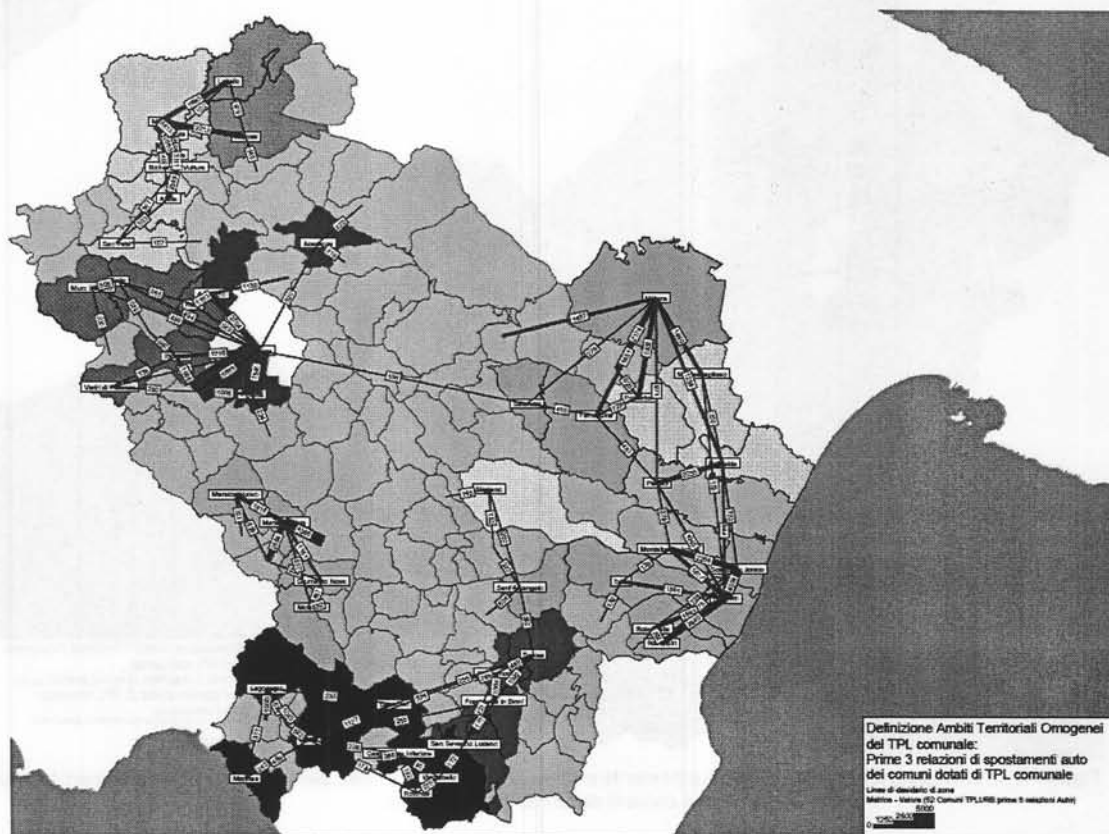


Figura 173. Sovrapposizione dei 14 raggruppamenti e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti in auto dei comuni dotati di tpl comunale.

Nella figura seguente è riportata una rappresentazione della domanda di spostamenti su trasporto pubblico: per ciascun comune dotato di tpl comunale sono rappresentate le prime tre relazioni (ordinate per intensità).

Sebbene la distribuzione delle relazioni principali sia leggermente differente, i poli generatori/attrattori sono sostanzialmente gli stessi: Potenza, Matera, Melfi, Marsico Vetere, Lagonegro-Lauria, Pisticci, Policoro, Francavilla-Senise.

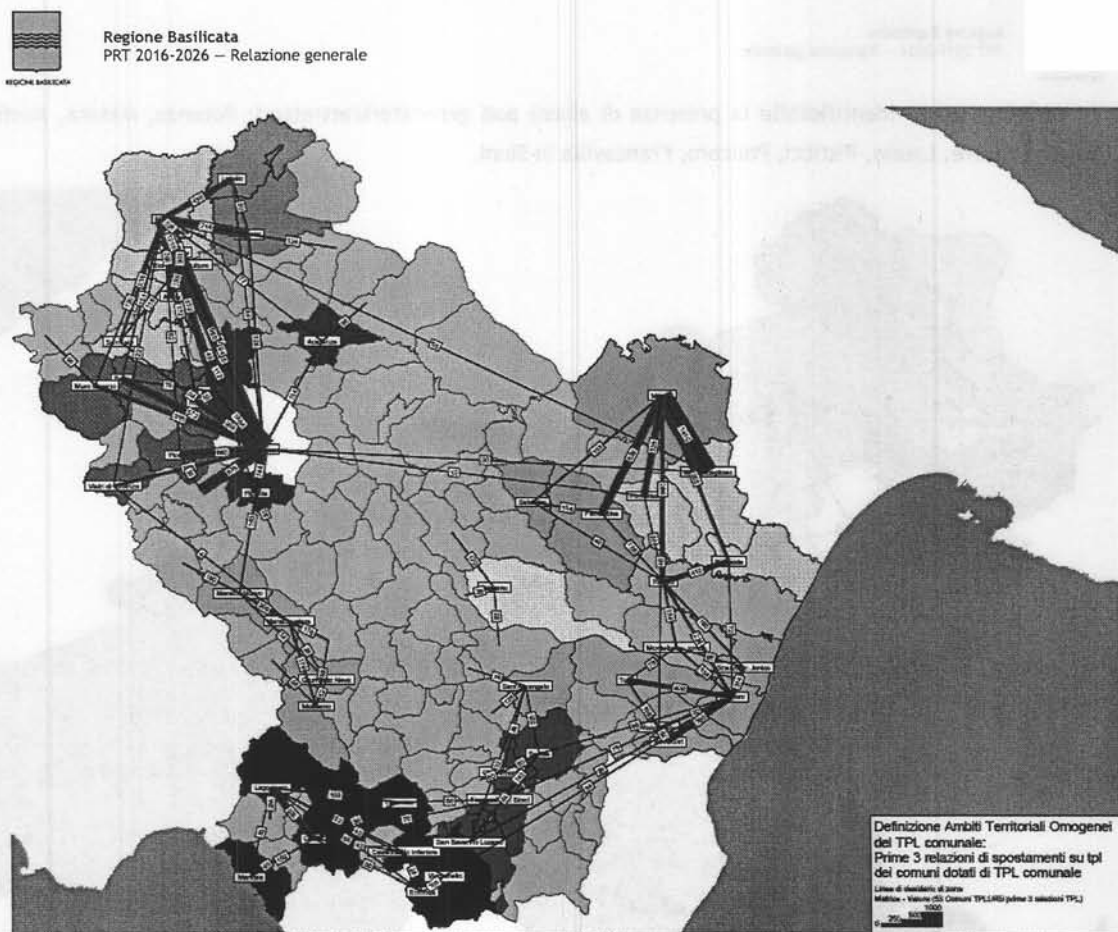


Figura 174. Sovrapposizione dei 14 raggruppamenti e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti su tpi dei comuni dotati di tpi comunale.

Nella figura seguente è riportata una rappresentazione della domanda di spostamenti su tutte le modalità di trasporto: per ciascun comune dotato di tpi comunale sono rappresentate le prime tre relazioni di spostamenti (ordinate per intensità).

I poli generatori/attrattori chiaramente identificabili sono: Potenza, Matera, Melfi, Marsico Vetere, Lagonegro-Lauria, Pisticci, Policoro, Francavilla-Senise.

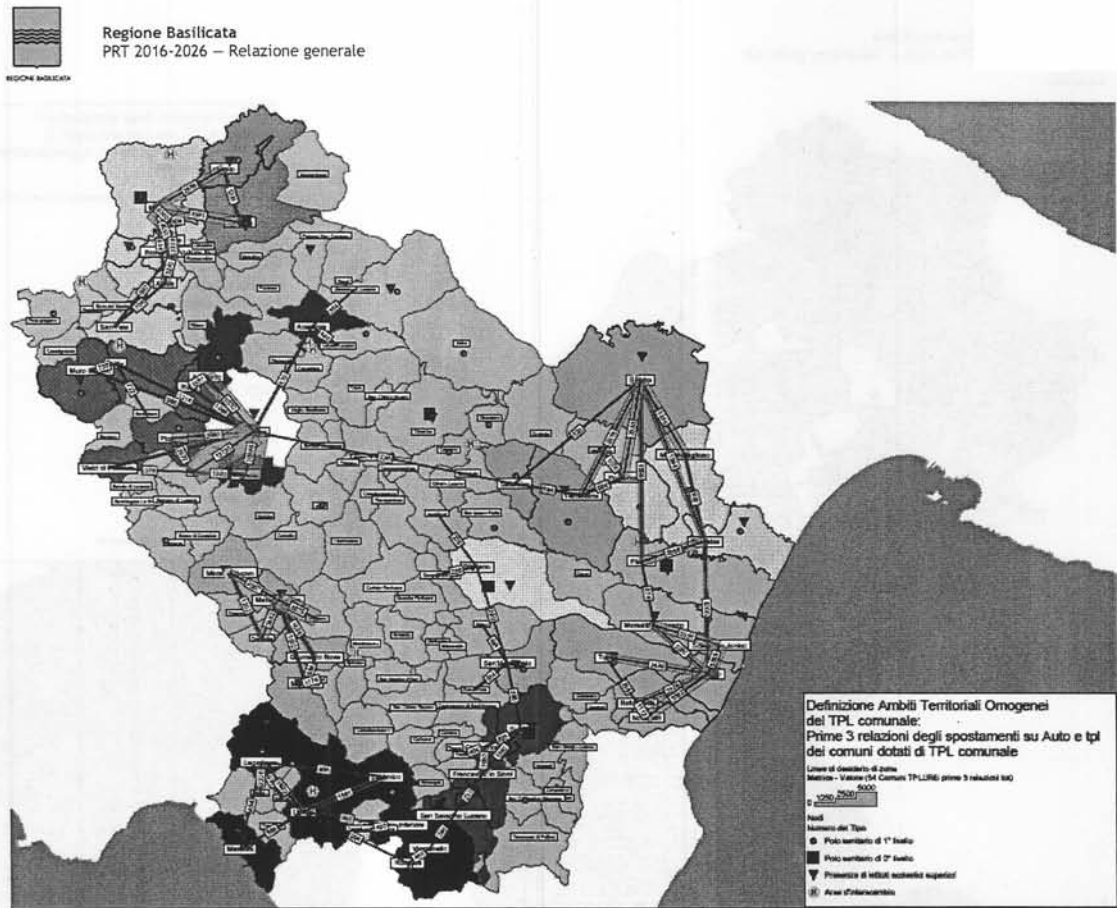


Figura 175. Sovrapposizione dei 14 raggruppamenti, della localizzazione di istituti scolastici superiori, poli sanitari e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti in auto e su TPL dei comuni dotati di TPL comunale.

Nella figura seguente è riportata:

- una rappresentazione della domanda di spostamenti su tutte le modalità di trasporto (prime tre relazioni);
- la localizzazione dei poli sanitari di primo e secondo livello;
- la localizzazione degli istituti scolastici superiori.

I colori in questo caso rappresentano una prima ipotesi di aggregazione dei Comuni dotati di TPL in 8 gruppi che potrebbero costituire nuclei di altrettante Unità di rete.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale



Figura 176. Ipotesi di aggregazione dei 14 raggruppamenti in 8 nuclei.

Nella tabella seguente per ciascun nucleo ipotizzato, si riportano i valori di alcune caratteristiche demografiche, socioeconomiche e trasportistiche significative e d'interesse per la definizione delle Unità di rete stesse.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 50. Caratteristiche socio-economiche, demografiche e trasportistiche per aggregazioni di comuni.

Nome nucleo	Conteggio comuni	Massimo livello dei poli sanitari	Presenza di istituti scolastici superiori	Numero di aree interne	Numero di aree d'interscambio	Numero di stazioni o fermate ferro	Numero di Svincoli autostrada o SS	Numero di aree industriali	Estensione territoriale complessiva	Numero di Abitanti	Numero di Addetti	Consistenza rete TPL comunale [bus*km]	Somma di Spostamenti giornalieri generati - TPb
Vulture-Alto Bradano	8	2	1		1	8	34	14	800	70.836	19.737	767.780	8.654
Marmo Platano Melandro	5	1	1	3	1	2	5	1	409	23.152	3.065	418.962	1.685
Potenza	4	2	1	1	2	20	17	-	392	88.306	21.273	2.594.798	10.094
Val D'Agri	4	2	1		1	-	9	-	302	15.508	3.142	325.402	1.506
Lagonegrese-Pollino	7	2	1	3	1	3	17	3	622	37.210	6.415	903.584	2.147
Mercure-Alto Sinni	6	2	1	5	1	-	13	2	569	25.877	4.017	385.388	1.830
Costa Ionica	8	2	1		2	8	31	2	915	76.918	11.412	722.605	4.868
Matera	5	2	1		1	12	9	7	983	86.428	19.318	1.554.919	4.822
Totale complessivo	47	2	1	12	10	53	134	29	4.992	424.235	88.379	7.673.438	35.607

Nell'ottica del ridisegno delle reti di TPLR da effettuarsi nel Piano di Bacino Unico Regionale, le Unità di Rete del TPL comunale saranno composte da tutti i Comuni della Regione interessati non solo dall'attuale TPL comunale, ma anche da servizi automobilistici di rango provinciale (parte dei servizi attualmente eserciti da CO.Tra.B e FAL) che si svolgono interamente o quasi all'interno degli ambiti stessi.

Pertanto le analisi fin qui effettuate vengono di seguito estese anche ai Comuni non dotati di TPL comunale, determinando una partizione "coprente" dell'intero territorio regionale.

Nelle seguenti tabelle si riportano per ciascun comune una serie di attributi inerenti la caratterizzazione per sistemi sanitari, scolastici, socio-economici, demografici e trasportistici.

Tabella 51. Caratterizzazione dei comuni per sistemi sanitari, scolastici e aree interne.

NUMERO ZONA	NOME	Distretto sanitario	Livello del polo sanitario	Piani di offerta integrata di servizi	Presenza di istituti scolastici superiori	Eventuale Area Interna appartenenza
76001	Abriola	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76002	Acerenza	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	Alto Bradano
76003	Albano di Lucania	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76004	Anzi	Potenza	1	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76005	Armento	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76006	Atella	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76007	Avigliano	Potenza	1	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76008	Balvano	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76009	Banzi	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	NO	Alto Bradano
76010	Baragiano	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76011	Barile	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76012	Bella	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76013	Brienza	Potenza	1	Marmo Platano Melandro	NO	
76014	Brindisi Montagna	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76015	Calvello	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76016	Calvera	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmiento
76017	Campomaggiore	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NUMERO ZONA	NOME	Distretto sanitario	Livello del polo sanitario	Piani di offerta integrata di servizi	Presenza di istituti scolastici superiori	Eventuale Area Interna appartenenza
76018	Cancellara	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76019	Carbone	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76020	San Paolo Albanese	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76021	Castelgrande	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76022	Castelluccio Inferiore	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76023	Castelluccio Superiore	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76024	Castelmezzano	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76025	Castelsaraceno	Lauria	0	Val d'Agri	NO	
76026	Castronuovo di Sant'Andrea	Senise	0	Val d'Agri	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76027	Cersosimo	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76028	Chiaromonte	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76029	Corleto Perticara	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76030	Episcopia	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	
76031	Fardella	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76032	Filiano	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76033	Forenza	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	NO	Alto Bradano
76034	Francavilla in Sinni	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76035	Galicchio	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76036	Genzano di Lucania	Venosa	1	Vulture Alto Bradano	SI	Alto Bradano
76037	Grumento Nova	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76038	Guardia Perticara	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76039	Lagonegro	Lauria	1	Lagonegrese Pollino	SI	
76040	Latronico	Lauria	1	Lagonegrese Pollino	NO	
76041	Laurenzana	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76042	Lauria	Lauria	2	Lagonegrese Pollino	SI	
76043	Lavello	Venosa	1	Vulture Alto Bradano	SI	
76044	Maratea	Lauria	1	Lagonegrese Pollino	SI	
76045	Marsico Nuovo	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	SI	
76046	Marsicovetere	Villa d'Agri	2	Val d'Agri	SI	
76047	Maschito	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76048	Melfi	Melfi	2	Vulture Alto Bradano	SI	
76049	Missanello	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76050	Moliterno	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	SI	
76051	Montemilone	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76052	Montemurro	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76053	Muro Lucano	Potenza	1	Marmo Platano Melandro	SI	Marmo Platano
76054	Nemoli	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	
76055	Noepoli	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76056	Oppido Lucano	Potenza	1	Alto Basento - Basso Bradano	NO	Alto Bradano
76057	Palazzo San Gervasio	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	SI	Alto Bradano
76058	Pescopagano	Melfi	1	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76059	Picerno	Potenza	1	Marmo Platano Melandro	NO	



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NUMERO ZONA	NOME	Distretto sanitario	Livello del polo sanitario	Piani di offerta integrata di servizi	Presenza di istituti scolastici superiori	Eventuale Area Interna appartenenza
76060	Pietragalla	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76061	Pietrapertosa	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76062	Pignola	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76063	Potenza	Potenza	2	Potenza	SI	
76064	Rapolla	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76065	Rapone	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76066	Rionero in Vulture	Melfi	1	Vulture Alto Bradano	SI	
76067	Ripacandida	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76068	Rivello	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	
76069	Roccanova	Senise	0	Val d'Agri	NO	
76070	Rotonda	Lauria	1	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76071	Ruoti	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	Marmo Platano
76072	Ruvo del Monte	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76073	San Chirico Nuovo	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	Alto Bradano
76074	San Chirico Raparo	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76075	San Costantino Albanese	Senise	1	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76076	San Fele	Melfi	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76077	San Martino d'Agri	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76078	San Severino Lucano	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76079	Sant'Angelo Le Fratte	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76080	Sant'Arcangelo	Villa d'Agri	1	Val d'Agri	SI	
76081	Sarconi	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76082	Sasso di Castalda	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76083	Satriano di Lucania	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76084	Savoia di Lucania	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76085	Senise	Senise	2	Lagonegrese Pollino	SI	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76086	Spinoso	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76087	Teana	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76088	Terranova di Pollino	Senise	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76089	Tito	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76090	Tolve	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	Alto Bradano
76091	Tramutola	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76092	Trecchina	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	
76093	Trivigno	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76094	Vaglio Basilicata	Potenza	0	Alto Basento - Basso Bradano	NO	
76095	Venosa	Venosa	2	Vulture Alto Bradano	SI	
76096	Vietri di Potenza	Potenza	0	Marmo Platano Melandro	NO	
76097	Viggiannello	Lauria	0	Lagonegrese Pollino	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
76098	Viggiano	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
76099	Ginestra	Venosa	0	Vulture Alto Bradano	NO	
76100	Paterno	Villa d'Agri	0	Val d'Agri	NO	
77001	Accettura	Stigliano	0	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NUMERO ZONA	NOME	Distretto sanitario	Livello del polo sanitario	Piani di offerta integrata di servizi	Presenza di istituti scolastici superiori	Eventuale Area Interna appartenenza
77002	Aliano	Stigliano	0	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana
77003	Bernalda	Matera	1	Bradonica Medio Basento	SI	
77004	Calciano	Tricarico	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77005	Cirigliano	Stigliano	0	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana
77006	Colobraro	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	
77007	Craco	Pisticci	0	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana
77008	Ferrandina	Tricarico	1	Bradonica Medio Basento	SI	
77009	Garaguso	Tricarico	0	Bradonica Medio Basento	NO	
77010	Gorgoglione	Stigliano	0	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana
77011	Grassano	Tricarico	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77012	Grottole	Tricarico	0	Bradonica Medio Basento	NO	
77013	Irsina	Matera	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77014	Matera	Matera	2	Matera	SI	
77015	Miglianico	Matera	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77016	Montalbano Jonico	Pisticci	1	Metapontino Collina Materana	SI	
77017	Montescaglioso	Matera	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77018	Nova Siri	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	
77019	Oliveto Lucano	Tricarico	0	Bradonica Medio Basento	NO	Montagna Materana
77020	Pisticci	Pisticci	2	Metapontino Collina Materana	SI	
77021	Policoro	Policoro	2	Metapontino Collina Materana	SI	
77022	Pomarico	Matera	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77023	Rotondella	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	
77024	Salandra	Tricarico	1	Bradonica Medio Basento	NO	
77025	San Giorgio Lucano	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	Mercure - Alto Sinni - Val Sarmento
77026	San Mauro Forte	Stigliano	1	Metapontino Collina Materana	NO	Montagna Materana
77027	Stigliano	Stigliano	2	Metapontino Collina Materana	SI	Montagna Materana
77028	Tricarico	Tricarico	2	Bradonica Medio Basento	SI	
77029	Tursi	Policoro	1	Metapontino Collina Materana	SI	
77030	Valsinni	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	
77031	Scanzano Jonico	Policoro	0	Metapontino Collina Materana	NO	



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 52. Caratterizzazione dei comuni per sistemi di trasporto e caratteristiche socio-economiche e demografiche.

NOME	Aree d'inter-scambio	Stazioni o fermate ferro	Svincoli auto-strada o SS	Aree industriali	Estensione territoriale [km ²]	Abitanti	Addetti	Consistenza rete TPL comunale [bus*km]	ASL_POIS
Abriola	0	0	0	0	96	1564	180	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Acerenza	2	3	2	0	77	2433	276	38.300	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Albano di Lucania	0	1	2	0	55	1455	91	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Anzi	0	0	0	0	77	1727	141	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Armento	0	0	0	0	59	651	53	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Atella	0	0	4	2	88	3840	643	46.471	Melfi_Vulture Alto Bradano
Avigliano	0	5	5	0	85	11697	1692	152.606	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Balvano	0	1	0	1	42	1842	921	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Banzi	0	0	0	0	82	1355	129	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Baragiano	0	1	0	0	29	2669	439	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Barile	0	1	5	0	24	2815	351	14.700	Melfi_Vulture Alto Bradano
Bella	1	1	0	0	99	5230	681	130.718	Potenza_Marmo Platano Melandro
Brienza	0	0	4	0	82	4066	544	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Brindisi Montagna	0	0	1	0	59	904	74	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Calvello	0	0	0	0	106	1945	253	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Calvera	0	0	0	0	16	398	34	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Campomaggiore	0	1	1	0	12	820	82	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Cancellara	0	0	0	0	42	1353	104	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Carbone	0	0	0	0	48	651	45	-	Senise_Lagonegrese Pollino
San Paolo Albanese	0	0	0	0	30	292	13	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Castelgrande	0	0	0	0	35	971	77	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Castelluccio Inferiore	0	0	0	0	29	2166	295	86.472	Lauria_Lagonegrese Pollino
Castelluccio Superiore	0	0	0	0	33	833	106	-	Lauria_Lagonegrese Pollino
Castelmezzano	0	0	0	0	34	816	75	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Castelsaraceno	0	0	0	0	74	1413	84	-	Lauria_Val d'Agri
Castronuovo di Sant'Andrea	0	0	0	0	47	1091	92	-	Senise_Val d'Agri
Cersosimo	0	0	0	0	25	678	37	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Chiaromonte	0	0	3	0	69	1913	302	78.995	Senise_Lagonegrese Pollino
Corleto Perticara	0	0	0	0	89	2534	321	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Episcopia	0	0	2	0	28	1439	170	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Fardella	0	0	0	0	29	601	69	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Filiano	0	1	3	0	71	2989	357	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Forenza	0	0	0	0	115	2141	184	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
FrancaVilla in Sinni	1	0	2	0	46	4229	675	48.495	Senise_Lagonegrese Pollino



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOME	Aree d'interscambio	Stazioni o fermate ferro	Svincoli autostrada o SS	Aree industriali	Estensione territoriale [km2]	Abitanti	Addetti	Consistenza rete TPL comunale [bus*km]	ASL_POIS
Gallicchio	0	0	0	0	23	883	81	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Genzano di Lucania	0	1	2	0	207	5787	685	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Grumento Nova	0	0	4	0	66	1730	512	29.000	Villa d'Agri_Val d'Agri
Guardia Perticara	0	0	0	0	53	561	140	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Lagonegro	0	0	6	0	112	5614	1322	92.102	Lauria_Lagonegrese Pollino
Latronico	0	0	2	1	76	4599	684	112.542	Lauria_Lagonegrese Pollino
Laurenzana	0	0	0	0	95	1857	201	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Lauria	1	0	8	1	175	13033	2518	244.342	Lauria_Lagonegrese Pollino
Lavello	0	0	4	5	134	13715	1678	73.120	Venosa_Vulture Alto Bradano
Maratea	0	3	1	0	67	5195	819	63.395	Lauria_Lagonegrese Pollino
Marsico Nuovo	1	0	4	0	100	4177	534	96.202	Villa d'Agri_Val d'Agri
Marsicovetere	0	0	2	0	38	5508	1385	85.400	Villa d'Agri_Val d'Agri
Maschito	0	0	0	1	45	1705	120	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Melfi	1	4	15	3	205	17718	12732	400.000	Melfi_Vulture Alto Bradano
Missanello	0	0	0	1	22	573	57	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Moliterno	0	0	0	0	98	4093	711	114.800	Villa d'Agri_Val d'Agri
Montemilone	0	0	2	0	113	1669	96	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Montemurro	1	0	0	0	56	1261	94	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Muro Lucano	0	0	0	1	125	5484	822	46.640	Potenza_Marmo Platano Melandro
Nemoli	0	0	0	0	19	1498	179	-	Lauria_Lagonegrese Pollino
Noepoli	0	0	0	0	46	898	104	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Oppido Lucano	0	0	2	0	54	3825	480	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Palazzo San Gervasio	0	1	0	1	62	4954	538	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Pescopagano	0	0	0	0	69	1957	231	-	Melfi_Marmo Platano Melandro
Picerno	0	1	0	0	78	6002	699	100.360	Potenza_Marmo Platano Melandro
Pietragalla	0	1	2	0	66	4189	689	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Pietrapertosa	0	0	0	0	67	1056	83	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Pignola	0	0	0	0	56	6828	605	159.750	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
Potenza	0	12	11	0	174	67348	18700	2.244.142	Potenza_Potenza
Rapolla	0	1	1	0	30	4443	296	55.719	Melfi_Vulture Alto Bradano
Rapone	1	0	0	0	29	987	136	-	Melfi_Vulture Alto Bradano
Rionero in Vulture	0	1	4	3	53	13302	1962	66.251	Melfi_Vulture Alto Bradano
Ripacandida	0	0	1	0	33	1759	115	-	Melfi_Vulture Alto Bradano
Rivello	0	0	1	0	69	2788	288	-	Lauria_Lagonegrese Pollino
Roccanova	0	0	1	0	61	1593	202	-	Senise_Val d'Agri
Rotonda	0	0	0	0	43	3546	452	103.132	Lauria_Lagonegrese Pollino
Ruoti	0	0	0	0	55	3575	570	88.616	Potenza_Marmo Platano Melandro
Ruvo del Monte	0	1	2	0	32	1094	112	-	Melfi_Vulture Alto Bradano
San Chirico Nuovo	0	0	0	0	23	1396	95	-	Potenza_Alto Basento - Basso Bradano
San Chirico Raparo	0	0	0	0	83	1093	90	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
San Costantino Al-	0	0	0	0	43	750	53	-	Senise_Lagonegrese Pollino



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOOME	Aree d'interscambio	Stazioni o fermate ferro	Svincoli autostrada o SS	Aree industriali	Estensione territoriale [km2]	Abitanti	Addetti	Consistenza rete TPL comunale [bus*km]	ASL_POIS
banese									
San Fele	0	0	0	0	97	3070	276	47.019	Melfi_Vulture Alto Bradano
San Martino d'Agri	0	0	0	0	50	817	47	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
San Severino Lucano	0	0	0	0	61	1606	162	44.708	Senise_Lagonegrese Pollino
Sant'Angelo Le Fratte	0	0	0	0	23	1444	414	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Sant'Arcangelo	0	0	4	0	88	6526	909	60.700	Villa d'Agri_Val d'Agri
Sarconi	0	0	0	0	30	1391	124	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Sasso di Castalda	0	0	1	0	45	818	79	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Satriano di Lucania	0	0	2	0	33	2394	258	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Savoia di Lucania	0	0	1	0	33	1135	105	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Senise	0	0	4	2	96	7157	1439	86.000	Senise_Lagonegrese Pollino
Spinoso	0	0	0	0	38	1490	265	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Teana	0	0	0	0	19	633	54	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Terranova di Pollino	0	0	0	0	112	1235	95	-	Senise_Lagonegrese Pollino
Tito	0	1	3	1	71	7329	3794	-	Potenza_Marmo Platano Melandro
Tolve	0	0	0	0	128	3271	252	-	Potenza_Alto Basento - Baso Bradano
Tramutola	0	0	0	1	36	3112	487	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Trecchina	0	0	1	0	38	2328	320	-	Lauria_Lagonegrese Pollino
Trivigno	0	1	1	0	26	687	55	-	Potenza_Alto Basento - Baso Bradano
Vaglio Basilicata	0	1	4	0	43	2050	275	-	Potenza_Alto Basento - Baso Bradano
Venosa	0	1	2	1	169	11933	1799	64.500	Venosa_Vulture Alto Bradano
Vietri di Potenza	0	0	4	0	52	2861	293	52.628	Potenza_Marmo Platano Melandro
Viggiannello	0	0	0	1	120	3057	325	201.599	Lauria_Lagonegrese Pollino
Viggiano	0	0	1	0	89	3274	1573	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Ginestra	0	0	0	0	13	738	43	-	Venosa_Vulture Alto Bradano
Paterno	0	0	0	0	40	3394	368	-	Villa d'Agri_Val d'Agri
Accettura	0	0	0	0	90	1877	177	-	Stigliano_Metapontino Collina Materana
Aliano	0	0	2	0	98	1029	101	-	Stigliano_Metapontino Collina Materana
Bernalda	0	3	4	0	125	12505	1630	-	Matera_Bradanica Medio Basento
Calciano	0	1	2	0	49	778	70	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Cirigliano	0	0	0	0	15	380	35	-	Stigliano_Metapontino Collina Materana
Colobraro	0	0	3	0	66	1286	189	-	Policoro_Metapontino Collina Materana
Craco	0	0	0	0	76	747	24	-	Pisticci_Metapontino Collina Materana
Ferrandina	0	1	4	1	216	8860	1883	76.082	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Garaguso	2	1	1	0	38	1086	249	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Gorgoglione	0	0	0	0	35	1006	100	-	Stigliano_Metapontino Collina



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOME	Aree d'interscambio	Stazioni o fermate ferro	Svincoli autostrada o SS	Aree industriali	Estensione territoriale [km2]	Abitanti	Addetti	Consistenza rete TPL comunale [bus*km]	ASL_POIS
									Materana
Grassano	0	0	0	0	41	5273	539	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Grottole	0	0	1	0	116	2228	194	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Irsina	0	1	5	0	261	4988	499	-	Matera_Bradanica Medio Basento
Matera	1	10	2	4	388	60524	15659	1.300.174	Matera_Matera
Miglionico	0	0	2	0	88	2525	339	-	Matera_Bradanica Medio Basento
Montalbano Jonico	1	0	3	0	135	7370	620	58.427	Pisticci_Metapontino Collina Materana
Montescaglioso	0	0	0	0	174	10021	1019	82.493	Matera_Bradanica Medio Basento
Nova Siri	0	1	1	0	52	6729	917	83.560	Policoro_Metapontino Collina Materana
Oliveto Lucano	0	0	0	0	31	458	21	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Pisticci	1	2	6	1	231	17849	2653	224.100	Pisticci_Metapontino Collina Materana
Policoro	0	1	6	1	67	17196	3459	208.237	Policoro_Metapontino Collina Materana
Pomarico	0	0	0	2	128	4172	435	61.635	Matera_Bradanica Medio Basento
Rotondella	0	0	2	0	76	2674	447	33.440	Policoro_Metapontino Collina Materana
Salandra	0	1	2	0	77	2851	322	34.535	Tricarico_Bradanica Medio Basento
San Giorgio Lucano	0	0	0	0	39	1237	125	-	Policoro_Metapontino Collina Materana
San Mauro Forte	0	0	0	0	86	1581	127	-	Stigliano_Metapontino Collina Materana
Stigliano	0	0	0	0	209	4446	530	66.490	Stigliano_Metapontino Collina Materana
Tricarico	0	1	1	0	177	5451	653	-	Tricarico_Bradanica Medio Basento
Tursi	0	0	4	0	158	5074	546	46.676	Policoro_Metapontino Collina Materana
Valsinni	0	0	4	0	32	1583	160	-	Policoro_Metapontino Collina Materana
Scanzano Jonico	0	1	6	0	71	7521	1140	68.165	Policoro_Metapontino Collina Materana

Tabella 53. Caratterizzazione dei comuni per domanda di spostamenti intraregionali e intercomunali.

NOME	1ª relazione su trasporto privato	n° Auto	2ª relazione su trasporto privato	n° Auto	3ª relazione su trasporto privato	n° Auto	1ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	2ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	3ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax
Abriola	Potenza	247	Pignola	109	Calvello	41	Potenza	92	Pignola	13	Melfi	9
Acerenza	Potenza	260	Oppido Lucano	159	Genzano di Lucania	111	Potenza	67	Genzano di Lucania	48	Melfi	36
Albano di Lucania	Potenza	133	Campomaggiore	77	Tricarico	34	Potenza	207	Melfi	8	Tito	4
Anzi	Calvello	55	Potenza	51	Corleto Perticara	50	Potenza	141	Melfi	4	Matera	1



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOME	1ª relazione su trasporto privato	n° Auto	2ª relazione su trasporto privato	n° Auto	3ª relazione su trasporto privato	n° Auto	1ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	2ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	3ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax
Armento	Corleto Perticara	41	Guardia Perticara	32	Galicchio	27	Sant'Arcangelo	8	Moliterno	5	Galicchio	4
Atella	Rionero in Vulture	1133	San Fele	266	Melfi	201	Melfi	196	Rionero in Vulture	93	Potenza	56
Avigliano	Potenza	1334	Ruoti	594	Pietragalla	579	Potenza	932	Melfi	279	Bella	39
Balvano	Bella	165	Muro Lucano	160	Baragiano	137	Potenza	143	Tito	11	Matera	8
Banzi	Genzano di Lucania	272	Palazzo San Gervasio	178	Melfi	33	Melfi	72	Genzano di Lucania	48	Palazzo San Gervasio	17
Baragiano	Picerno	478	Bella	286	Potenza	247	Potenza	149	Melfi	17	Bella	10
Barile	Rionero in Vulture	1563	Melfi	389	Rapolla	285	Melfi	175	Rionero in Vulture	53	Potenza	47
Bella	Baragiano	270	Muro Lucano	250	Potenza	247	Potenza	286	Melfi	62	Avigliano	39
Brienza	Potenza	241	Marsico Nuovo	174	Satriano di Lucania	155	Potenza	128	Marsico Nuovo	80	Melfi	19
Brindisi Montagna	Potenza	253	Vaglio Basilicata	24	Avigliano	19	Potenza	76	Melfi	26	Montescaglioso	1
Calvello	Potenza	152	Corleto Perticara	88	Abriola	48	Potenza	87	Laurenzana	21	Avigliano	2
Calvera	Senise	35	Chiaromonte	22	Carbone	20	Senise	26	#	0	#	0
Campomaggiore	Potenza	118	Albano di Lucania	81	Salandra	22	Potenza	121	Melfi	7	Matera	3
Cancellara	Potenza	174	Oppido Lucano	63	Pietragalla	54	Potenza	76	Melfi	36	Balvano	2
Carbone	Senise	26	Calvera	14	Chiaromonte	12	Senise	24	Potenza	1	#	0
San Paolo Albanese	Cersosimo	46	FrancaVilla in Sinni	25	Senise	22	Cersosimo	11	Policoro	7	Noepoli	2
Castelgrande	Muro Lucano	152	Pescopagano	68	Balvano	20	Potenza	26	Muro Lucano	17	Melfi	11
Castelluccio Inferiore	Castelluccio Superiore	184	Lauria	119	Rotonda	64	Lagonegro	41	Lauria	21	Rotonda	12
Castelluccio Superiore	Latronico	177	Castelluccio Inferiore	171	Lauria	52	Lagonegro	22	Lauria	9	Castelluccio Inferiore	6
Castelmezzano	Potenza	90	Pietrapertosa	26	Tito	15	Potenza	63	Bernalda	2	Policoro	2
Castelsaraceno	Lauria	126	San Chirico Raparo	35	Sant'Arcangelo	16	Lagonegro	24	Policoro	18	Sant'Arcangelo	13
Castronuovo di Sant'Andrea	Senise	74	Roccanova	67	Chiaromonte	26	Sant'Arcangelo	22	Senise	13	Policoro	9
Cersosimo	Senise	40	San Paolo Albanese	34	FrancaVilla in Sinni	21	Senise	15	San Paolo Albanese	11	Policoro	7
Chiaromonte	FrancaVilla in Sinni	763	Senise	250	Fardella	132	Fardella	30	Senise	30	Sant'Arcangelo	23
Corleto Perticara	Guardia Perticara	418	Potenza	135	Gorgoglione	71	Potenza	27	Sant'Arcangelo	21	Guardia Perticara	8
Episcopia	Lauria	115	Latronico	111	Chiaromonte	40	Lagonegro	32	Latronico	14	Lauria	10
Fardella	Chiaromonte	136	FrancaVilla in Sinni	51	Teana	36	Chiaromonte	30	Sant'Arcangelo	7	Senise	5
Filiano	Avigliano	386	Potenza	310	Rionero in Vulture	266	Potenza	199	Melfi	84	Avigliano	20
Forenza	Venosa	90	Palazzo San Gervasio	63	Maschito	47	Melfi	59	Venosa	39	Genzano di Lucania	20
FrancaVilla in Sinni	Chiaromonte	741	Senise	516	Lauria	128	Senise	70	Lauria	39	Policoro	38
Galicchio	Sant'Arcangelo	157	Missanello	52	Armento	31	Sant'Arcangelo	32	Senise	7	Moliterno	5
Genzano di Lucania	Banzi	272	Potenza	177	Palazzo San Gervasio	159	Melfi	174	Oppido Lucano	93	Palazzo San Gervasio	73
Grumento Nova	Marsicovetere	580	Moliterno	244	Tramutola	119	Moliterno	26	Marsico Nuovo	17	Marsicovetere	14
Guardia Perticara	Corleto Perticara	417	Gorgoglione	43	Armento	36	Sant'Arcangelo	13	Corleto Perticara	8	Stigliano	3
Lagonegro	Rivello	778	Lauria	351	Nemoli	317	Lauria	268	Rivello	102	Latronico	79
Latronico	Lauria	609	Senise	127	Lagonegro	119	Lagonegro	79	Lauria	48	FrancaVilla in Sinni	28
Laurenzana	Potenza	48	Calvello	42	Anzi	39	Potenza	136	Calvello	21	Pignola	2
Lauria	Lagonegro	692	Latronico	518	Nemoli	261	Lagonegro	268	Maratea	51	Latronico	48
Lavello	Melfi	943	Venosa	449	Rapolla	51	Melfi	218	Potenza	42	Venosa	30
Maratea	Lauria	230	Lagonegro	156	Trecchina	121	Lauria	51	Lagonegro	25	Trecchina	20
Marsico Nuovo	Marsicovetere	906	Tramutola	419	Paterno	360	Marsicovetere	103	Brienza	80	Potenza	80
Marsicovetere	Viggiano	2193	Tramutola	1297	Marsico Nuovo	911	Marsico Nuovo	103	Moliterno	89	Viggiano	88



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOME	1* relazione su trasporto privato	n° Auto	2* relazione su trasporto privato	n° Auto	3* relazione su trasporto privato	n° Auto	1* relazione su trasporto pubblico	n° Pax	2* relazione su trasporto pubblico	n° Pax	3* relazione su trasporto pubblico	n° Pax
Maschito	Venosa	249	Forenza	47	Melfi	24	Melfi	102	Venosa	42	Potenza	8
Melfi	Rapolla	3513	Rionero in Vulture	1472	Venosa	1097	Rionero in Vulture	608	Potenza	484	Venosa	357
Missanello	Sant'Arcangelo	91	Gallicchio	52	Marsicovetere	25	Sant'Arcangelo	37	Corleto Perticara	5	Marsicovetere	2
Moliterno	Sarconi	416	Marsicovetere	328	Grumento Nova	243	Marsicovetere	89	Viggiano	49	Tramutola	48
Montemilone	Venosa	81	Melfi	62	Palazzo San Gervasio	46	Venosa	34	Melfi	32	Palazzo San Gervasio	20
Montemurro	Marsicovetere	103	Grumento Nova	53	Spinoso	32	Moliterno	20	Potenza	18	Sant'Arcangelo	17
Muro Lucano	Bella	258	Potenza	249	Balvano	168	Potenza	169	Melfi	60	Pescopagano	48
Nemoli	Lagonegro	391	Lauria	253	Rivello	238	Lagonegro	55	Lauria	17	Maratea	8
Noepoli	Senise	125	San Giorgio Lucano	40	San Costantino Albanese	26	Senise	20	Policoro	16	Terranova di Pollino	4
Oppido Lucano	Potenza	191	Acerenza	176	Genzano di Lucania	136	Potenza	150	Melfi	111	Genzano di Lucania	93
Palazzo San Gervasio	Banzi	182	Genzano di Lucania	165	Melfi	137	Melfi	144	Genzano di Lucania	73	Venosa	62
Pescopagano	Castelgrande	72	Rapone	46	Melfi	41	Melfi	55	Muro Lucano	48	Potenza	22
Picerno	Potenza	858	Tito	783	Baragiano	496	Potenza	330	Melfi	31	Tito	18
Pietragalla	Potenza	1030	Avigliano	588	Acerenza	87	Potenza	325	Melfi	102	Avigliano	39
Pietrapertosa	Potenza	101	Castelmezzano	28	Trivigno	13	Potenza	99	Policoro	17	Melfi	6
Pignola	Potenza	3810	Tito	504	Abriola	117	Potenza	372	Melfi	24	Abriola	13
Potenza	Tito	4939	Pignola	3731	Avigliano	1370	Avigliano	932	Melfi	484	Tito	439
Rapolla	Melfi	3300	Rionero in Vulture	475	Barile	343	Melfi	264	Potenza	25	Rionero in Vulture	22
Rapone	Pescopagano	49	San Fele	39	Rionero in Vulture	32	Melfi	32	Rionero in Vulture	20	Potenza	16
Rionero in Vulture	Barile	1548	Atella	1217	Melfi	1193	Melfi	608	Potenza	224	Atella	93
Ripacandida	Rionero in Vulture	705	Melfi	86	Ginestra	74	Melfi	72	Potenza	36	Venosa	27
Rivello	Lagonegro	1031	Nemoli	217	Lauria	124	Lagonegro	102	Maratea	18	Potenza	9
Roccanova	Sant'Arcangelo	298	Senise	88	Castelluccio Inferiore	78	Viggiano	53	Lagonegro	28	Lauria	18
Rotonda	Viggiano	134	Lauria	87	Castelluccio Inferiore	78	Viggiano	53	Lagonegro	28	Lauria	18
Ruoti	Avigliano	588	Potenza	262	Bella	131	Potenza	194	Melfi	86	Avigliano	25
Ruvo del Monte	San Fele	63	Rionero in Vulture	55	Rapone	38	Melfi	42	Rionero in Vulture	18	Potenza	5
San Chirico Nuovo	Potenza	112	Tolve	67	Tricarico	47	Potenza	81	Tricarico	19	Melfi	13
San Chirico Raparo	Sant'Arcangelo	91	Castelsaraceno	36	San Martino d'Agri	22	Sant'Arcangelo	19	Moliterno	5	Senise	5
San Costantino Albanese	Senise	54	Sant'Arcangelo	38	Francavilla in Sinni	26	Senise	10	Scanzano Jonico	8	Sant'Arcangelo	4
San Fele	Atella	237	Rionero in Vulture	183	Filiano	79	Melfi	119	Rionero in Vulture	58	Potenza	27
San Martino d'Agri	Sant'Arcangelo	49	Spinoso	29	Marsicovetere	29	Sant'Arcangelo	19	Moliterno	6	Aliano	6
San Severino Lucano	Francavilla in Sinni	88	Viggiano	78	Chiaromonte	60	Senise	22	Sant'Arcangelo	16	Policoro	14
Sant'Angelo Le Fratte	Potenza	274	Satriano di Lucania	168	Tito	158	Potenza	69	Brienza	10	Rionero in Vulture	1
Sant'Arcangelo	Roccanova	303	Senise	180	Aliano	168	Roccanova	63	Senise	60	Missanello	37
Sarconi	Moliterno	405	Grumento Nova	149	Marsicovetere	97	Moliterno	46	Marsicovetere	8	Potenza	8
Sasso di Castalda	Brienza	112	Potenza	40	Satriano di Lucania	37	Marsico Nuovo	10	Brienza	6	Potenza	6
Satriano di Lucania	Tito	308	Potenza	237	Brienza	164	Potenza	173	Melfi	8	Marsicovetere	1
Savoia di Lucania	Potenza	97	Picerno	81	Tito	62	Potenza	69	Picerno	3	Balvano	2
Senise	Francavilla in Sinni	576	Chiaromonte	239	Lauria	167	Francavilla in Sinni	70	Sant'Arcangelo	60	Policoro	34
Spinoso	Marsicovetere	56	Sarconi	43	Montemurro	39	Moliterno	35	Marsico Nuovo	13	Tramutola	11
Teana	Senise	45	Fardella	26	Francavilla in Sinni	24	Chiaromonte	12	Sant'Arcangelo	11	Senise	4



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOOME	1* relazione su trasporto privato	n° Auto	2* relazione su trasporto privato	n° Auto	3* relazione su trasporto privato	n° Auto	1* relazione su trasporto pubblico	n° Pax	2* relazione su trasporto pubblico	n° Pax	3* relazione su trasporto pubblico	n° Pax
					Sinni				gelo			
Terranova di Pollino	Senise	49	San Costantino Albanese	17	San Paolo Albanese	14	Senise	31	Policoro	11	Potenza	6
Tito	Potenza	4384	Picerno	804	Pignola	509	Potenza	439	Melfi	28	Picerno	18
Tolve	Potenza	494	Oppido Lucano	103	Genzano di Lucania	85	Potenza	178	Melfi	45	Genzano di Lucania	40
Tramutola	Paterno	1419	Marsicovetere	1317	Viggiano	224	Marsico Nuovo	56	Moliterno	48	Marsicovetere	40
Treochina	Lauria	164	Lagonegro	157	Maratea	147	Lagonegro	44	Lauria	20	Maratea	20
Trivigno	Potenza	122	Brindisi Montagna	16	Anzi	12	Potenza	52	Melfi	7	Albano di Lucania	3
Vaglio Basilicata	Potenza	954	Avigliano	47	Tolve	47	Potenza	97	Melfi	16	Avigliano	1
Venosa	Melfi	1116	Lavello	430	Maschito	273	Melfi	357	Potenza	64	Palazzo San Gervasio	62
Vietri di Potenza	Potenza	238	Tito	145	Picerno	68	Potenza	143	Melfi	11	Marsicovetere	2
Viggianello	Rotonda	141	San Severino Lucano	94	Castelluccio Inferiore	48	Rotonda	53	Lagonegro	20	Policoro	17
Viggiano	Marsicovetere	2244	Tramutola	228	Marsico Nuovo	162	Marsicovetere	88	Moliterno	49	Potenza	28
Ginestra	Ripacandida	78	Venosa	65	Rionero in Vulture	59	Melfi	51	Ripacandida	21	Venosa	14
Paterno	Tramutola	950	Marsicovetere	647	Marsico Nuovo	374	Potenza	46	Moliterno	45	Marsicovetere	44
Accettura	Stigliano	69	San Mauro Forte	63	Garaguso	61	Stigliano	60	Potenza	14	Garaguso	6
Aliano	Sant'Arcangelo	170	Stigliano	57	Tursi	12	Sant'Arcangelo	28	Stigliano	14	San Martino d'Agri	6
Bernalda	Pisticci	1052	Matera	627	Policoro	472	Pisticci	205	Matera	132	Policoro	36
Calciano	Garaguso	105	Tricarico	52	Matera	43	Potenza	13	Tricarico	13	Matera	12
Cirigliano	Gorgoglione	46	Accettura	21	Stigliano	21	Stigliano	13	Matera	3	Sant'Arcangelo	2
Colobraro	Valsinni	113	Policoro	82	Tursi	57	Senise	31	Policoro	24	Tursi	10
Craco	Pisticci	83	Policoro	64	Bernalda	19	Montalbano Jonico	15	Pisticci	9	Bernalda	8
Ferrandina	Matera	726	Pomarico	381	Pisticci	231	Matera	315	Salandra	77	Pisticci	54
Garaguso	Grassano	151	Calciano	108	Matera	86	Tricarico	39	Matera	38	Grassano	20
Gorgoglione	Corleto Perticara	70	Cirigliano	58	Stigliano	58	Sant'Arcangelo	17	Stigliano	10	Corleto Perticara	7
Grassano	Matera	729	Tricarico	325	Garaguso	145	Matera	221	Potenza	72	Melfi	69
Grottole	Matera	390	Miglionico	127	Grassano	126	Matera	137	Melfi	38	Pisticci	15
Irsina	Matera	91	Potenza	62	Tricarico	32	Matera	152	Melfi	144	Potenza	6
Matera	Miglionico	1087	Pomarico	1032	Grassano	743	Montescaglioso	705	Ferrandina	315	Pomarico	263
Miglionico	Matera	924	Pomarico	387	Grottole	104	Matera	173	Potenza	14	Pisticci	13
Montalbano Jonico	Policoro	808	Scanzano Jonico	785	Pisticci	189	Pisticci	92	Policoro	79	Scanzano Jonico	49
Montescaglioso	Matera	745	Bernalda	350	Policoro	77	Matera	705	Melfi	33	Potenza	15
Nova Siri	Policoro	1299	Rotondella	409	Scanzano Jonico	139	Policoro	195	Tursi	83	Rotondella	41
Oliveto Lucano	Accettura	62	Garaguso	44	Matera	18	Potenza	7	Accettura	6	Pisticci	6
Pisticci	Bernalda	983	Policoro	502	Matera	485	Bernalda	205	Matera	148	Policoro	119
Policoro	Scanzano Jonico	1988	Nova Siri	1142	Tursi	856	Tursi	204	Nova Siri	195	Scanzano Jonico	157
Pomarico	Matera	901	Miglionico	412	Ferrandina	348	Matera	263	Pisticci	33	Potenza	6
Rotondella	Policoro	821	Nova Siri	383	Scanzano Jonico	79	Policoro	46	Nova Siri	41	Matera	24
Salandra	Ferrandina	207	Matera	140	Potenza	78	Matera	79	Ferrandina	77	Pisticci	20
San Giorgio Lucano	Senise	110	Policoro	48	Noepoli	43	Senise	27	Policoro	14	Matera	4
San Mauro Forte	Accettura	69	Matera	68	Garaguso	38	Ferrandina	35	Matera	32	Stigliano	12
Stigliano	Sant'Arcangelo	100	Gorgoglione	72	Aliano	66	Accettura	60	Aliano	14	Cirigliano	13
Tricarico	Matera	353	Grassano	294	Potenza	205	Potenza	61	Grassano	53	Melfi	40
Tursi	Policoro	706	Colobraro	66	Montalbano Jonico	64	Policoro	204	Nova Siri	83	Montalbano Jonico	39



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

NOME	1ª relazione su trasporto privato	n° Auto	2ª relazione su trasporto privato	n° Auto	3ª relazione su trasporto privato	n° Auto	1ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	2ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax	3ª relazione su trasporto pubblico	n° Pax
Valsinni	Policoro	104	Colobraro	102	Tursi	44	Tursi	36	Policoro	29	Senise	10
Scanzano Jonico	Policoro	2046	Montalbano Jonico	1469	Bernalda	366	Policoro	157	Pisticci	80	Montalbano Jonico	49

L'aggregazione dei Comuni in tali ambiti è stata effettuata prendendo in considerazione:

- l'organizzazione e l'unitarietà della rete dei servizi comunali/urbani ricompresi al loro interno;
- la struttura della domanda di trasporto su modo pubblico e privato;
- indicatori di carattere socio-economico e la struttura dei servizi sanitari e scolastici.

In particolare razionalità ed efficienza della rete dei servizi - è stata valutata considerando i seguenti parametri:

- l'inclusione in una stessa Unità di Rete della quota "prevalente" di servizi che si esauriscono al suo interno;
- la dotazione di reti e di asset strumentali fissi;
- il grado di sostituibilità fra servizi (modali e intermodali);
- l'integrazione della rete modale e intermodale.

Rispetto all'aggregazione in 8 nuclei dei Comuni dotati di TPL comunale, le analisi effettuate su tutti i comuni hanno evidenziato l'esigenza di scorporare il comune di Stigliano facendolo diventare elemento aggregatore di una Unità a se stante.

Sulla base delle caratterizzazioni fin qui effettuate, il PRT propone 9 nuclei trasportistici ottimali del TPL di livello comunale che si configurano appunto come **Unità di Rete del TPL comunale**.

Le nove Unità individuate, riportate nella tabella 54, sono: *Vulture - Alto Bradano; Marmo Platano Melandro; Potenza; Val D'agri; Lagonegrese - Pollino; Mercure - Alto Sinni; Costa Ionica; Stigliano - Colina Materana; Matera.*



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 54: Comuni appartenenti alle 9 Unità di rete individuate

Unità Territoriale Ottimale di Rete del Trasporto Pubblico Comunale	Numero di Comuni appartenenti all'Unità	Comuni appartenenti all'Unità di rete, di cui:		Possibile Ente cui attribuire nel breve periodo la competenza della Gestione contratto di servizio, vigilanza e controllo
		Comuni dotati oggi di TPL comunale	Comuni non dotati oggi di TPL comunale	
Vulture - Alto Bradano	18	Atella - Barile - Lavello - Melfi - Rapolla - Rionero in Vulture - San Fele - Venosa	Banzi - Forenza - Genzano di Lucania - Ginestra - Maschito - Montemilone - Palazzo San Gervasio - Rapone - Ripacandida - Ruvo del Monte	Provincia di Potenza
Marmo Platano Melandro	15	Bella - Muro Lucano - Picerno - Ruoti - Vietri di Potenza	Balvano - Baragiano - Brienza - Castelgrande - Pescopagano - Sant'Angelo Le Fratte - Sasso di Castalda - Satriano di Lucania - Savoia di Lucania - Tito	Provincia di Potenza
Potenza	21	Acerenza - Avigliano - Pignola - Potenza	Abriola - Albano di Lucania - Anzi - Brindisi Montagna - Calvello - Campomaggiore - Cancelleria - Castelmezzano - Filiano - Laurenzana - Oppido Lucano - Pietragalla - Pietrapertosa - San Chirico Nuovo - Tolve - Trivigno - Vaglio Basilicata	Comune di Potenza*
Val D'Agri	19	Grumento Nova - Marsico Nuovo - Marsicovetere - Moliterno - Sant'Arcangelo	Armento - Corleto Perticara - Gallicchio - Guardia Perticara - Missanello - Montemurro - Paterno - Roccanova - San Chirico Raparo - San Martino d'Agri - Sarconi - Spinoso - Tramutola - Viggiano	Provincia di Potenza
Lagonegrese - Pollino	12	Castelluccio Inferiore - Lagonegro - Latronico - Lauria - Maratea - Rotonda - Viggianello	Castelluccio Superiore - Castelsaraceno - Nemoli - Rivello - Trecchina	Provincia di Potenza
Mercure - Alto Sinni	15	Chiaromonte - Francavilla in Sinni - San Severino Lucano - Senise	Calvera - Carbone - Castronuovo di Sant'Andrea - Cersosimo - Episcopia - Fardella - Noepoli - San Costantino Albanese - San Paolo Albanese - Teana - Terranova di Pollino	Provincia di Potenza
Costa Ionica	12	Bernalda - Montalbano Jonico - Nova Siri - Pisticci - Policoro - Rotondella - Scanzano Jonico - Tursi	Colibraro - Craco - San Giorgio Lucano - Valsinni	Provincia di Matera
Matera	13	Ferrandina - Matera - Montescaglioso - Pomarico - Salandra	Calciano - Garaguso - Grassano - Grottole - Irsina - Miglionico - Oliveto Lucano - Tricarico	Comune di Matera*
Stigliano - Collina Materana	6	Stigliano	Accettura - Aliano - Cirigliano - Gorgoglione - San Mauro Forte	Provincia di Matera
Totale Comuni	131			

* Per le sole unità di Rete del TPL comunale di Potenza e di Matera l'attribuzione della titolarità dei contratti di servizio in capo alle rispettive Amministrazioni capoluogo di Potenza e di Matera, anziché alle Province, risponderebbe alle esigenze di consentire la concreta attuazione degli interventi di cui al PO FESR 2014-20 asse IV aree urbane (Nodi di Interscambio urbani, rinnovo bus acquistati dai Comuni, etc.), nonché l'attuazione di un sistema di tariffazione integrata che interessi i due Comuni capoluogo.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

L'inclusione dei servizi per origini/destinazioni, è stata affrontata sia sotto il profilo della domanda sia sotto quello dell'offerta.

Nelle seguenti figure è riportata una rappresentazione della domanda di spostamenti intraregionale e intercomunale prevalente (prime tre relazioni) su trasporto privato, pubblico e nel complesso, unitamente alla partizione del territorio in nove ATO.

Per una stessa Unità sono rappresentati con colore acceso i comuni attualmente dotati di servizi di tpl comunale, e con colore tenue i comuni non dotati di servizi di tpl comunale.

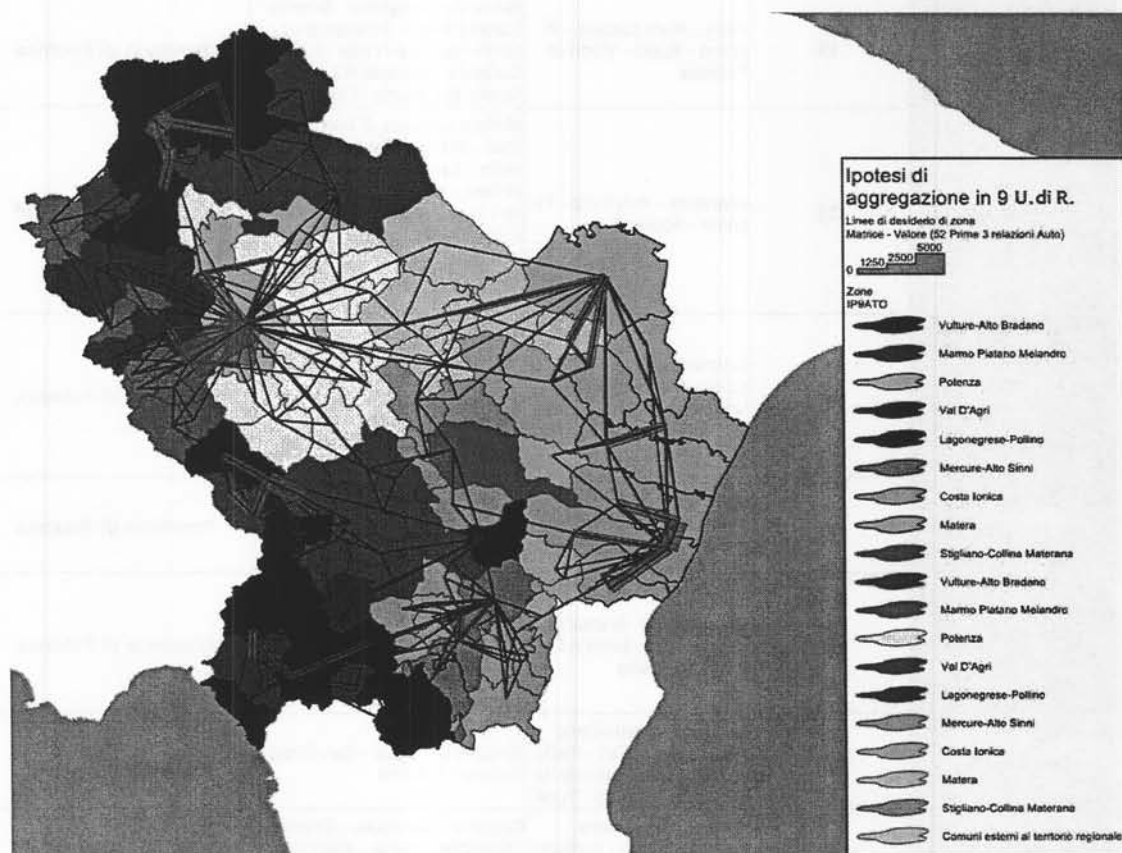


Figura 177. Sovrapposizione delle 9 Unità di rete e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti intraregionali intercomunali in auto.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

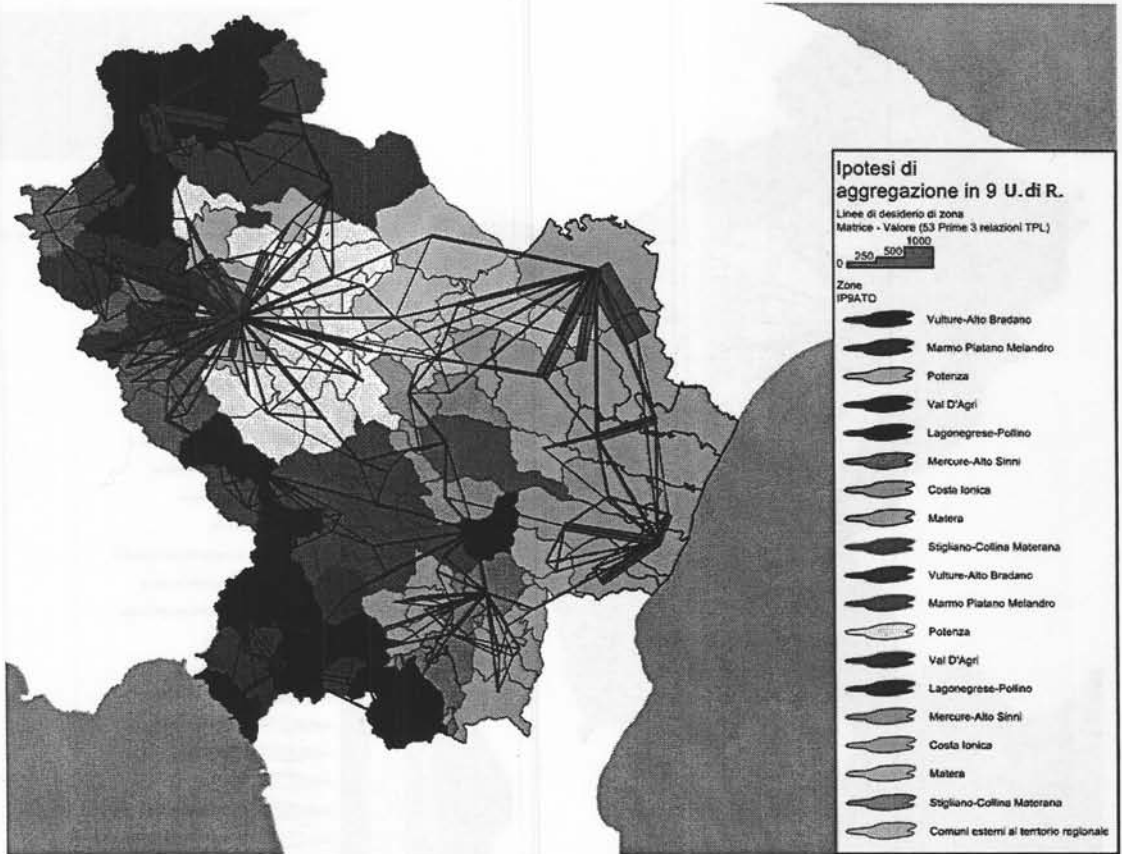


Figura 178. Sovrapposizione delle 9 Unità di rete e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti intraregionali intercomunali su tpl.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

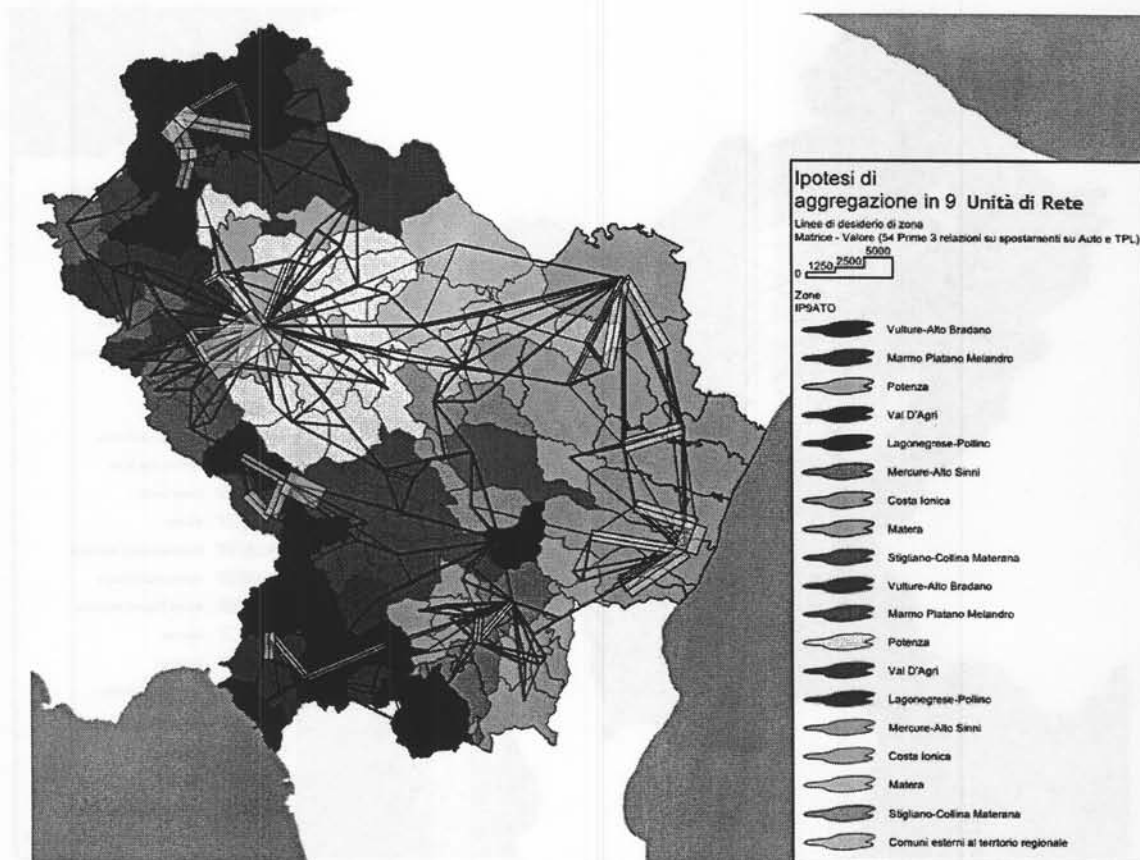


Figura 179. Sovrapposizione delle 9 Unità di rete e delle prime tre relazioni, per intensità, di spostamenti intraregionali intercomunali su Auto e tpl.

8.4.1.1 *Ipotesi di attribuzione dei servizi di TPL extraurbano alle Unità di rete*

Nelle seguenti figure si riportano le rappresentazioni dell'offerta di servizi automobilistici classificati in:

- interregionali;
- intraregionali ;
- interni all'Unità che presentano almeno il 90% della lunghezza del percorso all'interno di una stessa Unità di rete.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

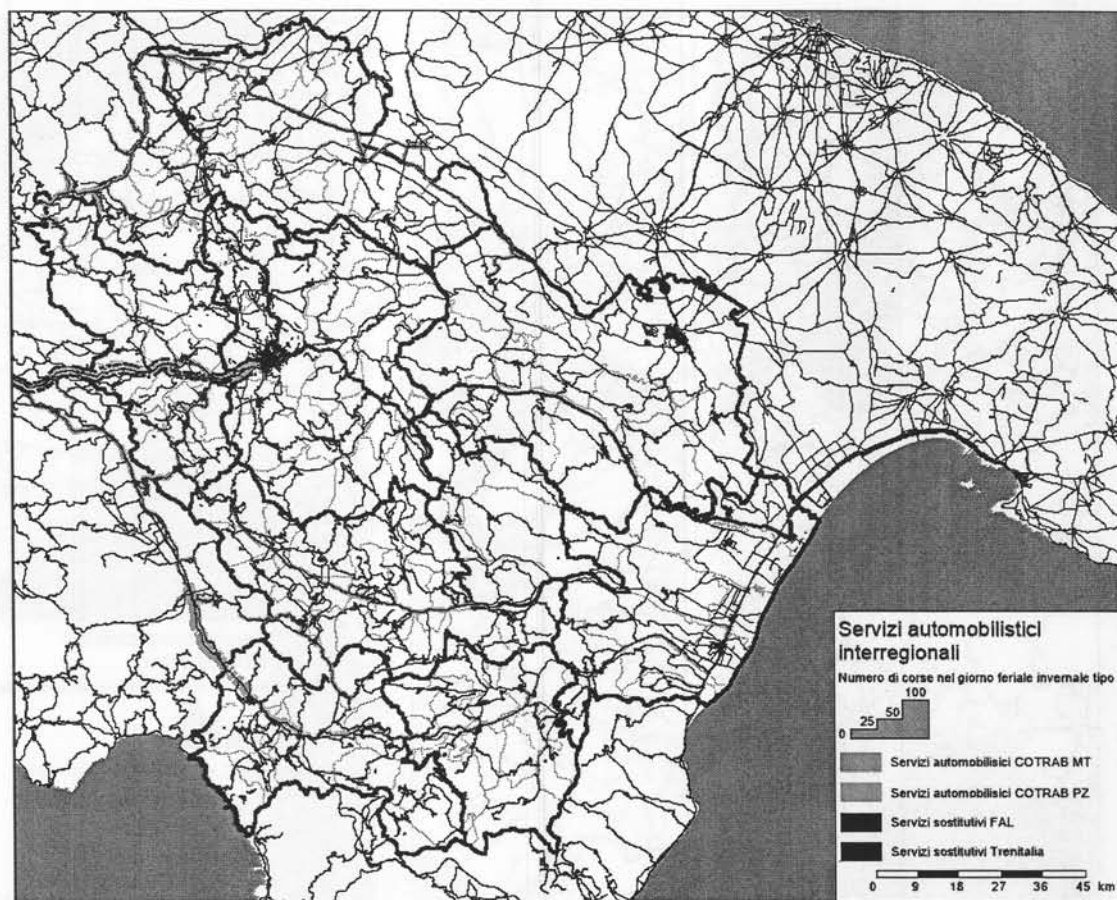


Figura 180. Offerta di servizi automobilistici interregionali.

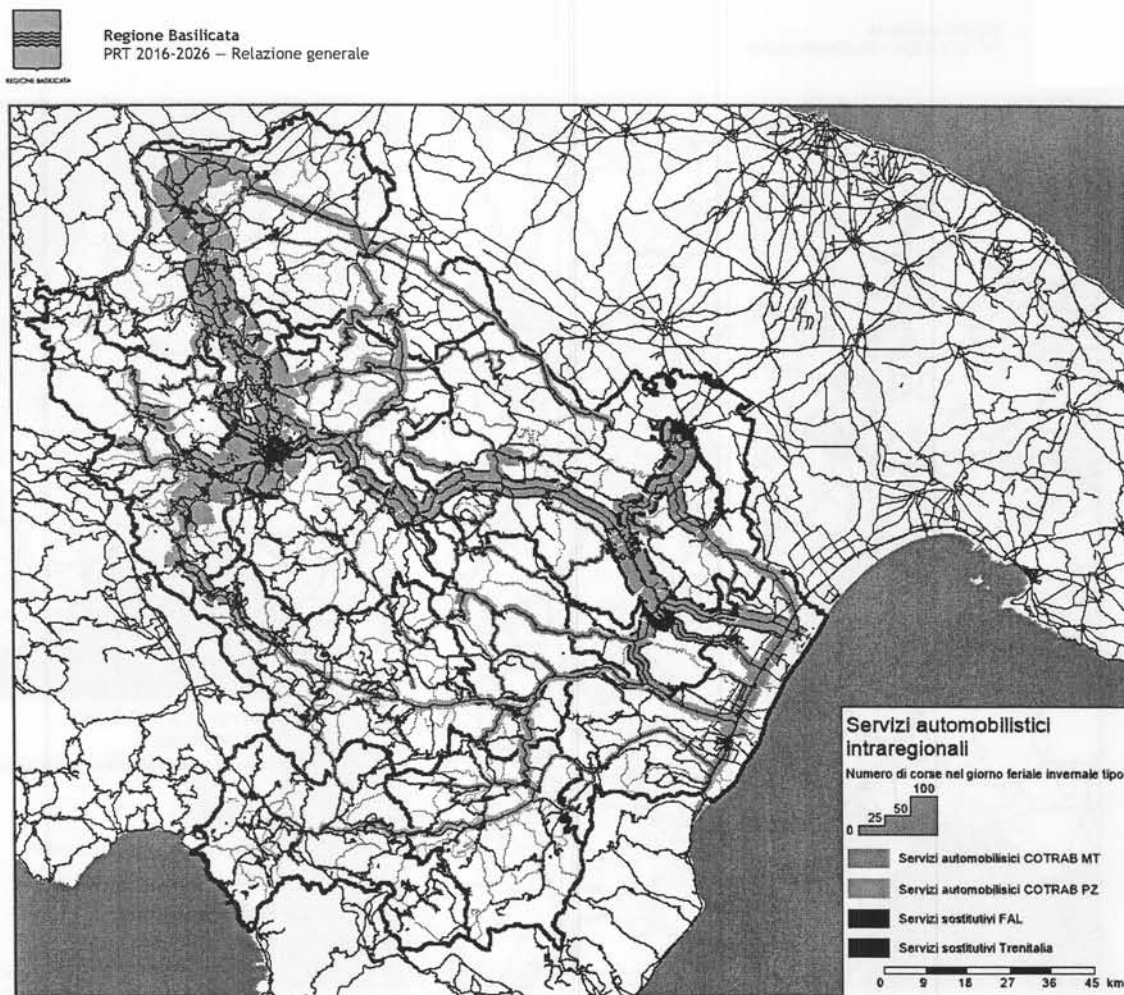


Figura 181. Offerta di servizi automobilistici intraregionali.

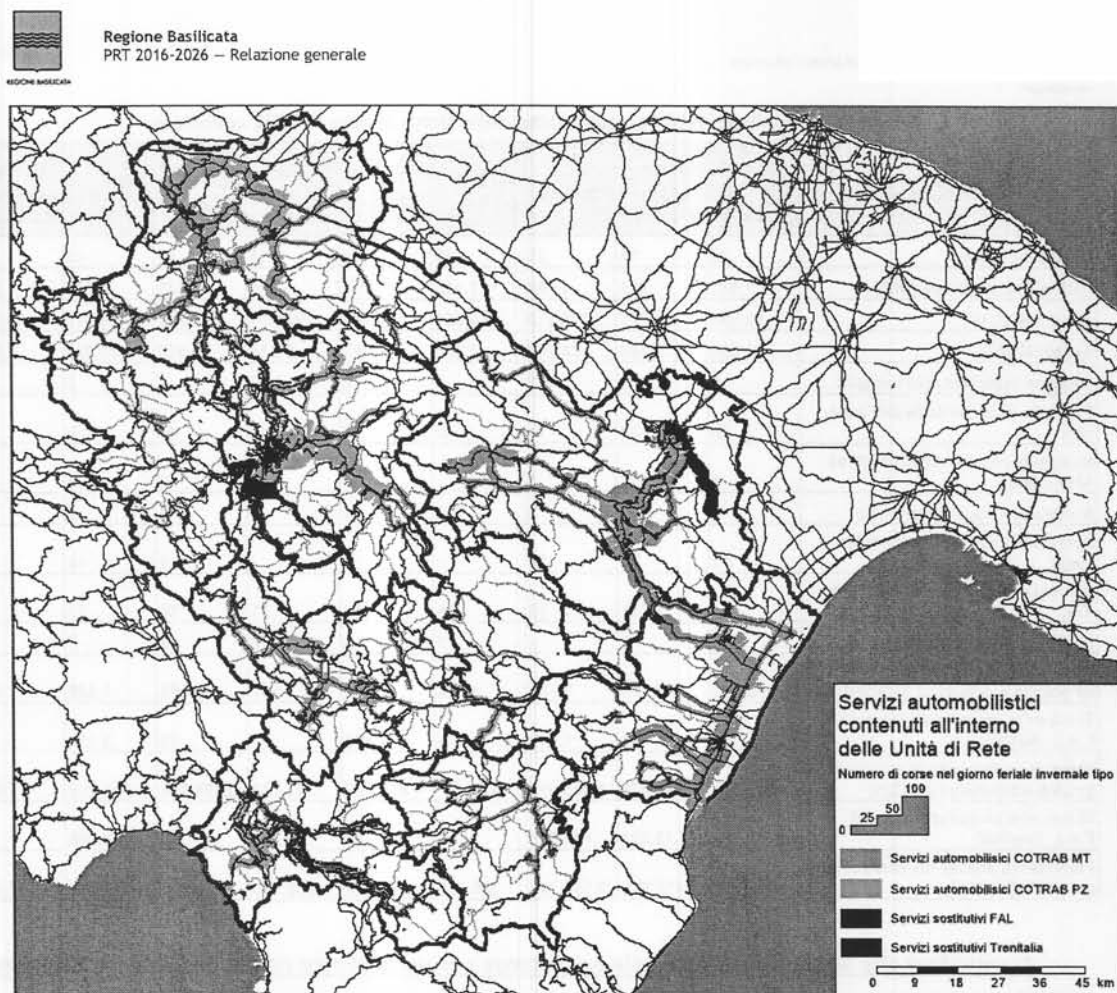


Figura 182. Offerta di servizi automobilistici interni alle Unità di rete.

Nella seguente tabella si riportano per ciascuno dei nove ambiti individuati le principali caratteristiche territoriali, socio-economiche, demografiche nonché il quadro delle percorrenze dei servizi di TPL che potrebbero essere attribuite all'Unità di rete in quanto ricadenti all'interno del proprio territorio.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Tabella 55. Riepilogo delle caratteristiche delle Unità di rete del TPL comunale.

Unità di Rete	Vulture - Alto Bradano	Marmo - Platano - Melandro	Potenza	Val D'A-gri	Lagone-grese - Pollino	Mercure - Alto Sinni	Costa Ionica	Matera	Stigliano - Colina Materana
Numero di comuni	18	15	21	19	12	15	12	13	6
Estensione territoriale [km ²]	1.531	871	1.446	1.119	855	715	1.128	1.784	533
Abitanti al 2015	93.025	47.777	120.210	44.661	46.070	23.571	81.771	109.215	10.319
Addetti al 2013	21.895	9.927	24.760	7.953	7.392	3.344	11.910	21.882	1.070
Massimo livello del polo sanitario	2	1	2	2	2	2	2	2	2
Presenza di istituti scolastici superiori	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Numero di comuni appartenenti ad Aree interne	4	7	4		4	14	2	1	6
Numero di Aree d'interscambio	2	1	2	2	1	1	2	3	-
Numero di stazione o fermate ferroviarie	11	5	26	-	3	-	8	16	-
Numero di svincoli di autostrade o S.S.	41	16	33	15	19	11	38	21	2
Numero di aree industriali	16	3	-	2	3	2	2	7	-
Stima delle percorrenze giornaliere tpl gomma-extraurbano [bus*km]	12.381	3.119	7.781	4.666	7.572	1.547	8.063	7.389	162
Stima delle percorrenze giornaliere F.A.L. [bus*km]	-	61	1.617	-	1.802	-	75	3.569	-
Stima delle percorrenze annuali tpl gomma-extraurbano [bus*km]	2.965.046	639.375	1.803.091	970.437	1.893.362	347.714	2.095.916	1.969.768	35.000
Stima delle percorrenze annuali F.A.L. [bus*km]	-	10.384	445.639	-	340.166	-	22.732	754.366	-
Percorrenze annuali dei servizi di tpl comunale [bus*km]	767.780	418.962	2.594.798	386.102	903.584	258.198	722.605	1.554.919	66.490

Si sottolinea che la quantificazione delle percorrenze per Unità di rete risulta una stima dal momento che i dati nel formato fornito dai gestori ha consentito il caricamento nel modello di simulazione dei programmi d'esercizio strutturati per linea, fermate, orari e corse, ma non il tracciato dell'itinerario georeferenziato.

Pertanto la rappresentazione del modello d'offerta di servizi di trasporto pubblico automobilistico non può prescindere dall'approssimazione dovuta all'instradamento dei servizi sul grafo stradale, operazione effettuata in modo automatico dal software di simulazione VISUM.

Il PRT individua le aggregazioni dei comuni che devono configurarsi come "Unità di Rete", per le quali la Regione unitamente agli Enti locali nel Piano dei trasporti di Bacino definirà la rete dei servizi da mettere a gara. Gli EE.LL. sono chiamati a copianificare i servizi di trasporto pubblico locale comunale e a gestire e monitorare il buon andamento dei relativi contratti di servizio affidati dalla Regione in base al principio di sussidiarietà.

Ciò significa che in tali unità di rete i servizi dovranno essere coordinati ed integrati funzionalmente con i servizi di rango superiore, ovvero con le linee "portanti" del TPL (automobilistiche o ferroviarie), nei nodi d'interscambio.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Quindi, le unità di rete così come individuate dal PRT, andranno verificate durante il processo di progettazione della rete di TPLR nel suo complesso, ovvero durante la redazione del Piano di Bacino.

Un'organizzazione dei servizi di TPL comunali per Unità di rete-lotti di affidamento, oltre a corrispondere a quanto previsto dalla norma regionale di settore, è probabilmente più attenta ed efficiente nell'ottica del principio di sussidiarietà.

La gestione dei contratti dei servizi delle unità di rete comunali deve responsabilizzare comunque gli EE.LL. che le costituiscono (Comuni e Provincia quale Ente di area vasta che li rappresenta). Devono altresì essere responsabili economicamente: I Comuni, nel caso di istituzione e produzione di servizi di TPL ulteriori che non raggiungono gli obiettivi del DPCM 11 MARZO 2013 dovranno compartecipare alle decurtazioni dei trasferimenti dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale.

Tenuto conto dei costi amministrativi e delle difficoltà gestionali degli EE.LL. in forma associata si potrebbe tendere nel lungo periodo ad un ente di governo regionale con poteri di organizzazione, affidamento dei servizi, regolazione e controllo dei contratti, tuttavia nel breve periodo al fine di un doveroso contenimento dei costi si potrebbero attribuire alle Province quali Enti di area vasta (compatibilmente con il quadro ordinamentale di riferimento) le competenze per la gestione dei contratti di servizio del TPL comunale affidati dalla Regione per lotti corrispondenti alle 9 Unità di rete individuate, nonché le attività di vigilanza e controllo sui contratti stessi, ad eccezione delle Unità di rete di Potenza e di Matera per cui la titolarità dei contratti potrebbe essere in capo ai rispettivi Comuni capoluogo. Ovviamente tali aspetti dovranno trovare compiuta definizione nella nuova Legge regionale - Testo Unico del Trasporto Pubblico Locale di prossima emanazione.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

9 Sezione VI - Lineamenti generali per la politica tariffaria e la determinazione del costo dei servizi tendenti all'integrazione modale e tariffaria.

Una delle strategie delineata già nelle linee Strategiche e Programmatiche del PRT consiste nel riequilibrio modale cercando di indurre un modal split in favore del trasporto pubblico.

Per acquisire passeggeri al trasporto pubblico è necessario non solo provvedere alla regolazione e limitazione della circolazione ma anche migliorare l'efficienza e l'efficacia dei servizi di tpl, offrendo al cittadino una migliore qualità, un'agevole accessibilità al sistema trasporto pubblico e prezzi concorrenziali.

Per la progettazione di servizi efficienti ed efficaci è necessaria un'approfondita conoscenza della domanda di spostamenti nonché il monitoraggio della stessa per coglierne le fluttuazioni dovute alle naturali tendenze evolutive dei sistemi socio economici e demografici.

Tale monitoraggio, finalizzato ad assicurare la definizione degli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per la determinazione dei livelli quantitativi e qualitativi dei servizi minimi in modo da riuscire a soddisfare le esigenze dei cittadini pur nello scenario attuale caratterizzato dalla scarsità delle risorse disponibili, è realizzabile mediante l'impiego di adeguati sistemi informativi.

In tale direzione la Regione Basilicata si è già attivata realizzando il progetto **"Gestione innovativa del trasporto pubblico locale"** che prevede la realizzazione della bigliettazione elettronica sulla rete di servizi automobilistici eserciti da Co.Tra.B..

Il PRT prefigura delle linee di indirizzo per lo studio di un modello di integrazione tariffaria e bigliettazione unica regionale che possa agevolare, unitamente all'integrazione tra i servizi di trasporto ferroviario e di trasporto automobilistico e alla razionalizzazione e ottimizzazione della rete dei servizi, il raggiungimento degli obiettivi di induzione di diversione modale, monitoraggio del flusso di informazioni relative all'offerta e alla domanda di trasporto pubblico, incremento dell'efficienza economica mirando all'incremento del rapporto ricavi/costi, e in generale gli obiettivi fissati dalla legge regionale sul trasporto pubblico locale.

Pertanto al fine di indirizzare il processo di ristrutturazione del sistema tariffario del trasporto pubblico locale, il PRT formula delle linee di indirizzo in merito a:

- modelli di tariffazione e integrazione tariffaria;
- sistema di monitoraggio delle flotte;
- ripartizione degli introiti - "Centro di Clearing".



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

9.1 Proposta di Modello di tariffazione e integrazione tariffaria

Per quanto attiene la tariffazione, il PRT auspica la realizzazione di un sistema di integrazione tariffaria che, unitamente alla bigliettazione elettronica regionale, può agevolare la diversione modale a favore del trasporto pubblico locale.

Di seguito sono elencate le azioni da intraprendere:

- a) estensione della bigliettazione elettronica ai servizi ferroviari e ai servizi automobilistici comunali;
- b) integrazione tariffaria completa sia per i servizi ferroviari sia per i servizi automobilistici extraurbani e urbani;
- c) adozione di sistemi di ticketing avanzati quali: applicazioni per telefonia mobile per l'effettuazione dell'acquisto dei titoli di viaggio on line o tramite SMS (ricezione di QR code), possibilità acquisto titoli tramite i bancomat;
- d) determinazione di un modello tariffario integrato (a zone, su base chilometrica o misto);
- e) implementazione di un sistema monitoraggio flotte AVM integrato con i sistemi di bigliettazione elettronica;
- f) creazione di un Centro Regionale di Clearing per la ripartizione degli introiti e il controllo dell'insieme di traffico dati (sulla produzione dei servizi, sull'utenza, ecc).

L'integrazione tariffaria estesa a tutte le modalità di trasporto e a tutti i vettori delle diverse modalità di trasporto pubblico che operano in ambito regionale, costituisce un prerequisito indispensabile per il corretto funzionamento della rete multimodale soprattutto nell'ottica di una rete di servizi fondata sull'interscambio evitando che si traduca in una penalizzazione anche economica per l'utente.

L'introduzione di un sistema di integrazione tariffaria rappresenta uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico in grado di rispondere efficacemente alle esigenze di mobilità delle persone, soprattutto se utenti non abituali dei servizi di TPRL. Con il termine integrazione tariffaria si intende la possibilità di utilizzare un unico biglietto per viaggiare su una rete mono o multimodale indipendentemente dal numero di operatori che garantiscono l'effettuazione dei servizi utilizzati. L'integrazione tariffaria, consentendo una maggiore facilità di utilizzo dei mezzi pubblici, pone le basi per incrementare, da un lato, l'utenza e, dall'altro, la fidelizzazione della clientela.

L'implementazione di un sistema di integrazione tariffaria richiede:

- adozione di un modello di tariffazione (a zone, chilometrico, misto);
- acquisizione di tecnologie di bordo e di terra (in parte già realizzata);
- definizione dei criteri di ripartizione degli introiti da traffico;
- creazione di un centro clearing che provveda all'elaborazione dei dati di traffico e ad effettuare la ripartizione degli introiti tra tutti i vettori coinvolti.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

9.2 Esempi di proposte per modelli di tariffazione integrata

A livello teorico, qualsiasi modello di struttura tariffaria può essere collocato tra due modelli estremi di tariffazione:

- Modello a zone, in cui la tariffazione dipende dal numero di zone attraversate: nei modelli di tariffazione a zone il territorio è suddiviso in “zone tariffarie” o anche in “subzone tariffarie”, che rappresentano l’intersezione tra settori e corolle del polo o dei poli principali; ad ogni subzona vengono associate le fermate di TPL ricadenti nell’area. Per ogni tipo di tariffa ipotizzata (corsa semplice, giornaliero, abbonamento settimanale o mensile, ridotti, ecc.) nel Sistema di Tariffazione Integrato, viene definito il valore tariffario associato al numero di subzone attraversate.

- Modello chilometrico, in cui la tariffazione dipende dalla distanza percorsa: nei modelli di tariffazione chilometrici la tariffazione dipende dalla distanza percorsa e possono essere previste tariffe diversificate in funzione della tipologia di sistemi di trasporto utilizzati (ad esempio tariffe diverse per l’uso dei servizi ferroviari).

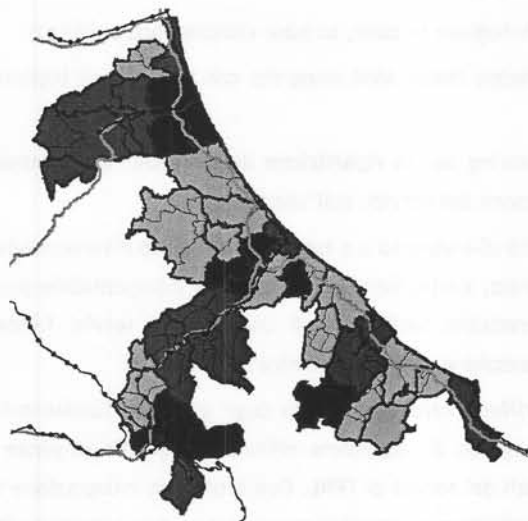


Figura 183. Ipotesi modello tariffario STIR SFM Abruzzo.

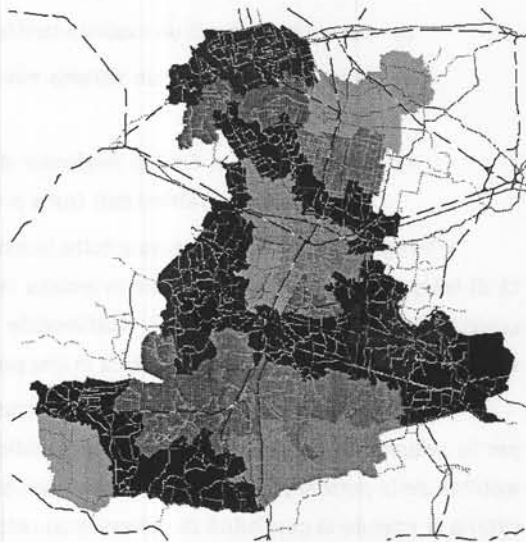


Figura 184. Ipotesi modello tariffario a zone della provincia di Padova.

La struttura tariffaria da adottare per la prima implementazione della tariffazione integrata verrà scelta sia sulla base delle risultanze delle analisi di domanda e offerta che, soprattutto, in ragione delle specificità della realtà lucana sotto il profilo territoriale e della mobilità.

Le realtà in cui la tariffazione a zone risulta più indicata sono quelle in cui la mobilità è fortemente polarizzata intorno ad un centro principale. La realtà lucana, come evidenziato anche nel quadro conoscitivo del PRT, sotto questo punto di vista è caratterizzata da una maggiore complessità:



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

- Non esiste un unico “polo” di riferimento sia a livello regionale che provinciale; basti pensare che, a livello regionale il ruolo di attrattore principale è svolto dai due capoluoghi di provincia, ma anche in una certa misura da Melfi.

- Oltre ai capoluoghi di provincia, esistono numerose polarità “minori” capaci di aggregare in maniera significativa una notevole quota di mobilità (bipoli Lagonegro-Lauria, Policoro-Pisticci, Senise, ecc.).

- La struttura insediativa e la mobilità è strutturata, a parte i poli già citati, secondo le valli .

- A livello regionale, i vincoli orografici, la struttura insediativa e la configurazione della rete stradale delle aree interne, richiedono l'introduzione di correttivi alla struttura tariffaria a base chilometrica in modo da controbilanciare lo svantaggio localizzativo.

- Sussiste una componente di pendolarismo di medio-lungo raggio sia intraregionale che verso regioni limitrofe.

Pertanto, la configurazione che con ogni probabilità risulterà la più rispondente alle specificità locali risulterà da un “mix” tra il modello a zone e quello chilometrico.

Ovviamente, vista la maggior semplicità che presenta, sia sotto il profilo procedurale che per gli utenti finali, il modello di riferimento è comunque quello a zone, che permette di riconoscere adeguatamente (come singole zone tariffarie) le diverse polarità della regione, apportando comunque i necessari correttivi per quegli spostamenti non centripeti (gravitanti su centri minori). Ad esempio, il modello a zone potrebbe essere piegato ad una logica basata sulle distanze (pur mantenendo una struttura a zone) laddove le polarizzazioni siano minori, apportando alcuni aggiustamenti:

- per gli spostamenti tangenziali (laddove sussistano);

- per la mobilità nelle aree periferiche e a domanda debole, con un modello dettato sostanzialmente dalla struttura dell'offerta;

- per l'aumento della lunghezza dei percorsi dovuti all'introduzione di punti d'interscambio, per i quali l'utenza non può sopportare oltre l'imposizione del trasbordo, anche l'incremento di tariffa.

A fronte della realtà multipolare della mobilità lucana, si propone di approfondire l'ipotesi di una tariffazione che tenga conto, in qualche modo, delle 9 unità di rete (“bacini di traffico”), che identificano in molti casi anche le principali polarità. I centri di riferimento dei bacini di traffico previsti dal PRT potrebbero così costituire un primo livello di zonizzazione tariffaria (a tariffa minima e assimilabile a quella urbana). Intorno a questi centri possono essere individuate zone di prima, seconda ed eventualmente terza corona, secondo uno schema concentrico.

9.3 Sistema di monitoraggio delle flotte

Elemento chiave dell'integrazione tariffaria è l'adozione di un sistema di monitoraggio della flotta ed informazione all'utenza integrato con un sistema di bigliettazione elettronico.

Per il monitoraggio delle flotte, il PRT prevede il ricorso a sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring), che consentono di monitorare e archiviare i dati riguardanti le grandezze caratteristiche dell'operatività dei veicoli in movimento (ndr. posizione, percorso, velocità, diagnostica degli apparati di



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

bordo, etc.) ma anche il monitoraggio del servizio stesso esercito dal veicolo. I sistemi AVM sono basati sulla tecnologia Automatic Vehicle Location (AVL), che è il sottosistema che si occupa del telerilevamento dei veicoli, ordinariamente attraverso GPS.

I sistemi AVM dovranno interfacciarsi con i sistemi di bigliettazione (emissione/obliterazione) elettronica implementati nell'ambito del Progetto Gestione Innovativa del TPL e da implementare in futuro.

I sistemi di bigliettazione elettronica devono operare in collegamento real time con il sistema AVM in modo da permettere il trasferimento dei dati al centro di controllo mentre il mezzo sta effettuando il servizio di TPRL.

9.4 Ripartizione degli introiti - “Centro di Clearing”

Per la ripartizione degli introiti (in gergo tecnico clearing) è necessario prevedere una metodologia di calcolo e una struttura, il Centro di clearing, che si occupi dell'archiviazione e dell'elaborazione dei dati.

I criteri su cui usualmente si fonda la ripartizione sono diversi, talvolta adottati in quota parte:

- il criterio “storico”: basato sul dato storico dei ricavo (calcolato sulla base di dati già presenti nei sistemi informativi);
- il criterio “a consumo”: basato sulla quantità di servizio effettivamente consumata sulla rete dal singolo utente a bordo di servizi effettuati da un dato operatore (km percorsi a bordo, minuti di viaggio trascorsi a bordo, ecc);
- il criterio “offerta”: basato sulla quantità di servizi che ciascun operatore produce nell'ambito della rete multimodale integrata di TPRL durante il periodo di analisi (PdA) ai fini della ripartizione (misurata in $\text{veic} \cdot \text{Km} / \text{PdA}$, $\text{veic} \cdot \text{ora} / \text{PdA}$, $\text{posti} \cdot \text{Km} / \text{PdA}$ di servizi integrati).
- criteri che mirino a premiare la capacità di marketing, favorendo nella ripartizione il venditore del titolo di viaggio;
- criteri in funzione sia della domanda soddisfatta che dei costi di produzione dei servizi: a ogni vettore può essere attribuito un peso proporzionale al costo di produzione del servizio e gli introiti vengono ripartiti in proporzione al numero di passeggeri trasportati dal vettore considerato per il peso sopra definito.

I servizi di clearing, sulla base di alcune esperienze analoghe, potrebbero essere oggetto di esternalizzazione e il loro costo potrebbe essere coperto direttamente dai soggetti aggiudicatari dei contratti di servizio di TPRL destinando a ciò una quota del venduto.

In una fase iniziale la ripartizione degli introiti tra le diverse aziende di TPL potrà essere effettuata a partire dal livello storico degli introiti tariffari: a ciascuna azienda verrà riconosciuto, a parità di servizio reso, il valore economico (tradotto in termini percentuali) percepito ante integrazione, desumendolo dai dati a disposizione come quelli di vendita. Dopo un primo periodo di avvio, stimabile in 6 - 12 mesi, una percentuale degli introiti storici, prestabilita e condivisa tra gli operatori e comunque inferiore al 50%, potrà essere ridistribuita in base al meccanismo di clearing determinato, ossia sulla base di un algoritmo di ri-



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

parto che terrà conto della domanda effettiva e di una quota derivante dal contributo all'integrazione tariffaria in termini di servizio offerto.

Nei successivi 12 - 24 mesi la quota di riparto basata sui livelli storici di ricavo da tariffe potrà scendere progressivamente a livelli inferiori al 50%, per poi essere definitivamente abbandonata con l'introduzione dell'elaborazione dei dati provenienti dal sistema di bigliettazione elettronica in grado di registrare in maniera continuativa e certa le performance del sistema integrato in termini di traffico passeggeri e servizi svolti.

Lo schema seguente evidenzia le differenti fasi temporali che caratterizzano l'applicazione dell'integrazione tariffaria e i relativi criteri di riparto correlati ai metodi e agli strumenti di misurazione delle variabili componenti l'algoritmo di calcolo.



Figura 185. schema delle fasi temporali transitorie per l'implementazione dell'integrazione tariffaria completa.

Il modello di tariffazione, il livello delle tariffe ed eventualmente la strutturazione del centro di clearing e il modello per la ripartizione degli introiti dovranno essere definiti tramite uno *specifico studio* da effettuarsi a valle della predisposizione del Piano di Bacino Unico Regionale.

Solo infatti dopo la definizione delle reti e quindi dei servizi da mettere a gara, ed una accurata ed esaustiva stima della domanda attesa, sarà possibile strutturare i modelli tariffari, effettuare la simulazione dei ricavi da traffico e ipotizzare modelli di ripartizione degli introiti assumendo come vincolo o come oggetto di una funzione obiettivo l'equilibrio economico ed il controllo sul disavanzo finanziario e sul livello di contribuzione della Regione.



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

10 Riepilogo degli interventi progettuali

Nel presente capitolo, nella tabella 56, sono elencati tutti gli interventi contenuti nel PRT. A ciascun intervento è assegnato uno specifico codice attraverso il quale è anche individuabile sulla tavola del quadro sinottico allegata alla presente relazione e parte integrante della documentazione di Piano.

Rimane intesa la possibilità di programmare e realizzare, nel periodo di vigenza del presente PRT, ulteriori interventi scaturenti da sopravvenute esigenze, pur non ricompresi nell'elenco di seguito riportato.

Inoltre, nell'ultima colonna è riportata un'indicazione della data di auspicata entrata in funzione. Gli interventi "lungo periodo" sono quelli che, pur contemplati dal Piano, non sono previsti entro l'orizzonte temporale di validità e che, come tali, esulano dalla procedura di VAS che è stata effettuata sullo scenario di Piano.

Codifiche adottate:

CODIFICA		
Codici	a= trasporto aereo	s= viabilità
	c=mobilità ciclistica	TP=Trasporto Pubblico generico
	e=mobilità elettrica	TP/f=Trasporto Pubblico ferroviario
	f= ferrovia	TP/b=Trasporto Pubblico automobilistico
	i= intermodalità passeggeri	TP/c=Trasporto Pubblico integrato con la mobilità ciclistica
	l= logistica intermodalità merci	
Numerazione	1xxx= Interventi nel territorio o a prevalente servizio della Provincia di Potenza	2xxx= Interventi nel territorio o a prevalente servizio della Provincia di Matera

Tabella 56. Elenco degli interventi

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
f1001	Realizzazione di interventi di velocizzazione sulla linea Battipaglia – Potenza – Ferrandina – Metaponto: introduzione rango «C» e attrezzaggio per l'ingresso contemporaneo dei treni nelle stazioni di incrocio sistematico (da modello di esercizio)	Progetto 2021
f1002	Realizzazione del potenziamento e della velocizzazione della linea Battipaglia –Potenza-Metaponto secondo un progetto sviluppabile per fasi e lotti funzionali-funzionanti i nelle tratte a maggiore intensità di traffico e/o che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte e dell'infrastruttura	Progetto 2026
f1003	Istanza per la realizzazione di una stazione AV di area vasta ad Elevata accessibilità a Battipaglia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno–Reggio Calabria	Progetto 2026
f1004	Istanza per la realizzazione di una fermata AV Sapri-Maratea-Praia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno – Reggio Calabria	Progetto 2026
f1005	Velocizzazione e ammodernamento integrale della linea ferroviaria Battipaglia - Potenza	Lungo periodo
f1006	Velocizzazione e ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Metaponto	Lungo periodo
f1007	Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza	Progetto 2018
f1008	Acquisizione di materiale rotabile a trazione elettrica per l'esercizio sulla Foggia-Potenza	Progetto 2021
f1009	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Bella Muro	Progetto 2021
f1010	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Tito	Progetto 2021



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
f1011	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Castel Lagopesole	Progetto 2021
f1012	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Melfi	Progetto 2021
f1013	Servizio Ferroviario Metropolitan di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Lucania - Prima Fase	Progetto 2026
f1014	Servizio Ferroviario Metropolitan di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Lucania - Completamento	Lungo periodo
f1015	Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia con connessione alla linea AV/AC Napoli-Bari	Progetto 2021
f1016	Tratta Genzano - Oppido Lucano: "Lavori di rinnovo binario"	Progetto 2018
f1017	Tratta Cancellara - Pietragalla - San Nicola "lavori di efficientamento e adeguamento funzionale"	Progetto 2018
f1018	Tratta San Nicola - Avigliano Lucania "lavori di rinnovo binario"	Progetto 2021
f1019	Potenziamento e velocizzazione linea RFI Foggia-Potenza. Concorso all'eliminazione dei PP.LL. in campo urbano a Melfi	Progetto 2021
f1020	Velocizzazione linea FAL Potenza – Avigliano – Gravina – Bari in coordinamento e con il concorso della Regione Puglia (tramite le varianti tra bivio Taccone e Gravina sarebbe possibile un risparmio di circa 15 minuti sui tempi di percorrenza)	Progetto 2026
f2002	Completamento, in coerenza con gli interventi di potenziamento e velocizzazione effettuati dalla Regione Puglia sulla tratta Bari - Altamura, degli interventi di velocizzazione sulla tratta Altamura – Matera (raddoppio selettivo di Venusio)	Progetto 2021
f2003	Realizzazione del collegamento infrastrutturale di Matera alla rete RFI individuato	Progetto 2026
f2004	Terminal intermodale di Serra Rifusa	Progetto 2018
f2005	Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan di Matera, inclusa la realizzazione del nodo intermodale di Matera C.le	Progetto 2018
f2006	Servizio Ferroviario Metropolitan di Matera – Prolungamento della linea da Matera Sud a Matera Ospedale Santa Maria delle Grazie	Progetto 2026
f2008	FAL Tratta Altamura-Matera. Eliminazione PP.LL. residui sulla viabilità locale	Progetto 2021
i1001	Realizzazione del nodo d'interscambio Bus-Bus di Lagonegro	Progetto 2021
i1002	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Bella-Muro	Progetto 2021
i1003	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Castel Lagopesole	Progetto 2021
i1004	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Melfi	Progetto 2021
i1005	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Avigliano	Progetto 2021
i1006	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Oppido Lucano	Progetto 2021
i1007	Area d'interscambio zona industriale San Nicola di Melfi	Progetto 2018
i1008	Area d'interscambio S.S. 401 "Ofantina" Area industriale di Rapone	Progetto 2018
i1009	Area d'interscambio SP ex SS 381 " del Passo delle Crocelle"	Progetto 2018
i1010	Area d'interscambio Bivio Acerenza - Cancellara - Oppido	Progetto 2018
i1011	Area d'interscambio stazione di Acerenza	Progetto 2018
i1012	Area d'interscambio SS 598 Scalo F.A.L. di Marsico Nuovo	Progetto 2018
i1013	Area d'interscambio SP 11 "Montemurro" (ex SS598 - bivio Montemurro)	Progetto 2018
i1014	Area d'interscambio svincolo Lauria Nord	Progetto 2018
i1015	Area d'interscambio SS 633 "svincolo Francavilla S.S. (Ex bivio Francavilla Sinnica)	Progetto 2018
i2001	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Ferrandina	Progetto 2018
i2002	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Matera c.le	Progetto 2018
i2003	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Metaponto	Progetto 2021
i2004	Area d'interscambio Matera - svincolo SS 7	Progetto 2021
i2005	Area d'interscambio svincolo SP Grassano - SP Grottole (ponte Bailey)	Progetto 2021
i2006	Area d'interscambio scalo Grassano - Garaguso - Tricarico	Progetto 2018
i2007	Area d'interscambio Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa	Progetto 2018
i2008	Area d'interscambio Pisticci Scalo	Progetto 2018
s1001	S.S. n° 655 "Bradonica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - Completamento LSP	Progetto 2018
s1002_i	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio – a)	Progetto 2018



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1002_ii	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio - b) e c)	Progetto 2018
s1002_iii	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 2° stralcio	Progetto 2026
s1002_iv	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 3° stralcio	Lungo Periodo
s1003	S.S.n° 95 "Costruzione dello svincolo per l'abitato di Tito in località Nuvolese"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1004	S.S. n° 95 "adeguamento svincolo per Satriano	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1005	S.S. n° 95 "Tito-Brienza VI° lotto - variante di Brienza	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1006	Completamento - Costruzione del 1 lotto dalla S.S. n 585 all'abitato di Lauria (in via di completamento)	Progetto 2018
s1007	S.S. n° 18 "eliminazione caduta massi e realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastrutturale.	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1008	S.S. "Strada Fondovalle del Sauro" - tratto Corleto Perticara - S.P. Camastra 1° 2° e 3° lotto (Adeguamento in sede da Corleto al bivio per Calvello)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1009	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso raccordo Autostradale RA05 "Sicignano - Potenza)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1010	Salerno - Potenza - Bari Tronco I: Valico di Pazzano collegamento SS 407 - SS 96 bis (21 km circa)	Lungo Periodo
s1011	SP Melfi - Ofanto tratto dal km 48+130 della SS658 all'innesto con la SS 655	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1012	Strada Statale n° 585 "Fondovalle del Noce"- Lavori di manutenzione straordinaria opere d'arte e protezione corpo stradale.	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1013	S.S. 598 - Completamento rampe svincolo di Pergola al km 19+680	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1014	S.S. 598 Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche tra gli svincoli di Montemurro e Spinoso	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1015	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 1° stralcio	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1016	Lauria - Valle del Mercure 1° stralcio del collegamento di Lauria allo svincolo A3 di Lauria sud	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1017	Ex SS 19 Tratto Pecorone - Lauria: lavori di miglioramento del tracciato stradale	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1018	NSA 290 ex SS 104 tratto Pecorone - A3 lavori di miglioramento del tracciato stradale	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1019	SS 653 Nuovo svincolo a livelli sfalsati in località Torre	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1020	Adeguamento della A3 nella tratta Lucana Casalbuono - Laino (in corso di realizzazione)	Progetto 2021
s1021	NSA strada di collegamento SS585 / autostrada A3 - lavori di realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati al km 1+450 completamento	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1022	Lavori di realizzazione di un terminal bus in località Castrocucco di Maratea	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1023	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 2° stralcio	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1024	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 145 "Isca-Pantanelle"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1025	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 219 "Vitalba-Ofantina" e relative bretelle per Rapone e Ruvo del Monte"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1026	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 148 "Melfi-Ofanto"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1027	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 149 "Melfi-Sata"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1028	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 123 e 123 bis	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1029	Strada di collegamento tra Avigliano e la SS 658 Potenza/Melfi	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1030	Adeguamento e messa in sicurezza Strada Ponte Tiera - Cancellara - Pian del Cerro	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1031	Adeguamento e messa in sicurezza viabilità alternativa tratto lucano "A3" (S.p. ex S.S. 19 "delle Calabrie" etc.)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1032	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 26 "del Lagonegrese" (collegamento area "val d'Agri" con il "lagonegrese")	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1033	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 83 "Picerno-Baragiano"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1034	Adeguamento e messa in sicurezza strada di fondovalle "Saurina"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1035	Adeguamento e messa in sicurezza viabilità di collegamento alla viabilità principale dell'area costiera di Maratea	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1036	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 7	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1037	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 30 "di Giuliano"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1038	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 161 "tangenziale di Potenza"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1039	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 92	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1040	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 103	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1041	Adeguamento e messa in sicurezza Strada Fondovalle Racanello - completamento	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1042	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 4 "del Pollino"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1043	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 133 "di S. Arcangelo"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1044	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 146 "Marsico - Lama Sellata"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1045	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 276	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1046	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 92	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1047	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 7	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1048	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 93 (Area Centro)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1049	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 94	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1050	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 5	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1051	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 6/1° tronco	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1052	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32 bis	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1053	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 14	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1054	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1055	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 401 "dell'alto Ofanto e del Vulture"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1056	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 381 "del passo delle Crocelle"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1057	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 168 "di Venosa"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
		le
s1058	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 169 "di Genzano"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1059	Messa in sicurezza S.P. 8 "del Vulture"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1060	Messa in sicurezza S.P. 18 "Ofantina"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1061	Messa in sicurezza S.P. 55 "Cerentina e dell'Accio"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1062	Messa in sicurezza S.P. 10 3°tr. "Venosina"	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s1063	Messa in sicurezza S.P. 93 "Appulo Lucana" (Area Nord)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2001	MURGIA - POLLINO: Tratto Matera - Ferrandina - Pisticci (miglioramento e adeguamento tracciato)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2002	MURGIA - POLLINO: Basentana-SS Sinnica (Pisticci-Tursi)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2003	MURGIA - POLLINO: tratto Gioia Del Colle-Matera	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2004	Collegamento da Matera al limite regionale SS99 lavoro di completamento delle complanari est ed ovest	Progetto 2021
s2005	SS n°655 "Bradonica" - lotto del "Portapane" tratto dal km. 122+623 al km. 133+195	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2006	Adeguamento SS 106 tratta Nova Siri - Metaponto	Progetto 2018
s2007	Lavori di ripristino del viadotto sul fiume Agri e per il collegamento della viabilità complanare della S.S. 106 Jonica	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2008	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 104	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2009	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. ex. S.S. 277	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2010	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. Bretella di Irsina	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2011	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. EX. s.s. 103	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2012	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. 1 Via Appia	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2013	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MARCONIA-BASENTANA	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
		le
s2014	Lavori di messa in sicurezza e ripristino corpo stradale della S.P. sx. S.S. 96 Barese	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2015	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento della S.P. 10 Matera Sud	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2016	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Matera - Gioia del Colle	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2017	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. 1 (dall'abitato Grottole a Miglionico)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2018	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. ex S.S. 271	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2019	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Sinistra Bradano	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2020	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata, ricostruzione tombini, opere di protezione della S.P. Papalione - Masseria Ferri	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2021	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, ricostruzione tombini, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. 211 - 1° Tronco	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2022	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, regimazione idraulica, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. Timmari - S. Chiara - Cozzo Carloni	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2023	Lavori di regimazione idraulica, ripristino piano viabile e opere di protezione della S.P. Pomarico Baracche	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2024	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, regimazione idraulica, opere di protezione della S.P. Matera Ginosa	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2025	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, regimazione acque superficiali, opere di protezione della S.P. Matera - Montescaglioso	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2026	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, ripristino cunette e fossi di guardia, opere di contenimento della S.P. Messapica (dal bivio ex S.S. 175 alla S.S. 7)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2027	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. EX. S.S. 277 - I tronco Km. 16+400	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2028	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali. della S.P. FONDOVALLE BASETELLO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2029	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, opere di contenimento scarpate. della S.P. 1 Via APPIA	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2030	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali. della S.P. GROTTOLE-SCALO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2031	Lavori di consolidamento tratto op. n. 6, regimazione acque superficiali e pavimentazione stradale. della S.P. DESTRA BRADANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s2032	Consolidamento e ricostruzione corpo stradale deformato. della S.P. MOLINO DI GRASSANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2033	Risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, risanamenti e opere di regimazione acque. della S.P. EX. S.S. 96 BARESE	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2034	Opere di regimazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. CALCIANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2035	Opere di regimazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. GIARDINI DI GRASSANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2036	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e rigimazione acque superficiali della S.P. FORESTE DI TRICARICO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2037	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e rigimazione acque superficiali della S.P. 209-IV° Tronco	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2038	Lavori di protezione rilevato stradale alla variante di Quinto, risanamenti e risagomatura e opere di regimazione acque della S.P. 8 (Matera-Grassano- fond. Bilioso)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2039	Lavori di regimazione acque e ripresa pavimentazione stradale della S.P. GROTTOLE	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2040	Lavori di consolidamento e opere idrauliche. della S.P. BRETELLA DI IRSINA	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2041	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. ex SS.103 (da limite provincia c/o Gorgoglione a SS. 598)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2042	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. STIGLIANO-GANNANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2043	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. CRACO-GANNANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2044	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.277 (DALLA EX SS.103 ALLO SCALO GRASSANO)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2045	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SCALO OMONIMO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2046	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. SALANDRA-GROTTOLE	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2047	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SALANDRA	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2048	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. S.MAURO FORTE-CRACO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2049	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. VAL D'AGRI	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2050	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.176	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
		le
s2051	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. B.ACINELLO-P.AGRI	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2052	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. ACCETTURA-P.BALZANO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2053	Interventi messa in sicurezza della S.P. SAURINA	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2054	Interventi messa in sicurezza della S.P. Oliveto	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2055	Lavori di messa in sicurezza della S.P. ex S.S.380 della S.P. 380	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2057	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 154 IV TRONCO della S.P. 154 IV TRONCO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2058	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 175 (TRATTO Jonica/Metaponto Borgo della S.P. ex S.S. 175	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2059	Lavori di messa in sicurezza della S.P. SAN TEODORO-MARE	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2060	Lavori di messa in sicurezza della S.P. CARRERA DI MONTECAGLIOSO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2061	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MONTECAGLIOSO-GINOSA.	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2062	Lavori di messa in sicurezza della S.P. Pozzitello-Pisticci-S.Basilio (tratto Pozzitello-Pisticci)	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2063	Interventi di consolidamento del corpo stradale e messa in sicurezza della S.P. SCANZANO – LIDO TORRE, S.P. VACCARECCIA E S.P. SCANZANO MARE	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2064	Ripristino di frane, sistemazione idraulica e interventi di messa in sicurezza nel tratto Montalbano-Tinchi-S.S. 106 Ionica della S.P. Pisticci San Basilio e S.P. 154 IV tronco	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2065	Interventi di sistemazione delle scarpate franate e ripristino della viabilità della S.P. MARONE FRASCAROSSA e S.P. 154 2° TRONCO	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2066	Interventi di ripristino dei tratti in frana, consolidamento del corpo stradale e ripristino della funzionalità idraulica della S.P. Rabatana di Tursi (via Caprarico), S.P. Agri Sinni e S.P. Caprarico	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2067	Ripristino tratti franati e sistemazione idraulica. della S.P. 154 1 tronco	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2068	Ripristino di barriere della S.P. Aranceti di Tursi	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
s2069	Interventi di sistemazione di tratti in frana, ripresa della pavimentazione e regimentazione idraulica. della S.P. EX S.S. 104	Progetto 2026 eventualmente anticipabile



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s2070	S.S. 655 – Bradanica - I tronco – lotto La Martella	Progetto 2026 eventualmente anticipabile
a1001	Salerno Costa d'Amalfi - Nel caso in cui, da parte della società di gestione degli aeroporti campani, vi sia un'effettiva volontà di far crescere il traffico sullo scalo, prevedere il progressivo e adattivo potenziamento dei collegamenti automobilistici (come da progetto PRT) e proporre alla Regione Campania di realizzare una fermata ferroviaria sulla linea Battipaglia – Napoli	Progetto 2018
a1002	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Matera - Potenza - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli	Progetto 2018
a1003	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Francavilla in Sinni - Lauria Svincolo A3 - Lagonegro Svincolo A3 - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli	Progetto 2018
a1004	Potenziamento dell'aviosuperficie di Grumento Nova	Progetto 2021
a2001	Pisticci Attrezzaggio della pista (realizzazione RESA), attrezzaggio per volo strumentale e supporto al gestore nell'ottenimento della certificazione aeroportuale da parte di ENAC;	Progetto 2018
a2002	Pisticci . Parallelamente all'iter di certificazione e, in caso di eliminazione del vincolo degli aiuti di stato, previsione di misure tese a supportare una fase di start up per collegamenti con l'Hub di Roma;	Progetto 2018
a2003	Pisticci Realizzazione degli impianti per il rifornimento carburante avio;	Progetto 2018
a2004	Autorizzazione all'attivazione di un collegamento elicotteristico sperimentale di iniziativa privata sulla rotta Matera – Maratea	Progetto 2018
a2005	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Potenza - Ferrandina - Matera - Bari Aeroporto	Progetto 2018
a2006	Pisticci - allungamento della Pista a 1800 metri	Lungo periodo
l1001	Elettrificazione della tratta Rocchetta Sant'Antonio - Stabilimento SATA	Progetto 2021
l1002	Linea Potenza-Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi	Progetto 2021
l2001	Completamento del centro intermodale di Ferrandina	Progetto 2021
l2002	Integrazione del Centro intermodale di Ferrandina nella ALI (Area di Logistica Integrata) del porto di Taranto.	Progetto 2021
l2003	Adeguamento della tratta Ferrandina-Metaponto in termini di sagoma e peso assiale compatibili con il trasporto combinato.	Progetto 2021
l2004	Nodo logistico ferroviario di Pisticci: adeguamento e riqualificazione del centro intermodale	Lungo Periodo
e1001	Realizzazione di 7 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Potenza	Progetto 2018
e1002	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Avigliano	Progetto 2018
e1003	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Tito	Progetto 2018
e1004	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Maratea	Progetto 2018
e1005	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pignola	Progetto 2018
e1006	Realizzazione di 1 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Vaglio Basilicata	Progetto 2018
e2001	Realizzazione di 8 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Matera	Progetto 2018
e2002	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Bernalda	Progetto 2018
e2003	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pisticci	Progetto 2018
e2004	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Policoro	Progetto 2018
e2005	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Scanzano Ionico	Progetto 2018
e2006	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Siri	Progetto 2018
e2007	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Rotondella	Progetto 2018
c1001	Ciclovia dell'acquedotto Pugliese - Realizzazione tratto lucano	Progetto 2018
c1002	Ciclovia Lagonegro-Rotonda. Connessione con tratto calabrese Rotonda-Spezzano	Progetto 2018
c1003	Completamento dei tratti della rete BICITALIA ricadenti in territorio regionale.	Progetto 2021
c2001	Ciclovia del golfo di Taranto. Realizzazione tratto lucano Bernalda-Nova Siri	Progetto 2018
TP/f1001	Mantenimento Servizi di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari Alta Velocità da/verso Salerno.	Progetto 2018



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
TP/f1002	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla relazione Salerno - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto prevedendo l' integrazione funzionale-tarifaria con i servizi automobilistici per incrementare ulteriormente il numero di coincidenze disponibili con i servizi AV (attualmente a Salerno sono attestate, complessivamente, 15 coppie di collegamenti AV , di cui 10 di Trenitalia e 5 di NTV)	Progetto 2018
TP/f1003	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia (attualmente 3 coppie FA da/per Roma, 1 coppia FR da/per Milano e 9 coppie FB da/per Milano/Venezia)	Progetto 2018
TP/f1004	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario a regime sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia	Progetto 2021
TP/f1005	Coordinamento con la Campania e la Calabria per il potenziamento stagionale dei servizi di TPRL sulla linea ferroviaria Tirrenica tra Salerno e Paola in coordinamento con i servizi AV a Salerno	Progetto 2018
TP/f1006	Progettazione del modello di esercizio del TPRL ferroviario di medio e lungo periodo (azione propeedeutica alla individuazione e al dimensionamento degli interventi infrastrutturali e sul materiale rotabile e alla riorganizzazione dei servizi automobilistici, quest'ultima da effettuarsi nel Piano di Bacino)	Progetto 2018
TP/f1008	Intensificazione dei Servizi in ambito Metropolitano a Potenza e a Matera (prima fase di attuazione del Modello di esercizio su rete FAL)	Progetto 2018
TP/f1009	Sperimentazione, in collaborazione con la Regione Campania e la Regione Calabria, di servizi metropolitani durante la stagione turistica sulla tratta Sapri - Maratea - Praia M.	Progetto 2018
TP/f1010	Istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano Bella-Muro Lucano-Potenza-Melfi	Progetto 2021
TP/f1011	Servizio ferroviario Metropolitano di Potenza – Attuazione del modello di esercizio a regime su rete FAL	Progetto 2021
TP/f2001	Richiesta di risorse supplementari (per materiale rotabile e percorrenze) destinate al potenziamento dei servizi ferroviari Trenitalia (da/per Salerno) e FAL (da/per Bari) finalizzate a rispondere alla domanda aggiuntiva attesa in occasione dell'evento Matera Capitale della Cultura 2019 (esercizio di riferimento triennio 2018-2020)	Progetto 2018
TP/f2002	Revisione, in collaborazione con la Regione Puglia, del modello di esercizio sulla linea FAL Bari - Altamura – Matera prevedendo la differenziazione tra servizi lenti e servizi veloci e il coordinamento a Bari con i collegamenti AV	Progetto 2018
TP/b1001	Istituzione di un collegamento Matera – Ferrandina – Potenza coperto da una linea portante della rete regionale (in combinazione con i collegamenti verso gli aeroporti di Napoli e Bari)	Progetto 2018
TP/b2001	Realizzazione del nodo d'interscambio ferro-gomma di Ferrandina per agevolare il trasbordo da servizi ferroviari a bus navetta per Matera e viceversa	Progetto 2018

Tabella 57. Elenco interventi e politiche/azioni di carattere generale.

INTERVENTI E POLITICHE/AZIONI DI CARATTERE GENERALE		
f1000	Realizzazione nuovi sistemi ed interventi in materia di sicurezza ferroviaria	Progetto 2021
f1021	Adeguamento funzionale e ristrutturazione delle principali stazioni della rete FAL	Progetto 2021
s1000	Realizzazione sistemi ITS in campo urbano a Matera e Potenza	Progetto 2021
TP1001	Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione Fase 1 sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL	Progetto 2018
TP1002	Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.	Progetto 2021
TP/b1002	Rinnovo flotte autobus con mezzi a basso livello di emissioni per servizi urbani in regime di obbligo di servizio a Matera e Potenza	Progetto 2018
e1007	Incentivo alla diffusione delle informazioni sulla Mobilità Elettrica e sulla disponibilità delle relative infrastrutture	Progetto 2018
e1008	Autorizzazione all'uso delle corsie preferenziali e all'accesso nelle ZTL per i veicoli elettrici	Progetto 2018



Regione Basilicata
PRT 2016-2026 – Relazione generale

INTERVENTI E POLITICHE/AZIONI DI CARATTERE GENERALE		
e1009	Aggiornamento degli strumenti di pianificazione della mobilità comunale recependo le iniziative regionali in tema di mobilità elettrica	Progetto 2018
e1010	Incentivi allo sviluppo delle flotte di veicoli elettrici	Progetto 2018
e1011	Incentivi allo sviluppo e diffusione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici	Progetto 2018
c1005	Realizzazione di percorsi e infrastrutture per la mobilità ciclistica complementari alla rete del TPRL tra cui la realizzazione di velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie urbane	Progetto 2026
TP/c1001	Istituzione del trasporto biciclette a bordo di treni e bus per chiudere circuitazioni e/o raggiungere parchi e comprensori dall'elevato valore storico-paesaggistico	Progetto 2018