

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Basilicata**

Le opere indifferibili
per il sistema
economico lucano



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



CAMERA DI COMMERCIO
DELLA BASILICATA

indice



Premessa

3



Obiettivo

5



Contesto territoriale

7



Performance territoriali

14



Priorità infrastrutturali

22



Evoluzione della strategia italiana per la BUL

41



Conclusioni

53

Premessa





- A metà 2021 la Camera di Commercio della Basilicata ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata» presentato il 19 ottobre 2022.
- Grazie al Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma infrastrutture (*), il percorso avviato nel 2021 è potuto proseguire con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con la Regione e il ruolo di raccordo del sistema camerale tra mondo imprenditoriale e istituzioni. Attraverso tale programma, il sistema camerale lucano intende consolidare il proprio ruolo di riferimento nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.
- Il presente documento, sviluppato dalla Camera di Commercio della Basilicata, con il supporto di Uniontrasporti, e il coinvolgimento delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio lucano, rappresenta un aggiornamento della precedente edizione
- L'attività di ascolto del mondo imprenditoriale è lo "strumento" al centro del percorso del Programma Infrastrutture per un dialogo diretto con il tessuto economico e imprenditoriale della regione.

(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it

Obiettivo





Le strategie infrastrutturali contemplano un'area di riferimento quantomeno regionale e per questo motivo si tende a **una vision condivisa del sistema economico lucano** attraverso una lettura di sintesi dei fabbisogni infrastrutturali e logistici raccolti dal territorio.

Il cuore del documento è rappresentato dall'individuazione degli **interventi prioritari "più urgenti"** tra le undici (11) **opere prioritarie di livello 1 del precedente Libro Bianco** al fine di focalizzare meglio l'azione che il sistema camerale si propone di sviluppare.

Un altro elemento di novità è rappresentato dall'**aggiornamento e ampliamento degli indici di performance territoriale (KPI)** del 2019, affiancando a quelli delle infrastrutture di trasporto e logistiche, **due nuovi KPI** relativi a **categorie** infrastrutturali più trasversali, quali il settore dell'**energia** e quello del **digitale**.

Più in generale, l'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata fa il punto sui seguenti aspetti:

- Evoluzione del contesto territoriale;
- Le performance dei territori (regione e provincia): nuovi KPI
- Individuazione degli interventi prioritari "più urgenti";
- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali;
- Evoluzione della strategia italiana per la banda ultralarga.

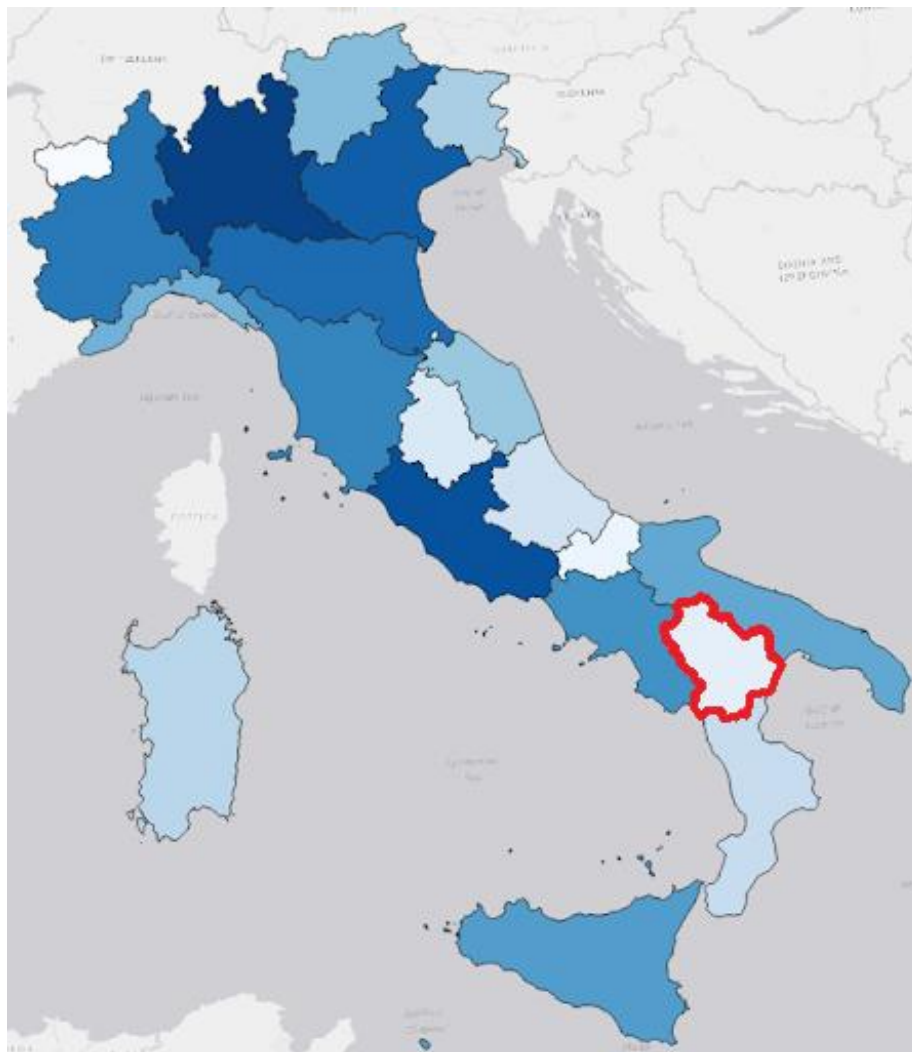
Il documento rappresenta uno strumento dinamico, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale della Basilicata.

Contesto territoriale

- Quadro economico
- Commercio estero
- Dotazione infrastrutturale
- Basilicata TEN-T



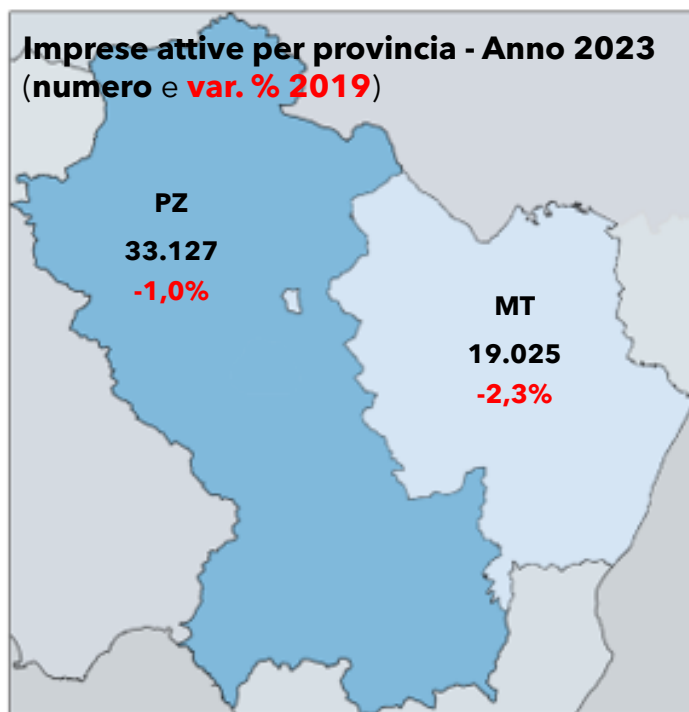
Quadro economico: PIL 2022



REGIONE	PIL [Mio €]	% PIL ITALIA	PIL PRO CAPITE [€]
LOMBARDIA	1° 442.298	22,7%	2° 44.408
LAZIO	2° 212.589	10,9%	6° 37.181
VENETO	3° 180.553	9,3%	5° 37.238
EMILIA-ROMAGNA	4° 177.404	9,1%	4° 40.033
PIEMONTE	5° 146.278	7,5%	10° 34.387
TOSCANA	6° 128.465	6,6%	9° 35.075
CAMPANIA	7° 119.311	6,1%	18° 21.241
SICILIA	8° 96.897	5,0%	19° 20.088
PUGLIA	9° 84.528	4,3%	17° 21.589
LIGURIA	10° 53.935	2,8%	8° 35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11° 53.049	2,7%	1° 49.330
MARCHE	12° 45.687	2,3%	11° 30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13° 43.038	2,2%	7° 36.033
SARDEGNA	14° 37.564	1,9%	16° 23.733
CALABRIA	15° 35.943	1,8%	20° 19.418
ABRUZZO	16° 34.436	1,8%	14° 27.023
UMBRIA	17° 24.187	1,2%	12° 28.203
BASILICATA	18° 14.969	0,8%	13° 27.751
MOLISE	19° 7.138	0,4%	15° 24.497
VALLE D'AOSTA	20° 5.383	0,3%	3° 43.689
NORD OVEST	1° 647.893	33,3%	1° 40.889
NORD EST	2° 454.045	23,3%	2° 39.312
CENTRO	4° 410.927	21,1%	3° 35.051
SUD E ISOLE	3° 430.786	22,1%	4° 21.653
ITALIA	- 1.946.479	100%	- 32.984

- Nel 2022, la **Basilicata è al terz'ultimo posto per ricchezza prodotta** tra le regioni italiane con un PIL di circa 14,9 miliardi di euro **pari allo 0,8% del PIL nazionale** (3,5% di quella macro regione Sud e Isole).
- **Rispetto al 2019, il PIL cresciuto del 18,3%**, ben al di sopra della crescita nazionale (+8,4%) e del Sud e Isole (+8,7%).
- Per quanto riguarda il **PIL pro capite (≈28 k€), la posizione della Basilicata è migliore** (rispetto a quella del PIL): **13° con una crescita in doppia cifra (21,9%), la più alta tra le regioni, rispetto al dato 2019** contro il +9,8% a livello Italia e il +10,7% del Sud e Isole.

Quadro economico: Basilicata – imprese 2023



Nel 2023, con circa 52 mila imprese attive, a Basilicata rappresenta il **3,0%** del tessuto imprenditoriale del **Sud e Isole** e l' **1,0% di quello nazionale (18^a regione italiana**, seguita da Molise 0,6% e Valle d'Aosta 0,2%).

Quasi **2/3 delle imprese** (63,5%) sono **nella provincia di Potenza**

Rispetto al 2019 si registra una diminuzione delle imprese attive del **-1,5%** (-778 imprese), superiore alla decrescita nazionale (-0,8%) e in controtendenza alla crescita che invece si rileva nella macro area Sud e Isole (+1,7%).

In termini percentuali la contrazione del numero di imprese è più accentuata nella provincia di **Matera (-2,3%** con picchi del -7,9% per il manifatturiero e -7,4% nel commercio): il calo nella provincia di **Potenza è pari al -1,0%** con le diminuzioni maggiori, anche in questo caso, nel manifatturiero (-6,8%) e nel commercio (-5,4%).

Rispetto al 2022, la decrescita delle imprese attive è più significativa: -1,9% a livello regionale e sostanzialmente simile nelle due province.

	BASILICATA	di cui AGRICOLT.	di cui COMMERCIO	di cui COSTRUZ.	di cui MANIFATT.	SUD e ISOLE	ITALIA
Imprese attive nel 2023	52.152	17.402	11.421	5.942	3.460	1.728.042	5.097.617
Variazione % 2023/2019	-1,5%	-3,3%	-6,1%	-0,4%	-7,2%	+1,7%	-0,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

Commercio estero: Basilicata - 2022

- Nel 2022 il **commercio estero** della Basilicata è stato pari a circa **4,595 miliardi** di euro con una riduzione del 2% rispetto al 2021. Il saldo commerciale è positivo per poco più di un 1 miliardo.
- **Il primo partner commerciale sono gli USA seguiti a breve distanza dalla Germania** (575 contro 553 milioni di euro): complessivamente **l'interscambio con i paesi UE27 pesa per il 67% del totale**.
- Le **esportazioni** nel 2022 **sono state pari a 2,832 miliardi di euro con un leggero incremento rispetto all'anno precedente** (+0,3%) e rappresentano circa il 4,3% del totale Sud e Isole (nel 2021 erano il 5,5%).
- La parte del leone tra i prodotti esportati la fanno i **"mezzi di trasporto"** (64%) seguiti a grande distanza dai **"computer, apparecchi elettronici e ottici"** (7%) e dai **"prodotti alimentari"** (6% in crescita dal 3,4%).
- Nella categoria **"altro"**, abbiamo i **"prodotti dell'estrazione di minerali"** con il 4,8% seguiti da **"metalli di base e prodotti di metallo (esclusi macchine e impianti)"** con il 3,2%: in sensibile decrescita sono gli **"articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici"** con il 2,8% (dal 4,5%)







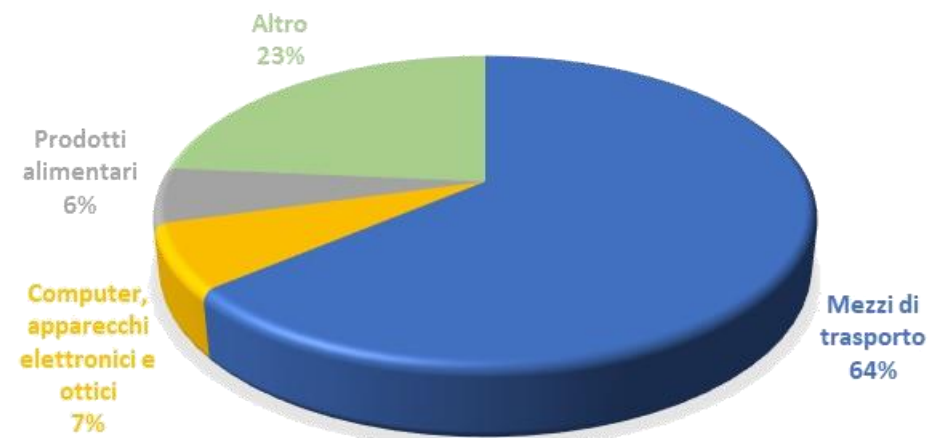
Focus sull'export

Destinazioni principali (2022)

	USA 575 mln€
	Germania 553 mln€
	Spagna 376 mln€
	Francia 253 mln€
	Regno Unito 129 mln€

Modalità di trasporto (2022)

	46,1% (73,5% vs U)
	9,2% (15,9% vs Ue)
	43,2% (10,6% vs Ue)
	1,4% (0,0% vs Ue)
Altro	0,0% (0,0% vs Ue)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno, 2022

Dotazione infrastrutturale della regione Basilicata



La struttura “portante” della rete infrastrutturale della Basilicata è attualmente costituita da:

- **5.319 km di rete stradale** di cui il 1,2% di categoria autostradale (RA5 da Sicignano degli Alburni a Potenza e A2 da Lagonegro nord-Maratea a Lauria sud) mentre il 23,3% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas (anno 2021).
- **347 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 61% elettrificati e il 5% a doppio binario (31/12/2023). A questi si aggiungono poco più di 100 km delle Ferrovie Appulo Lucane a scartamento ridotto. Nella regione ci sono 33 stazioni per servizio viaggiatori di cui 4 medio/grandi (Melfi, Rionero, Potenza Superiore, Potenza Centrale) che rientrano nel piano RFI (Easy Station e Smart Station), che ne prevede l’adeguamento entro il 2026.
- **3 porti turistici**: Maratea (600 posti barca), Marina di Pisticci (450 posti barca), Policoro (750 posti barca), per la nautica da diporto.
- **2 aviosuperfici**: in località Pisticci Scalo, frazione del comune di Pisticci (MT) intitolata a «Enrico Mattei» (1 pista 1.440mx30m) e in località Grumento Nova (PZ), denominata «Grumentum» (1 pista 1.190mx30m)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il contesto delle reti TEN-T

I regolamenti 1315-1316/2013 mirano a pianificare e a sviluppare le Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T), organizzate in Corridoi, uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile e la libera circolazione delle merci, dei cittadini.

A causa dei mutamenti politici e della domanda, la revisione degli orientamenti TEN-T prevista per il 2023 è stata anticipata e avviata nel 2021, per rendere i trasporti nel continente sempre più sostenibili e resilienti, promuovendo interoperabilità e multimodalità, e migliorando la governance delle reti.

Le principali novità consistono **nell'istituzione di nove corridoi di trasporto europei** integrati con i corridoi ferroviari merci e **nell'introduzione di un livello di rete intermedio «Extended Core»**, (in aggiunta al Core e al Comprehensive) con un orizzonte temporale di adeguamento al 2040 (mentre per il Core è il 2030 e per il Comprehensive è al 2050), che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive. Il Regolamento Generale sui nuovi orientamenti TEN-T dovrebbe essere adottato nel 2024.



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

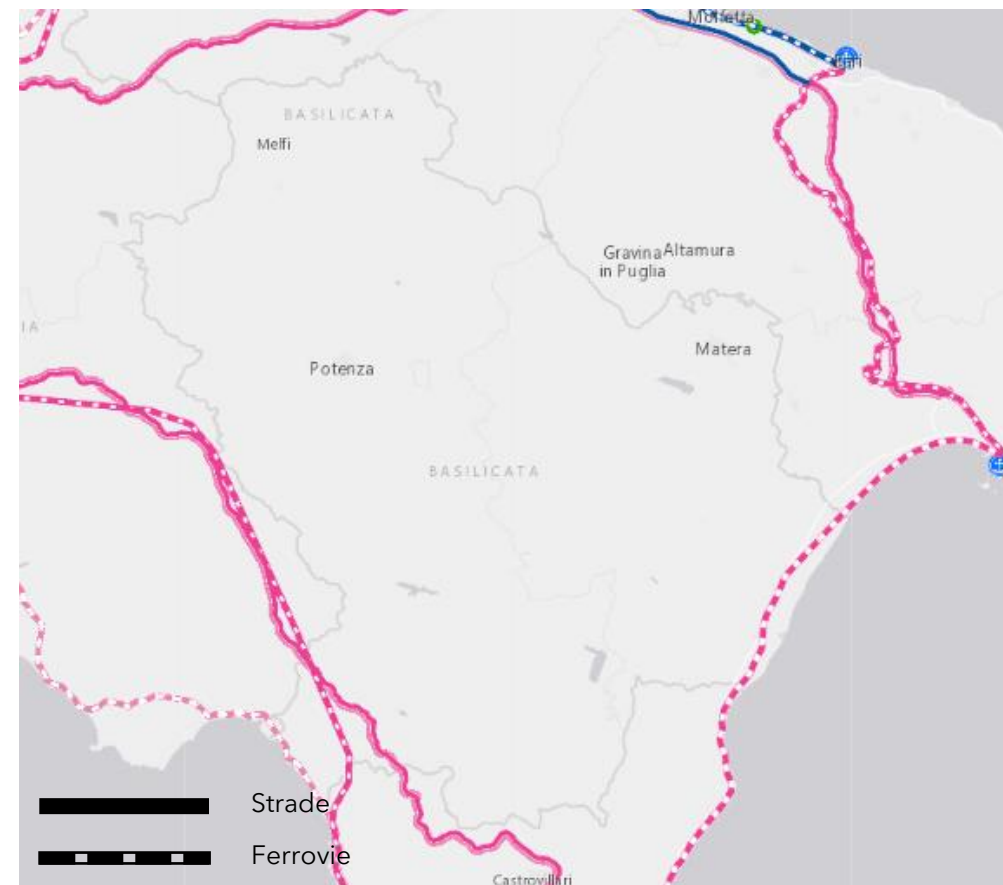


Sulla base del Nuovo Regolamento, la Basilicata verrebbe maggiormente interessata dal "nuovo" **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**.

In particolare, le infrastrutture oggetto della revisione sono:

- La sezione ferroviaria della «Taranto-Sibari-Paola» che è stata elevata al rango di rete centrale estesa (Extended Core);
- L'inclusione di Potenza nel novero dei nodi urbani (per un totale di 49 nodi urbani in Italia).

Inoltre, anche se non tocca direttamente la Basilicata, è importante ricordare l'estensione del corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico fino a Bari (ad oggi il corridoio si ferma a Ravenna).



SCANDINAVO-MEDITERRANEO

MAR BALTICO-MAR ADRIATICO



Performance territoriali



KPI territoriali 2023: premessa (1/2)



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave **nell'indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale** (*) sviluppati rispetto a:

- 5 **categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- 2 **categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

E' stata anche predisposta una **classifica "Green&Smart"** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

L'output dell'analisi è una quantificazione del **gap di ciascun territorio rispetto alla media nazionale**, posta uguale a **100**.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale della Basilicata.

(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti



Per una corretta interpretazione dei KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica, è bene precisare che:

- per le infrastrutture di rete (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le infrastrutture di nodo (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di provincia, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - fattore di premialità che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

► Esempio.

Prendendo il caso del «KPI logistica» riferito alla provincia di X: nel calcolo del KPI non si tiene solo conto dei centri intermodali nei confini provinciali (che hanno di per sé un peso rilevante), ma anche della potenziale influenza di altri centri intermodali che gravitano attorno a questo territorio (raggiungibili in 90 minuti dal capoluogo della provincia X) presenti in altre province seppure con un peso differente. Nel caso in cui la provincia X non disponga di un nodo, può comunque potenzialmente beneficiare della presenza di nodi che risiedono in altri territori (purché raggiungibili in 90 minuti dal capoluogo del territorio considerato). Tuttavia, la vicinanza ad un nodo extra-provinciale non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo, se non vi è un adeguato livello di accessibilità.

Discorso analogo vale per gli aeroporti (e per i porti) che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità (anche in ottica di razionalizzazione delle infrastrutture, attraverso una vision a livello sovra-territoriale), a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

Nota: per maggiori dettagli si rimanda al Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti.



Indice di sintesi "infrastrutture di trasporto e logistiche": livello regionale

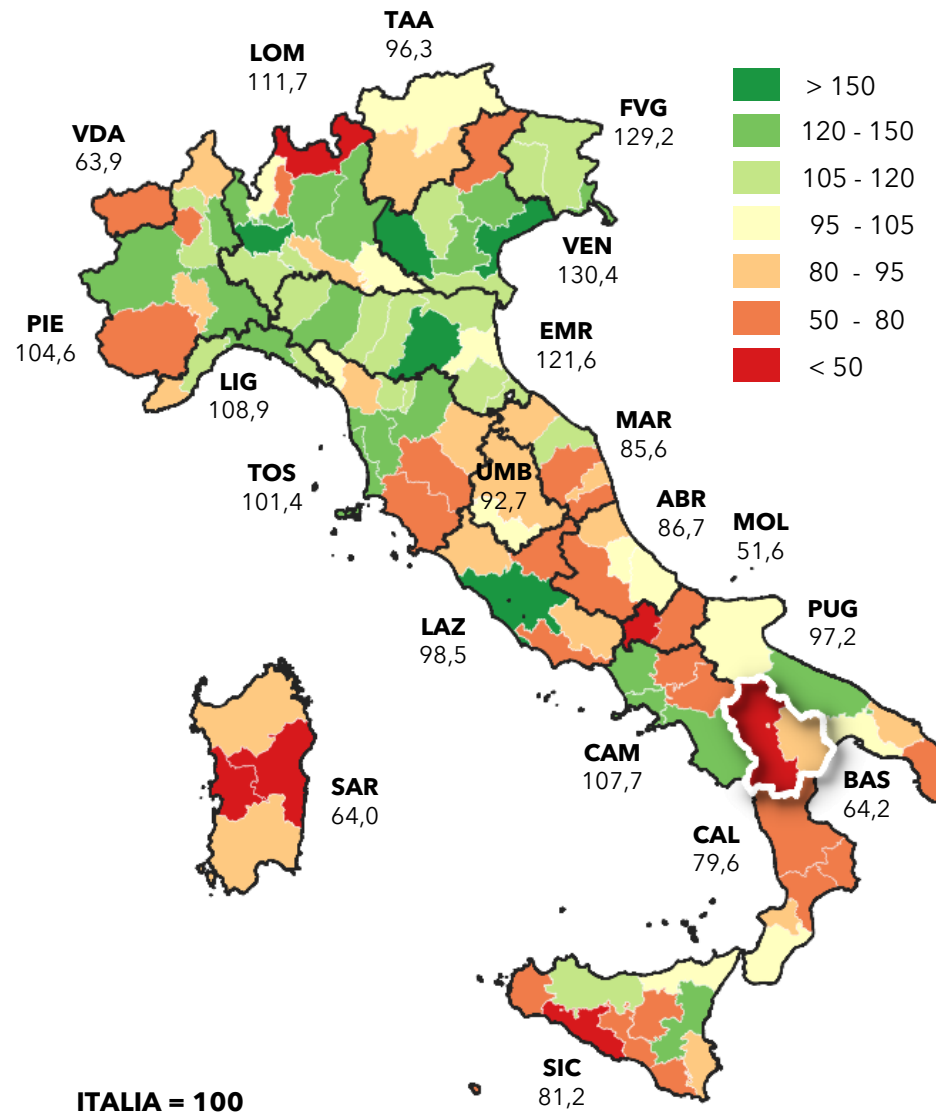
Il **Sud e Isole** è la macro-area con il KPI complessivo **più basso** rispetto alla media Italia (83,0 vs 100).

A livello di regione, la **Basilicata** è al quart'ultimo posto **a livello nazionale** (-35,8% rispetto alla media nazionale), precedendo Sardegna, Valle d'Aosta e Molise (il KPI regionale è la media dei KPI delle singole province).



BASILICATA 64,2 (16°)

NORD OVEST:	107,0
NORD EST:	123,5
CENTRO:	96,4
SUD E ISOLE:	83,0



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI territoriali 2023: infrastrutture di trasporto e logistiche (2/2)



In tabella sono rappresentati i valori degli indici di performance territoriale per ognuna delle cinque categorie delle infrastrutture di trasporto e logistiche e dell'indice di sintesi a livello regionale e provinciale (i valori degli indici sono parametrizzati alla media nazionale posta uguale a 100).

INDICE DI SINTESI							
BASILICATA 64,2 (17°)		BASILICATA 74,2 (18°)	BASILICATA 67,9 (18°)	BASILICATA 53,5 (14°)	BASILICATA 53,3 (18°)	BASILICATA 49,4 (15°)	
PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)
1°	MT 80,1 (76°)	PZ 75,9 (90°)	MT 80,0 (84°)	MT 61,3 (54°)	MT 89,2 (50°)	MT 95,7 (49°)	
2°	PZ 48,3 (101°)	MT 72,4 (95°)	PZ 55,8 (100°)	PZ 45,6 (67°)	PZ 17,4 (101°)	PZ 3,0 (96°)	

- > 150
- 120 - 150
- 105 - 120
- 95 - 105
- 80 - 95
- 50 - 80
- 5 - 50
- < 5

La regione Basilicata ed entrambe le province lucane presentano valori di tutti gli indici considerati ben al di sotto del livello medio nazionale scontando la posizione geografica della regione e la pressoché assenza di corridoi TEN-T sul territorio.

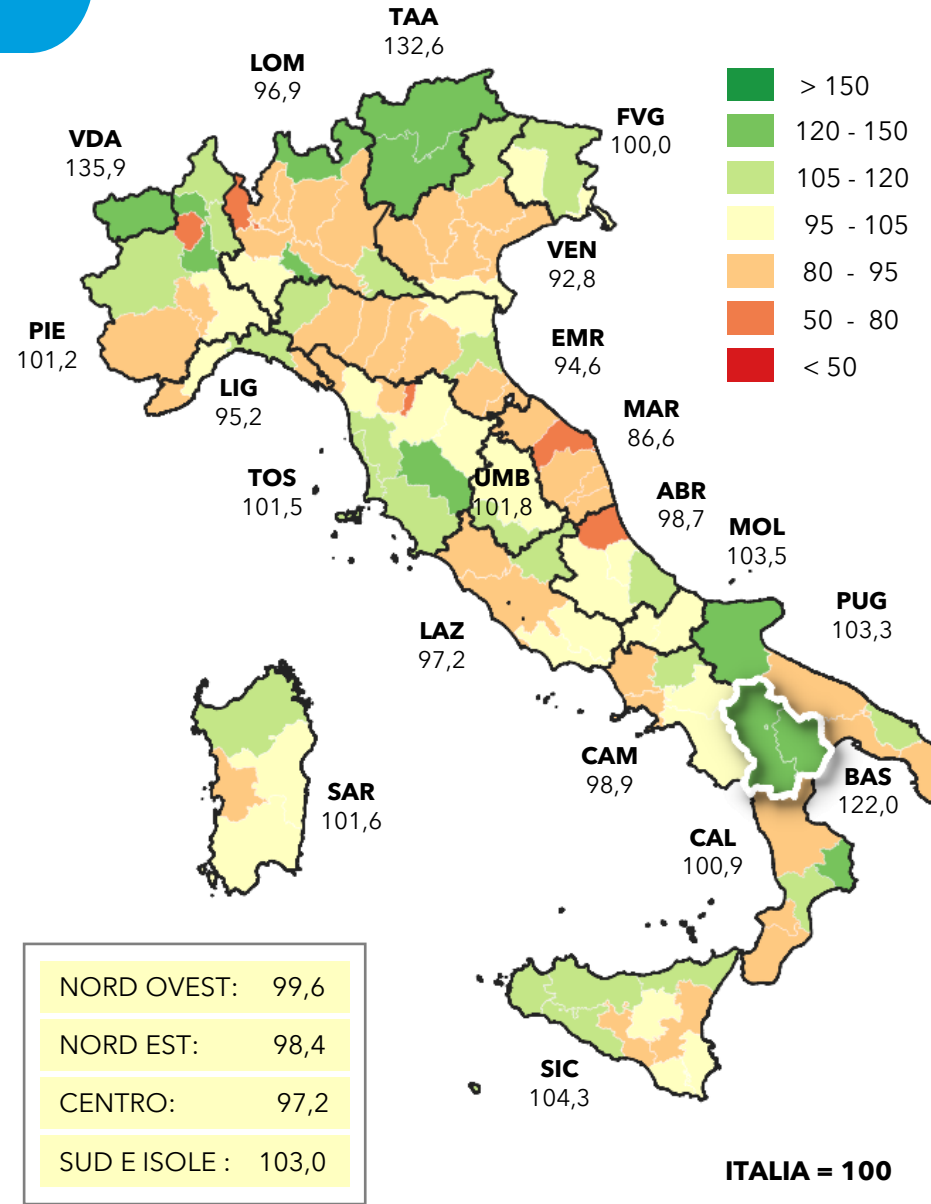
KPI territoriali 2023: energia

Il **"KPI energia"** esprime, in senso lato, quanto i **territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione**, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile (sono state considerate in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica).

La Basilicata è al terzo posto nella classifica delle regioni.

Nel 2021, la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili in Basilicata ha coperto il 90,8% del fabbisogno energetico elettrico regionale (1° posto in Italia), con però un totale di energia elettrica prodotta pari a 4 mila GWh che la colloca al 15° tra le regioni.

Entrambe le province lucane presentano un valore di questo KPI ben al di sopra della media nazionale.



PROV.	SCORE (# Italia)
1° PZ	122,7 (7°)
2° MT	121,3 (11°)

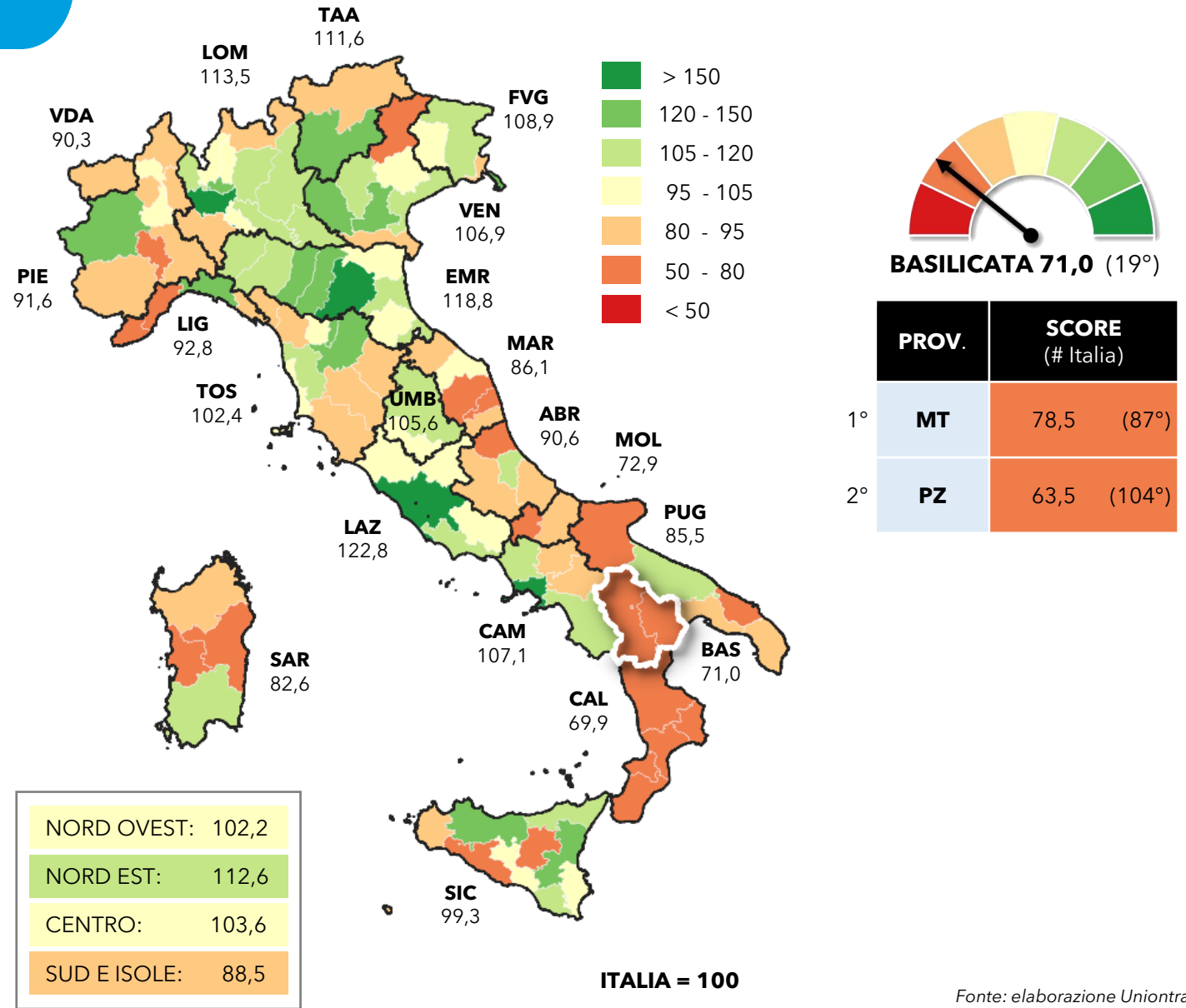
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI territoriali 2023: digitale

L'obiettivo del "KPI digitale" è quello di mettere a fuoco la **propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali**, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

Nel panorama italiano, la **Basilicata** si colloca al **penultimo posto**, davanti alla Calabria con quasi 30 punti sotto la media nazionale.

Tra le province italiane, **Potenza è al penultimo posto** ma Matera non è molto più avanti.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

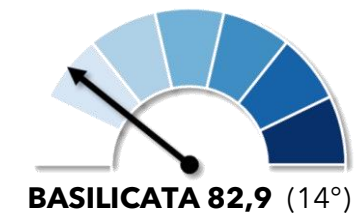
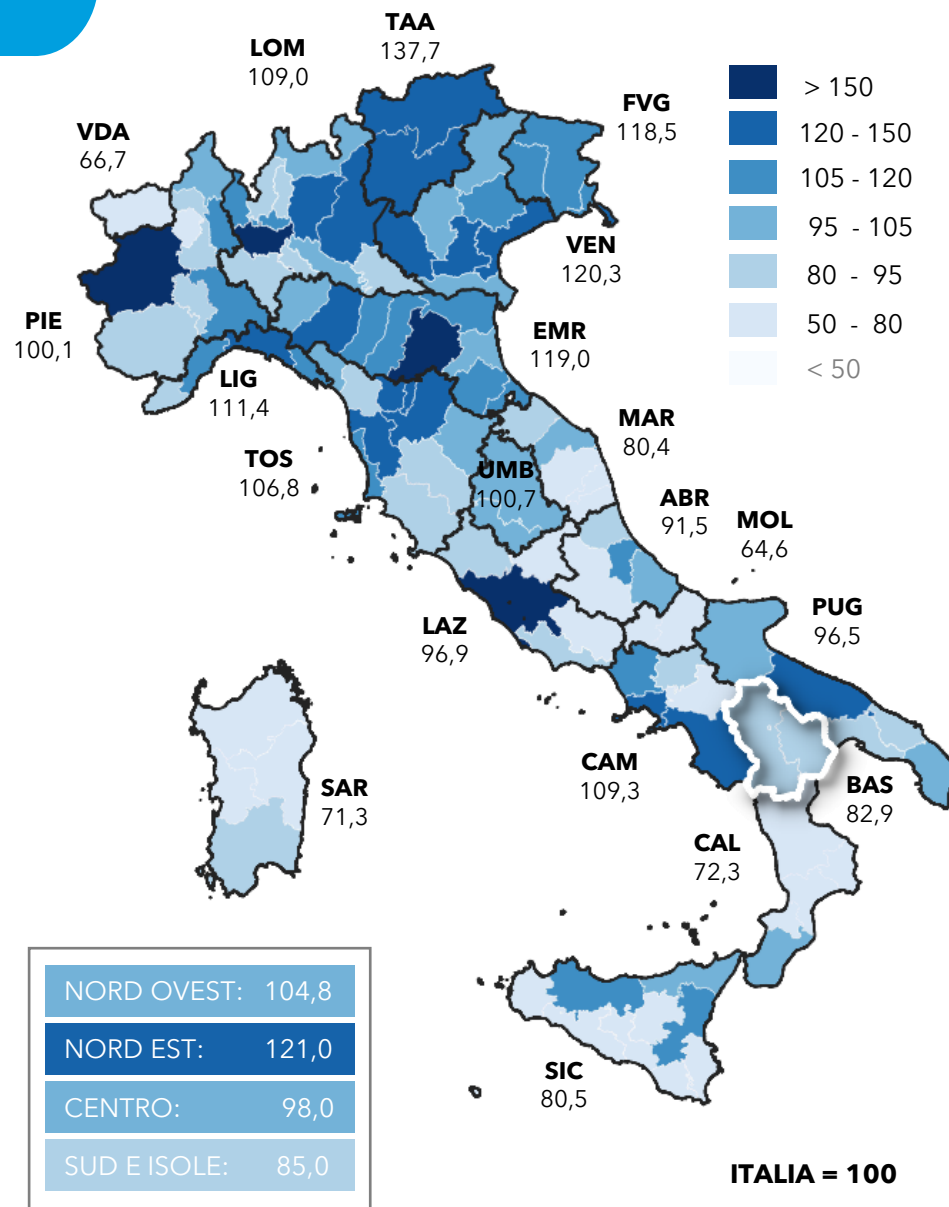
KPI territoriali 2023: classifica Green&Smart



La **classifica Green&Smart** è ottenuta isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** nei sette KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

La Basilicata si colloca nella seconda metà della classifica regionale con un gap importante dalla media nazionale.

Entrambe le province lucane non sono nelle posizioni avanzate con la provincia di Matera che precede di tredici posizioni quella del capoluogo.



PROV.	SCORE (# Italia)
1° MT	85,7 (68°)
2° PZ	80,0 (81°)

NORD OVEST:	104,8
NORD EST:	121,0
CENTRO:	98,0
SUD E ISOLE:	85,0

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Priorità infrastrutturali

- Priorità *"più urgenti"*
- Schede di dettaglio degli interventi prioritari *"più urgenti"*
- Nuove segnalazioni



Selezione delle priorità "più urgenti": approccio metodologico



- Uno degli obiettivi del Progetto di questa annualità è di identificare, nell'ambito degli interventi di livello 1 del precedente Libro Bianco, un sotto-insieme di interventi al fine di focalizzare meglio l'azione che la CCIAA della Basilicata si propone di sviluppare.
- Per identificazione di questo sotto-insieme di interventi si è utilizzato il **senso di maggiore urgenza nella realizzazione** così come sentito dal sistema imprenditoriale lucano.
- Per raccogliere indicazioni sul senso di urgenza di un intervento si è proceduto su due binari: da un lato una **survey con interviste telefoniche** nelle quali è stato chiesto agli intervistati di dare un voto a 1 a 10 all'urgenza per ognuno degli undici interventi di livello 1 e dall'altro attraverso il **Tavolo di Confronto con il territorio**, strumento già utilizzato nel precedente Libro Bianco proseguendo quindi il dialogo diretto con il tessuto economico e imprenditoriale della regione nonché l'ascolto delle sue esigenze in termini di infrastrutture di trasporto e logistiche oltre che digitali
Più in dettaglio i risultati delle interviste telefoniche alle imprese della Basilicata sono stati analizzati e poi proposti per la discussione nel Tavolo.
Quindi si è provveduto ad una sintesi incrociando quanto emerso dalle interviste telefoniche, considerando sia la totalità delle imprese sia le sole imprese con più di 50 addetti, in quanto queste imprese si presuppone abbiano maggiori esigenze logistiche e di trasporto delle merci, con le sollecitazioni raccolte nel Tavolo, arrivando ad individuare gli **interventi prioritari "più urgenti"**.

Priorità livello 1: LB 2020



Si riportano l'elenco degli interventi prioritari di livello 1 individuati nel precedente Libro Bianco e nella slide seguente i macro obiettivi a cui rispondono

N°	Intervento	MO
1	Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)	1
2	Riqualificazione della Basentana (SS407)	2
3	Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino	2-3
4	Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina	2
5	Realizzazione del collegamento autostradale Lauria (A2) - Candela (A16)	1-2-3
6	Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)	2-3
7	Completamento e messa in sicurezza delle complanari lungo la Jonica (SS106)	2
8	Messa in sicurezza della statale di Maratea (SS18)	1
9	Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli	1
10	Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella	2
11	Riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro	1-3



Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



- MO1. GARANTIRE COLLEGAMENTI VELOCI E SICURI CON GLI HUB AEROPORTUALI, FERROVIARI E PORTUALI DELLE REGIONI CONFINANTI PER RESIDENTI, TURISTI E MERCI.**

- MO2. RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI DELLA REGIONE**

- MO3. GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE**

Il sistema camerale della Basilicata ritiene prioritario **superare l'isolamento del territorio regionale intervenendo con la massima urgenza sul piano infrastrutturale**, attraverso soluzioni progettuali pragmatiche, finanziariamente sostenibili e realizzabili nel breve-medio periodo (fondi PNRR ma anche fondi comunitari 2021-2027), che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e favoriscano l'attrazione di investimenti, l'insediamento di nuove imprese e allo stesso tempo arrestino il fenomeno dello spopolamento e l'impoverimento del tessuto economico.

Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dell'indagine (1/3)



Nell'ambito delle attività centralizzate del Programma Infrastrutture è stata realizzata la seconda edizione dell'*indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese*. In tale indagine, rispetto alla prima edizione si è allargato il campione sia in termini numerici, da 6.500 a 12.000 imprese contattate, sia di settori economici includendo, oltre alle imprese della manifattura e dei trasporti e della logistica, anche quelle dell'agricoltura, del commercio all'ingrosso, delle costruzioni e del turismo.

Settore economico	Italia	Macro area Sud e Isole	Basilicata
Turismo	1.600	492	35
Trasporto e logistica	1.500	458	28
Agricoltura	1.400	767	53
Commercio all'ingrosso	2.000	669	36
Costruzioni	1.000	288	19
Manifattura	4.500	1.295	81
TOTALE	12.000	3.969	252

L'indagine è stata basata su un campione statisticamente rappresentativo dell'Universo delle imprese dei settori considerati (intervallo di confidenza: 0,95 e limiti fiduciarci sulle stime: $\pm 0,9\%$) a livello delle singole regioni: per la Basilicata sono state intervistate complessivamente 252 imprese distribuite come nella tabella qui a fianco.

L'indagine è stata condotta (come la precedente) con il metodo delle interviste telefoniche realizzate con sistema CATI (Computer Aided Telephone Interview) nel periodo 9 marzo - 3 maggio 2023.

Alcuni dei risultati più significativi sono stati presentati nel tavolo di confronto con il territorio.

Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dell'indagine (2/3)



Una delle domande dell'indagine, data una regione, era rivolta ad individuare gli interventi considerati "più urgenti" dal sistema economico di quella regionale tra quelli prioritari di livello 1 del Libro Bianco 2022.

Pertanto alle imprese della Basilicata è stato chiesto di dare un valore di urgenza (1 meno urgente, 10 urgenza massima) per ognuno degli undici (11) interventi di livello 1.

Le risposte ottenute, considerando solo quelle con valori di urgenza tra 7 e 10, hanno permesso di individuare i seguenti cinque interventi "più urgenti" per le 252 imprese intervistate.

- A** **Riqualificazione della Basentana (SS407)** 
- B** **Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)** 
- C** **Completamento e messa in sicurezza delle complanari lungo la Jonica (SS106)** 
- D** **Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina** 



- E** **Realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella** 

Nota 1: 252 imprese (campione dell'indagine)

Nota 2: Interventi individuati considerando le percentuali dei voti da 7 a 10 del grado di urgenza

Nota 3: La sequenza delle lettere che contrassegnano gli interventi NON è un indicatore di importanza

Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dell'indagine (3/3)



Se analizziamo le risposte considerando le sole imprese con più di 50 addetti, rinunciando quindi alla «significatività del campione» (per esempio scompaiono dal campione le imprese dell'Agricoltura) procedendo come nella slide precedente, i cinque interventi considerati "più urgenti" cambiano perché cambiano i fabbisogni logistici e di trasporto.

- A** **Messa in sicurezza della statale di Maratea (SS18)**
- B** **Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino**
- C** **Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)**



- D** **Realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella**
- E** **Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli**

- Nota 1: 40 imprese (imprese ≥ 50 addetti)
- Nota 2: Interventi individuati considerando le percentuali dei voti da 7 a 10 del grado di urgenza
- Nota 3: La sequenza delle lettere che contrassegnano gli interventi NON è un indicatore di importanza

Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati del tavolo




Il 30 novembre 2023 la Camera della Basilicata ha organizzato un Tavolo di Confronto con il territorio a prosecuzione del dialogo con il tessuto economico e imprenditoriale della regione nonché dell'ascolto delle sue esigenze in termini di infrastrutture di trasporto e logistiche oltre che digitali avviati nella precedente annualità.

Nel corso del Tavolo, è stato chiesto ai partecipanti di indicare gli interventi "più urgenti" tra quelli di prioritari di livello 1, lasciando comunque ai partecipanti stessi e a ogni altro soggetto interessato la possibilità di far pervenire alla Camera eventuali sue considerazioni entro metà gennaio 2024.

I primi cinque interventi considerati "più urgenti" sono risultati i seguenti:

- A** **Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)** 
- B** **Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)** 
- C** **Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina** 
- D** **Riqualificazione della Basentana (SS407)** 



- E** **Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli** 

Nota 1: Dodici partecipanti al Tavolo
Nota 2: La sequenza delle lettere che contrassegnano gli interventi NON è un indicatore di importanza

Le priorità "più urgenti": selezione



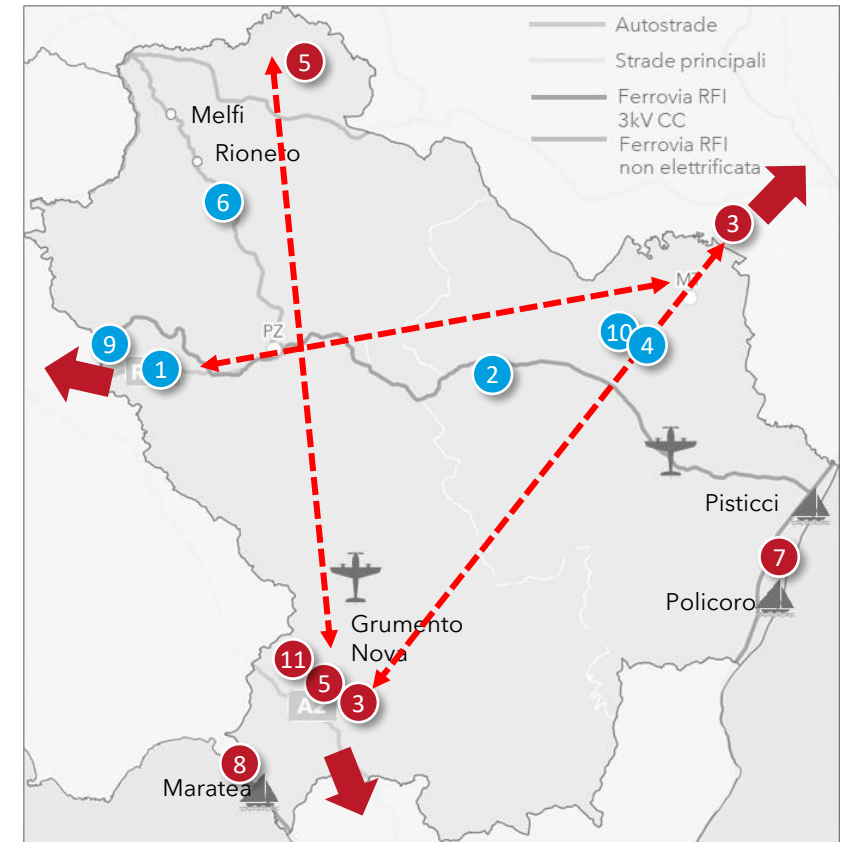
Intervento	Indagine nazionale (campione completo)	Indagine nazionale (imprese ≥50 addetti)	Tavolo di Confronto
Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA 5)	-	X	X
Riqualificazione della Basentana (SS407)	X	-	X
Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino	-	X	-
Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina	X	-	X
Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)	X	X	X
Completamento e messa in sicurezza delle complanari lungo la Jonica (SS106)	X	-	-
Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli	-	X	X
Realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella	X	X	-

Le priorità "più urgenti": quadro finale



Considerando l'insieme dei primi cinque interventi segnalati in ognuna delle tre modalità di interrogazione del territorio, sono stati selezionati come **"interventi prioritari più urgenti"** quelli che comparivano nella lista di almeno due modalità di interrogazione.

N°	Intervento	MO
1	Riqualficazione della Sicignano-Potenza (RA5)	1
2	Riqualficazione della Basentana (SS407)	2
3	Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino	2-3
4	Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina	2
5	Realizzazione del collegamento autostradale Lauria (A2) - Candela (A16)	1-2-3
6	Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)	2-3
7	Completamento e messa in sicurezza delle complanari lungo la Jonica (SS106)	2
8	Messa in sicurezza della statale di Maratea (SS18)	1
9	Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli	1
10	Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella	2
11	Riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro	1-3



Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

I macro obiettivi "più urgenti"



Se si analizzano l'insieme degli "interventi prioritari più urgenti" così individuati si ha una conferma da parte del sistema imprenditoriale lucano dell'importanza fondamentale per la competitività del territorio di tutti e tre i macro obiettivi indicati nel precedente Libro Bianco:

- MO1. GARANTIRE COLLEGAMENTI VELOCI E SICURI CON GLI HUB AEROPORTUALI, FERROVIARI E PORTUALI DELLE REGIONI CONFINANTI PER RESIDENTI, TURISTI E MERCI.**
- MO2. RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI DELLA REGIONE**
- MO3. GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE**

Schede di dettaglio degli interventi "più urgenti": quadro di sintesi



Rispetto dei tempi di realizzazione (rischio)	Intervento	Tipologia	Costo mio €	Stato	Fine lavori	Copertura	PNRR	Commis-sario	Criticità			
									P	F/C	I	O L
●	Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)		40	Lavori in corso	-	100%	-	-	-	-	●	-
●	Riqualificazione della Basentana (SS407)		140	Lavori in corso/ Proget. exec.	2024 (spartitraffico)	100%	-	-	-	-	●	-
1 2	Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina		340	Proced. di VIA/ Proget. fattib.	-	2%	-	-	-	●	-	-
●	Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)		218	Lavori in corso/ Pr. exec./Pr. def.	2024 (1° e 2° stralcio B)	47%	-	-	-	-	●	-
●	Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli		555	Lavori in corso/ Bando di gara	-	100%	P	●	-	-	-	-
●	Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella		429	Lavori in corso	2026	100%	P	●	-	-	-	-

Legenda:

Rischio: Basso ●, Medio ●, Alto ●

Criticità: **P**olitica, **F**inanziaria / **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale

1 Bypass di Matera

2 Svincolo SP3-Ferrandina

P Finanziata parzialmente

Per maggiori informazioni si rimanda alla scheda di dettaglio dell'intervento

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 1		Opera RIQUALIFICAZIONE DELLA SICIGNANO-POTENZA (RA5)	Rilevanza SOVRA-REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivo (1) GARANTIRE COLLEG. VELOCI E SICURI CON HUB AEROP., FERROV. E PORTUALI REGIONI CONFINANTI
------	---	---	--	--	--



Fonte: percorsostrada.it

Descrizione

Il raccordo autostradale RA5 è parte della strada europea E847 (Sicignano-Metaponto) e collega l'autostrada A2 del Mediterraneo (svincolo di Sicignano in provincia di Salerno) alla SS407 Basentana presso Potenza. E' una strada non soggetta pedaggio a due corsie per senso di marcia, senza corsia di emergenza e con spartitraffico centrale.

Il raccordo è oggetto di una serie di interventi di adeguamento e messa in sicurezza e di manutenzione straordinaria di numerose opere (venti viadotti) e gallerie (tre): la tipologia di interventi previsti dipende dalle «condizioni» dei viadotti interessati

Questi interventi, iniziati nel 2018 e che si protrarranno ancora per alcuni anni, comportano ripercussioni sulla viabilità con cambi di corsia e restringimenti della carreggiata necessari per l'esecuzione dei lavori: a settembre 2023 erano otto i cambi di corsia tra Potenza e la A2

La tipologia di interventi previsti dipende dalle «condizioni» dei viadotti interessati. Entro la prossima (2024) dovrebbe essere ripristinata la piena fruibilità di entrambe le carreggiate del tratto di 2,2 km tra gli svincoli di Vietri di Potenza e Buccino essendo stati terminati i lavori sui viadotti Santa Venere I e Santa Venere II.

Sempre a primavera, è prevista la riapertura della tratta che comprende il viadotto Carpineto I (al km 16,550), in direzione di Salerno.

Costo	40	mio€ (man. straord. - vedi Note)
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	Impatto dei lavori sul traffico	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019 (PZ198 - 2° e 3° lotto)	
Note	Tredici viadotti su RA5 e viadotto Basento sulla Basentana	

Benefici


Incremento degli standard di sicurezza delle infrastrutture, in una direttrice caratterizzata da traffici elevati nel periodo estivo e da un alto tasso di incidentalità.

Azioni

Monitoraggio del rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dei lavori. Attività di sensibilizzazione su Anas affinché nella programmazione degli interventi e delle misure di regolazione del traffico necessarie per l'espletamento in sicurezza dei lavori si cerchi di limitare al massimo i disservizi per l'utenza del raccordo.

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 2

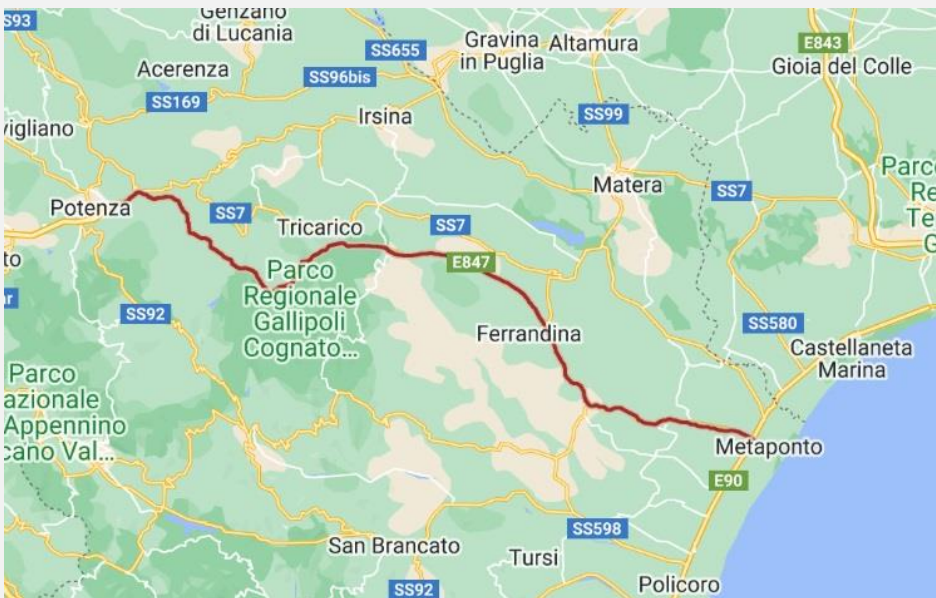


Opera
RIQUALIFICAZIONE DELLA BASENTANA (SS407)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO / PROGET. ESECUTIVA

Macro obiettivo 2
(2) RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI DELLA REGIONE



Fonte: Dati mappa © 2022 Google

Descrizione

La Basentana (SS407) si snoda lungo il corso del fiume Basento per circa 101 km, collegando Potenza a Metaponto e con il raccordo autostradale 5 costituisce la strada europea E847. La riqualificazione della Basentana prevede l’inserimento dello spartitraffico (barriera in calcestruzzo Anas tipo NDBA - National Dynamic Barrier Anas) di ultima generazione) dal km 40,320 al km 100,600 e l’allargamento della sede autostradale e l’installazione delle barriere laterali di protezione in alcuni tratti: in totale sono previsti 16 interventi di cui 12 per la posa dello spartitraffico. Si è convenuto di dare priorità alle opere di posa in opera dello spartitraffico in parallelo agli interventi di ampliamento della sede autostradale. L’obiettivo è di posizionare 40 km di barriere spartitraffico entro il 2023 e altri 15km entro il primo semestre 2024.

Costo	140 mio€ (70 mi € spartitraffico)
Copertura	100 %
Fine lavori	Marzo 2024 (spartitraffico)
Criticità	Impatto dei lavori sul traffico
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019 (PZ198 - 1° lotto)
Note	-

Benefici

Incremento degli standard di sicurezza delle infrastrutture, in una direttrice caratterizzata da traffici elevati nel periodo estivo e da un alto tasso di incidentalità.

Azioni

Monitoraggio del rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dei lavori. Attività di sensibilizzazione su Anas affinché nella programmazione degli interventi e delle misure di regolazione del traffico necessarie per l’espletamento in sicurezza dei lavori si cerchi di limitare al massimo i disservizi per l’utenza.

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 4

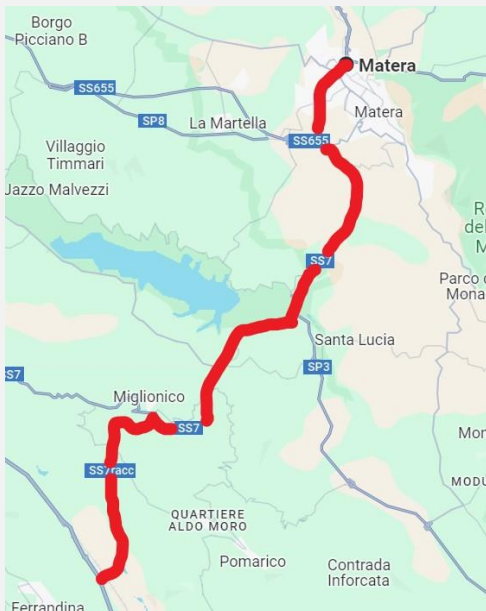


Opera
AMPLIAMENTO A 4 CORSIE DELLA
MATERA-FERRANDINA

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROCEDIMENTO DI VIA
(bypass Matera)
PROG. FAT. (SP3-SS407)

Macro obiettivo
(2) RIDURRE I TEMPI DI
PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI
CENTRI DELLA REGIONE



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su "Dati mappa © 2024 Google"

Descrizione

Quest'opera è parte del collegamento mediano Murgia-Pollino. Nel contesto di questo Libro Bianco, corrisponde al tratto della SS7 dall'innesto con la SS99 all'innesto con la SP3 svincolo Metaponto (bypass di Matera) e, sempre lungo la SS7 da quest'ultimo innesco alla Basentana (SS407) (non è perciò considerata la tratta Gioia del Colle - Matera che è in prevalenza in Puglia).

Il tratto della SS7 che attraversa a Matera è una strada tra le più trafficate e, purtroppo, tra le più pericolose della regione: da anni si richiede un intervento per un ampliamento a quattro corsie.

Anas ha trasmesso il progetto del bypass di Matera al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per l'avvio della VIA: il tracciato preferenziale, di sezione tipo B e lunghezza di 13,5 km, ha origine dallo svincolo Serra Paducci con la S.S.99 "di Matera" e si sviluppa in variante verso sud costeggiando ad ovest l'abitato di Matera fino all'intersezione con la S.S. 7 Appia per poi proseguire fino allo svincolo Metaponto (SP3), con l'adeguamento alla categoria B dell'attuale viabilità.

L'investimento è ≈340 mio€ (giugno 2023): la copertura finanziaria è limitata (l'iniziale finanziamento di ≈7,3 mio€ (Piano Sud e FSC 2014-2020) è stata ridotto per l'emergenza COVID).

Per quanto riguarda la tratta dalla SP3 alla Basentana (15,8 km) è in fase di avvio il progetto di fattibilità tecnico-economica (nella programmazione regionale FSC 2021-2027 sono previsti 5 mio€ per la progettazione). L'intervento si svilupperà in continuità con il bypass di Matera e gli studi preliminari prevedono tre alternative che ipotizzano interventi puntuali di miglioramento dell'attuale sede (due alternative), ovvero un nuovo tracciato di categoria C1 con parametri plano-altimetrici propri di una strada di categoria B (per una eventuale futura sezione stradale a due carreggiate) ma la richiesta del territorio è di estendere da subito le quattro corsie fino a Ferrandina.

Lungo questa tratta è in corso la progettazione di interventi per la risoluzione di problematiche relative ai dissesti idrogeologici e per interventi di riqualificazione della sede stradale per 22 mio€.

Benefici

Aumento della sicurezza della circolazione e riduzione dell'incidentalità.
Miglioramento della fluidità del traffico.

Azioni

Monitoraggio dell'iter approvativo e realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.
Supporto alle istituzioni per il reperimento delle risorse economiche necessarie.

Costo	≈340 mio€ (vedi Note)
Copertura	< 2 %
Fine lavori	-
Criticità	Coniugazione le esigenze del territorio con la disponibilità finanziaria
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019
Note	Bypass di Matera

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 6

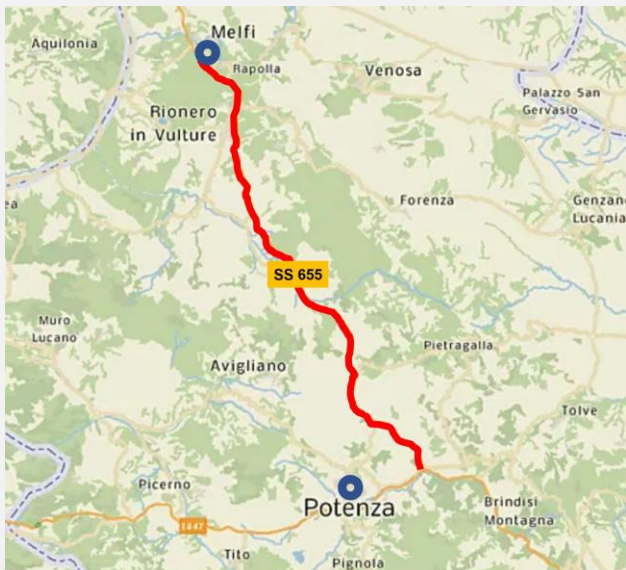


Opera
MESSA IN SICUREZZA DELLA POTENZA-MELFI (SS658)

Rilevanza REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO / PROG. ESECUTIVA / PROG. DEFINITIVA

Macro obiettivo 2 e 3
(2) RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI REG.
(3) ACCESSIBILITÀ AREE INTERNE



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati "Tutto città"



Descrizione
 La Potenza-Melfi (SS658) è lunga circa 48 km dal capoluogo della Regione fino a Melfi da dove collegandosi con la SP148 Melfi-Ofanto si può raggiungere Foggia, attraverso la Brandanica (SS655), o, attraverso la SP149 Melfi-Sata, lo stabilimento Stellantis a San Nicola di Melfi. La strada, costruita a fine anni 80, presenta una larghezza media di circa 9,50 metri, con una piattaforma costituita da una corsia per senso di marcia della larghezza di 3,50 metri ed una banchina pavimentata di 1,25 metri. Le caratteristiche costruttive e il traffico di cui è oggetto (con una elevata percentuale di mezzi pesanti ne fanno una delle strade più pericolose della regione. La tratta è oggetto di importanti interventi di manutenzione su alcune opere d'arte in primis i giunti dei viadotti: entro giugno 2024 è prevista la conclusione degli interventi su 28 viadotti per un investimento complessivo di 56 mio€ in due anni mentre entro il 2024 si prevede di avviare i lavori su altri 5 viadotti per un investimento di 10 mio€. In parallelo sono in corso una serie di interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS658 con la realizzazione in alcuni tratti di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti/pesanti (la cosiddetta corsia "di arrampicamento" o anche "terza corsia"). La localizzazione dei tratti dove inserire la corsia aggiuntiva tiene conto di un progetto più ampio con un auspicato raddoppio dell'arteria stradale in virtù dei volumi di traffico intercettati e nell'ottica della realizzazione del corridoio Lauria-Candela.

Costo	218 mio€
Copertura	≈ 47 %
Fine lavori	2024 [2° Stralcio B - 1° Stralcio B (PZ93)]
Criticità	Impatto dei lavori sul traffico
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019 (Pz93, PZ143, PZ164)
Note	Nel costo sono anche stati considerati i lavori Melfi-Sata con l'allacciamento stabilimento Fiat (PZ196)

Benefici
 Aumento della sicurezza della circolazione e riduzione dell'incidentalità. Miglioramento della fluidità del traffico, con la riduzione dei tempi di percorrenza e quindi un miglioramento del servizio offerto.

Azioni
 Monitoraggio delle tempistiche dei vari interventi previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sui tempi di realizzazione delle opere. Sensibilizzazione verso Anas a mettere in atto procedure e strumenti per ridurre l'impatto dei lavori sull'utenza senza però estendere le tempistiche per gli interventi.

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

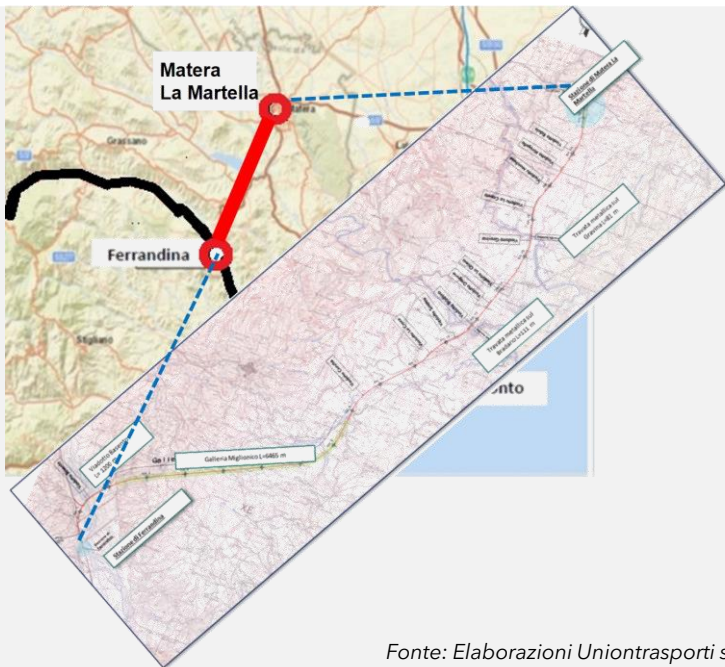
<p>N° 9</p>		<p>Opera VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO NAPOLI-POTENZA</p>	<p>Rilevanza SOVRA-REGIONALE</p>	<p>Stato LAVORI IN CORSO / BANDO DI GARA</p>	<p>Macro obiettivo 1 (1) GARANTIRE COLLEG. VELOCI E SICURI CON HUB AEROP., FERROV. E PORTUALI REGIONI CONFINANTI</p>
			<p>Descrizione</p> <p>L'opera, che sarà realizzata da RFI, è scomposta nell'intervento relativo al "Lotto 1a - Battipaglia-Romagnano della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria" (CdP-I I107) in territorio campano e nei due interventi "Velocizzazione degli impianti tratta Battipaglia-Potenza" (CdP-I P126) e "Velocizzazione e potenziamento della tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto" (CdP-I P238) in Basilicata.</p> <p>Tutti e tre gli interventi sono stati commissariati (Commissario Straordinario: Vera Fiorani) e rientrano nel PNRR, il primo nella misura 1.1 (investimento previsto 1,8 Mld€) mentre i due lucani nella misura 1.3: in ogni caso però il loro completamento sarà oltre il 2027.</p> <p>I lavori sono in corso per l'intervento CdP-I P126 mentre per l'intervento "Velocizzazione e il potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto" si è in fase di gara.</p> <p>In particolare per questo sono previsti interventi infrastrutturali e tecnologici che nella 1° fase (PNRR) riguarderanno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'interconnessione della futura linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria con la Battipaglia-Potenza; • Il potenziamento della linea Potenza-Metaponto tratta Grassano-Bernalda: velocizzazione della tratta Salandra-Ferrandina fino a 200 km/h, adeguamento della linea per consentire il passaggio di treni merci con massa assiale di 22,5 tonn./asse (categoria D4) per il trasporto di tradizionali container da 1-2 TEU (sagoma P/C25), eliminazione di due passaggi a livello, nuovo apparato per di comando/controllo e gestione della circolazione dei treni (ACCM), oltre ad interventi di miglioramento dell'accessibilità dei viaggiatori nelle stazioni di Salandra e Bernalda. 		
<p>Costo</p>	<p>≈555 mio€ (vedi Note)</p>				
<p>Copertura</p>	<p>100 %</p>				
<p>Fine lavori</p>	<p>2026</p>				
<p>Criticità</p>	<p>-</p>				
<p>Doc. programmazione</p>	<p>CdP RFI ed. luglio 2023 - rev. nov. 2023</p>				
<p>Note</p>	<p>Opera commissariata Intervento CdP-I P238 (1° fase): 485 mio€ Intervento CdP-I P126: 70 mio€</p>		<p>Azioni</p> <p>Monitorare l'iter approvativo e realizzativo affinché vengano rispettati i tempi previsti dal PNRR.</p>		

Benefici

L'intervento consentirebbe di ridurre i tempi di percorrenza da/per Potenza, Matera e Taranto. Gli interventi previsti nel PNRR, da realizzarsi quindi entro il 2026, consentirebbe una riduzione di circa 20 minuti del tempo di percorrenza Battipaglia-Potenza.

E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 10  **Opera**
REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA FERRANDINA-MATERA LA MARTELLA



Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 2 (2) RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI DELLA REGIONE

Descrizione
 L'opera prevede il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso una linea elettrificata di 20 km a semplice binario con velocità di esercizio fino a 120 km/h che si allaccia alla stazione di Ferrandina sulla linea Potenza-Metaponto.
 Il progetto definitivo di RFI prevede la realizzazione degli interventi necessari all'attivazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella, a completamento, integrazione ed adeguamento delle opere, parzialmente realizzate. È inoltre prevista la realizzazione di un nuovo collegamento verso nord attraverso la nuova bretella a semplice binario (cosiddetta lunetta di Ferrandina), di collegamento con la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto.
 L'opera consentirà di istituire servizi Lunga Percorrenza tra Matera e il sistema AV e potenziare l'offerta TPL verso Salerno, Potenza e Taranto.
 A febbraio 2023, RFI ha aggiudicato i lavori per la progettazione esecutiva e la realizzazione all'impresa ICM con progettisti Proger, Rocksoil e Ingegneria del Territorio e a fine 2023 sono iniziate le attività propedeutiche per le indagini e sondaggi sulle opere già esistenti.
 L'appalto ha un valore di 308 milioni di euro, finanziati anche con i fondi del PNRR (misura 1.7); per il completamento dell'opera è stato nominato un Commissario Straordinario, Vera Fiorani.
 La conclusione dei lavori è prevista entro ottobre 2026 (vincolo per l'utilizzo dei fondi del PNRR).

Costo	429	mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI ed. luglio 2023 - rev. nov 2023	
Note	Opera commissariata	

Benefici
 Collegamento ferroviario di Matera con Salerno e Napoli da un lato e con Taranto dall'altro colmando un importante gap infrastrutturale della città dei Sassi (oggi Matera è raggiungibile per ferrovia solo da Bari tramite la linea ferroviaria a scartamento ridotto delle Ferrovie Appulo Lucane)

Azioni
 Monitoraggio dell'iter per la cantierizzazione e dei tempi previsti per i lavori per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione dell'opera.

Le nuove segnalazioni



- Lo strumento dei tavoli di confronto aperti a tutti gli attori del sistema economico e imprenditoriale e della pubblica amministrazione ha permesso di continuare l'ascolto e il dialogo con il territorio potendo così raccogliere nuove indicazioni la cui organizzazione e sistematizzazione sarà oggetto di un futuro lavoro.
- In particolare, come *nuovo intervento prioritario* è stata segnalato il **corridoio stradale "Salerno-Potenza-Bari"** per una più efficace e rapida connessione tra le aree produttive e i sistemi urbani delle regioni Campania, Basilicata e Puglia.

Rispetto a Potenza, questo corridoio può essere scomposto in due sezioni: la sezione Salerno-Potenza, che, relativamente al tratto lucano, corrisponde alla Sicignano-Potenza (intervento 1), e la sezione Potenza-Bari.

Questa seconda sezione risulta più articolata: l'obiettivo principale è di realizzare un collegamento più veloce e sicuro dell'esistente tra la zona industriale di Vaglio Basilicata con Gravina in Puglia.

- Per questo collegamento, il punto più critico è rappresentato dal tratto dalla zona industriale di Vaglio Basilicata alla strada provinciale che collega il comune di Tolve con la SS96 (circa 54 km) per il quale si richiede la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria.
- I restanti interventi sono invece relativi ad adeguamenti della viabilità attuale.

Intervento	Infrastruttura	Rilevanza	Macro obiettivo
Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari: collegamento Potenza-Bari		Sovra-regionale	1-2-3

Evoluzione della strategia italiana per la BUL





- Le reti a banda ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini e Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo.
- Però la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette "aree di mercato".
- Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione (*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle "aree a fallimento di mercato".
- Pertanto, nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL: ad oggi sono in corso interventi avviati a seguito delle Strategie del 2015 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga), 2021 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society) e 2023 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga 2023-2026).

(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della "Agenda Digitale Europea" del 2010-2020, con la *Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo* (cd. "**Gigabit Society**") del 2016 e poi con la *Comunicazione sul decennio digitale* (cd. "**Digital compass**") del 2021, si è passati all'obiettivo al 2030 in garantire a tutte le famiglie della UE una **connettività ad almeno un Gigabit** e la copertura 5G di tutte le zone abitate (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



- Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, per la realizzazione e gestione di un'infrastruttura che rimane di proprietà pubblica nelle cosiddette aree bianche (per un totale di circa 9,6 unità immobiliari) da parte di un concessionario.
- Il concessionario selezionato (Open Fiber) doveva realizzare infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s per l'83% delle unità immobiliari (di fatto FTTH) e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%.
- L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi.
- I lavori dovevano concludersi nel 2020 ma sono ancora in corso: si prevede la chiusura nel corso del 2024 anche se uno slittamento al 2025 non è da escludere.
- Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), in Basilicata i servizi erano disponibili in **108 comuni** per un totale di **94.141 unità immobiliari commercializzabili** ma le unità immobiliari con **servizi attivati erano solamente 3.352.**

Provincia	Nr comuni con UI in commercializzazione	Nr UI in commercializzazione
Potenza	88 (su 100)	69.358
Matera	20 (su 31)	24.783

Elaborazioni Uniontrasporti su dati 31 dicembre 2023 di Infratel



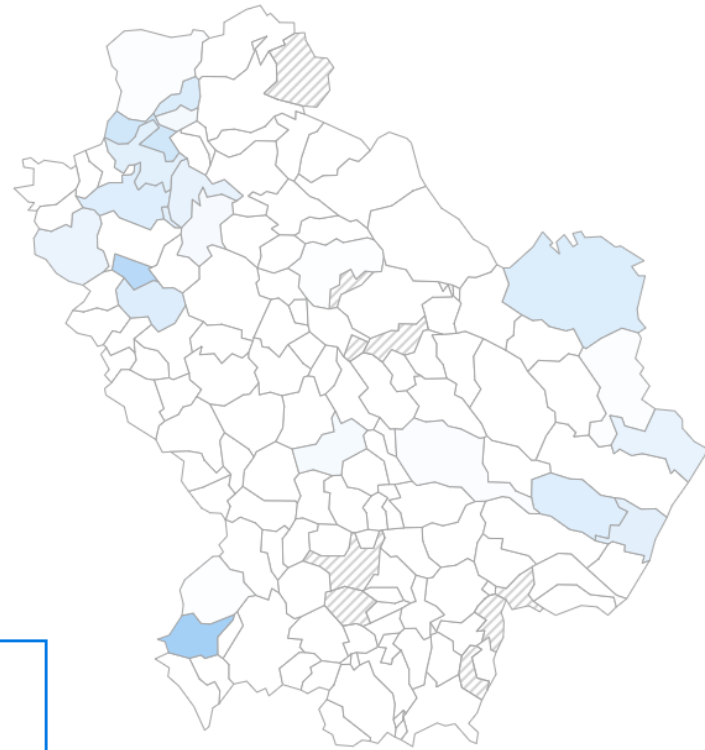
- La “Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society” di fatto anticipa l’obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.
- Si compone di sette piani/interventi, di cui due già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque nuovi, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed inseriti nel PNRR (risorse previste $\approx 6,7$ Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle aree a fallimento di mercato.
- Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti i nuovi piani (piani PNRR) che interessano la Basilicata:
 - Piano Italia 1 Giga
 - Piano Italia 5G backhauling e Piano Italia 5G densificazione
 - Piano Scuola connessa
 - Piano Sanità connessapermettendo così l’avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026: è stato aggiudicato il 75% dei fondi per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.
- A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.
- Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei **Piani PNRR** in Basilicata.

Stato progetto: Italia 1 Giga (PNRR)



Obiettivo	Civici totali	Aggiudicatario per la Basilicata
Almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload ai civici a fallimento di mercato nelle aree nere e grigie	6.872.070	TIM s.p.a.

Percentuale di attivazione



Provincia	Numero civici *	Numero comuni
Potenza	132.049	94
Matera	30.907	28
BASILICATA	162.956	

Nota *: Numeri civici da bando da gara
E' in corso la verifica di tali numeri

Dati 31 gennaio 2024

Italia a 1 Giga

- 4.724 totale civici connessi
- 27.388 totale civici in lavorazione

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Stato progetto: Italia 5 G backhauling (PNRR)



Obiettivo

Siti radio totali

Aggiudicatario per la Basilicata

Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti

11.098

TIM s.p.a.

Provincia

Numero siti

Numero comuni

Potenza

99

46

Matera

52

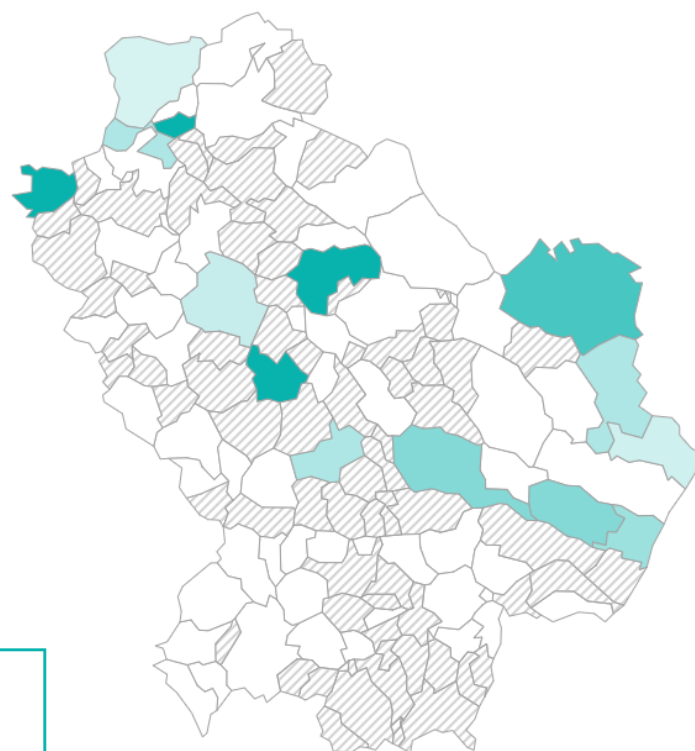
17

BASILICATA

151

63

Percentuale di attivazione

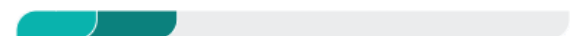


Dati 31 gennaio 2024

Italia 5G - Backhauling

■ 22 totale siti realizzati

■ 22 totale siti in lavorazione



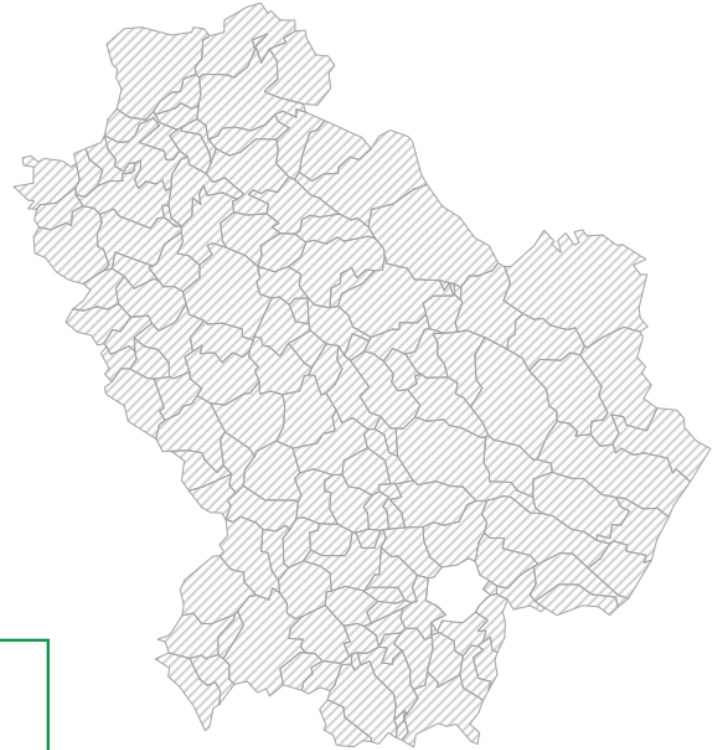
Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Stato progetto: Italia 5 G densificazione (PNRR)



Obiettivo	Aree da coprire totali	Aggiudicatario per la Basilicata
Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps) - Densificazione	1.385	INWIT in RTI con TIM e Vodafone

Percentuale di attivazione



Provincia	Nuovi siti (lavoraz. e realizzati)	Numero comuni
Potenza	1	3
Matera	0	0
BASILICATA	1	3

Dati 31 gennaio 2024

Italia 5G - Densificazione

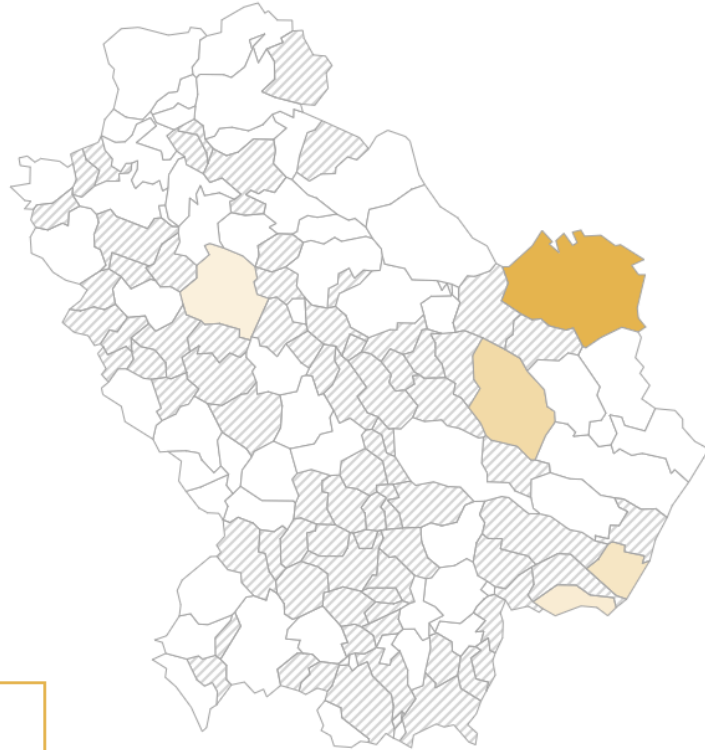
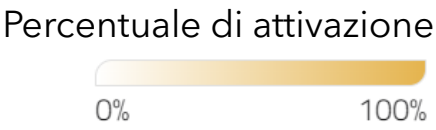
- 1 totale sito attivato
- 1 totale sito in lavorazione

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Stato progetto: Scuola connessa (PNRR)



Obiettivo	Sedi scolastiche totali	Aggiudicatario per la Basilicata
Collegamento in fibra ottica di sedi scolastiche con servizi di manutenzione e gestione per almeno 6 anni	9.915	Fastweb s.p.a.



Provincia	Sedi scolastiche	Numero comuni
Potenza	94	42
Matera	44	13
BASILICATA	138	55

Dati 31 gennaio 2024

Scuola connessa

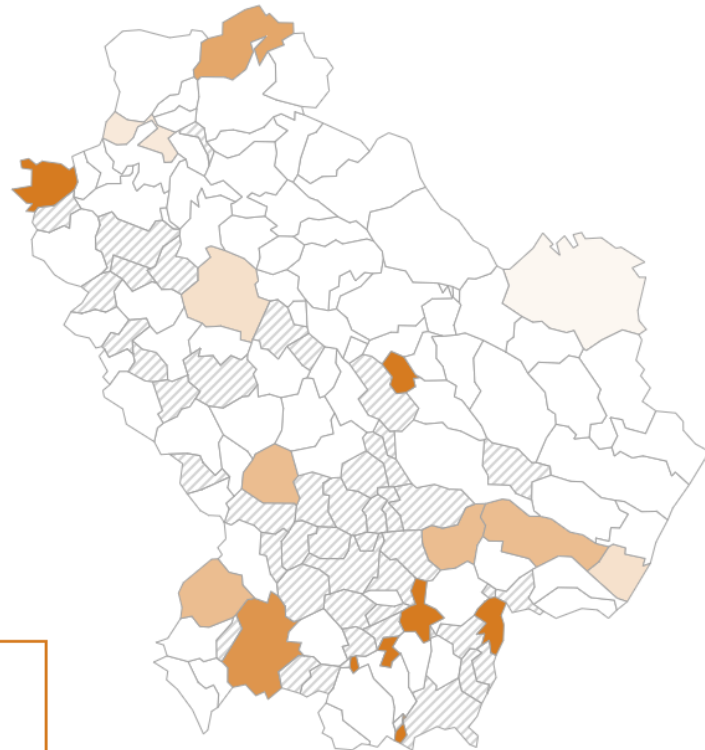
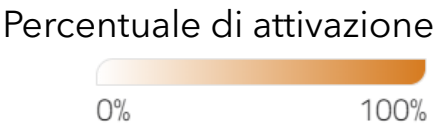
8 totale scuole attivate

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Stato progetto: Sanità connessa (PNRR)



Obiettivo	Strutture totali	Aggiudicatario per la Basilicata
Connessione ad almeno 1 Giga di strutture del servizio sanitario pubblico e servizi di gestione e manutenzione	12.279	Vodafone s.p.a.



Dati 31 gennaio 2024

Sanità connessa

- 39 totale strutture sanitarie attivate
- 131 totale strutture sanitarie in lavorazione

Provincia	Strutture sanitarie	Numero comuni
Potenza	162	63
Matera	72	25
BASILICATA	234	88

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>



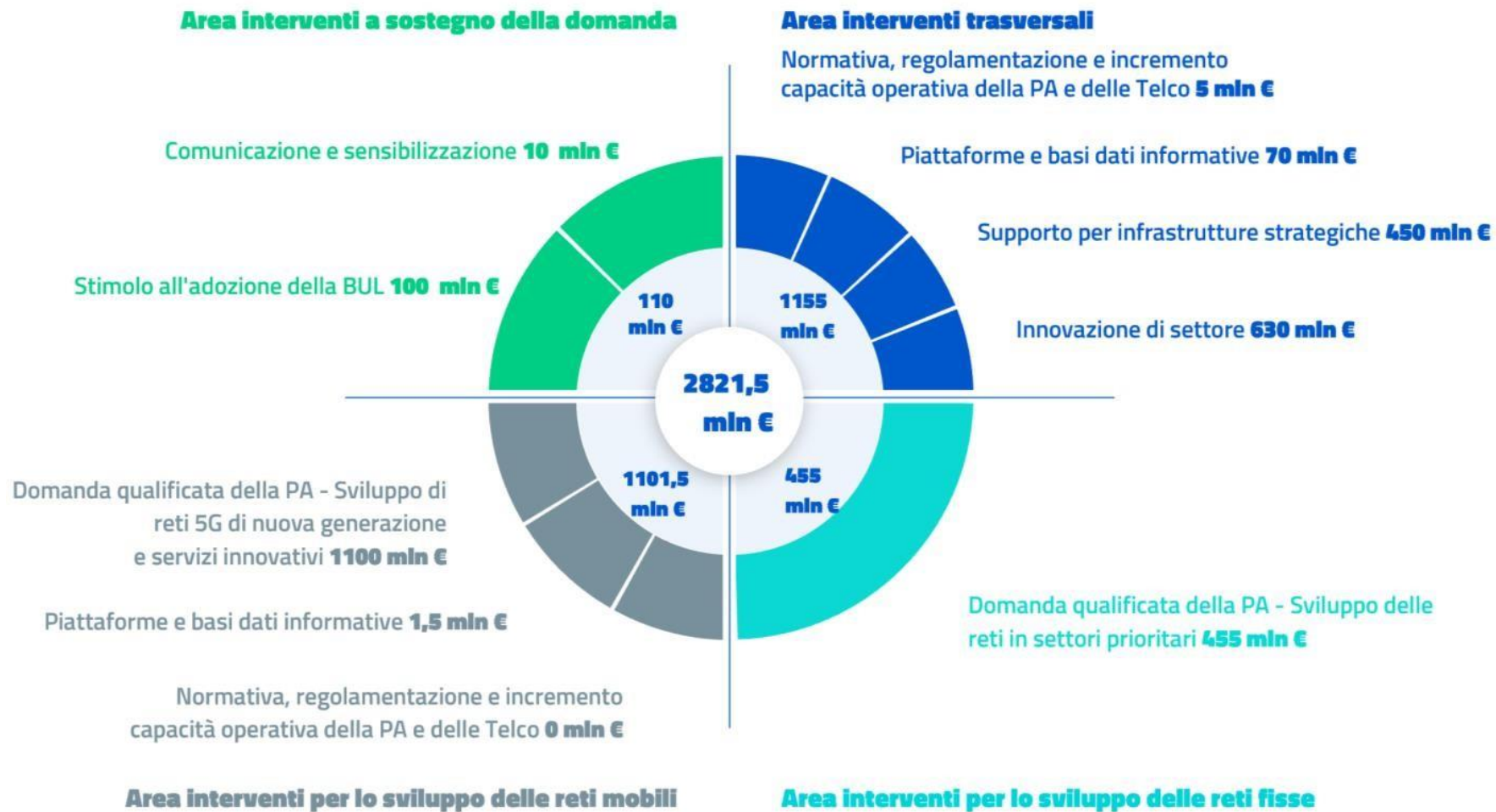
- Per i piani descritti in precedenza ovvero Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026), illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.
- La nuova Strategia è articolata partendo da 3 macro-obiettivi, per passare poi a declinare 4 principi guida e arrivare quindi a definire 4 aree di intervento.
 - Macro-obiettivi
 - ✓ Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
 - ✓ Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
 - ✓ Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi
 - Principi guida
 - ✓ Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
 - ✓ Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
 - ✓ Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
 - ✓ Riduzione del digital divide tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali



- Aree di intervento
 - ✓ Area interventi trasversali, che intendono favorire l'intero sistema Telco
 - ✓ Area interventi per lo sviluppo della connettività fissa, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
 - ✓ Area interventi per lo sviluppo della connettività mobile, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
 - ✓ Area interventi a sostegno della domanda, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza
- Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno 25 interventi, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, raggruppati in 10 cluster.
- Il totale delle risorse previste ammonta a 2,8 miliardi di euro, la maggior parte delle quali già potenzialmente disponibili (2,4 miliardi da varie fonti di finanziamento: quali per esempio risorse del PNRR, del Piano Nazionale Complementare (PNC), fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.
- L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.
- Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di "regia" e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione. E' prevista la presentazione di uno stato di avanzamento ogni 60 giorni dei vari interventi/misure.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL



Fonte: CITD, agosto 2023

Conclusioni





- Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, la Camera di commercio della Basilicata ha voluto proseguire il percorso avviato nella precedente annualità con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con la Regione proponendosi come soggetto di raccordo tra mondo imprenditoriale e istituzioni.
- Attraverso tale programma, il sistema camerale lucano intende consolidare il proprio ruolo di riferimento nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.
- In particolare uno di questi contributi è rappresentato da questa seconda edizione del **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata**, un ulteriore passo sul percorso di ascolto e confronto intrapreso precedentemente.
- Si ricorda che **il documento rappresenta uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale della Basilicata.



Due sono i principali obiettivi dell'aggiornamento del **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata**

1. Individuazione tra gli interventi prioritari di livello 1 quelli con un maggior senso di urgenza (indifferibili) per il sistema imprenditoriale lucano.

- Per fare questo si è proceduto ad **una survey con interviste telefoniche** su un campione numericamente rappresentativo delle **imprese lucane dei settori economici** che utilizzano maggiormente le infrastrutture o per i quali le infrastrutture hanno un maggiore impatto (**agricoltura, commercio all'ingrosso, costruzioni, manifatturiero, trasporti e logistica e turismo**) e un **tavolo di confronto con il territorio**, aperto ad associazioni datoriali, imprese e rappresentanti degli enti della PA.
- Si è quindi operata una sintesi a livello regionale delle indicazioni raccolte individuando così sei interventi "*più urgenti*" tra gli undici di livello 1.

Intervento	
	Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5)
	Riqualificazione della Basentana (SS407)
	Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino
	Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina
	Realizzazione del collegamento autostradale Lauria (A2) - Candela (A16)
	Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)
	Completamento e messa in sicurezza delle complanari lungo la Jonica (SS106)
	Messa in sicurezza della statale di Maratea (SS18)
	Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli
	Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella
	Riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro



2. Proporre una lettura più articolata delle performance di un territorio (provincia) in termini non solo di infrastrutture di trasporto e logistiche ma anche di energia e digitali.

Sono stati, pertanto, **aggiornati ed ampliati gli indici di performance territoriale (KPI)** del 2019, affiancando a quelli delle infrastrutture di trasporto e logistiche, **due nuovi KPI** relativi a **categorie** infrastrutturali più trasversali, quali il settore dell'**energia** e quello del **digitale dai quali emerge, purtroppo non inaspettatamente, un posizionamento nelle retrovie di entrambe le province lucane a parte il KPI relativo all'energia.**

E' stata anche predisposta una **classifica "Green&Smart"** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile e di transizione ecologica e digitale dove le province lucane sono nella seconda parte della classifica delle province.

Report realizzato dalla
Camera di Commercio della Basilicata
con il supporto tecnico scientifico di



Marzo 2024