

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata

Le opere indifferibili per il sistema
economico lucano

Ottobre 2022



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020

Le infrastrutture sono fattori direttamente collegati allo sviluppo di un territorio, influenzandone il PIL e lo standard della qualità della vita. Sono elementi essenziali e strategici da mettere al centro di ogni ragionamento che contenga l'elemento della visione, analizzando il punto zero (o lo stato dell'arte) e provando a proiettare in avanti lo sguardo, mettendo al centro i bisogni dell'area e delle sue comunità.

E' quello che abbiamo provato a fare, con il prezioso supporto tecnico scientifico di Uniontrasporti, focalizzando l'attenzione di questo Libro Bianco sulle infrastrutture materiali e immateriali in relazione alla nostra regione, storicamente penalizzata da una serie di gap che, tuttavia, oggi, si potrebbero colmare, utilizzando in modo attento le risorse del PNRR e i fondi comunitari 2021-2027.

In ottica costruttiva, siamo partiti dalle difficoltà oggettive (come spostarsi in tempi ragionevoli sul e dal territorio lucano verso destinazioni nazionali e internazionali o la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci), analizzando i fattori che limitano le potenzialità di una regione che pure può vantare risorse industriali e turistiche estremamente interessanti.

Con l'obiettivo di collegare meglio i nostri cittadini e i nostri imprenditori con il resto dell'Italia e dell'Europa, abbiamo quindi esaminato i fattori che potrebbero generare un superamento dell'isolamento del territorio regionale, intervenendo con la massima urgenza sul piano infrastrutturale. Nel documento abbiamo indicato solo soluzioni progettuali fattibili, finanziariamente sostenibili e realizzabili nel breve-medio periodo, in grado di accelerare il processo di modernizzazione del territorio e favorire l'attrazione di investimenti e l'insediamento di nuove imprese, arrestando (o almeno limitando) il fenomeno dello spopolamento e dell'impoverimento del nostro tessuto economico, culturale e sociale.

In questo momento storico così delicato, attraversato da tante crisi, è di vitale importanza scegliere le opere strategiche su cui concentrare l'attenzione, ricercando la complementarità e la concertazione interregionale, soprattutto per quelle infrastrutture materiali che richiedano risorse significative. Allo stesso tempo, occorre agire con tempestività e visione anche sul fronte delle reti immateriali, nei contesti urbani e nelle aree interne, così da rendere disponibile ed accessibile una connettività a misura di imprese, cittadini e turisti.

Occorre dunque una nuova visione organica, da sviluppare con le regioni limitrofe, per assicurare che le opere di più alto valore vengano scelte e finanziate, tenendo presenti le esigenze e le preferenze a livello locale e gli effetti sul benessere sociale. Non ci potrà essere, infatti, una Basilicata pulsante senza un Mezzogiorno coeso e protagonista dello sviluppo, in un quadro d'insieme che guardi all'Europa più dinamica e moderna come obiettivo da cogliere per ridurre gli svantaggi attualmente esistenti.

Avv. Michele Somma

Presidente Camera di commercio della Basilicata

- | **Premessa** 05
- | **Obiettivi** 06
- | **Il contesto di riferimento** 07
- | **Le priorità infrastrutturali della Basilicata** 16
- | **Infrastrutturazione BUL e 5G** 41
- | **Conclusioni** 49



Il presente documento, promosso dalla Camera di commercio della Basilicata e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale lucano** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio lucano di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - capillare, interconnesso, compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto alle altre regioni anche europee.

Il contesto in cui si inserisce questo Libro Bianco è piuttosto ampio. Nell'ambito del Programma a valenza regionale del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture e promosso da Unioncamere italiana, la Camera di commercio della Basilicata ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale lucano alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un **sistema infrastrutturale competitivo e sicuro**, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un **elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese**. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste **del sistema produttivo regionale** circa **le opere indifferibili e necessarie** per tornare **a competere sui mercati nazionali e internazionali**, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In tale contesto, la Camera di commercio della Basilicata intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale** si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili per il sistema economico lucano quale importante contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.

Nel Libro Bianco - a beneficio dei policy maker locali e nazionali - si dà evidenza delle opere rilevanti per il territorio rispetto alla programmazione già predisposta, in quanto risolutive di criticità puntuali o di macro obiettivi da raggiungere, ma anche andando ad integrare quanto già programmato, con suggerimenti e proposte che giungono dalle imprese che quotidianamente vivono e utilizzano il sistema infrastrutturale lucano.



Il contesto di riferimento

Quadro economico

Commercio estero

Specializzazioni economiche

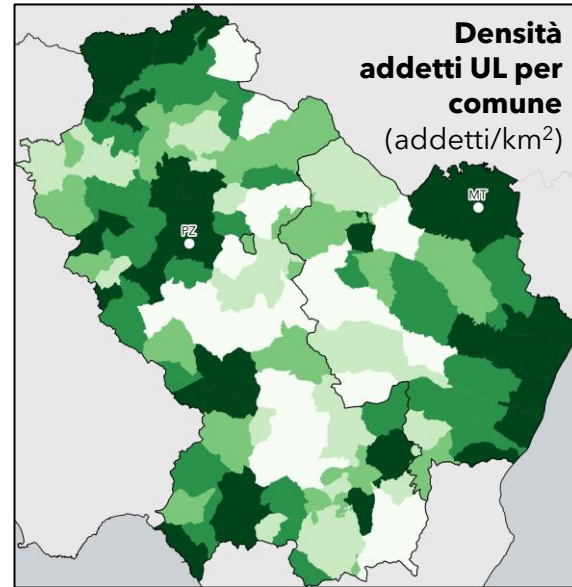
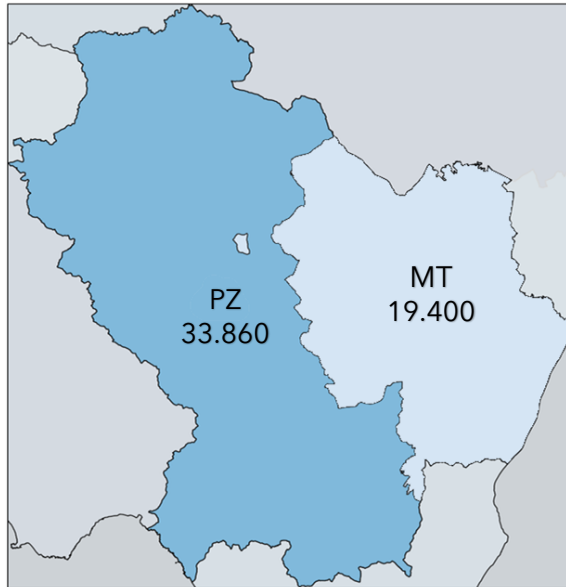
Offerta infrastrutturale

Performance infrastrutturale

La Basilicata nella rete Ten-T

Per effetto della pandemia nel 2020 il PIL della Basilicata è calato a 11,480 mld € con una riduzione del 9,3% rispetto al 2019, 1,4 punti percentuali peggiore della media italiana.

Le esportazioni pesano per circa il 29% del PIL regionale (2020).



La regione Basilicata conta circa 53.260 imprese di cui circa il 63% si concentra nella provincia di Potenza.

La distribuzione dimensionale registra una più marcata presenza delle micro e piccole imprese.

L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è pari a circa il 19%.

Nonostante il perdurare della crisi, si è assistito ad un aumento seppur minimo del numero di imprese (+0,5%) anche se con una dinamica diversa tra le due province (+0,9% a Potenza e -0,2% a Matera).

Gli addetti sono circa 146.470, distribuiti per il 62% nella provincia di Potenza e per il 38% in quella di Matera.

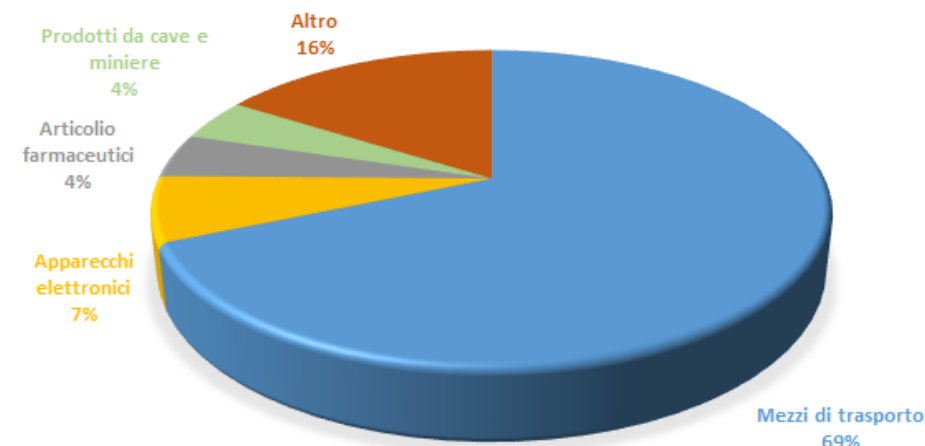
I settori che contano il maggior numero di addetti sono *"altri servizi"*, *"agricoltura"* e *"servizi di accoglienza"*.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Registro Imprese, 2021





- Nel 2021 il **commercio estero** della Basilicata è stato pari a circa 4,614 miliardi di euro (dati provvisori) con una **riduzione di poco più dell'11%** rispetto all'anno precedente (-11,2%). Il saldo commerciale è positivo per circa 1 miliardo.
- **L'Ue rappresenta i due terzi (66,6%) dell'interscambio estero** della Basilicata con la Germania in testa **anche se il primo partner commerciale sono gli USA**.
- Le **esportazioni** nel 2021 (dati provvisori) **sono state pari a 2,818 miliardi di euro con un calo di poco meno del 15%** e rappresentano circa il 5,5% del totale Sud e Isole (nel 2021 erano il 7,6%).
- La gran parte dei prodotti esportati rientra nella categoria dei **"mezzi di trasporto"** (69%) seguiti dai **"computer, apparecchi elettronici e ottici"** (7%), dagli **"articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici"** (4%) e dai **"prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere"** sempre con il 4%.
- Nella categoria altro, i prodotti dell' **"agricoltura, silvicoltura e pesca"** sono in crescita rispetto al 2020 (dal 1,6% al 1,8%) come pure i **"prodotti alimentari, bevande e tabacco"** (dal 2,1% al 3,2%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno, 2021

Focus sull'export



Modo di trasporto (export)

	38,3% (62,1% vs Ue)
	18,3% (31,1% vs Ue)
	41,5% (7,7% vs Ue)
	1,9% (0,0% vs Ue)
Altro	0,0% (0,0% vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

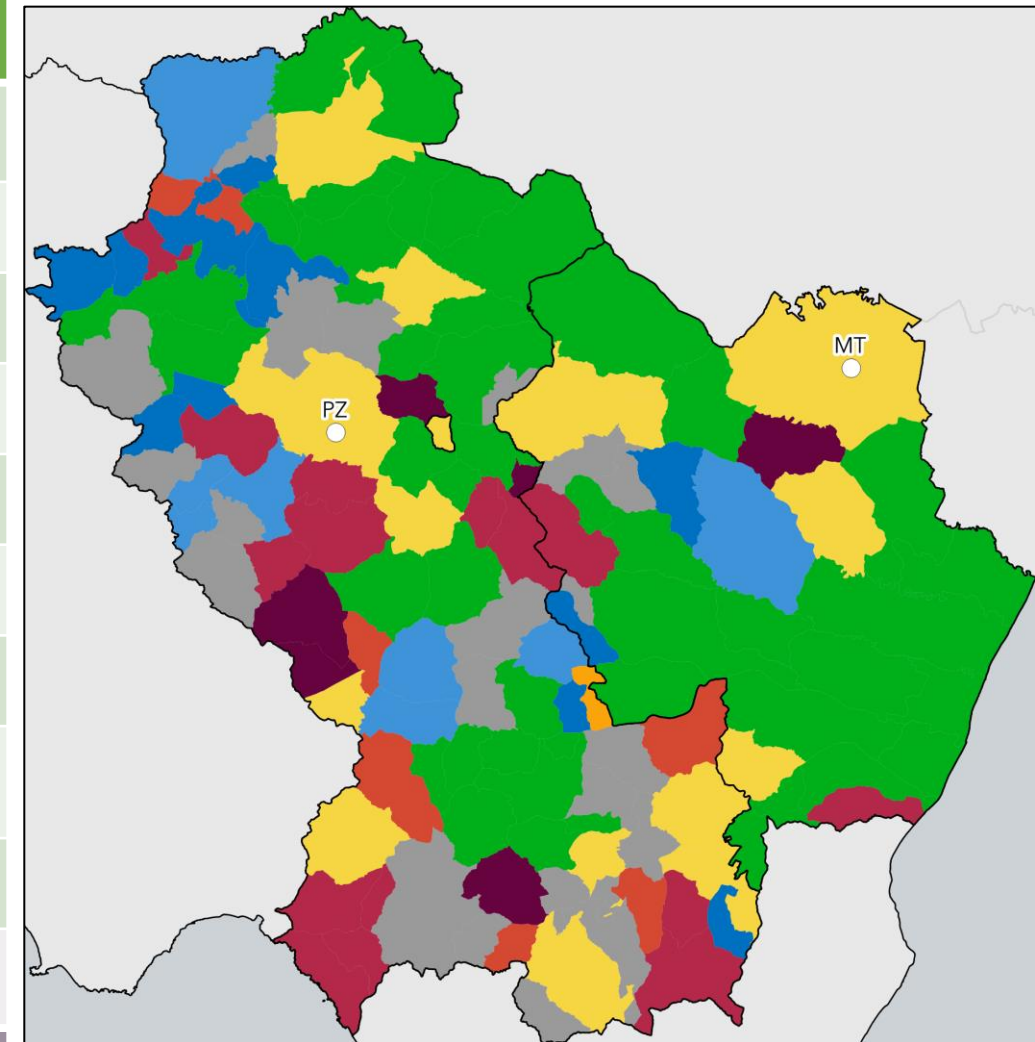
	USA 622 M€
	Germania 475 M€
	Francia 362 M€
	Spagna 334 M€
	Belgio 104 M€

Indice di specializzazione e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

MACRO SETTORE	Addetti sul totale	MT	PZ	BASILICATA *
AGRICOLTURA <small>Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura</small>	14,4%	1,8	0,5	1,7
INDUSTRIA TRADIZIONALE <small>Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.</small>	10,8%	1,0	1,1	1,1
INDUSTRIA SPECIALIZZATA <small>Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.</small>	10,5%	0,4	1,4	2,2
COSTRUZIONI <small>Edilizia, servizi di ingegneria</small>	10,4%	0,8	1,1	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE <small>Attività di trasporto e magazzinaggio</small>	9,7%	0,9	1,1	0,8
SERVIZI DI ACCOGLIENZA <small>Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.</small>	11,9%	1,1	0,9	0,8
COMMERCIO AL DETTAGLIO <small>Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli</small>	10,8%	1,0	1,0	0,7
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE <small>Banche e assicurazione</small>	1,7%	0,9	1,1	0,8
ATTIVITÀ AMBIENTALI <small>Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia</small>	2,3%	0,9	1,0	1,1
ALTRI SERVIZI <small>Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi</small>	17,6%	0,8	1,1	0,9
TOTALE	100%	37,7%	62,3%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021

Macro settore prevalente nel comune (per n° addetti)

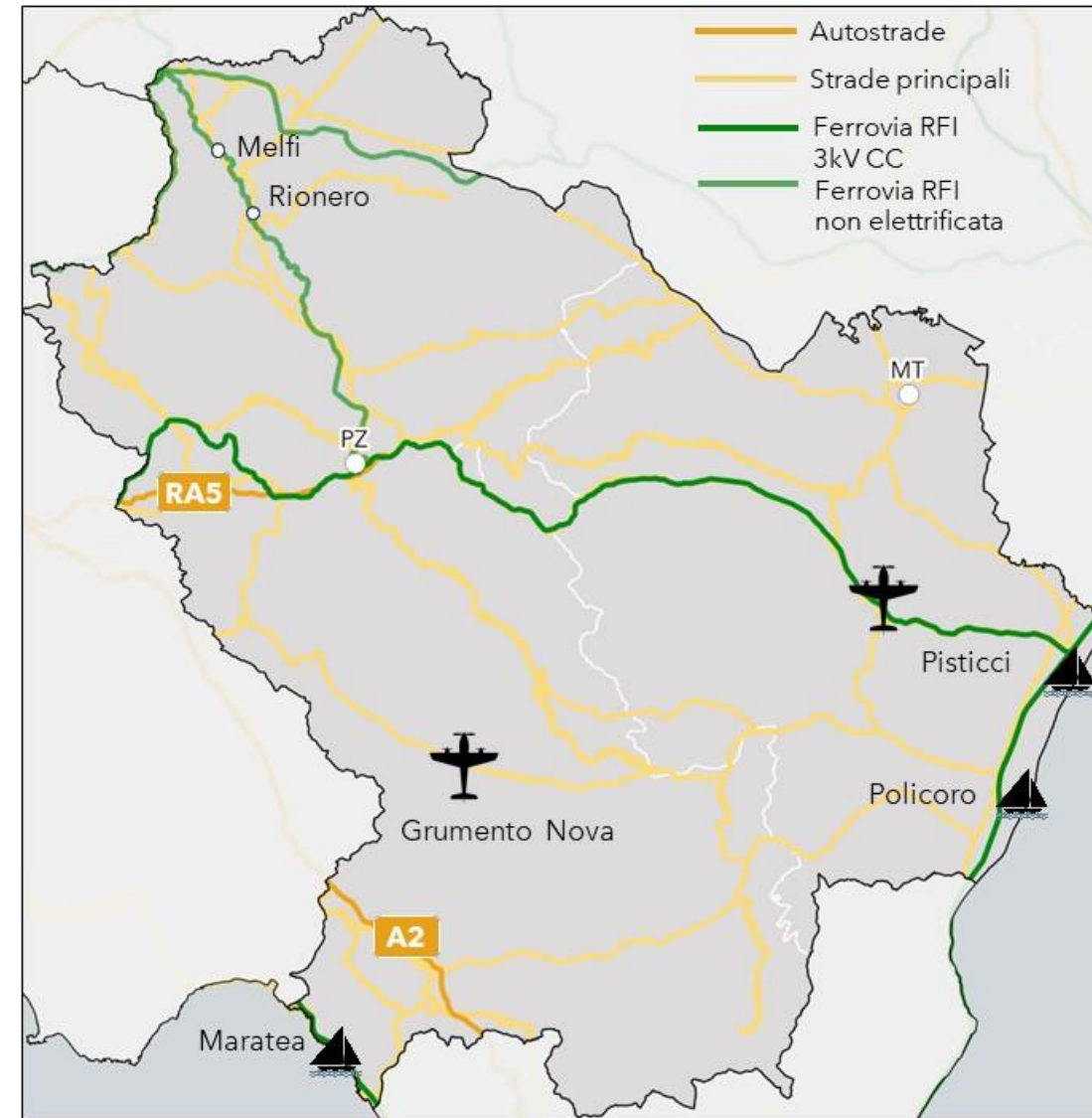


*: l'indice per la Basilicata è calcolato facendo riferimento alla macro-area Sud e Isole

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

- **2.900 km di rete stradale** di cui il 2% di categoria autostradale (RA5 da Sicignano degli Alburni a Potenza e A2 da Lagonegro nord-Maratea a Lauria sud) mentre il 37% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- **347 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 61% elettrificata (3kV cc) e il 5% a doppio binario. I collegamenti ferroviari sono gestiti da Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane (che opera nei collegamenti da e verso la regione Puglia). 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](#) (550 posti barca), [Pisticci](#) (450 posti barca), [Policoro](#) (500 posti barca), dedicati alla nautica da diporto.
- **2 aviosuperfici**: in località Pisticci Scalo, frazione del comune di [Pisticci \(MT\)](#) intitolata a «Enrico Mattei» (1 pista 1.440 m x 30 m) e in località [Grumento Nova \(PZ\)](#), denominata «Grumentum» (1 pista 1.190 m x 30 m), entrambe costituite da aerostazione, torre di controllo, hangar, parcheggio aeromobili e impianto carburanti.


















Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Uniontrasporti, nel 2020 ha elaborato un indicatore di performance infrastrutturali al fine di valutare il posizionamento del sistema infrastrutturale del singole province rispetto al più ampio contesto nazionale.

L'indicatore è calcolato - per ognuna delle cinque tipologie di infrastrutture, stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica (interporti) - attraverso una **combinazione di dati quantitativi e qualitativi** che tiene conto non solo della territorialità dell'infrastruttura ma anche della sua capacità di attrazione rispetto ai territori limitrofi.

Per ogni provincia, i cinque indicatori così calcolati, sono poi aggregati per arrivare all'elaborazione dell'indicatore di sintesi di performance infrastrutturale provinciale.

										INDICE DI SINTESI	
PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
MT (80°)		MT (85°)		MT (48°)		MT (78°)		MT (52°)		MT (70°)	
PZ (96°)		PZ (91°)		PZ (49°)		PZ (103°)		PZ (94°)		PZ (102°)	

Relativamente dall'indice di sintesi, le province di Matera e Potenza si posizionano rispettivamente al 70° e al 102° posto nella classifica nazionale, evidenziando **una scarsa performance della Basilicata** nel suo complesso rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate.

Entrambe **le province potrebbero valorizzare il loro ampio potenziale attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di una visione sovregionale.**

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Più in dettaglio

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

- **Infrastrutture stradali: il territorio lucano è penalizzato particolarmente dal contesto** (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane e di zone rurali/scarsamente popolate, soprattutto in provincia di Potenza, una limitata presenza di accessi autostradali, assenti in provincia di Matera, e un limitato attraversamento di assi del Core Network europeo), **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale rispetto al territorio, soprattutto in provincia di Potenza, bassa incidenza della categoria autostradale, assente in provincia di Matera, e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) e **dalle scarse strategie di investimento** in opere di adeguamento del sistema stradale. In termini di funzionalità, il quadro risulta meno allarmante se si considera che le due province si posizionano in fondo alla classifica nazionale del numero incidenti stradali per km di strada, ma azioni migliorative sono auspicabili (l'indice di mortalità risulta particolarmente elevato in provincia di Matera, 4^a in Italia, e la tendenza degli incidenti è in crescita).
- **Infrastrutture ferroviarie: il territorio lucano risulta deficitario** sotto tutti gli aspetti considerati, il **contesto** (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane e di zone rurali scarsamente popolate, soprattutto in provincia di Potenza, una limitata presenza di stazioni, anche in termini prestazionali dato che non sono presenti stazioni Gold/Platinum, assenza di linee AV, limitato attraversamento di assi del Core Network europeo), la **dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria rispetto al territorio, in provincia di Potenza solo il 37% della rete è elettrificata e il 93% è a singolo binario, in provincia di Matera la rete è totalmente elettrificata ma non sono presenti linee a doppio binario), la **funzionalità** (numero di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi provinciali, modulo max inferiore a 380 m in provincia di Potenza e a 440 m in provincia di Matera, copertura GSM-R non garantita sul 32% della rete in provincia di Potenza, assenza ERTMS, scarsa presenza di servizi di mobilità integrata in stazione come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), la **strategia** (scarsi investimenti in interventi di rilievo sulle linee ferroviarie, l'età media della flotta è di 19,7 anni in Basilicata vs 15,4 anni in Italia, i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 63% mentre la media tra le regioni italiane è del 42%).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

- **Infrastrutture portuali:** nonostante la Basilicata sia bagnata da due mari, lo Ionio a sud-est (38 km di costa in provincia di Matera) e il Tirreno a sud-ovest (29 km di costa in provincia di Potenza), entrambe le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando un **deficit importante**. Infatti, il territorio regionale risulta penalizzato non solo dall'assenza di porti commerciali (dato che i tre porti turistici non sono rilevanti ai fini dell'indicatore), ma anche di grandi vie di comunicazione. Tuttavia, il territorio regionale beneficia, anche se in misura limitata, della vicinanza ai porti di Salerno e Taranto, che estendono la loro influenza, rispettivamente, sui territori provinciali di Potenza e di Matera. Infine, sul territorio non sono presenti unità locali e addetti nei trasporti marittimi.
- **Infrastrutture aeroportuali:** si evidenzia un **deficit importante** rispetto al contesto nazionale dato che il territorio regionale risulta penalizzato dall'assenza di aeroporti e di grandi vie di comunicazione. Gli scali più vicini sono gli aeroporti di Bari Palese e Taranto Grottaglie, raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di Matera e sul cui territorio provinciale riescono ad esercitare la propria influenza, seppur limitata. La provincia di Potenza, invece, non riesce a beneficiare di nessun aeroporto entro i 90 minuti: lo scalo più vicino, Napoli-Capodichino, dista circa 2 ore dal capoluogo provinciale. Le due avio-superfici presenti sul territorio lucano (Pisticci e Grumento Nova) allo stato attuale non risultano conformi agli standard di aeroporto, con la prima delle due che presenta grandi potenzialità.
- **Infrastrutture logistiche:** anche in questa categoria infrastrutturale si evidenzia un **forte deficit** a livello regionale, dato che il territorio lucano risulta penalizzato dall'assenza di interporti e di grandi vie di comunicazione. Il nodo più vicino è l'Interporto Regionale della Puglia, raggiungibile entro 90 minuti dal capoluogo di Matera e sul cui territorio provinciale riesce ad esercitare la propria influenza, seppur limitata. Invece, la provincia di Potenza non beneficia di nessun interporto: lo scalo più vicino, Interporto Campano dista oltre 90 minuti dal capoluogo provinciale.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

La Basilicata è attraversata, seppure per una piccola porzione del suo territorio dal **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, asse cruciale per l'economia europea, che collega Helsinki a La Valletta attraversando otto Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

È il più esteso tra i corridoi della rete centrale (core network).

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	BASILICATA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	15
Km rete stradale	6.300	2.400	30
N° porti	25	9	-
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	-

In Italia, parte dal valico del Brennero e collega Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Il territorio della Basilicata potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria in connessione.



Le priorità infrastrutturali della Basilicata

Approccio metodologico

Quadro degli interventi programmati a livello nazionale

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio delle opere di Priorità 1

Tematiche complementari

L'approccio metodologico utilizzato per giungere alla selezione delle priorità indifferibili per il territorio regionale della Basilicata si è basato sui seguenti step:

- Definizione del **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Basilicata, che mette anche in evidenza lo stato delle opere incompiute sul territorio;
- Identificazione e contestualizzazione delle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale attraverso l'**attività di concertazione**;
- Filtro dell'attenzione su **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale tenendo conto di una «vision regionale»** (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale)
- **Selezione delle priorità infrastrutturali** tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
 - Sono stati individuati **2 livelli di priorità**:
 - **Livello 1** di rilevanza almeno regionale ed eventualmente con possibilità di azione nel breve periodo
 - **Livello 2** di rilevanza almeno provinciale ed eventualmente con possibilità di azione del medio/lungo periodo
- Focus di analisi sulle opere con un **alto livello di priorità** ovvero le opere ritenute di **maggior urgenza nel contesto regionale** per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**, nell'ottica di scegliere strategicamente alcune opere e portarle a termine.

Nella sezione **Temi Complementari** sono state poi raggruppate le indicazioni espresse dal territorio non prettamente legate all'individuazione delle priorità infrastrutturali ma che comunque rappresentano "esigenze" espresse dal sistema imprenditoriale lucano.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio della Basilicata che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente ([aggiornato al 31/05/2022](#))
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI e CdP Anas)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 24 febbraio 2022 **Opere Commissariate**
- **DEF Infrastrutture 2022**

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono messi in evidenza 3 aspetti:**

- Le opere da «**MONITORARE**», sebbene le opere programmate a livello nazionale possono essere date per certe, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso dalla concertazione con il territorio), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione;
- Le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», ovvero le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- Le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM precedentemente menzionato, alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<i>Direttrice Ionica</i>						
Potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria	n.d.	1.336	81%	n.d.	RFI SpA	
Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio Sant'Antonello	n.d.	418	38%	n.d.		
<i>Direttrice Salerno-Taranto</i>						
Potenziamento con caratteristiche di Alta Velocità della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto		1.905	25%		RFI SpA	  
Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto (fase 1 e fase 2)	Studio di fattibilità	1.835	23%	n.d. (fase 1: 2026)		
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	Proget. defin.	70	93%	2026		
Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella	In gara	429	100%	2026	RFI SpA	  

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie







Monitorare



PNRR



Commissario

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<i>Direttrice Salerno-Reggio Calabria</i>						
Potenziamenti tecnologici dorsale tirrenica	n.d.	180	100%	n.d.	RFI SpA	
AV-AC Salerno-Reggio Calabria - Fase prioritaria lotti 1 e 2	Proget. prelim.	11.235	100%	n.d.	RFI SpA	 
Ammodernamento Potenza-Foggia	Lavori in corso	335	98%	2026	RFI SpA	
Interventi vari sulla rete delle Ferrovie Appulo-Lucane	Proget. prelim. / Proget. defin.	45	100%	n.d.	FAL Srl - Ferrovie Appulo-Lucane	 

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Monitorare



PNRR



Commissario

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<i>Asse Nord-Sud Tirreno-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela</i>		445	98%			
Itinerario Lauria-Candela	Proget. Prelim.	n.d.	n.d.	n.d.	ANAS SpA	
<i>Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari</i>						
Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana	Proget. Prelim.	1.060	50%	n.d.	ANAS SpA	
<i>Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96 (PZ84)</i>	<i>Proget. Prelim.</i>	419	1%			
<i>SS 407-RA5: Riqualificazione RA5 e SS 407</i>	<i>n.d.</i>	423	98%			
<i>SS 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi: messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari e allacciamento stabilimento industriale</i>	<i>n.d.</i>	218	50%			
Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari	n.d.	304	100%	n.d.	ANAS SpA	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie







Monitorare



PNRR



Commissario

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<i>Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria</i>						
Murgia-Pollino	n.d.	268	35%	n.d.	ANAS SpA	
Tratta Gioia del Colle (A14)-Santeramo-Matera	Prog. prelim.	147	1%			
Tratta Matera-Ferrandina-Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3	Prog. prelim. (e prog. esec. scheda PZ197 manut. straord.)	80	100%			
Tratta Pisticci-Tursi: 1° stralcio (PZ141)	Prog. prelim.	54	10%			
SP Oraziana - 5° lotto	Proget. prelim.	45	100%		Prov., di Potenza	
SS 93 Appulo-Lucana - lavori di adeguamento planoaltimetrico a salvaguardia del corpo stradale dal km 43+000 al km 50+000	Proget. defin.	30	100%		ANAS SpA	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Monitorare



PNRR



Commissario

 PORTI e INTERPORTI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<i>ZES Ionica - Taranto, Potenza e Matera</i>		108	100%			
Area Industriale di Potenza - Infrastruttura primaria, secondaria e dei servizi della porzione di area ZES di Tito	Proget. prelim.	20	100%	n.d.	Agenzia per la Coesione Territoriale - Commissario	●
Area Industriale di Matera - Infrastruttura primaria, secondaria e dei servizi dell'intera area ZES di Jesce e La Martella	Proget. prelim.	30	100%	n.d.	Agenzia per la Coesione Territoriale - Commissario	●



Monitorare



PNRR



Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul e dal territorio lucano verso destinazioni nazionali e internazionali e la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitano fortemente le potenzialità di una regione, che vanta numerose risorse, industriali e turistiche, nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa.

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.

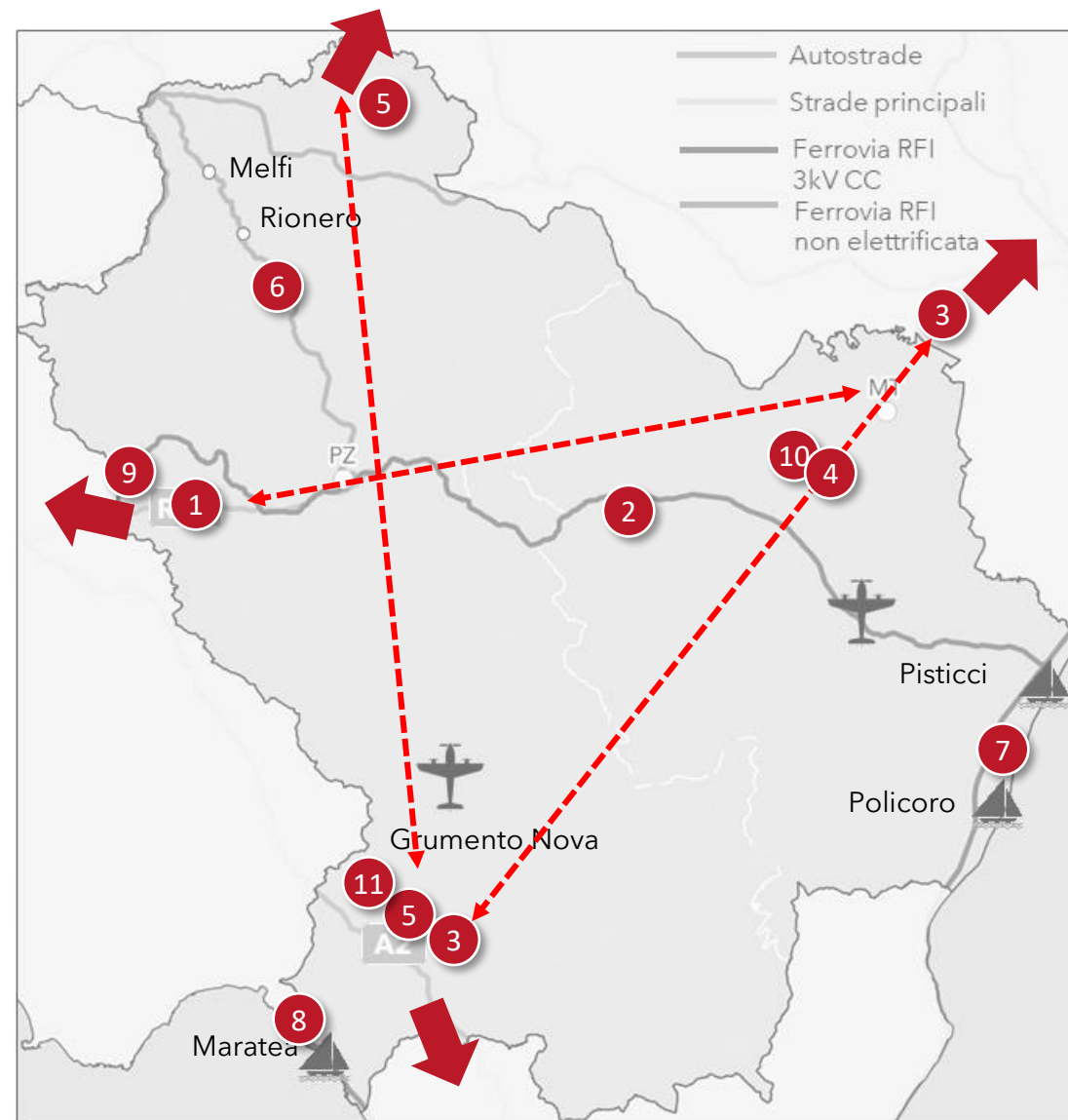
E' quanto mai fondamentale scegliere le opere strategiche su cui concentrare l'attenzione ricercando la complementarità e la concertazione interregionale soprattutto per quelle opere che richiedono risorse importanti per la dimensione del territorio.

La sintesi dei risultati raccolti nella fase di ascolto del territorio ha portato alla definizione di **3 Macro Obiettivi regionali** che il sistema imprenditoriale lucano ritiene fondamentali per la competitività del territorio:

- 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**

Livello 1

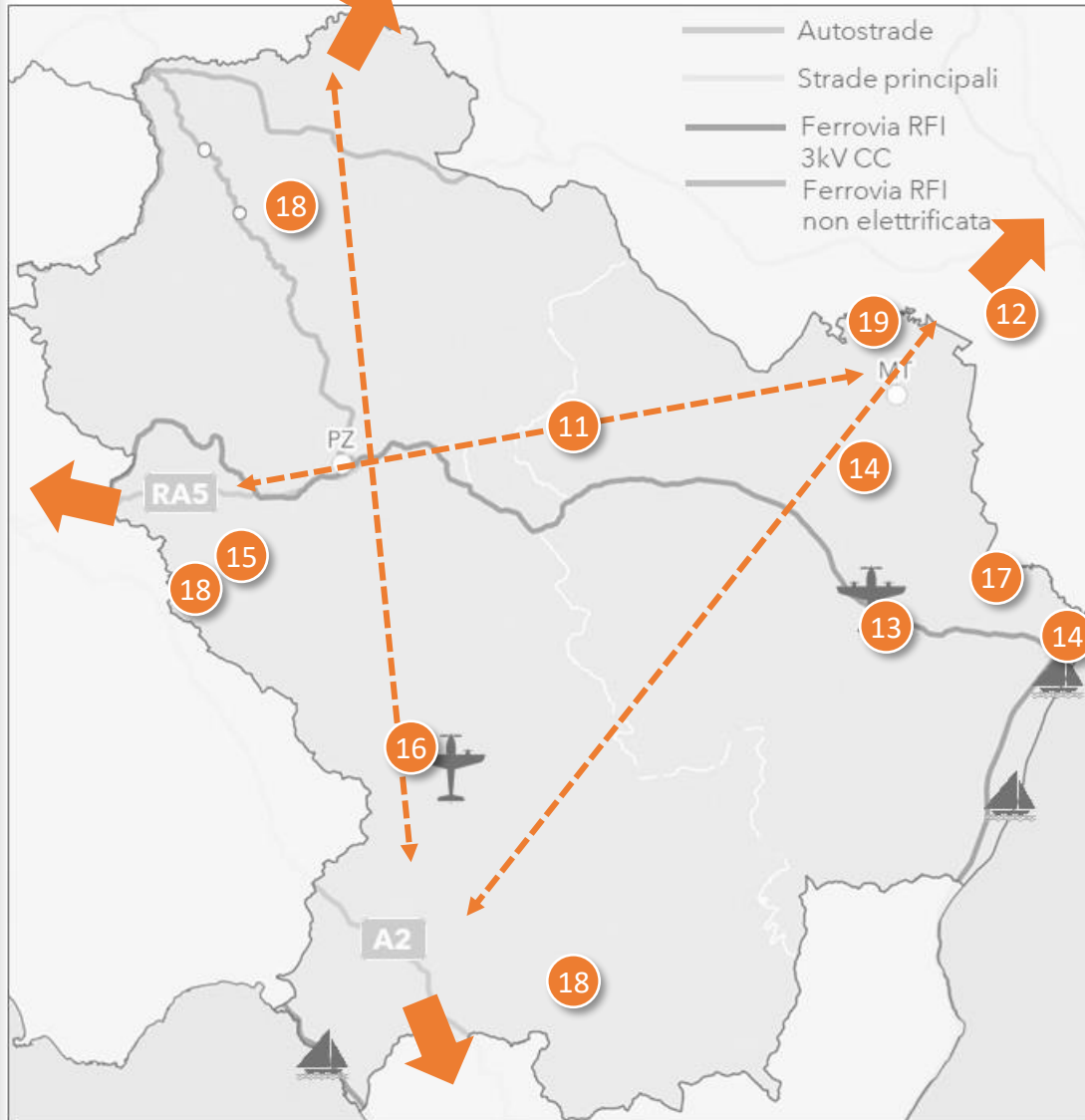
N°	Intervento	M O
1	 Riqualficazione della Sicignano-Potenza (RA5)	1
2	 Riqualficazione della Basentana (SS407)	2
3	 Realizzazione del collegamento mediano Murgia-Pollino	2-3
4	 Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina	2
5	 Realizzazione del collegamento autostradale Lauria (A2) - Candela (A16)	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

Livello 2



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

N°	Intervento	MO
12	Realizzazione collegamento ferroviario Potenza-Matera-Bari	1-2
13	Sviluppo dell'aviosuperficie di Pisticci	1-2
14	Realizzazione di un interporto (a Ferrandina o a Metaponto)	1
15	Realizzazione della variante Tito-Brienza (SP95)	2
16	Riqualficazione/adequamento della Cogliandrino (SP19)	2-3
17	Adeguamento della Matera-Metaponto (SP3)	2
18	Interventi per migliorare la viabilità tra i paesi delle aree interne: aree di Brienza, il vulture-melfese, il Pollino	3
19	Adeguamento della bretella della zona industriale di Iesce	3

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

N° 1



Opera
RIQUALIFICAZIONE DELLA
SICIGLIANO-POTENZA (RA5)

Rilevanza
SOVRA-
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 1
GARANTIRE COLLEG. VELOCI E SICURI
CON HUB AEROPORTUALI, 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 SS 407 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) iniziati nel 2018 e che si protrarranno ancora per tre-quattro anni, che comportano ripercussioni sulla viabilità per i cambi di corsia e i restringimenti della carreggiata necessari per l'esecuzione dei lavori.

La tipologia di interventi previsti dipende dalle «condizioni» dei viadotti interessati: per esempio nel caso del viadotto *Carpineto* si procederà alla sostituzione degli appoggi e dei giunti, al ripristino dei cassoni, all'impermeabilizzazione e ad una nuova pavimentazione, mentre per i viadotti *Piano del Mattino*, *Cerro* e *Tirone* si procederà con la demolizione e la sostituzione degli impalcati, degli appoggi, con il rifacimento superiore delle pile dei pulvini oltre all'impermeabilizzazione delle solette e alla regimentazione delle acque di piattaforma

Benefici

Incremento degli standard di sicurezza, durabilità e percorribilità dei viadotti.

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.

Costo	40	mio € (man. straord. - vedi note)
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	Revisione prezzi	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019	
Note	Tredici viadotti su RA5 e viadotto Basento sulla Basentana	

N° 2

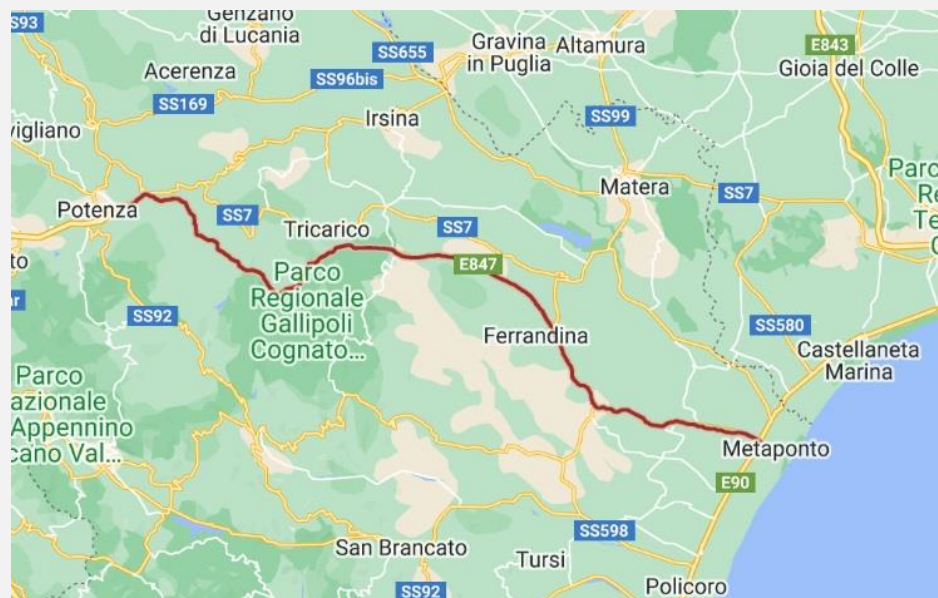


Opera
RIQUALIFICAZIONE DELLA
BASENTANA (SS407)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
DIPENDE DAL LOTTO
CONSIDERATO

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



Fonte: Dati mappa © 2022 Google

Descrizione

La strada statale 407 Basentana (SS 407) si snoda lungo il corso del fiume Basento per circa 101 km, collegando Potenza a Metaponto: con il raccordo autostradale 5 costituisce la strada europea E847. La riqualificazione della Basentana prevede l’inserimento dello spartitraffico 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 (un nuovo modello di spartitraffico a sezione ridotta che ne permette l’installazione senza ampliamenti della carreggiata). A metà maggio 2022, lungo la Basentana, erano in corso dieci interventi più un intervento in fase di avvio. Entro l’anno è prevista l’installazione dello spartitraffico per circa la metà dei 60 km totali (a maggio erano 15 km) con la conclusione dei lavori relativi entro la fine del 2023. Terminata la posa dello spartitraffico si passerà agli interventi di allargamento della sede autostradale e di installazione delle barriere laterali di protezione (interventi di “completamento”).

Benefici

Incremento degli standard di sicurezza dell’opera.

Azioni

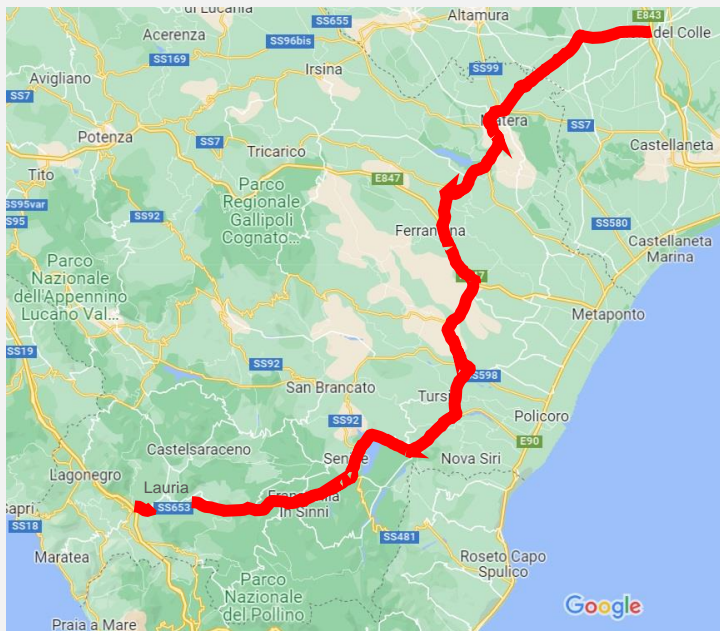
Monitoraggio del rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dei lavori. Attività di sensibilizzazione su ANAS affinché nella programmazione degli interventi e delle misure di regolazione del traffico necessarie per l’espletamento in sicurezza dei lavori si cerchi di limitare al massimo i disservizi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

Costo	140	mio € (70 mio € spartitraffico)
Copertura	100	%
Fine lavori	2023 (spartitraffico)	
Criticità	Approvvigionamento barriere spartitraf.	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019	
Note	-	

N° 3



Opera
REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati mappa © 2022 Google

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo 2-3
 • **RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI REG.**
 • **ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE**

Descrizione

Il collegamento mediano Murgia-Pollino prevede la realizzazione di un itinerario autostradale che dalla strada statale 653 Sinnica raggiunga Matera e quindi Gioia del Colle (BA) venendo perciò a costituire un corridoio trasversale tra la A2 del Mediterraneo (svincolo di Lauria) e la A14 Adriatica (svicolo di Gioia del Colle) prevedendo, ove possibile, l'adeguamento delle strade esistenti.

L'opera si compone indicativamente di tre tratte:

1. Tratto I: Gioia del Colle-Santeramo-Matera (area di sviluppo industriale del "Bacino del Salotto");
2. Tratto II: Matera-Ferrandina-Pisticci con gli interventi sulla SS7 dall'incrocio con la SS99 all'innesto con la SP3 - svincolo Metaponto (bypass di Matera) e poi fino all'innesto sulla Basentana per proseguire sulla SS407 fino a Pisticci (vedi scheda tratta Matera-Ferrandina);
3. Tratto III: Pisticci-Tursi e innesto sulla SS 653 (Valsinni).

Quest'opera è stata inserita tra le priorità della Legge Obiettivo del 2001 ed il progetto preliminare con una stima di costo di oltre 1,4 miliardi € è stato approvato dal CdA di ANAS nel 2008. Nel 2016 è stato emesso il bando per la progettazione preliminare.

L'intervento sulla Gioia del Colle-Santeramo-Matera prevede l'adeguamento della SP ex SS 271 a strada di tipo C1 (2 corsie a doppio senso di marcia con larghezza di 3,75 metri ognuno) con l'avvio dei cantieri previsto nel 2023 mentre quello relativo al Tratto III, oltre all'adeguamento a strada di tipo C1 dei tratti esistenti, prevede la realizzazione di varanti per risolvere criticità e migliorare il collegamento, con un primo stralcio funzionale di importo pari a circa 54 milioni € in progettazione preliminare (scheda PZ141 del CdP ANAS).

Benefici

Miglioramento del collegamento delle aree industriali del materano (Valbasento, Jesce, La Martella) alla A14.
 Potenziamento dell'accessibilità turistica lungo l'itinerario Matera, Pollino, Maratea.
 Riduzione dell'isolamento delle aree interne della fascia meridionale della provincia di Potenza.

Azioni

Supporto alle Istituzioni per il reperimento delle risorse economiche necessarie e alla definizione di un cronoprogramma delle attività, condiviso con il territorio, che porti alla realizzazione dell'intera opera.

Costo	≈ 147	mio € (Tratto I - vedi note)
Copertura	1	%
Fine lavori	-	
Criticità	Copertura finanziaria dell'opera	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019	
Note	Dati 30 maggio 2022 - Ass. Merra	

N° 4



Opera
AMPLIAMENTO A 4 CORSIE DELLA
MATERA-FERRANDINA



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati "Tutto città"

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
FATTIBILITA' TECNICO-
ECONOMICA

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

Descrizione

Quest'opera è parte del collegamento mediano Murgia-Pollino e corrisponde al tratto della SS7 dall'innesto con la SS99 all'innesto con la Basentana (SS407) in località Ferrandina suddiviso a sua volta dall'innesto con la SS99 all'innesto con la SP3 svincolo Metaponto (bypass di Matera) e da questo all'innesto sulla Basentana.

In particolare il bypass di Matera è una strada tra le più trafficate (quasi 13.000 passaggi al giorno) e purtroppo anche tra le più pericolose della regione per la quale si richiede da anni un intervento per un ampliamento a quattro corsie.

Attualmente il progetto di fattibilità tecnico-economica del bypass di Matera (4 corsie con una parte del tracciato ex-novo) è in attesa dell'approvazione del Consiglio superiore delle opere pubbliche con un investimento previsto di circa 380 milioni € (342 milioni € rivalutati a prezzi correnti) ma con la copertura finanziaria della sola progettazione (≈ 7 milioni €). La regione ha però riservato nell'ambito di una anticipazione sui fondi FSC 2021-2027 circa 70 milioni € al bypass di Matera che potrebbero consentire l'avvio del processo di cantierizzazione di un lotto funzionale dell'opera, ancora da definire, grazie alle nuove regole per l'utilizzo dei fondi FSC che consentono l'emissione del bando di gara per i lavori sulla base della progettazione di fattibilità tecnico-economica.

Per quanto riguarda la tratta dalla SP3 alla Basentana, sono previsti interventi di ammodernamento funzionale e di messa in sicurezza anche se la richiesta del territorio è di estendere le quattro corsie fino a Ferrandina: i fondi al momento disponibili ammontano complessivamente a 80 milioni € con l'avvio dei cantieri previsto nel 2023.

Benefici

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

Azioni

Monitoraggio dell'iter approvativo e realizzativo sia del bypass di Matera sia degli interventi sul tratto svincolo SP3-Basentana per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.
 Supporto alle Istituzioni per il reperimento delle risorse economiche necessarie.

Costo	≈380 mio € - Bypass di Matera
Copertura	2 % (esclusa quota FSC 2021-2027)
Fine lavori	-
Criticità	Coniugazione le esigenze del territorio con la disponibilità finanziaria (2029)
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019
Note	Dati 30 maggio 2022

N° 5



Opera
REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE LAURIA (A2)-CANDELA (A16)



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati mappa © 2022 Google

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE (tratto mancante)

Macro obiettivo 1-2-3
 • COLLEG. VELOCI E SICURI HUB ...
 • RIDURRE I TEMPI PERCORRENZA ..
 • ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE

Descrizione

L'itinerario stradale Lauria-Candela consentirebbe di collegare il Tirreno all'Adriatico lungo l'asse Nord-Sud intersecando le direttrici stradali che tagliano orizzontalmente la Basilicata (Basentana, fondovalle dell'Agri, fondovalle del Sinni e Bradanica) rivestendo quindi una grande importanza per la connessione delle aree interne.

Il progetto preliminare dell'opera, elaborato da ANAS nel 2004, prevedeva la realizzazione di una strada extraurbana principale (quattro corsie con spartitraffico centrale) dallo svincolo di Lauria Sud sulla A2 al casello di Candela (FG) sulla A16 (171 km), con un costo stimato di circa 4,5 miliardi € suddiviso in tre tronchi:

- I° tronco: Lauria, Castel Saraceno, Tempa del Conte, Sarconi, Viggiano, Ponte Camastra, Svincolo di Albano di Lucania sulla Basentana (80 km)
- II° tronco: Basentana da Albano di Lucania a Vaglio (18 km)
- III° tronco: Vaglio, Melfi, Candela (km 73).

Il progetto per come era stato concepito non è stato mai realizzato ma nel corso degli anni, sono stati realizzati interventi su alcune delle strade che lo interessavano: la SP276, la SS658, la SS407 con quindi un potenziale riduzione dei costi per il completamento dell'opera.

Oggi mancherebbero una cinquantina di chilometri da Lauria a Corleto per i quali c'è una proposta per una strada a due corsie (una strada a quattro corsie non è stata ritenuta giustificata per il traffico ipotizzato oltre che per il suo l'impatto ambientale).

Si vorrebbe inserire la realizzazione dell'opera nella nuova programmazione europea 2021-2027 tramite il PON Infrastrutture e Reti

Benefici

Migliorare l'accessibilità delle aree interne della Basilicata con un impatto sullo sviluppo economico, produttivo e turistico.
 Riduzione dei tempi di percorrenza dell'intero itinerario (pari a circa il 42% del tempo).

Azioni

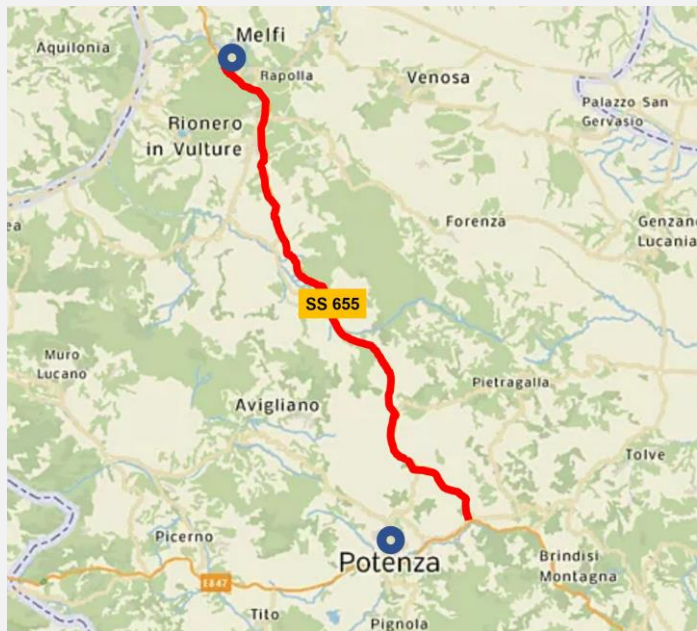
Monitoraggio dell'iter per l'inserimento dell'opera nella nuova programmazione europea.

Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Copertura finanziaria dell'opera
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019
Note	-

N° 6



Opera
**MESSA IN SICUREZZA DELLA
 POTENZA-MELFI (SS658)**



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati "Tutto città"

Rilevanza
REGIONALE

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

Macro obiettivo 2 e 3
 ▪ **RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA
 TRA I PRINCIPALI CENTRI REG.**
 ▪ **ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE**

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 lo stabilimento Stellantis a San Nicola di Melfi, attraverso la SP149 Melfi-Sata. 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. Sono in corso una serie di interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza con la realizzazione di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti/pesanti in alcuni tratti, oltre ad interventi di manutenzione su alcune opere d'arte in primis i giunti dei viadotti. Per i volumi di traffico intercettati e nell'ottica della realizzazione del corridoio Lauria-Candela, una valutazione dell'upgrade a due corsie per senso di marcia della Potenza-Melfi potrebbe essere presa in considerazione da parte degli organi competenti.

Benefici

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

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.

Costo	220	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	2024 [2° Stralcio B - 1° Stralcio B (PZ93)]	
Criticità	Impatti sul traffico dei lavori	
Doc. programmazione	CdP ANAS 2016-2020 aggiorn. 2019	
Note	-	

N° 7



Opera
COMPLETAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLE COMPLANARI LUNGO LA JONICA (SS106)

Rilevanza
PROVINCIALE/ LOCALE

Stato
ND

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



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati "Tutto città"

Descrizione

La strada statale 106 Jonica, che costituisce una direttrice di traffico di rilevanza nazionale ricompresa nella Strada europea E90, si estende per 480 km da Reggio Calabria a Taranto (con 37 km nel territorio della Basilicata) percorrendo la costa jonica.

La tratta lucana, ammodernata a due carreggiate con doppia corsia per senso di marcia con spartitraffico centrale e una sezione di 18,60 metri, attraversa importanti città quali Policoro (terza città della Basilicata), Scanzano Jonico e Nova Siri e un territorio vocato all'agricoltura.

Le complanari in parallelo ad una infrastruttura viaria di livello superiore consentono di sgravarla dal traffico locale oltre a rappresentare una viabilità alternativa, in alcuni casi quasi obbligatoria come nel caso dei mezzi agricoli: devono però essere sicure e non ad intermittenza.

Nel caso specifico, le complanari lungo la SS16 presentano problematiche di sicurezza (scarsa illuminazione, altezza del guardrail di separazione dalla SS16 inadeguata per il traffico di oggi) oltre ad interrompersi in prossimità dei fiumi Agri e Sinni per la mancanza di ponti di attraversamento riducendo quindi la propria valenza di viabilità alternativa.

Benefici

Realizzazione di una effettiva viabilità alternativa con benefici per le attività produttive lungo la SS16 in particolare tra Policoro e Scanzano e tra Nova Siri Scalo e Policoro.

Aumento della sicurezza per tutti gli utilizzatori delle complanari in particolare per quelli a cui è impedito il traffico lungo la SS16.
 Sgravo del traffico locale dalla SS16.

Azioni

Supporto alla regione nell'interlocuzione con ANAS per risolvere la problematica.

Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Mancanza di finanziamenti	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

N° 8



Opera
MESSA IN SICUREZZA DELLA STATALE DI MARATEA (SS18)

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 1
GARANTIRE COLLEG. VELOCI E SICURI CON HUB AEROPORTUALI, FERROV. E PORTUALI REGIONI CONFINANTI



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati "Tutto città"

Descrizione

La statale SS18 (Tirrenia Inferiore) collegando tre regioni, rappresenta un collegamento strategico soprattutto durante il periodo estivo. Purtroppo la strada presenta dei tratti soggetti a caduta massi: il tratto più critico è quello da Maratea verso Sapri nel salernitano.

Per risolvere definitivamente, si spera, questa problematica è stato previsto un intervento tra il km 220+953 e il km 223, che consiste in un ampliamento della piattaforma stradale alla sezione "tipo C2" (con una corsia per senso di marcia da 3,50 metri e banchine laterali pavimentate da 1,25 metri, per una larghezza complessiva di 9,50 metri contro gli attuali 6) e nella realizzazione di due gallerie naturali in variante: la galleria "dei Crivi" della lunghezza 391 metri e la galleria di "Acquafredda" della lunghezza di 537 metri, per un investimento complessivo di circa 47 milioni € (importo netto dei lavori pari a circa 24 milioni €).

I lavori, iniziati a gennaio 2021 (lavori preliminari) e la cui conclusione è prevista a fine di settembre 2024, comporteranno un importante impatto sulla viabilità Sapri-Maratea con alcuni periodi di interdizione completa o parziale del transito nel tratto stradale interessato dai lavori: è però prevista la sospensione dei lavori nei mesi estivi (luglio-agosto) nel periodo 2022-2024.

Benefici

Collegamento più agevole e veloce con Sapri grazie al bypass di un tratto fortemente soggetto a caduta massi

Azioni

Monitoraggio delle tempistiche dei vari interventi previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sui tempi di realizzazione delle opere.
 Azione verso ANAS affinché continui ad applicare procedure e strumenti per ridurre l'impatto dei lavori sull'utenza specialmente nel periodo estivo.

Costo	47 mio € (di cui 20 mio su fondi FSC)
Copertura	100 %
Fine lavori	Set 2024
Criticità	Coniugazione le esigenze del territorio con i tempi di realizzazione dei lavori
Doc. programmazione	-
Note	-

N° 9



Opera
VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO NAPOLI-POTENZA

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo 1
GARANTIRE COLLEG. VELOCI E SICURI CON HUB AEROPORTUALI, FERROV. E PORTUALI REGIONI CONFINANTI



Descrizione

L'intervento può essere scomposto nel progetto per la realizzazione della *nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria* (lotto 1a - Battipaglia-Romagnano) e in quello per la *velocizzazione della Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto*.

In particolare, gli interventi previsti nel PNRR prevedono la realizzazione di una linea con caratteristiche AV-AC da Battipaglia a Potenza.

Relativamente alla tratta Potenza-Metaponto-Taranto gli interventi previsti consistono in velocizzazioni diffuse (rettifiche di tracciato, sovralti in curva e istituzione dei ranghi di velocità C e P) e puntuali (ingressi in stazione tramite sottopassi e itinerari in deviato a 60km/h). Inoltre sono previsti miglioramenti dell'accessibilità per i viaggiatori, adeguamenti agli standard di traffico merci (modulo 750 metri tra Taranto a Metaponto e modulo 575 metri da Metaponto a Potenza), l'installazione di un nuovo sistema di distanziamento, la soppressione di alcuni passaggi a livello e l'istituzione di nuovi punti di incrocio (Ginosa, Pisticci, Salandra, Brindisi di Montagna) per consentire nuovi servizi TPL cadenzati e l'accrescimento del traffico merci.

Benefici

L'intervento consentirebbe di ridurre i tempi di percorrenza da/per Potenza, Matera e Taranto. Il completamento del lotto 1a Battipaglia-Romagnano consentirebbe un recupero di circa 20 minuti sulla Battipaglia-Potenza.

Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo della velocizzazione affinché vengano rispettati i tempi previsti anche in relazione al Lotto 1a Battipaglia - Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria.

Costo	491 mio €
Copertura	0,2 %
Fine lavori	Oltre 2030
Criticità	-
Doc. programmazione	Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti RFI, PNRR
Note	

N° 10

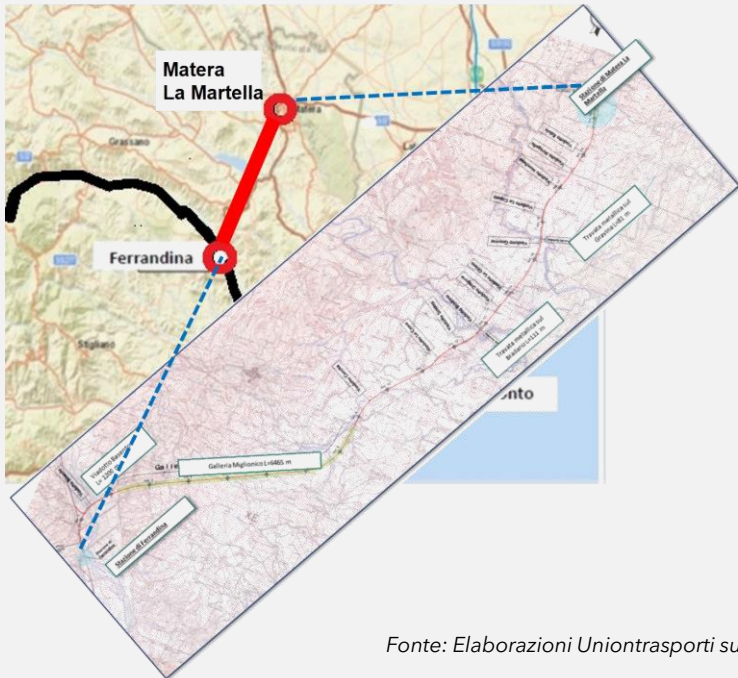


Opera
REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA FERRANDINA-MATERA LA MARTELLA

Rilevanza
REGIONALE

Stato
BANDO DI GARA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE

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



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati RFI

Descrizione
 L'opera prevede il collegamento della città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso una linea elettrificata di 20 km a semplice binario che si allaccia alla stazione di Ferrandina sulla linea Potenza-Metaponto.
 Il progetto definitivo di RFI consiste nell'adeguamento e completamento delle opere fino ad ora realizzate, collegando la stazione di Ferrandina con la futura stazione di Matera La Martella e la realizzazione di una lunetta a nord di Ferrandina per garantire il collegamento diretto con la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.
 E' attualmente in corso il bando a livello europeo per la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per il completamento, la manutenzione straordinaria, l'integrazione e l'adeguamento delle opere esistenti (lavori sospesi negli anni '90) e dei lavori per la realizzazione delle nuove opere (nuovo viadotto Basento 1, galleria naturale per l'uscita di emergenza dalla galleria Miglionico, prolungamento dei tratti di galleria artificiale agli imbocchi della galleria Miglionico, nuovi fabbricati tecnologici, armamento, segnalamento, telecomunicazioni, impianti di luce e forza motrice, impianti meccanici e sottostazioni elettriche) della nuova linea Ferrandina-Matera La Martella per un valore di circa 312 milioni € (IVA esclusa): le offerte dovranno pervenire entro il 2/11/2022.
 L'avvio dei lavori è previsto nel 2023 e la loro conclusione entro ottobre 2026 (vincolo per l'utilizzo dei fondi del PNRR).

Costo	429	mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI edizione giugno 2022, PNRR	
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.

N° 11

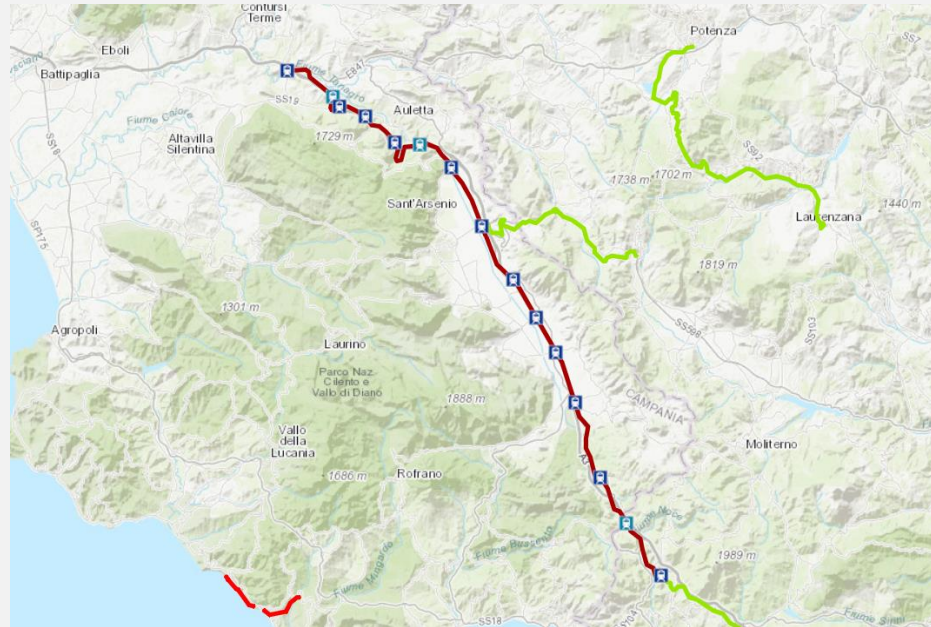


Opera
RIATTIVAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA SICIGNANO-LAGONEGRO

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
PROPOSTA

Macro obiettivo 1 e 3
 • COLLEG. VELOCI E SICURI CON HUB ... DELLE REGIONI CONFINANTI
 • ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE



Descrizione

La circolazione lungo la linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro è stata sospesa nel 1987, in occasione di lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza. La tratta, oltre ad avere un'importante valenza turistica per i luoghi che attraversa, può svolgere diverse funzioni così come segnalato più volte dai Comitati e dalla popolazione locale. Per esempio consentirebbe di riattivare il percorso turistico ferroviario tra l'area archeologica di Paestum, la Certosa di Padula e i sassi di Matera, visto che a Paestum la stazione ferroviaria sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria si trova di fronte agli scavi archeologici, e a Padula la Certosa è collocata a meno di 2 km dalla stazione ferroviaria sulla linea Sicignano-Lagonegro ed è raggiungibile con pista ciclabile, mentre è in corso di costruzione il collegamento ferroviario Ferrandina-Matera sulla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. Inoltre, la realizzazione di una fermata dei treni Alta Velocità in corrispondenza della stazione di Atena Lucana sulla linea Sicignano-Lagonegro in una zona in cui è prevista la sovrapposizione, per alcuni chilometri, del tracciato delle due linee ferroviarie darebbe la possibilità alla Regione Basilicata di accedere alla linea AV Salerno-Reggio Calabria attivando corse di treni regionali veloci sulla relazione Lagonegro (Lagonegrese)-Montesano/Buonabitacolo (Moliternese)-Atena Lucana (Val d'Agri, Valle del Melandro).

Costo	-	mIn €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Disponibilità finanziaria e complessità tecnica	
Doc. programmazione	-	
Note		

Benefici

Sviluppo delle aree interne della Basilicata, arresto dello spopolamento ed opportunità di sviluppo turistico e commerciale per i territori. Accesso alla linea AV Salerno-Reggio Calabria dalle zone del Lagonegrese, Moliternese, Val d'Agri e Valle del Melandro).

Azioni

Seguire la realizzazione dello studio di fattibilità e puntare ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio per permettere la riattivazione della linea.



Verso una rete infrastrutturale efficiente

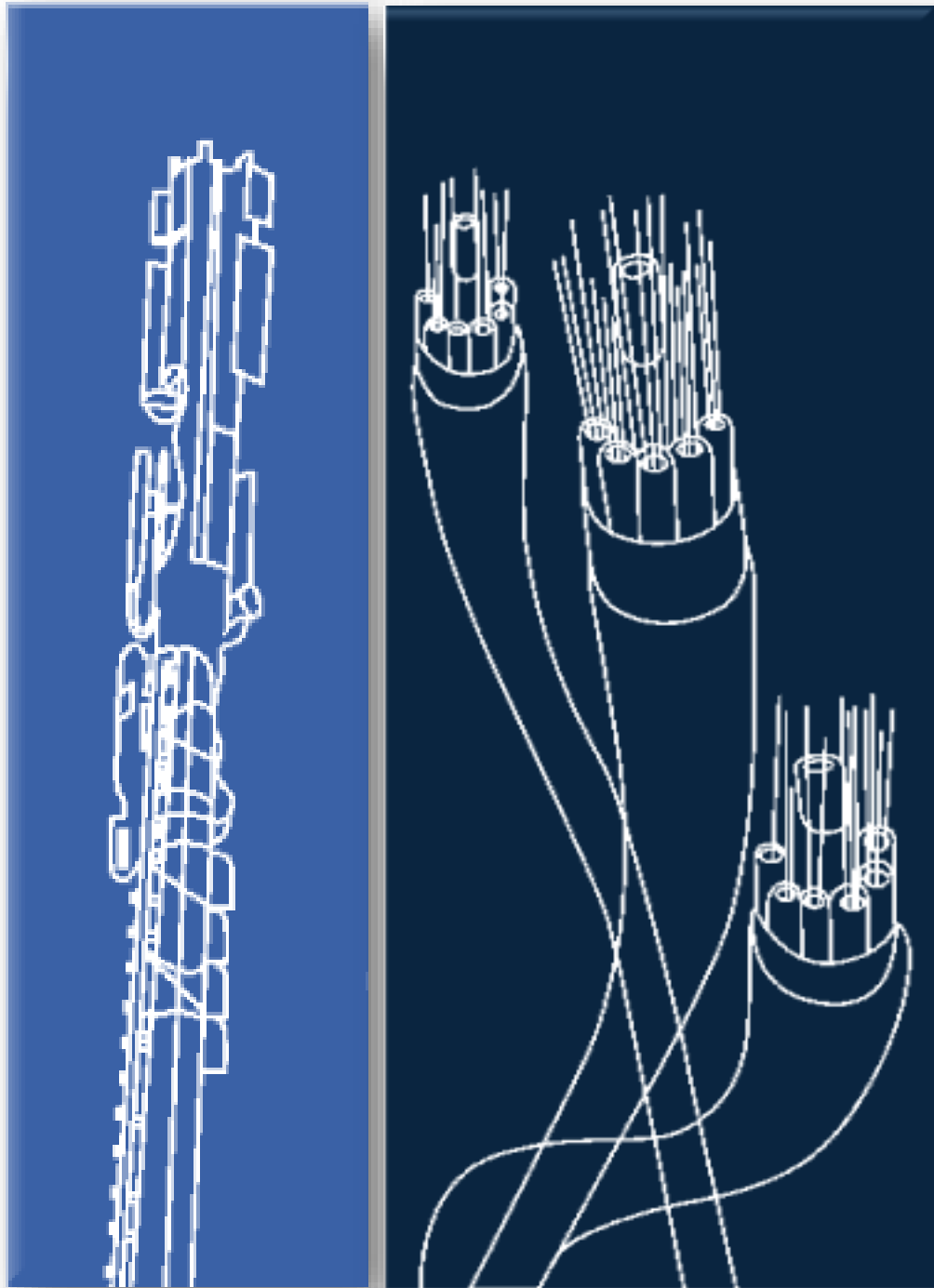
- **Monitorare in maniera** costante i **manufatti infrastrutturali esistenti** (in particolare i ponti e i cavalcavia) e di conseguenza procedere ad una **rigenerazione** e **manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere.
Inoltre tale manutenzione deve essere effettuata in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione ed evitando che si creino situazioni di pericolo per l'utenza
- Puntare all'**intermodalità** e all'**integrazione dei servizi**, per rendere il sistema dei trasporti più efficiente, più sostenibile e più rispondente alle esigenze sia della movimentazione delle merci, sia della **fruizione del territorio** da parte di residenti e turisti, italiani e stranieri:
 - **Connessioni ai principali assi di traffico, stradale e ferroviario, verso il nord per consentire l'accesso ai mercati delle merci lucane;**
 - **Collegamenti "veloci" con gli aeroporti di Napoli e Bari** via treno o con un servizio di navette;
 - **Infittimento della "cartellonistica stradale"** lungo tutta la rete stradale anche quella secondaria.
- Poiché alcune delle opere richiedono una quantità di fondi che sono oltre le "capacità" della regione, è fondamentale una **concertazione con le regioni confinanti**.
- Le opere prioritarie sono tante e hanno tempi di realizzazione diversi per cui non si può pensare alle sole risorse del PNRR ma occorre guardare ad altri fondi quali per esempio quelli della nuova programmazione europea (2021-2027) e anche oltre.

Un supporto per arrestare lo spopolamento delle aree interne

- La Basilicata ha un grande potenziale rappresentato dal suo territorio: una regione bagnata da due mari, ricca di laghi, di fiumi e di montagne. Nonostante questo si sta assistendo allo spopolamento delle aree interne che riduce la possibilità di sfruttare questo potenziale. Per arrestare questo fenomeno **occorre ripensare le aree interne facendo leva sul turismo valorizzandole come un luogo incontaminato e di tranquillità** dove i turisti possono trascorre le proprie vacanze in modo sostenibile rimanendo "connessi" al mondo, e sul **commercio supportando i negozi di vicinato**
- **Aumentare la capillarità di infrastrutture a banda ultralarga e la copertura delle reti radiomobili**, in particolare nelle zone agricole e nelle zone interne in modo da rendere disponibile ed accessibile una connettività con prestazioni adeguate alle esigenze di imprese, di cittadini e turisti.
- **Armonizzare lo sviluppo di nuove infrastrutture a banda ultralarga a 1 Giga e del 5G** su tutto il territorio regionale evitando così di "lasciare indietro" alcune zone.
- **Favorire l'utilizzo di queste reti da parte delle imprese** non solo per lo **sviluppo del business** ma anche in relazione al fatto che **alcuni dei servizi abilitati contribuiscono a ridurre l'esigenza di mobilità** con quindi benefici per il territorio.
- I collegamenti interni alla Basilicata sono affidati essenzialmente ad autobus di linea. Accanto a questo servizio andrebbe **potenziato il servizio di trasporto ferroviario interno** rendendolo più efficiente e rispondente alle esigenze di studenti, lavoratori e turisti, per esempio in termini di frequenza delle corse giornaliere tra i principali centri.

Altre "infrastrutture"

- Concretizzare **l'istituzione della Zona Economica Speciale Jonica interregionale Puglia-Basilicata che interessa i poli produttivi di Melfi, di Ferrandina e di Galdo di Laria** e degli interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviari per la **movimentazione delle merci tra questi poli e il porto di Taranto**



Infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese

Strategia italiana per la Banda Ultralarga

Piano di cablaggio delle aree bianche

- Le imprese della Basilicata, come emerso nella fase di concertazione territoriale, ritengono fondamentale lo sviluppo capillare e omogeneo delle reti ultraveloci, fisse e mobili sul territorio regionale nella sua interezza, a beneficio non solo delle imprese e dei cittadini ma anche della competitività del sistema turistico confermando i risultati dell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti*, in cui gli investimenti per la realizzazione in queste reti erano indicati tra i cinque interventi prioritari, anche se, parlando di qualità della connessione, i giudizi negativi (molto negativi rispetto anche al dato nazionale e a quello del Sud e Isole) erano soprattutto relativi alla rete fissa e da parte delle imprese dei trasporti e della logistica.
- **Le applicazioni gestionali per la "contabilità, la finanza e il controllo di gestione" sono le applicazioni informatiche più utilizzate** sia dalle imprese manifatturiere (42%) sia dalle imprese dei trasporti e della logistica (43,9%) ma **una quota significativa di imprese** ha dichiarato di **non utilizzare nessuna applicazione informatica** (47,3% e 40,1% rispettivamente per la prima e per la seconda categoria di imprese).
- **Solo circa un'impresa su dieci (11,2%) del trasporto e della logistica ritiene di essere "pronta"** per cogliere le opportunità offerte dal *digitale* (contro un 53,8% delle imprese manifatturiere). **Le imprese "non pronte" dichiarano una carenza di strumenti informatici** (63,4% delle imprese dei trasporti e della logistica e il 26,7% delle imprese del manifatturiero) **di competenze** (16,7% delle imprese dei trasporti e della logistica e 11,9% di quelle manifatturiere) **e di professionalità** (1,3% delle imprese trasporti e logistica e 15,1% delle imprese della manifatturiera).

* Sono state intervistate 6.413 imprese in tutta l'Italia (109 in Basilicata): il 68% rappresentato da imprese manifatturiere (settore C) e il resto (32%) da imprese dei trasporti e della logistica (settore H).

L'indagine è stata condotta con Sistema CATI nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021.

- Per quanto riguarda le **priorità di investimento nel prossimo triennio**, sia le imprese della manifattura sia quelle dei trasporti e delle logistica mettono al primo posto gli investimenti in **software gestionali** (47,5% e 43,9% rispettivamente) mentre al secondo e terzo posto troviamo gli investimenti per la connettività mobile (4G/5G) e per l'automazione/robotica per le prime e gli investimenti per la connettività fissa (fibra) e mobile (4G/5G) per le seconde.
 - Entrambe le categorie di imprese collocano all'ultimo posto delle loro priorità di investimento cybersecurity e privacy (4% delle imprese della manifattura e 0,6% delle imprese dei trasporti e della logistica).
- **La velocizzazione dei rapporti con Clienti e Fornitori e la semplificazione delle procedure burocratiche/amministrative** oltre all'efficientamento dei processi e alla riduzione dei costi sono i **principali benefici** che le imprese si aspettano di cogliere con la **transizione digitale**. I **principali ostacoli** sono invece identificati nella **burocrazia**, nel **completamento dell'infrastrutturazione a banda ultralarga** del territorio e nella **trasformazione del "sistema Scuola"** affinché formi professionalità in linea con le esigenze delle imprese.
- Secondo le imprese di trasporto e logistica, **l'innovazione innescata dal digitale e applicata alle infrastrutture di trasporto**, oltre a mettere a disposizione **strumenti innovativi per il monitoraggio delle infrastrutture/manufatti** (43,7%), consentirebbe una più elevata interazione tra utente e infrastruttura (28,6%) con quindi un **migliore utilizzo dell'infrastruttura stessa** e un'**ottimizzazione del trasporto anche nell'ultimo miglio** (27,3%).

Verso la Gigabit Society

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - "Verso la Gigabit Society"**, approvata dal Governo italiano il 25 maggio 2021, si pone in continuità con la precedente Strategia del 2015 e definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano in relazione a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili. Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando una parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo, quindi, rispetto all'obiettivo europeo fissato al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la realizzazione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

“Verso la Gigabit Society” - Italia

La Strategia, i cui Ministeri di riferimento sono il Ministero per l’Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e il Ministero dello Sviluppo Economico, si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque “nuovi” Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR e va ad incidere nelle aree a fallimento di mercato agendo quindi in sinergia con i piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni.

	<i>Aree di intervento</i>	Fondi PNRR (mln €)
➤ Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
➤ Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
➤ Scuole connesse		261,0
➤ Sanità connessa		501,5
➤ Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
	TOTALE	6.706,5

"Verso la Gigabit Society" - Basilicata (30.06.2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 196,529 *	Fibra - UI previste: 89.095	FWA - UI previste: 9.179
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 22,267	Prenotato: 333.900 €	Attivato: 411.575 €
Italia 1 Giga	Lotto 14 Operatore aggiudicatario: TIM in RTI con FiberCop	30.06.2026	≈ 90,699 (contributo massimo pari al 70% spese ammissibili)	Civici previsti: 162.956	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 5 ** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 135,032 ** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare previsti: 2.053 ***	
Italia 5G: Nuovi siti radiomobile (150 Mbps/30Mbps)	Lotto 6 ** Operatore aggiudicatario: INWIT in RTI con TIM e Vodafone	30.06.2026	≈ 56,530 ** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Aree da coprire con i nuovi siti: 243 **	
Scuole connesse	Lotto 6 *** Operatore aggiudicatario: Fastweb	30.06.2026	≈ 19,654 ***	Sedi previste: 1.217 ***	
Sanità connessa	Lotto 6 *** Operatore aggiudicatario: Vodafone	30.06.2026	≈ 37,611 ***	Sedi previste: 1.164 ***	

UI: unità immobiliari

** Complessivo tra Basilicata, Abruzzo, Campania, Molise e Puglia

* Complessivo tra Basilicata e Campania

*** Complessivo tra Basilicata, Abruzzo, Molise e Puglia

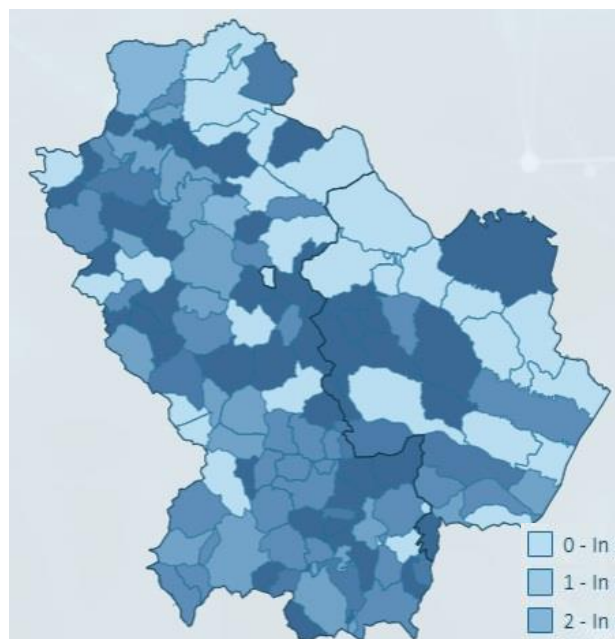
Basilicata - Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (30.06.2022)

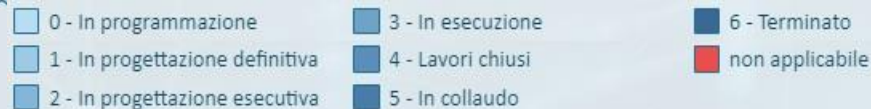
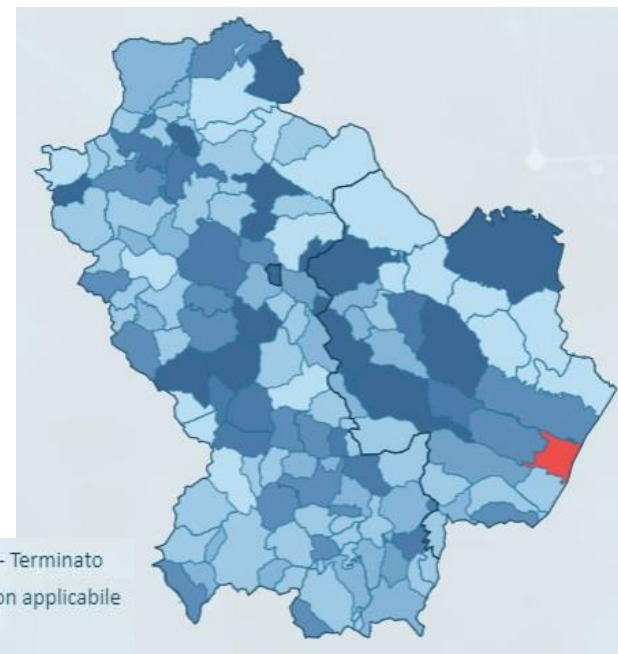
Gli interventi del Piano sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le aree a fallimento di mercato ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato (nell'indagine di Infratel del 2015) di non essere interessati a sviluppare le proprie infrastrutture in ottica BUL. In queste aree (aree bianche) Open Fiber realizza, a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari, o una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA).

Le infrastrutture così realizzate sono in grado di supportare connettività a livello del Gigabit/s.

Rete in Fibra



Rete FWA
(Fixed Wireless
Access)



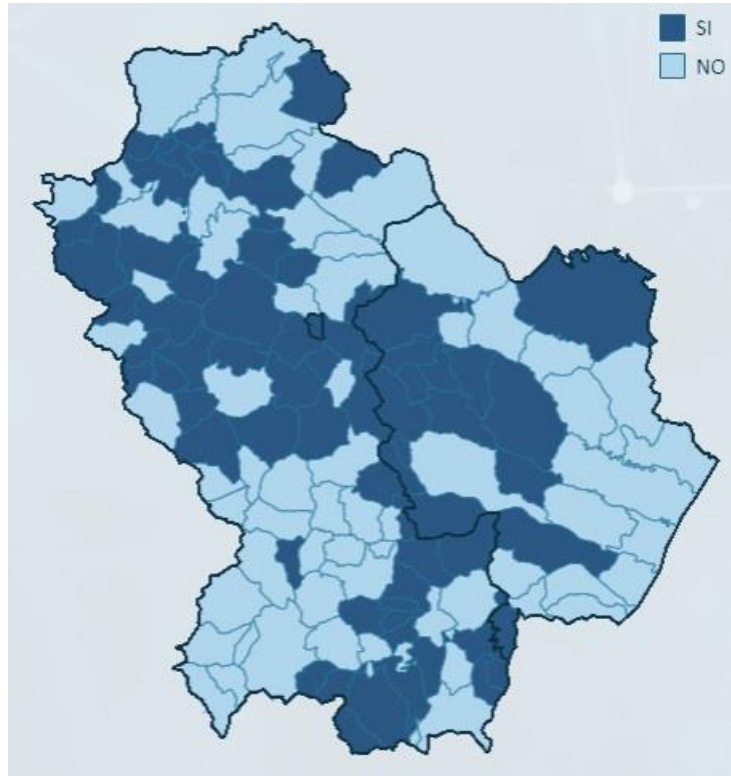
Le figure evidenziano lo stato dei lavori per le due tipologie di rete a livello di comune.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Basilicata - Piano di cablaggio delle aree bianche

Comuni con UI in commercializzazione (30.06.2022)



Province	Comuni con UI "vendibili" (comuni al 2014)
Matera	15 (su 31)
Potenza	53 (su 100)

Le unità immobiliari "vendibili" (o anche "commercializzabili") sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha completato la realizzazione dell'infrastruttura arrivando in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

Si sottolinea che sebbene sia stato colorato tutto il territorio comunale questo non vuol dire, necessariamente, che tutte le unità immobiliari del comune previste nel piano sono "vendibili" ma solo che, in quel comune, ci sono alcune unità immobiliari "vendibili".

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)



| Conclusioni

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli **sul e dal territorio lucano verso destinazioni nazionali e internazionali** e la **carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitano fortemente le potenzialità della Basilicata**, una regione che vanta numerose risorse, industriali e turistiche, nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa.

Ai due anni di emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19, si è aggiunta nel 2022 la grave emergenza, prima di tutto umanitaria, ma anche economica, legata al conflitto in corso in Ucraina. A partire da questo fragile contesto, risulta generalizzata **l'esigenza di intervenire urgentemente a sostegno del sistema di mobilità** delle persone e delle merci, attraverso **soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche.

D'altra parte, questo è anche un contesto di grandi opportunità che difficilmente si ripresenteranno e, proprio per questo, la Camera di Commercio della Basilicata intende ancor di più partecipare attivamente alla ripresa dell'economia delle regione, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un **sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso**.

L'emergenza sanitaria ha evidenziato ulteriormente il **ruolo chiave delle infrastrutture digitali**, che restano al centro del dibattito **nella fase di ripresa economica** come condizione essenziale per operare in **un'economia moderna basata su una connettività veloce ed efficiente**.

Attraverso un approccio bottom-up che ha messo al centro l'ascolto del mondo imprenditoriale (associazioni datoriali e imprese di vari settori economici) e della Pubblica Amministrazione della Basilicata a livello territoriale, la Camera di Commercio è giunta ad una selezione di **diciannove (19) opere** che rispondono ai seguenti **tre (3) macro obiettivi**:

- *Garantire collegamenti veloci e sicuri con gli hub aeroportuali, ferroviari e portuali delle regioni confinanti per i residenti, per i turisti e per le merci;*
- *Ridurre i tempi di percorrenza tra i principali centri della regione;*
- *Garantire l'accessibilità delle aree interne;*

arrivando poi a selezionarne undici (11) di livello uno (su una scala a due livelli) ovvero di rilevanza almeno regionale ed eventualmente con possibilità di azione nel breve periodo.

Il focus del Libro Bianco sono le **infrastrutture viarie e ferroviarie** che sottendono le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest e che, se adeguatamente valorizzate, sono **determinanti per avvicinare le imprese lucane e il territorio della Basilicata alle grandi dorsali di traffico e dei flussi turistici**.

E' importante ricordare che il **processo di trasformazione infrastrutturale e logistica**, che punta sulla coesione dei territori come fattore determinante per una crescita sostenibile, passa attraverso **una visione organica d'insieme coordinata anche con le regioni limitrofe, Campania, Calabria e Puglia**.

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



UNIONTRASPORTI

