

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Basilicata**

Monitoraggio delle
opere prioritarie per
il sistema economico



FdP 2023-2024



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



CAMERA DI COMMERCIO
DELLA BASILICATA



ASSET
BASILICATA

È con profonda convinzione e rinnovato impegno che presentiamo la terza edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata, un documento fondamentale realizzato dalla Camera di commercio della Basilicata con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti, nell'ambito del Programma Infrastrutture di Unioncamere italiana.

Il sistema camerale lucano conferma così il proprio ruolo cruciale nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto e della logistica in Basilicata, fungendo da raccordo tra il sistema economico e i soggetti preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

Una rete di infrastrutture moderne ed efficienti, sia per il trasporto delle merci che delle persone, è fondamentale per lo sviluppo del territorio. Purtroppo, la Basilicata continua a confrontarsi con difficoltà oggettive di spostamento in tempi ragionevoli e con una carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitando fortemente le sue potenzialità, nonostante vanti numerose risorse industriali e turistiche. Un deficit infrastrutturale che contribuisce a posizionare la nostra regione ai margini nelle classifiche nazionali per valore aggiunto ed export.

È per questo motivo che la disponibilità di infrastrutture moderne, efficienti e attente alla sostenibilità ambientale non è solo un vantaggio competitivo per le nostre imprese, facilitandone l'approvvigionamento e l'accesso ai mercati, ma è anche un fattore chiave per la coesione territoriale, l'attrazione di nuovi investimenti e la creazione di occupazione stabile e qualificata.

Questa edizione 2025 del Libro Bianco - che prosegue il percorso avviato con l'ascolto e il confronto con le imprese fin dal 2022 - non si limita a fotografare lo stato attuale degli interventi, ma si propone come uno strumento dinamico, di conoscenza, confronto e proposta. È nostro auspicio che possa essere uno strumento utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali per favorire una pianificazione coerente con le sfide di un contesto economico fortemente competitivo.

L'ambizione del sistema camerale lucano è chiara: fare in modo che la Basilicata possa svolgere un ruolo importante nelle reti europee e globali per il flusso delle merci e dei passeggeri. Chiamiamo tutti gli attori coinvolti a utilizzare questo documento come base per decisioni tempestive e mirate, per far sì che le risorse siano spese in maniera efficace per la crescita del nostro territorio.

Avv. Michele Somma

Presidente Camera di commercio della Basilicata



Introduzione

5



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Basilicata

9



Focus su opere selezionate:
incontri tecnico-operativi con gli stakeholder

19



Considerazioni finali

37

Introduzione



Premessa

- Una rete di infrastrutture moderne efficienti per il trasporto delle merci e delle persone è fondamentale per lo sviluppo del territorio.
- Purtroppo, le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli, sia all'interno dal territorio lucano sia verso destinazioni nazionali e internazionali (la Basilicata è solamente "sfiorata dalle reti TEN-T" pur avendo un ruolo di cerniera tra il Tirreno e l'Adriatico) 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.
- Non sorprende quindi che la Basilicata, pur tenendo conto della sua dimensione territoriale (14° regione italiana per estensione) non sia nelle posizioni di testa tra le regioni italiane quando parliamo di valore aggiunto (circa 14,8 Mld€ nel 2023 al 19° posto tra le regioni italiane) e un export (circa 1,7 Mld€ nel 2024 al 18° posto tra le regioni italiane).
- La disponibilità di **infrastrutture moderne, efficienti e con un'attenzione alla sostenibilità** ambientale, non solo rappresenta un vantaggio competitivo per le imprese, facilitando l'approvvigionamento delle materie prime e l'accesso ai mercati nazionali ed esteri, ma costituisce anche un fattore chiave per la coesione territoriale, riducendo le disuguaglianze tra territori, migliorando le connessioni tra aree urbane e periferiche e rafforzando i collegamenti con i territori transfrontalieri, oltre ad essere un elemento di attrazione di nuovi investimenti italiani ed esteri consolidando le basi per la creazione di occupazione stabile e qualificata.

- Il **Libro Bianco** sulle priorità infrastrutturali della Basilicata, realizzato dalla CCIAA della Basilicata con il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti nell'ambito del Programma Infrastrutture di Unioncamere italiana, è giunto alla sua **terza annualità**. Si tratta di un percorso che, nel tempo, ha permesso di raccogliere, aggiornare e approfondire le esigenze infrastrutturali e logistiche delle imprese, con l'obiettivo di sostenere la competitività del tessuto produttivo regionale e favorire uno sviluppo equilibrato e sostenibile.
- L'edizione 2025 del Libro Bianco della Basilica oltre al **monitoraggio dell'avanzamento delle undici (11) priorità infrastrutturali di livello 1** individuate nel Libro Bianco 2022 con specifico riferimento allo stato di avanzamento degli interventi, alle risorse disponibili e delle eventuali criticità in corso (così com'è stato fatto nel Libro Bianco 2023) ha previsto la realizzazione di **focus specifici** per alcune di queste **priorità, due (2)**, selezionate in accordo con sistema camerale, attraverso l'interlocuzione diretta (riunioni operative) con i soggetti responsabili per la realizzazione di queste opere (nota *).
- Il presente documento non si limita a fotografare la situazione attuale delle opere, ma intende offrire uno strumento di conoscenza, confronto e proposta, utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali, per favorire una pianificazione coerente con le sfide di un contesto economico fortemente competitivo e all'avanguardia e con l'ambizione in modo che la Basilicata possa svolgere un ruolo importante nelle reti europee e globali per il flusso delle merci e dei passeggeri.

Nota *: Per una migliore modularità degli output del Programma Infrastrutture, i dati aggiornati relativi al contesto economico ed infrastrutturale che erano parte delle precedenti edizioni del Libro Bianco sono stati riportati nel "Fascicolo Regionale della Basilicata - Quadro economico ed infrastrutturale".

Con questa terza edizione del Programma Infrastrutture, il **sistema camerale lucano** conferma il proprio impegno nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto e della logistica in Basilicata, attraverso la predisposizione di **una serie di output progettuali qualificati** quali, oltre al presente documento:

- Un **fascicolo regionale** con i dati chiave dell'economia e delle infrastrutture della Basilicata, realizzato a partire dai dati sulle tematiche delle infrastrutture di trasporto e logistiche disponibili nel portale camerale C.Stat;
- Un'attività di sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità offerte dalle iniziative, legate ai trasporti e alla logistica, messe in campo dal **PNRR** realizzata attraverso l'erogazione di **due (2) webinar** sugli scenari di sviluppo e innovazione delle seguenti tematiche: la logistica sostenibile nell'agroalimentare e la sicurezza delle infrastrutture di trasporto.
- Lo **studio "Analisi dei benefici derivanti dalla messa in sicurezza della SS658 Potenza-Melfi"**.

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Basilicata



Macro obiettivi: Libro Bianco 2022

I macro obiettivi regionali che il sistema imprenditoriale lucano ritiene fondamentali per la competitività del territorio sono:

- 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**

Priorità livello 1: Libro Bianco 2022

Si riportano l'elenco degli interventi prioritari di livello 1 **per il sistema imprenditoriale lucano** individuati attraverso un'**attività di concertazione con il territorio** sintetizzata nel Libro Bianco 2022

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

Monitoraggio interventi di livello 1: quadro di sintesi

nr.	Intervento	Tipologia	Costo [mio€]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	PNRR	Commis- sairio	Criticità					Livello di rischio
									P/G	F / C	I	O L	Altro	
1	Riqualificazione della Sicignano-Potenza (RA5) [Più interventi]		300 [tot. invest. negli ultimi 5 anni]	Dipende dall'intervento considerato	-	100%	-	-	-		-	-		
2	Riqualificazione della Basentana (SS407) [Più interventi]		134	Dipende dal lotto considerato: in corso i lotti 5 e 6 (ultimi)	-	100%	-	-	-	-		-		
4	Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina [Qui considerato il tratto Bypass di Matera]		502	In attesa del procedimento di VIA	-	1,4%	-	-	-		-	-	-	n.a.
6	Messa in sicurezza della Potenza-Molfi (SS658) [Qui considerato l'interv. PZ193]		16	Lavori in corso	2025	100%	-	-	-	-		-	-	
9	Velocizzazione del collegamento ferroviario Potenza-Napoli [Qui considerata la 1° fase]		416	Lavori in corso	per fasi dal 2026	100%			-	-	-	-	-	
10	Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella		526	Lavori in corso	per fasi dal 2026	100%			-	-	-	-		

Legenda:
Rischio "rispetto dei tempi di realizzazione": Basso  Medio  Alto 
Criticità: **P**olitico-**G**iuridica, **F**inanziaria - **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale, **A**ltro (per esempio: tecniche, numerosità degli interventi, vincoli nella programmazione dei lavori, impatto altre opere)

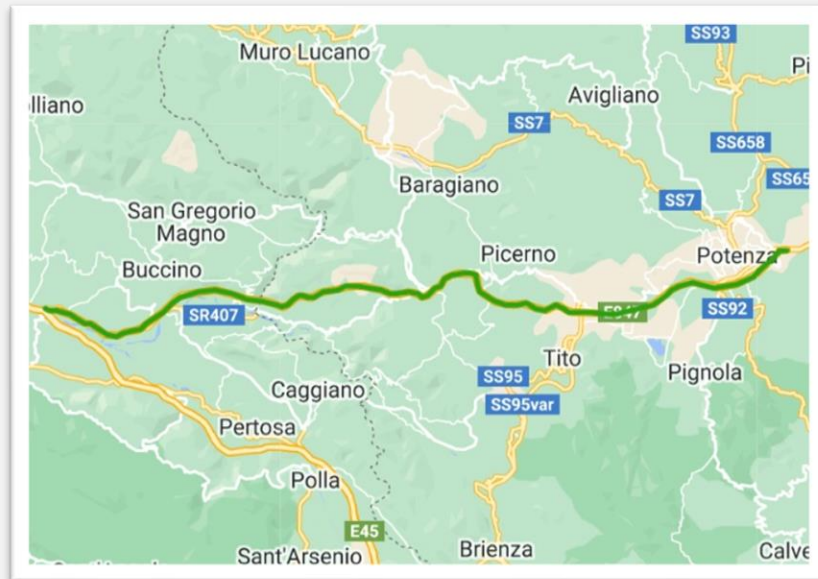
E' stata mantenuta la numerazione della scheda del precedente Libro Bianco

N° 1



Opera

RIQUALIFICAZIONE DELLA
SICIGNANO-POTENZA (RA5)



Fonte: percorsostrada.it

Costo	≈ 300	mio€ (vedi Note)
Copertura	100	%
Fine lavori	-	(dipende dall'intervento)
Criticità	Impatto dei lavori sul traffico Complessità ingegneristiche	
Doc. programmazione	CdP-I Anas	
Note	Più interventi negli ultimi 5 anni	

Rilevanza

SOVRA-
REGIONALE

Stato

(PIÙ INTERVENTI)
DIPENDE
DALL'INTERVENTO

Macro obiettivo

(1) GARANTIRE COLLEG. VELOCI E
SICURI CON HUB AEROP., FERROV. E
PORTUALI REGIONI CONFINANTI

Descrizione

Il raccordo autostradale RA5 è parte della strada europea E847 (Sicignano-Metaponto) e collega l'autostrada A2 del Mediterraneo alla SS407 Basentana presso Potenza. Il raccordo, realizzato negli anni sessanta/settanta, attraversa un territorio morfologicamente complesso con 93 ponti e viadotti, 13 gallerie e 9 svincoli: la strada, non soggetta pedaggio, è a due corsie per senso di marcia, senza corsia di emergenza e con spartitraffico centrale.

Dal 2018, il raccordo è oggetto di una serie di interventi di manutenzione programmata di gallerie e viadotti (quali le sostituzioni integrali degli impalcati esistenti demolendo i vecchi implacati in cemento armato precompresso sostituendoli con implacati in acciaio corten) che si protrarranno ancora per alcuni anni comportando importanti ripercussioni sulla viabilità con cambi di corsia e restringimenti della carreggiata necessari per l'esecuzione dei lavori che Anas cerca di limitare con una accurata programmazione dei lavori.

A giugno 2025 erano in corso otto interventi di cui sette su viadotti e gallerie, viadotti Franco (fine lavori prevista: primavera 2026), Cardosa, Chialandreia, Mauro, Cerro, Tirone e Pietrastretta(fine lavori prevista: fine 2026) e la galleria Del Marmo (fine lavori prevista: fine 1° semestre 2027) e uno per l'installazione di sistemi di monitoraggio infrastrutturale.

A breve saranno avviati ulteriori due interventi sulla pavimentazione mentre sono in fase di progettazione dieci nuovi interventi (tra cui la riqualificazione dello svincolo di Potenza Centro, il risanamento dei viadotti Carpineto, Petruzzella, Fiumara di Tito e Croce, e l'adeguamento delle barriere di sicurezza).

Negli ultimi cinque anni gli investimenti complessivi di Anas su questa arteria, tra interventi già ultimati, interventi in corso e progettazione di nuovi interventi, ammontano a circa 300 mio€.

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 delle tempistiche dei vari interventi previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sui tempi di realizzazione delle opere e sull'insorgenza di eventuali problematiche che potrebbero dilatarli.

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

N° 2



Opera

RIQUALIFICAZIONE DELLA BASENTANA (SS407)

Rilevanza

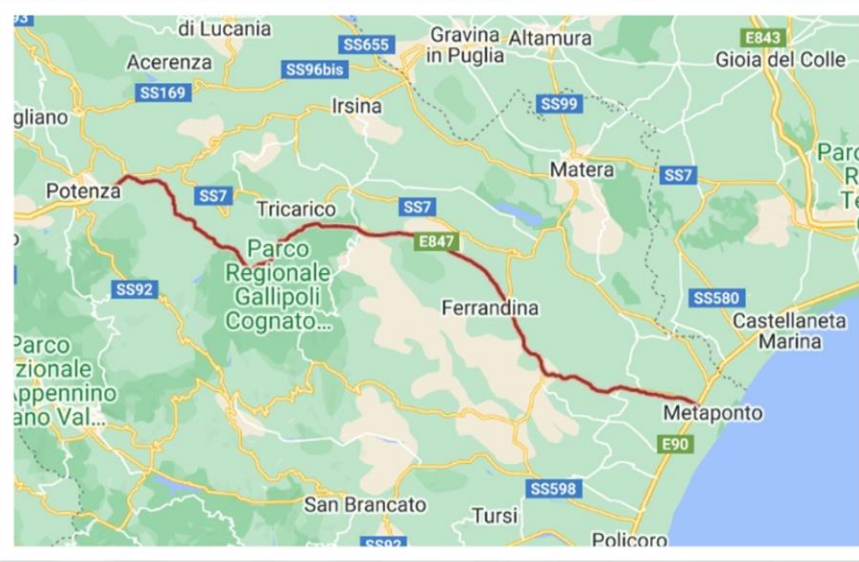
REGIONALE

Stato

(PIÙ INTERVENTI)
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	
Costo	134 mio€ (riqual. Basentana - vedi note)
Copertura	100 %
Fine lavori	Dipende dal lotto (1° lotto giu. 2023)
Criticità	Impatto dei lavori sul traffico
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019 (PZ198 - 1° lotto)
Note	Comunicato Anas 17/12/2019

Descrizione La Basentana (SS407) si snoda lungo il corso del fiume Basento per circa 100 km, collegando Potenza a Metaponto: Con il raccordo autostradale 5 costituisce la strada europea E847. La strada è caratterizzata da due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia. La riqualificazione della Basentana prevede l’inserimento dello spartitraffico (barriera in calcestruzzo Anas tipo NDBA - National Dynamic Barrier Anas) di ultima generazione) per circa 60 km e interventi di completamento, in alcuni tratti, con l’allargamento della sede autostradale e l’installazione delle barriere laterali di protezione. Inoltre è previsto il potenziamento della viabilità locale a servizio dei fondi limitrofi con la realizzazione di tratti di complanare. Questi interventi costituiscono il 1° lotto funzionale dell’intervento "SS 407-RA5 - Riqualificazione RA5 e SS 407 - Completamento" (PZ198 CdP Anas 2016-2020 aggiorn. 2019 (PZ198 - 1° lotto). La riqualificazione della Basentana è stata divisa in sei lotti: ▪ 1° lotto tra il km 40,320 e il km 42,220; ▪ II° lotto tra il km 42,220 e il km 52,400; ▪ III° lotto tra il km 52,400 e il km 64,400; ▪ IV° lotto tra il km 64,400 e il km 76,400; ▪ V° lotto tra il km 76,400 e il km 88,400; ▪ VI° lotto tra il km 88,400 e il km 100,600. Attualmente sono in corso i lavori nel comune di Pisticci (dal km 76 al km 88) che dovrebbero essere ultimati in autunno 2025. Rimangono da completare i 12 km (dal km 88 a km 100) di cui 6 km nel territorio comunale di Beralda. Ci sono poi gli interventi di manutenzione programmata sulle opere d’arte.	
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 delle tempistiche dei vari interventi previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sui tempi di realizzazione delle opere e sull’insorgenza di eventuali problematiche che potrebbero dilatarli.	



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

N° 4

Opera

AMPLIAMENTO A 4 CORSIE DELLA MATERA-FERRANDINA



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

Costo	≈ 502 mio€ (vedi Note)
Copertura	≈ 1,4 %
Fine lavori	-
Criticità	Reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione dell'opera
Doc. programmazione	CdP-I Anas 2021-2025 aggiorn. 2024 (PZ139)
Note	Bypass di Matera

Rilevanza

REGIONALE

Stato

By-pass Matera: attesa
PROCEDIMENTO DI VIA
SP3-SS407: in corso FAP

Macro obiettivo

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

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 sviluppato il progetto di Fattibilità delle Alternative Progettuali del bypass di Matera in cui 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. Il progetto è in fase di Valutazione di Impatto ambientale (VIA) al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e si è in attesa del provvedimento di VIA che se positivo avvierà la fase di reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione stimate in circa 500 mio€ .

Per quanto riguarda il tratto dalla SP3 alla Basentana (15,8 km) è in corso da parte di Anas il progetto di Fattibilità delle Alternative Progettuali (FAP), finanziato con fondi FSC 2021-2027 (5 mio€) la cui conclusione è prevista entro il 2026. Dai primi risultati dello studio emerge che la soluzione preferenziale non prevede il raddoppio ma l'adeguamento delle sede esistente oltre al prolungamento della rampa in salita per i mezzi pesanti per circa 4 km e a miglioramenti della sicurezza e della visuale in prossimità degli incroci e delle curve: il costo stimato è di circa 100 mio€.

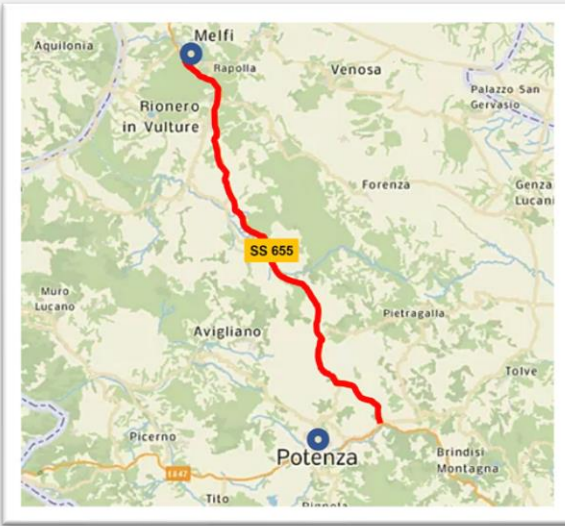
Benefici

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.

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

N° 6 	Opera MESSA IN SICUREZZA DELLA POTENZA-MELFI (SS658)		Rilevanza REGIONALE	Stato (PIÙ INTERVENTI) DIPENDE DALL'INTERVENTO	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) con una lunghezza di 48 km costituisce un asse fondamentale di collegamento interno in direzione Nord-Est (per proseguire poi verso Foggia). 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 che proseguirà ancora per qualche anno (attualmente siamo a circa il 60%): circa 30 mio€ di lavori in corso o di prossimo avvio e in progettazione interventi per altri 20 mio €. In parallelo sono in corso una serie di interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS658 (nuove opere) con la realizzazione in alcuni tratti di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti/pesanti (la cosiddetta corsia "di arrampicamento" o anche "terza corsia"). In totale si interverrà in 10 tratti (4 già realizzati, 3 in corso di realizzazione (PZ93) e 3 in corso di progettazione di fattibilità delle alternative progettuali (PZ164) per un totale di 10 km (indicativamente 5 km in direzione Potenza e 5 km in direzione Melfi). L'obiettivo è quello di fare in modo che per almeno il 20% dell'itinerario (48 km) si possa superare agevolmente e in sicurezza migliorando la percorribilità della strada: alcuni tratti dove la velocità consentita è di 70 km/h saranno portati a 90 km/h (velocità massima consentita su questo tipo di strada). A questi interventi si aggiungerà poi quello per il miglioramento dell'innescò con la Basentana (tratto con un'alta incidentalità) di cui è in corso lo studio di fattibilità delle alternative progettuali.		
Costo		16,0 mio€ (PZ93 - nuove opere) 61,8 mio€ (PZ164 - nuove opere)			
Copertura		100 % (PZ93 - nuove opere) 5 % (PZ164 - nuove opere)			
Fine lavori		2025 (PZ93 - nuove opere)			
Criticità		Impatto dei lavori sul traffico	Benefici Aumento della sicurezza della circolazione e riduzione dell'incidentalità. Inoltre, con le nuove opere, si avrà un miglioramento della fluidità del traffico , con la riduzione dei tempi di percorrenza totali pari a 10 minuti e quindi un miglioramento del servizio offerto.		
Doc. programmazione		CdP Anas 2021-2025 CdP Anas 2021-2025	Azioni Monitoraggio delle tempistiche dei vari interventi previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sui tempi di realizzazione delle opere e sull'insorgenza di eventuali problematiche che potrebbero dilatarli.		
Note		-			



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

N° 9

Opera
VELOCIZZAZIONE COLLEGAMENTO
FERROVIARIO NAPOLI-POTENZA
(Metaponto-Taranto)



Costo a vita intera	1.736	mio € (vedi Note)
Copertura	23	%
Fine lavori	Per fasi a partire dal 2026	
Criticità	Reperimento fondi per il completamento	
Doc. programmazione	Aggiorn. 2024 CdP RFI 2022-2026	
Note	Intervento III: • Opera commissariata: Commissario straordinario ing. Elisabetta Cucumazzo • Fase 1: 416,35 mio € ▪ Completamento: 1.320,06 mio € (stima a livello di fattibilità con tariffe 2021 da aggiornare e consolidare a valle delle progettazioni)	

Rilevanza
SOVRA-
REGIONALE

Stato
(PIÙ INTERVENTI)
DIPENDE
DALL'INTERVENTO

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

Descrizione
L'opera in oggetto, realizzata da RFI, può essere così scomposta:
I. Realizzazione della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria (CdP-I 1107) che prevede l'interconnessione della nuova linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria al km 33, nei pressi di Romagnano, con la linea esistente Battipaglia-Potenza [Lotto 1a Battipaglia-Romagnano interamente finanziato anche con fondi PNRR (M3C1 - Misura 1.1) e in corso di realizzazione]
II. Velocizzazione degli impianti lungo la linea Battipaglia-Potenza (P126) [intervento PNRR (M3C1 - Misura 1.9) in corso di realizzazione: costo a vista intera 128 mio €]
III. Potenziamento, con caratteristiche di Alta Velocità, della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza articolato in 5 lotti con una prima fase rappresentata dalla velocizzazione di un tratto (Salandrina-Ferrandina) della Grassano-Metaponto (P238A).

Andando nel dettaglio della prima fase, interamente in provincia di Matera, la velocizzazione della tratta Grassano-Bernalda rientra nel PNRR (M3C1 - Misura 1.3 "connessioni diagonali") con un costo a vita intera stimato di circa 416,35 mio €. Il progetto esecutivo è stato approvato il 7 aprile 2025 e sottoscritto l'Atto Integrativo e Modificativo n.1 al contratto con contestuale avvio dei lavori con cronoprogramma coerente con il nuovo target PNRR (il progetto è stato inserito nella rimodulazione approvata dal Consiglio EU a giugno 2025).

L'intervento prevede la velocizzazione di circa 12 km della tratta Salandra-Ferrandina fino a 200 km/h, l'adeguamento di questo nuovo tratto di 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), l'eliminazione di due passaggi a livello e adeguamenti tecnologici agli impianti di segnalamento, oltre ad interventi di miglioramento dell'accessibilità dei viaggiatori nelle stazioni di Salandra e Bernalda.

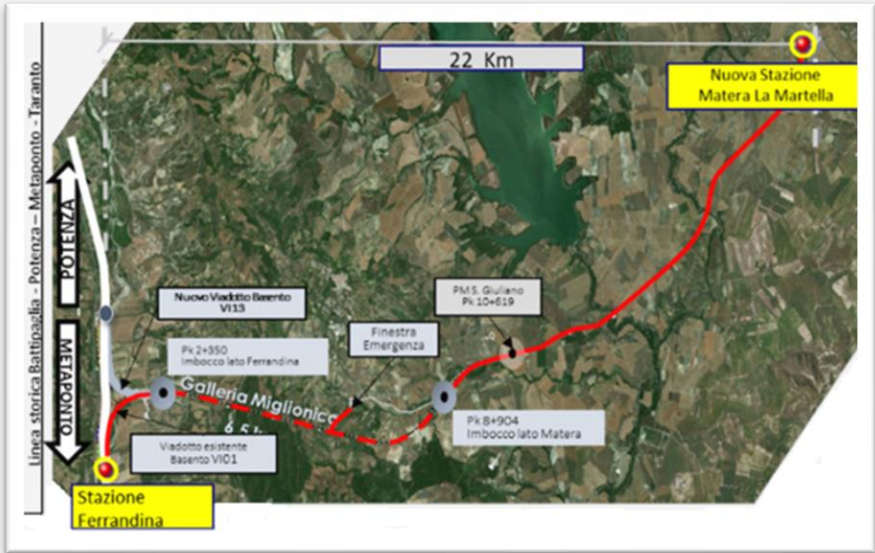
Benefici
L'insieme degli interventi previsti [Lotto 1° della AV/AC Salerno Reggio ed interventi sulla direttrice Battipaglia-Taranto (intervento II e Intervento III fase 1)] consentirà di ridurre di circa 20 minuti il tempo di percorrenza nella relazione Battipaglia-Potenza.

Azioni
Monitorare l'iter approvativo e realizzativo affinché vengano rispettati i tempi previsti.



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) RIDURRE I TEMPI DI PERCORRENZA TRA I PRINCIPALI CENTRI DELLA REGIONE



Fonte: RFI

Costo a vita intera	525,5	mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	Per fasi a partire dal 2026	
Criticità	Tecniche: si opera sull'esistente	
Doc. programmazione	CdP-I RFI 2022-26 (prossimo aggiorn.)	
Note	Opera commissariata: Commissario straordinario ing. Elisabetta Cucumazzo	

Descrizione

L'opera prevede il collegamento della città di Matera (stazione Matera La Martella) all'infrastruttura ferroviaria nazionale (linea Potenza Metaponto) attraverso una linea elettrificata di 22 km a semplice binario con velocità di esercizio fino a 120 km/h.

L'intervento consiste nell'adeguamento e completamento di opere civili realizzate tra il 1984 e il 2000, oltre alla costruzione di nuovo binario di 2,2 km prevalentemente in viadotto (nuovo viadotto Basento) per il collegamento diretto verso Potenza, a una finestra carrabile di 0,6 km per la sicurezza in galleria ferroviarie, alle opere di finitura della stazione di Matera La Martella e agli interventi tecnologici per garantire la funzionalità dell'opera ferroviaria.

Il progetto definitivo, approvato a luglio 2022 dal Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera, è stato la base per la gara d'appalto (appalto integrato) aggiudicata, nel febbraio 2023, a ICM S.p.A. che ha subito avviato la progettazione esecutiva che, in considerazione del contesto geotecnico e dei risultati degli approfondimenti sul viadotto Basento esistente, è risultata particolarmente lunga e complessa. Al fine di rispettare le scadenze del PNRR (misura 1.7) l'intervento è stato articolato in tre fasi: Fase A, Fase B1 e Fase B2 (vedi focus di approfondimento). Risultando il programma lavori particolarmente sfidante per il rispetto delle scadenze del PNRR, il progetto è stato inserito tra quelli in rimodulazione PNRR (approvato dal Consiglio EU a giugno 2025, con un nuovo target che prevede di contribuire al completamento di parti d'opera di almeno 11,7 km di lavori relativi all'ammodernamento e all'elettificazione della rete ferroviaria). Il completamento dei lavori è previsto per fasi a partire dal 2027 a cui seguirà la fase di autorizzazione alla messa in servizio della linea.

Benefici

Quest'opera realizzando collegando via ferrovia Matera con Salerno e Napoli, da un lato, e Taranto, dall'altro, colma un importante gap infrastrutturale della città dei Sassi con una stima della possibilità di sviluppo dei servizi da parte di imprese ferroviarie fino a 44 treni/giorno complessivi (oggi Matera è collegata a Bari da una linea delle Ferrovie Appulo Lucane).

Azioni

Monitoraggio dello stato di avanzamento dei lavori per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche previste anche a seguito di possibili problematiche riscontrate nella realizzazione.



Focus su opere
selezionate:
incontri tecnico-
operativi con i gestori



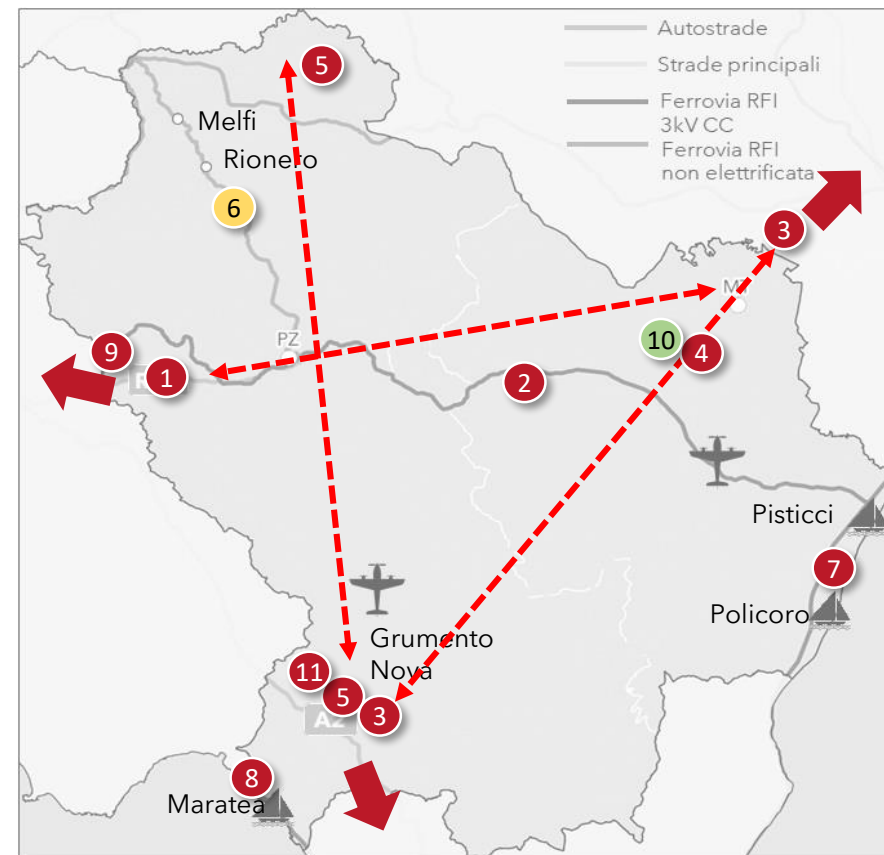
Le opere oggetto di focus (1/2)

- Come anticipato, uno degli elementi innovativi del Libro Bianco 2025 è rappresentato dall'interlocuzione diretta con i soggetti che hanno in carico la realizzazione o la gestione degli interventi al fine di poter avere notizie "aggiornate" sullo stato dell'opera considerata
- La Camera di Commercio della Basilicata ha perciò individuato due opere tra le opere di livello 1 per le quali avviare questa relazione con i gestori con un incontro tecnico-operativo.
- Le opere individuate sono state:
 - La messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)
 - La realizzazione della linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martellaper ognuna delle quali è stata organizzata una riunione operativa: con Anas per la prima opera e con RFI per la seconda.
- I risultati di questi incontri sono nelle riportati nelle slide seguenti.

Le opere oggetto di focus (2/2)

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

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



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)

- La Potenza-Melfi (SS658), lunga circa 48 km costituisce un asse fondamentale di collegamento interno in direzione Nord-Est (per proseguire poi verso Foggia).
- La strada, costruita a fine anni 80, ha una larghezza media di circa 9,50 m, con una piattaforma costituita da una corsia per senso di marcia della larghezza di 3,50 m ed una banchina pavimentata di 1,25 m.
- Le caratteristiche costruttive e del traffico che la percorre, con una elevata percentuale di mezzi pesanti, ne fanno una delle strade più pericolose della regione.
- Da alcuni anni la strada è oggetto di importanti interventi di manutenzione programmata e di realizzazione di nuove opere.
- Relativamente alla **manutenzione programmata**, che riguarda in particolare i viadotti, gli interventi si protrarranno anche nei prossimi anni.

Questi interventi poiché si va a operare sui giunti, sui cordoli (rifacimento), sulle solette (risanamento) dei viadotti comportano necessariamente la chiusura di una corsia e quindi l'istituzione di sensi unici alternati regolati da semafori.

Anas al fine di ridurre gli impatti sull'utenza della strada si è impegnata affinché il cronoprogramma complessivo dei lavori prevede un numero massimo di quattro cantieri con semafori in contemporanea lungo l'intera SS 658.

L'investimento totale degli interventi di manutenzione programmata in corso o in fase di prossima attivazione è di circa 30 mio€ a cui si aggiungono altri 20 mio€ per quelli in progettazione.

Potenza-Melfi (SS658): interventi di manutenzione programmata (1/3)

Lavori in corso

Tipologia	Lavori	Investimento (mio€)	Data di ultimazione
Opere varie	Lavori di manutenzione straordinaria per il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale, per la sostituzione dei giunti di dilatazione e risanamento delle testate delle solette ammalorate dei viadotti, per la protezione mediante verniciatura anticorrosiva e ripristini localizzati degli impalcati metallici dei viadotti Scescio, Catavatta e Rupoli, per la riqualifica della pavimentazione in tratti saltuari, per la messa in sicurezza del tratto compreso tra il km 6+700 ed il km 47+500, mediante regimazione idraulica di fossi, cunette e tombini, nonché di rivestimento in cls delle opere di deflusso e per l'installazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza degli svincoli e la sistemazione dei punti singolari (cuspidi, attenuatori d'urto, terminali, transizioni, imbocchi ecc.)	10,58	Dicembre 2025
Corpo stradale	Lavori di riqualificazione strada provinciale Melfi - innesto con la SS 655 - allacciamento stabilimento F.C.A. 5° Lotto: Lavori di messa in sicurezza per il ripristino della regimazione idraulica e sistemazione delle scarpate lungo la SS 658 dal km 48+130 al km 58+900 e lungo la SS 658dir dal km 0+000 al km 9+568.ir. SA	2,50	Dicembre 2025
Opere d'arte maggiori	Lavori di manutenzione straordinaria per il consolidamento delle fondazioni del viadotto a seguito di movimento franoso del viadotto Seminiello lungo SS 658 dal km 48+130 al km 58+900	3,48	Dicembre 2025
Opere d'arte maggiori	<u>Strada di rientro SP148 "Melfi - Ofanto"</u> : Lavori di ripristino strutturale della galleria "Cardinale" dal km 50+723 al km 50+883 lungo la S.S. 658	3,19	Dicembre 2025
Opere d'arte maggiori	Lavori manutenzione straordinaria per il ripristino ed il risanamento corticale delle strutture e impermeabilizzazione dell'impalcato dei viadotti Bosco al km 13+555, Cesaracchio al km 14+020 e Giaconelli al km 45+270 della S.S. n° 658 "Potenza-Melfi	4,50	Giugno 2026
TOTALE		24,25	

Fonte: ANAS

Potenza-Melfi (SS658): interventi di manutenzione programmata (2/3)

Interventi di prossimo avvio

Tipologia	Lavori	Investimento (mio€)
Impianti	Lavori di manutenzione straordinaria per la realizzazione dell'impianto di illuminazione della galleria Seminiello lungo la ex S.P. 148 e dell'impianto di illuminazione della galleria Serra Palese" lungo la ex S.P. Bradanicadi	0,78
Segnaletica	Lavori di manutenzione straordinaria per il riordino, l'integrazione e la sostituzione della segnaletica verticale, marginale e complementare lungo le SS.SS. dei Centri A, B e D - 1° Stralcio	3,68
Opere d'arte maggiori	Lavori di manutenzione straordinaria per il risanamento corticale delle strutture del viadotto "Catavatta" al Km 39+473 della S.S. n° 658 "Potenza- Melfi"	1,50
TOTALE		5,96

Fonte: ANAS

Potenza-Melfi (SS658): interventi di manutenzione programmata (3/3)

In progettazione

Tipologia	Lavori	Investimento (mio€)
Opere d'arte maggiori	Lavori di riqualificazione strada provinciale Melfi - innesto con la SS 655 - allacciamento stabilimento F.C.A. 3° Lotto: Lavori di M.S. per il ripristino ed il risanamento corticale delle strutture e l'impermeabilizzazione dell'impalcato del viadotto Chiatramona lungo SS 658 dal km 48+130 al km 58+900	9,50
Barriere di sicurezza	Lavori di riqualificazione strada provinciale Melfi - innesto con la SS 655 - allacciamento stabilimento F.C.A. 7° Lotto: Lavori di manutenzione straordinaria per l'installazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza dell'asse principale e degli svincoli e la sistemazione dei punti singolari (cuspidi, attenuatori d'urto, terminali, transizioni, imbocchi ecc.) lungo la SS 658 dal km 48+130 al km 58+900	3,00
Barriere di sicurezza	Lavori di riqualificazione strada provinciale Melfi - innesto con la SS 655 - allacciamento stabilimento F.C.A. 8° Lotto: Lavori di manutenzione straordinaria per l'installazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza dell'asse principale e degli svincoli e la sistemazione dei punti singolari (cuspidi, attenuatori d'urto, terminali, transizioni, imbocchi ecc.) lungo la SS 658dir dal km 0+000 al km 9+568	2,50
Opere d'arte maggiori	Lavori straordinari sull'opera Parchitiello	2,10
Opere d'arte maggiori	Lavori di manutenzione straordinaria per il ripristino e il risanamento corticale, impermeabilizzazione dell'impalcato del Viadotto Spaccatornesi al km 31+230 lungo la SS 658a i km	2,48
TOTALE		19,58

Fonte: ANAS

Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658): nuove opere

- Le nuove opere riguardano l'adeguamento e la messa in sicurezza del tracciato stradale con la realizzazione, in alcuni tratti, di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti/pesanti (la cosiddetta corsia "di arrampicamento" o anche "terza corsia") in modo da migliorare il livello di servizio della strada in entrambi i sensi di marcia.
 - Non ci sono le condizioni di analisi costi-benefici per un adeguamento totale a 4 corsie della SS658
- In totale sono 10 tratti (4 già realizzati, 3 in corso di realizzazione (PZ93) e 3 in corso di progettazione di fattibilità delle alternative progettuali (PZ164), interessati da questi interventi per un totale di 10 km (indicativamente 5 km in direzione Potenza e 5 km in direzione Melfi).

L'obiettivo è quello di fare in modo che per almeno il 20% dell'itinerario (48 km) si possa superare agevolmente e in sicurezza migliorando la percorribilità della strada: alcuni tratti dove la velocità consentita è di 70 km/h saranno portati a 90 km/h (velocità massima consentita su questo tipo di strada). Inoltre, con le nuove opere, si avrà un miglioramento della fluidità del traffico, con la riduzione dei tempi di percorrenza totali pari a 10 minuti e quindi un miglioramento del servizio offerto.

La realizzazione di questi interventi, di solito, non comporta l'istituzione di sensi unici alternati ma di una riduzione dello spazio della corsia e quindi con un minore impatto sul flusso veicolare rispetto agli interventi di manutenzione.
- A questi interventi si aggiungerà poi quello per il miglioramento dell'innesco con la Basentana (tratto con un'alta incidentalità) di cui è in corso lo studio di fattibilità delle alternative progettuali.

Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658): PZ93 ^(1/2)

"Nuovo itinerario Potenza Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato in tratti saltuari tra il km 0+000 e il km 48+13" - PZ93 1° stralcio B2 (CdP-I Anas 2016-2020)

Importo 16 mio€ interamente finanziato (fondi: Piano Sud, CdP Anas 2016-2020, FSC e Patto Sud)

Descrizione dell'intervento

- L'intervento prevede la realizzazione di corsie per i veicoli lenti e l'allargamento della banchina laterale per il miglioramento della visibilità lungo alcuni tratti della statale oltre all'adeguamento delle barriere di protezione, al rifacimento della sovrastruttura stradale e al potenziamento della segnaletica verticale ed orizzontale.
- La larghezza complessiva della piattaforma sarà portata dagli attuali 9,50 m a 14,00 m adottando una sezione tipo assimilabile alla Cat. C1 extraurbana (10,50 m) con l'inserimento di un'ulteriore corsia (3,50 m).
- I tratti in adeguamento sono ubicati tra le seguenti progressive chilometriche:
 - Tratto 1: dal km 16+380 al km 16+722 (circa 350 m) nel comune di Pietragalla
Prolungamento della corsia aggiuntiva esistente;
 - Tratto 2: dal km 17+800 al km 19+380 (circa 1,5 km) nel comune di Avigliano
Realizzazione della corsia aggiuntiva in direzione Potenza;
 - Tratto 3: dal km 27+290 al km 27+910 (circa 600 m) nel comune di Filiano
Realizzazione della corsia aggiuntiva in direzione Potenza.



Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658): PZ93 (2/2)

Stato di attuazione (agosto 2025)

- I lavori sono stati consegnati parzialmente il 25/10/2021 e definitivamente il 27/04/2022 al Consorzio Stabile CONPAT scarl.
- Attività in corso:
 - Tratto 1: si procede con le lavorazioni per la realizzazione della terza corsia mentre le opere di attraversamento idraulico e le opere di regimentazione connesse son in fase di completamento;
 - Tratto 2: sono in fase di esecuzione la paratia di controripa e il tombino e sono stati avviati i lavori di costruzione del cavalcavia con la realizzazione della spalla B.
 - Tratto 3: sono iniziate le lavorazioni con le demolizioni previste nel progetto.
I lavori hanno subito e stanno subendo rallentamenti per le difficoltà riscontrate nella perforazione dei pali delle paratie e dei pali di fondazione a causa del rinvenimento di banchi rocciosi di notevole spessore.
Inoltre, al fine di limitare l'impatto dei lavori sull'utenza rispettando il numero massimo di quattro semafori lungo la strada, è stata modificata la cantierizzazione prevista inizialmente nel progetto.
Alcune lavorazioni sono state sospese (sospensione parziale) a seguito delle richieste da parte del Comune di Filano di individuazione di soluzioni alternative che sono state previste nella Perizia di Variante Tecnica (PVT) approvata con dispositivo n. CDG-41110-I del 17/1/2025.
- L'avanzamento dei lavori è pari al 56,04% dell'importo contrattuale
- Al momento si presume che l'ultimazione possa avvenire entro dicembre 2025

Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658): PZ164

"Nuovo itinerario Potenza Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato in tratti saltuari tra il km 0+000 e il km 48+131" - PZ164 1° stralcio C (CdP-I Anas 2021-2025).

- E' in corso il progetto di fattibilità delle alternative progettuali (fattibilità tecnico-economica): come per il 1° stralcio B2 si prevede l'inserimento di corsie aggiuntive riservate ai veicoli lenti e/o pesanti individuati in tratti saltuari della SS658 per complessivi 8,0 km circa oltre all'adeguamento delle barriere di protezione, al rifacimento della sovrastruttura stradale in tratti saltuari e al potenziamento della segnaletica verticale ed orizzontale.
- Il costo stimato al momento (il progetto non è ancora concluso) è di circa 61,8 mio€ ma probabilmente aumenterà ed è finanziato per soli 3 mio€ con fondi FSC 2017.
- Si prevede l'attivazione della Conferenza dei Servizi entro il 2025 ma la questione base è trovare le risorse per l'intervento (poiché l'intervento interesserà tre tratti per la realizzazione di potrà procedere per stralci compatibilmente con le risorse disponibili)
- In ogni caso tenendo conto dei tempi della Conferenza e dei lavori (almeno tre anni) si potrebbe prevedere la messa in servizio tra il 2030 e 2031.

Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658): PZ205

"Nuovo itinerario Potenza Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato in tratti saltuari tra il km 0+000 e il km 48+131" - PZ205 3° stralcio A (completamento) (CdP-I Anas 2021-2025).

- E' in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica per l'innesto con la SS 407 Basentana (tratto con un'alta incidentalità: soprattutto fontali dovuti a sorpassi)
- La soluzione preferenziale prevede un "intervento misto":
 - Il ridisegno dello svincolo sulla SS407;
 - L'introduzione di due tratti di corsie supplementari per favorire il sorpasso in sicurezza, una in direzione Sud (di 1.040 m) e una in direzione Nord (di 825 m): quindi il primo tratto di 1 km sarà a 4 corsie interamente in viadotto;
 - Per poi ricondursi alla sezione esistente della SS659 con corsie di sorpasso alternate nei due sensi di marcia (dal 1 km al km 5).
- Il progetto stradale è stato già definito e in parte quello strutturale (sono in corso di definizione i rilievi e le indagini integrative (strutturali e geotecniche).
- Al momento il costo stimato (listino 2023), è di circa 96,5 mio€ (è quindi probabile che il costo stimato al termine del progetto di fattibilità possa essere più alto tenendo conto che le opere saranno per la maggior parte in viadotto) con un finanziamento di 0,7 mio€ del Piano Sud.
- Anche per questo intervento, come per il precedente (PZ164), benché sia ad uno stadio di sviluppo inferiore (la Conferenza dei Servizi potrebbe essere avviata nel 2026) occorre recuperare le risorse necessarie per la sua realizzazione.

Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella (1/4)

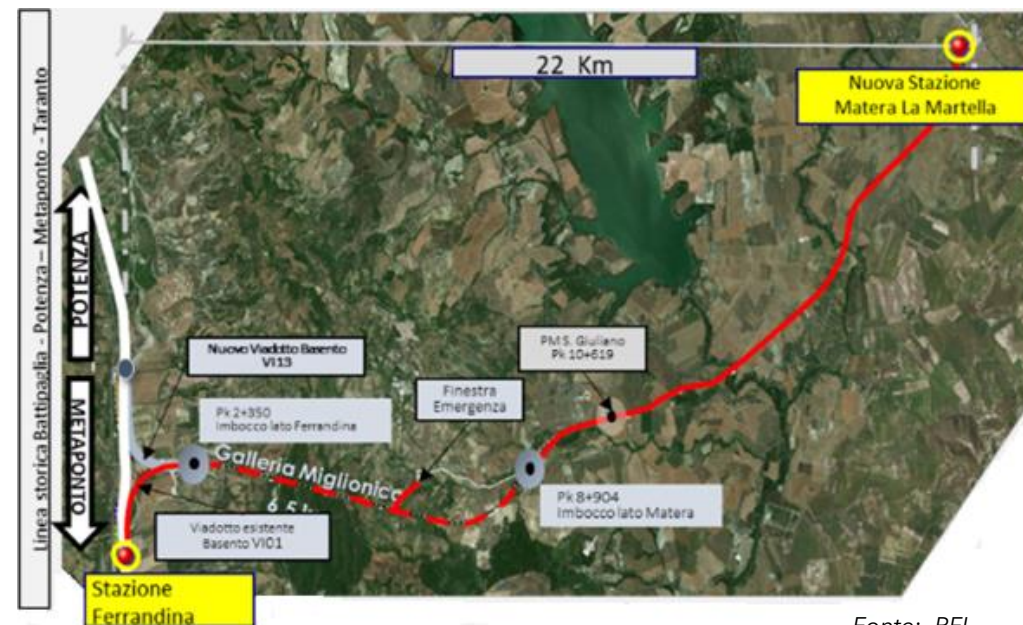
Descrizione del Progetto

L'obiettivo è di collegare Matera alla linea ferroviaria Potenza-Metaponto con una nuova linea elettrificata a semplice binario di 22 km che si innesta sia nella stazione di Ferrandina (viadotto Basento esistente) sia sulla linea a nord di essa (nuovo viadotto Basento).

La linea sarà per il 30% in galleria, il 27% in viadotto (14 viadotti) e per il restante 43% in rilevato/trincea.

L'intervento prevede:

- L'adeguamento e completamento delle opere civili realizzate per la quasi totalità nel periodo 1984 - 2000
- La costruzione di nuovo binario di 2,2 km prevalentemente in viadotto (nuovo viadotto Basento) per il collegamento diretto verso Potenza
- La realizzazione di una finestra carrabile di 0,6 km per la sicurezza in galleria ferroviarie
- La realizzazione delle opere di finitura della stazione di Matera La Martella
- Gli interventi tecnologici per garantire la funzionalità dell'opera ferroviaria.



Fonte: RFI

Caratteristiche tecniche

Linea a singolo binario

Posto di movimento per l'incrocio dei treni a San Giuliano

Lunghezza 22 km

Velocità massima linea 120 km/h

Pendenza massima 14,5‰

Alimentazione 3kVcc

Segnalamento Blocco Conta Assi (BCA)

Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella (2/4)

Stato di attuazione

- 29/07/2022: approvazione del progetto definitivo (Ordinanza Commissariale n.6).
- 7/02/2023: Aggiudicazione della gara d'appalto (appalto integrato) a ICM S.p.A.
- 15/03/2023: Avviata in urgenza la progettazione esecutiva (PE).
- La PE è risultata lunga e complessa per il particolare contesto geotecnico in cui le opere si inseriscono e per la necessità di individuare una differente soluzione progettuale da quella originalmente prevista per l'esistente viadotto Basento emersa a seguito di approfondimenti specifici (occorre ricordare la complessità operativa di intervenire su opere civili pre-esistenti oltre che per la loro vetustà anche per il fatto delle nuove normative applicabili)
- Per poter ottemperare alle scadenze imposte dal PNRR, l'appalto è stato articolato in tre fasi:
 - **Fase A** (ultimata: giugno 2025): opere provvisoriale di imbocco della finestra di emergenza della galleria Miglionico
 - **Fase B1** (in corso dal dicembre 2024): include tutte le opere dell'appalto ad esclusione della Fase A e Fase B2 e consente la funzionalità della linea per i treni provenienti dalla direttrice Battipaglia-Potenza
 - **Fase B2** (progettazione esecutiva in corso di completamento): viadotto esistente "Basento"
- Poiché all'allungamento dei tempi per la PE si sono poi aggiunti ritardi nella realizzazione delle opere di Fase A, il programma lavori dell'intervento risultava particolarmente sfidante per il completamento di tutte le opere di Fase A e B1 entro il target PNRR del 30.06.2026: c'era quindi il rischio di perdere il finanziamento PNRR.
- Pertanto il progetto è stato inserito tra quelli della **rimodulazione PNRR** del 19/05/2025, approvata dal Consiglio UE con decisione ST-9587 del 17/06/2025, **con nuovo target al 30/06/2026 di completamento di parti d'opera quale condizione per salvaguardare il finanziamento PNRR** e assicurare la continuità dell'intervento.
- Questa rimodulazione ha avviato la ridefinizione del cronoprogramma dei lavori per arrivare al completamento dell'opera.

Realizzazione delle linee ferroviarie Ferrandina-Matera La Martella (3/4)

Attività completate:

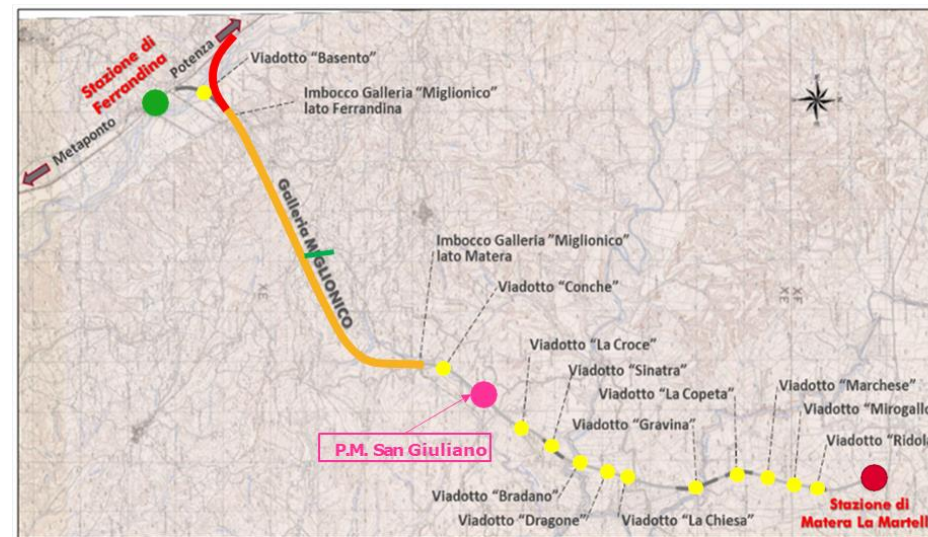
- Fase A;
- Demolizione e rimozione del materiale di riempimento dell'arco rovescio della galleria;
- Demolizioni nel fabbricato viaggiatori della stazione di Matera La Martella.

Attività in corso (principali):

- Realizzazione del sistema di impermeabilizzazione della galleria Miglionico;
- Fondazioni del nuovo viadotto Basento;
- Risanamento corticale dei muri delle trincee;
- Opere di sostegno dei muri lungo le trincee;
- Attività di consolidamento sul fronte di scavo della finestra d'imbocco funzionale all'avvio dello scavo

Sintesi degli interventi

Fonte: RFI



- Adeguamento/Completamento Stazione di Matera la Martella
- Posto Movimento San Giuliano
- Adeguamento tecnologico Stazione di Ferrandina
- Intervento di completamento/manutenzione/miglioramento dei 14 viadotti esistenti
- Completamento e risanamento strutturale Galleria Miglionico
- Galleria di sfollamento carrabile (Finestra)
- Nuovo Viadotto Basento (Lunetta)
- Manutenzione ordinaria/straordinaria sede esistente

- Ad oggi, la fine lavori è prevista per fasi successive a partire dalla fine del 2026.
- Dopodiché, prima della messa in esercizio la linea, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) che richiede almeno cinque mesi per le verifiche del caso a cui seguiranno le verifiche tecniche per l'ok all'esercizio da parte di RFI.
Tenendo conto di tutto questo, la messa in esercizio della linea potrebbe avvenire entro il 2028.
- Il costo a vita intera è di 525,5 mio€ in parte finanziato col PNRR.
- Per la complessità dell'opera, il Governo ha nominato un Commissario straordinario per gestirne al meglio la realizzazione: l'attuale Commissario è l'ing. Elisabetta Valentina Cucumazzo.

Linea ferroviaria Ferrandina-Matera

La Martella: galleria Miglionico (1/2)

Come detto in precedenza, l'intervento va ad adeguare e completare opere civili realizzate, per la quasi totalità, alla fine del secolo scorso e mai utilizzate.

Operare sull'esistente è complesso: occorre valutare attentamente lo stato dell'opera e sviluppare una soluzione che risponda alle normativa vigente e che l'opera esistente sia in grado di supportare.

Uno degli interventi più complessi è quello relativo alla galleria Miglionico (di 6,5 km) inserita in un ammasso argilloso con presenza di *falda* e *gas metano*.

- La galleria è stata scavata con sezione predisposta per il doppio binario nei tratti estremi (1,1 km lato Ferrandina e 1,7 km lato Matera), mentre la parte centrale ha una sezione circolare a singolo binario coerente con la configurazione definitiva dell'opera.
- I principali interventi previsti con l'attuale investimento sono di rinforzo e risanamento delle opere esistenti:
 - Adeguamento al **DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie"**, compresa una nuova **finestra intermedia di emergenza**;
 - Zone di imbocco ai due lati: il prolungamento delle tratte in artificiale esistenti (≈ 50 m) e l'inserimento di nuovi portali;
 - Tratti a doppio binario, la realizzazione di un nuovo ed indipendente rivestimento definitivo in calcestruzzo armato, con impermeabilizzazione, di spessore nominale di almeno 50cm sia in calotta che in arco rovescio.
 - Tratto a singolo binario: realizzazione di un nuovo ed indipendente anello di rivestimento definitivo di spessore costante (50 cm) in calcestruzzo armato, con impermeabilizzazione con la preventiva demolizione parziale del rivestimento esistente sia in calotta che in arco rovescio.
 - La predisposizione di dreni per far fronte alle variazioni del carico idraulico.

Linea ferroviaria Ferrandina-Matera

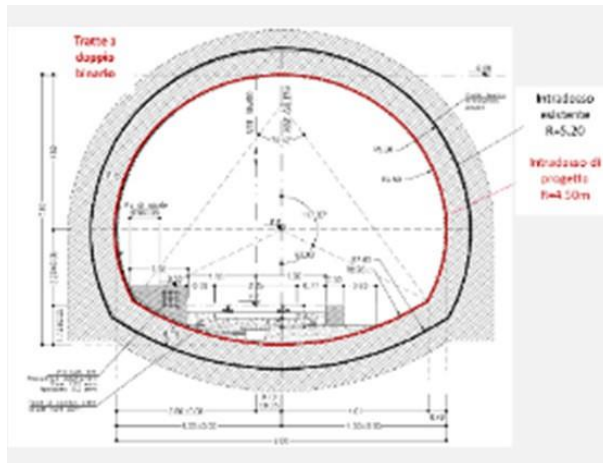
La Martella: galleria Miglionico (2/2)

Fonte: RFI

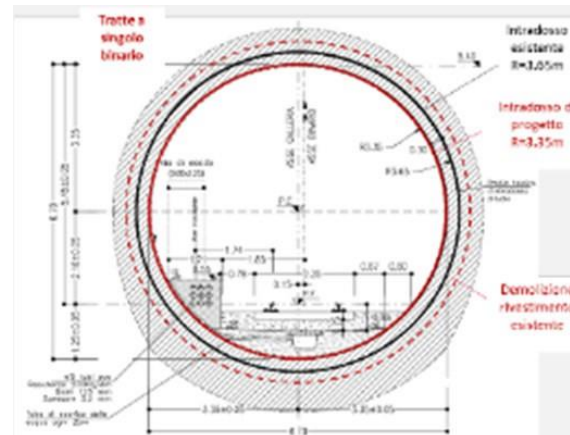


Finestra intermedia di emergenza

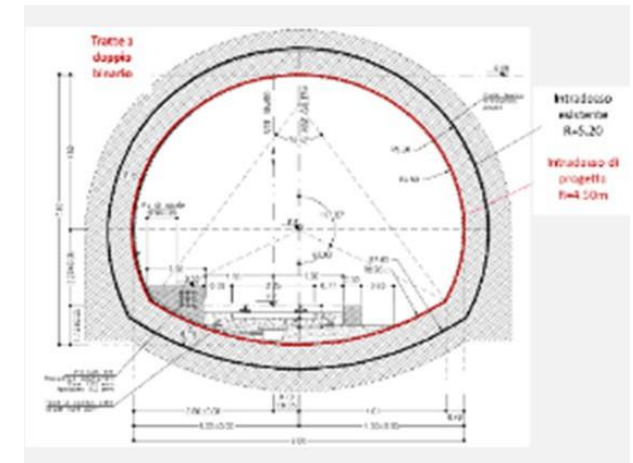
Lato Ferrandina (1,1 km)



Tratto interno



Lato Matera (1,7 km)



Considerazioni finali



- Con la III° edizione del Programma Infrastrutture il sistema camerale lucano conferma il proprio impegno nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto e della logistica in Basilicata svolgendo un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e i soggetti preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.
- Nella prima annualità del Programma Infrastrutture, è stato prodotto il **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata** (2022) utilizzando un metodo improntato all'ascolto e al confronto con le imprese del territorio al fine di individuare una serie di interventi che il sistema imprenditoriale ritiene fondamentali per lo sviluppo della regione.
 - La disponibilità di **infrastrutture moderne, efficienti e con un'attenzione alla sostenibilità** ambientale non solo rappresenta un vantaggio competitivo per le imprese, facilitando l'approvvigionamento delle materie prime e l'accesso ai mercati nazionali ed esteri, ma costituisce anche un fattore chiave per la coesione territoriale riducendo le disuguaglianze tra territori, migliorando le connessioni tra aree urbane e periferiche, rafforzando i collegamenti con i territori transfrontalieri oltre ad essere un elemento di attrazione di nuovi investimenti italiani ed esteri consolidando le basi per la creazione di occupazione stabile e qualificata.

- Il **Libro Bianco della Basilicata ediz. 2025**, oltre al monitoraggio dello stato di avanzamento delle opere più urgenti tra le priorità infrastrutturali di livello 1 individuate nel Libro Bianco 2022, avviato nell'edizione 2023, contiene **focus specifici su due** di queste **priorità**, "*Messa in sicurezza della Potenza-Melfi (SS658)*" e "*Realizzazione delle linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella*", selezionate dal sistema camerale, realizzati interloquendo direttamente con i soggetti responsabili della loro realizzazione.

Si ringraziano Anas e RFI per la disponibilità per questi incontri e per la fattiva collaborazione.

Il Libro Bianco 2025 non solo fotografa lo stato attuale (proposta, analisi, valutazione, progettazione, reperimento risorse, realizzazione) delle infrastrutture che il sistema delle imprese ritiene fondamentali per la crescita economica del territorio, ma **vuole essere un strumento di conoscenza, confronto e proposta, utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali**, per una pianificazione delle opere che risponda alle sfide di un contesto economico fortemente competitivo e all'avanguardia con l'ambizione di fare in modo che la Basilicata possa svolgere un ruolo importante nelle reti europee e globali per il flusso delle merci e dei passeggeri.

Il Libro Bianco è uno strumento dinamico, in continuo aggiornamento, affinché il contributo del sistema economico alle strategie per lo sviluppo del sistema infrastrutturale lucano possa rispondere anche a mutamenti socio-economici del contesto.

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



| UNIONTRASPORTI

Settembre 2025