



# **Focus BASILICATA**

## **Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica**

**Programma Infrastrutture  
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale della Basilicata** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** della Basilicata anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra Anas e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizione febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

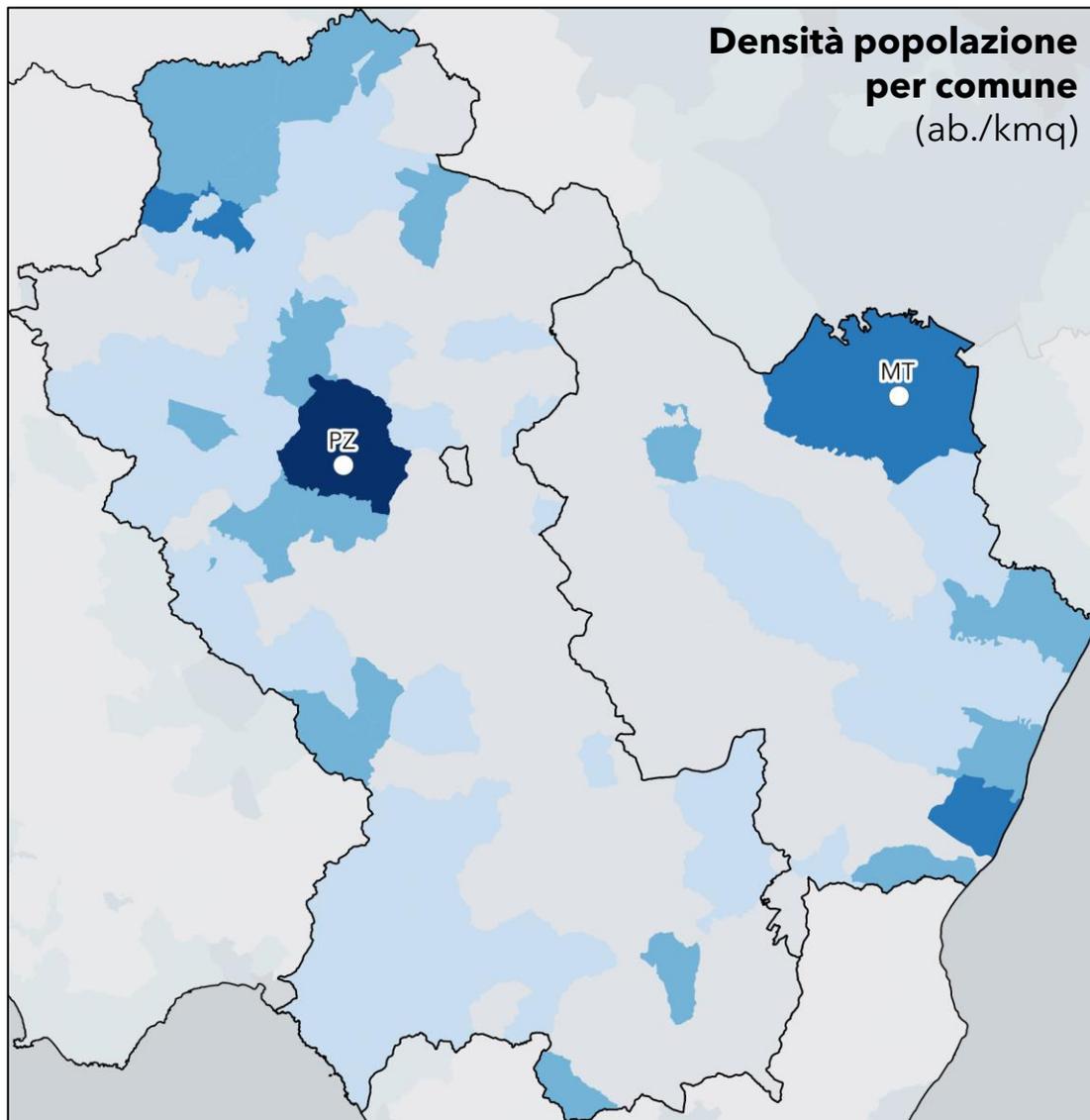


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Basilicata ha un'estensione di 10.073 kmq e conta circa 548 mila abitanti (poco meno del 3% della macroarea del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 131 comuni distribuiti in 2 province: Matera e Potenza.

Il 65% della popolazione si concentra nella provincia di Potenza.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Basilicata	N° comuni	Densità pop. ab./kmq
MATERA	193.457	35%	31	55,6
POTENZA	354.122	65%	100	53,7
BASILICATA	547.579	100%	131	54,4
SUD E ISOLE	20.052.901	-	2.550	162,1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

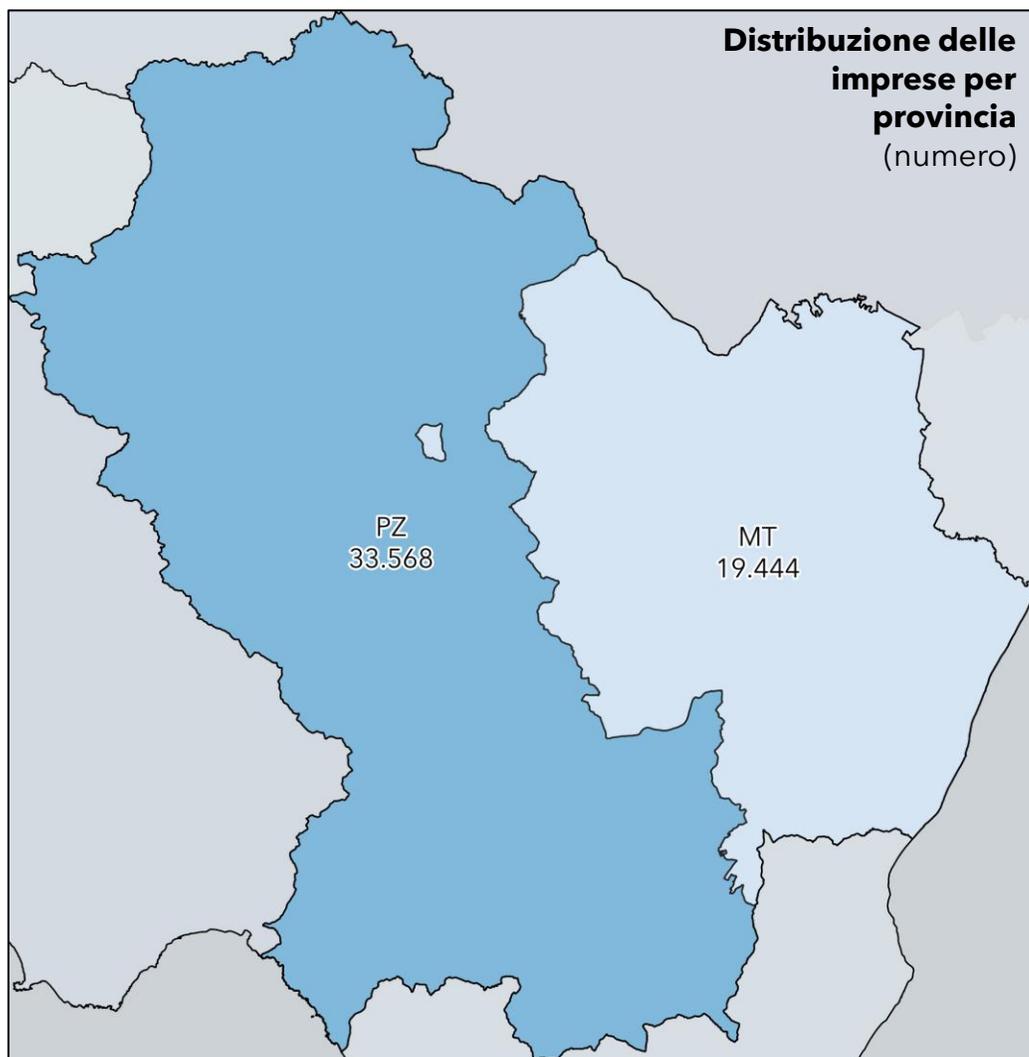
# CONTI ECONOMICI

Le stime sullo scenario economico della Basilicata mostrano che il PIL regionale del 2020 è risultato in calo del 12,6%, dopo la sostanziale tenuta del 2019. La componente estera della domanda aggregata è quella che ha creato il maggior impatto soprattutto a causa della crisi del **mercato automotive** a Melfi, il principale settore che sostiene l'export lucano.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	12.902	0,13%
Quota su PIL Italia	2019	0,7%	-
PIL pro capite (€)	2019	23.051	1,13%
Imprese attive	2020	53.012	0,36%
Imprese artigiane	2020	10.018	-0,79%
Iscritte	2020	2.582	4,27%
Cessate	2020	2.392	3,95%
Export (M€)	2020	3.294	-4,4%
% export su PIL	-	25,5%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Nel 2020 il valore aggiunto nel settore industriale si è contratto significativamente (-10,4% a prezzi costanti secondo le stime di Prometeia). Il calo ha riflesso l'andamento negativo del manifatturiero e dell'estrattivo. L'economia della Basilicata è strutturalmente fragile, mantiene elementi di marginalità rispetto al contesto nazionale e manifesta un problema ormai storicamente consolidato di ritardo infrastrutturale. Si denota un **aumento del petrolio estratto** (+36,5% a Tempa Rossa) mentre le royalties per l'estrazione di greggio, metano e Gpl ammontano a 110 mln di euro (-10,1% per il diminuito costo del petrolio). Il **turismo** ha subito un calo del 50% delle presenze e ha un andamento analogo anche la produzione agricola il cui valore aggiunto è diminuito del 5%. Si registra, invece, un +24,7% per le esportazioni nel 2020 dei **prodotti agroalimentari** lucani.

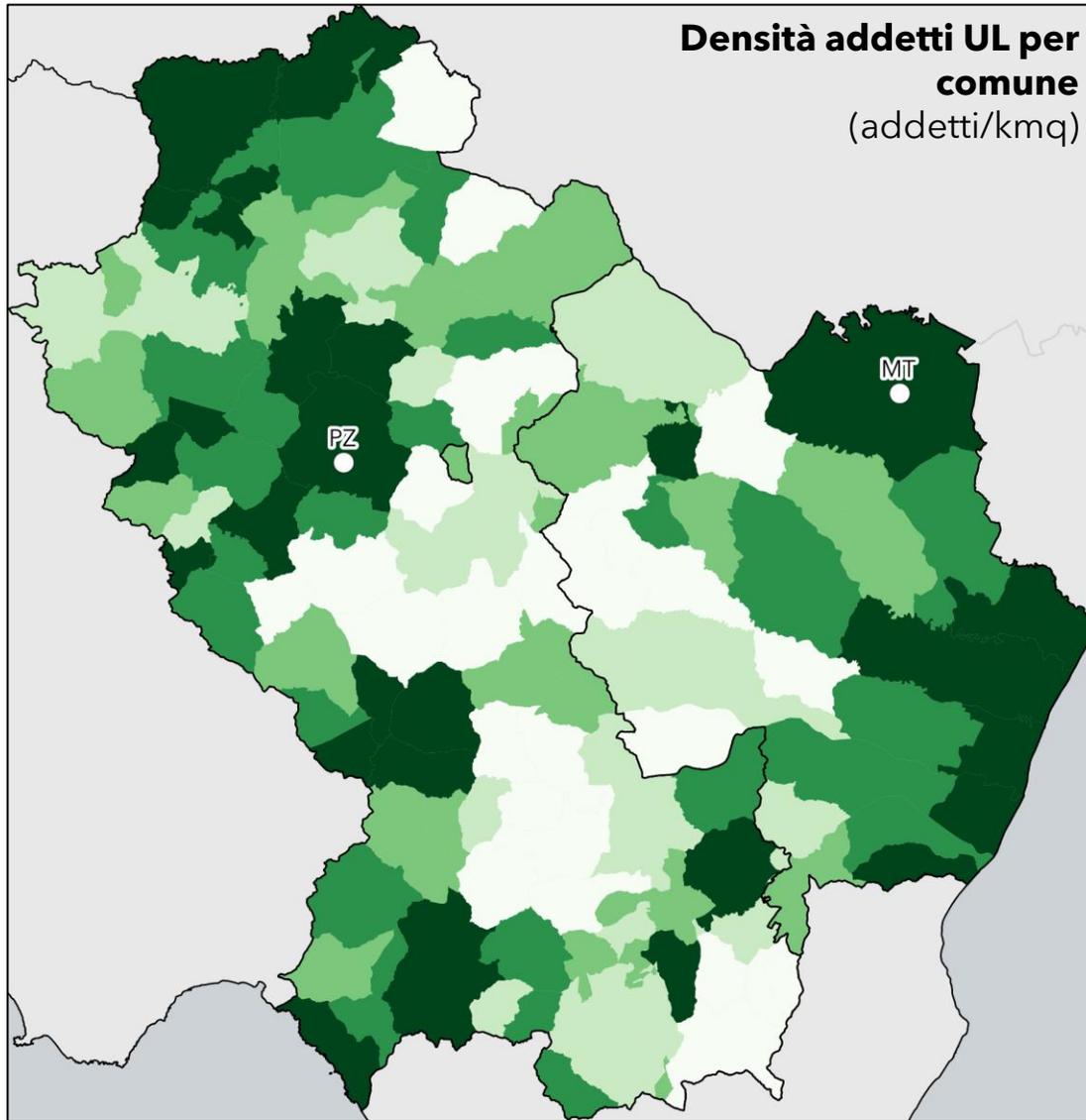


In Basilicata è localizzato il 3% delle imprese attive del Sud e Isole. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è di circa il 19%. La distribuzione dimensionale registra una più marcata presenza delle micro e piccole imprese.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
MATERA	19.444	3.325	10,1	5,6
POTENZA	33.568	6.693	9,5	5,1
BASILICATA	53.012	10.018	9,7	5,3
SUD E ISOLE	1.716.294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

# ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Basilicata conta circa 65.300 Unità Locali e 146.500 addetti (3% del Sud e Isole). Circa il 63% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Potenza.

A livello dimensionale, il 92% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 5% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Basilicata	Addetti UL	Addetti UL/kmq
MATERA	24.233	37,1%	55.253	15,9
POTENZA	41.080	62,9 %	91.218	13,8
BASILICATA	65.313	100 %	146.471	14,5
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Nel 2020 il commercio estero della Basilicata ha totalizzato un valore di 5,1 mld di euro (-5,7% rispetto all'anno precedente) di cui 3,1 mld di euro nell'Unione europea. Il saldo resta positivo per 8 milioni rispetto al 2019. L'export ha un peso del 25,5% nella formazione del PIL regionale. Nel 2020 ha subito un calo verso la ripartizione mondo del -4,4%, inferiore alla media nazionale, facendo segnare, tuttavia, una performance peggiore nel contesto Ue con un - 274 milioni di euro di valore (-5,7%) sull'anno precedente.

Anno	Mondo			Unione europea 28 *		
	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale
2020	1.859	3.294	5.153	1.298	1.780	3.078
2019	2.018	3.445	5.463	1.475	1.877	3.352
var 20/19	-7,9%	-4,4%	-5,7%	-12,0%	-5,2%	-8,2%

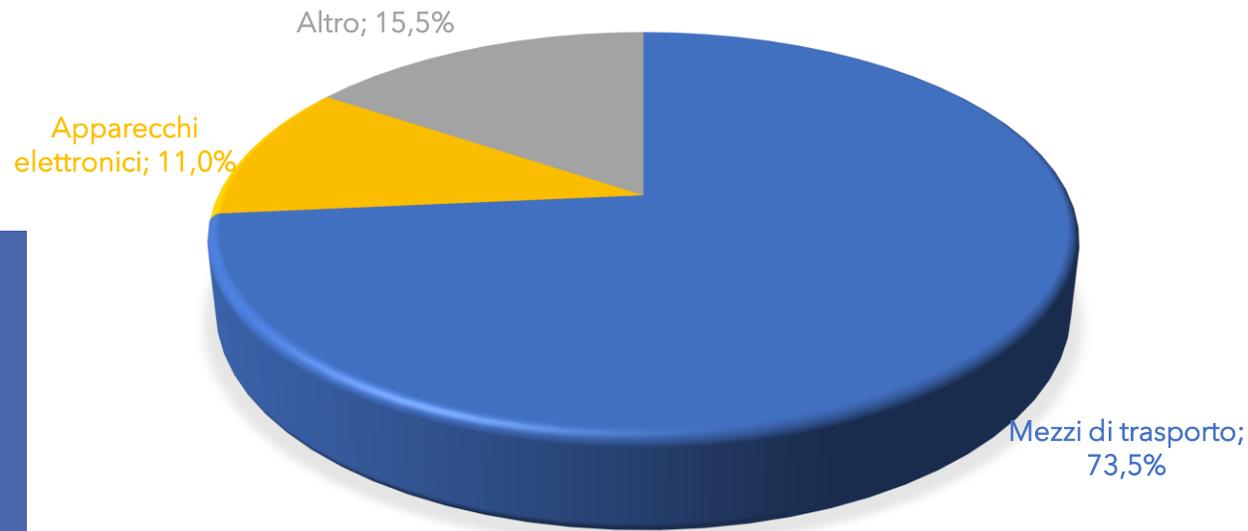
\* Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

L'export del **Mobile imbottito della Murgia** (che comprende un'area tra le province di Bari e Matera) ha avuto in media un calo del 14%, contenuto dall'aumento delle esportazioni verso USA, UK, Francia, Belgio, Cina, Germania, nel secondo semestre del 2020.

Il settore **alimentare** è la seconda industria della regione con circa il 15% del valore aggiunto prodotto e oltre 3.500 occupati. I prodotti agroalimentari destinati all'estero sono andati verso l'Unione europea, con **Germania, Francia e UK** ai primi posti.

# IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Nel 2020 i **mezzi di trasporto** hanno rappresentato il 73,5% dell'export della Basilicata. La seconda merceologia è rappresentata dagli **apparecchi elettronici** con l'11%. Tra gli altri prodotti, l'**agroalimentare** rappresenta un settore in costante crescita nel complesso dell'export regionale, anche se in termini di valore ha un peso che supera di poco il 2%.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

## Modo di trasporto (export)

	38,6% (72,9% vs Ue)
	12,4% (24,2% vs Ue)
	47,5% (3,0% vs Ue)
	1,5% (0,0% vs Ue)
Altro	0,0% (0,0% vs Ue)

## Destinazioni principali (2020)

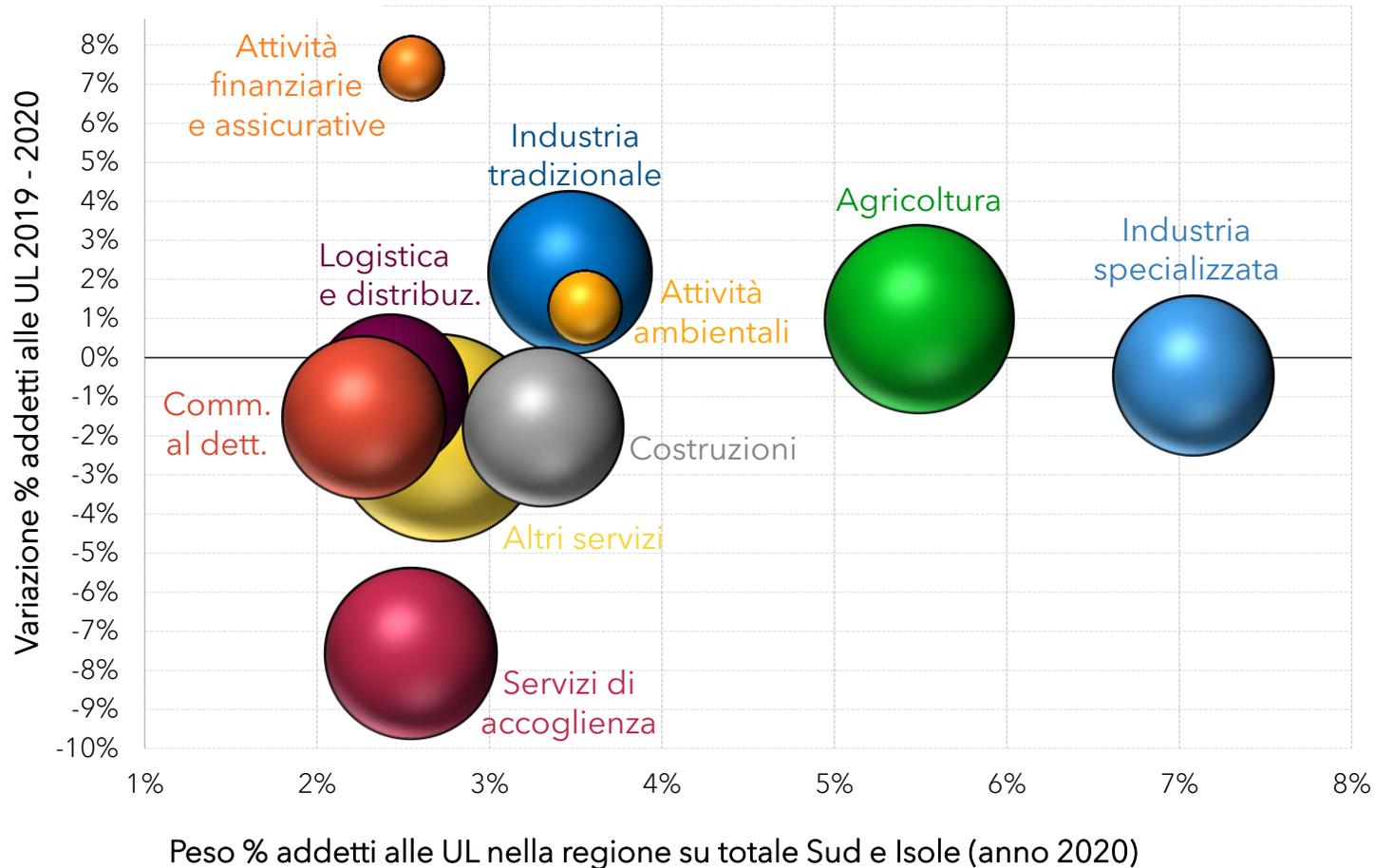
	USA 1.140 M€
	Germania 384 M€
	Francia 312 M€
	Spagna 246 M€
	UK 215 M€

La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni internazionali con il 47,5% (3% in Ue). Seguono il **trasporto stradale** con il 38,6% (72,9% vs Ue) e **ferroviario** con il 12,4%, ma con un peso del 24,2% verso l'Ue.

Il principale mercato delle esportazioni totali lucane sono gli USA (34,6%). Seguono, tra le prime cinque, la Germania (11,6%), la **Francia** (9,5%), la **Spagna** (7,5%), e l'**UK** (6,5%).

# I SETTORI PRODUTTIVI IN BASILICATA RISPETTO AL SUD E ISOLE

## BASILICATA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

In termini di occupazione, la Basilicata non occupa un ruolo dominante nella macroarea del Sud e Isole, soprattutto a causa dell'orografia del territorio e della carenza di importanti vie di comunicazione.

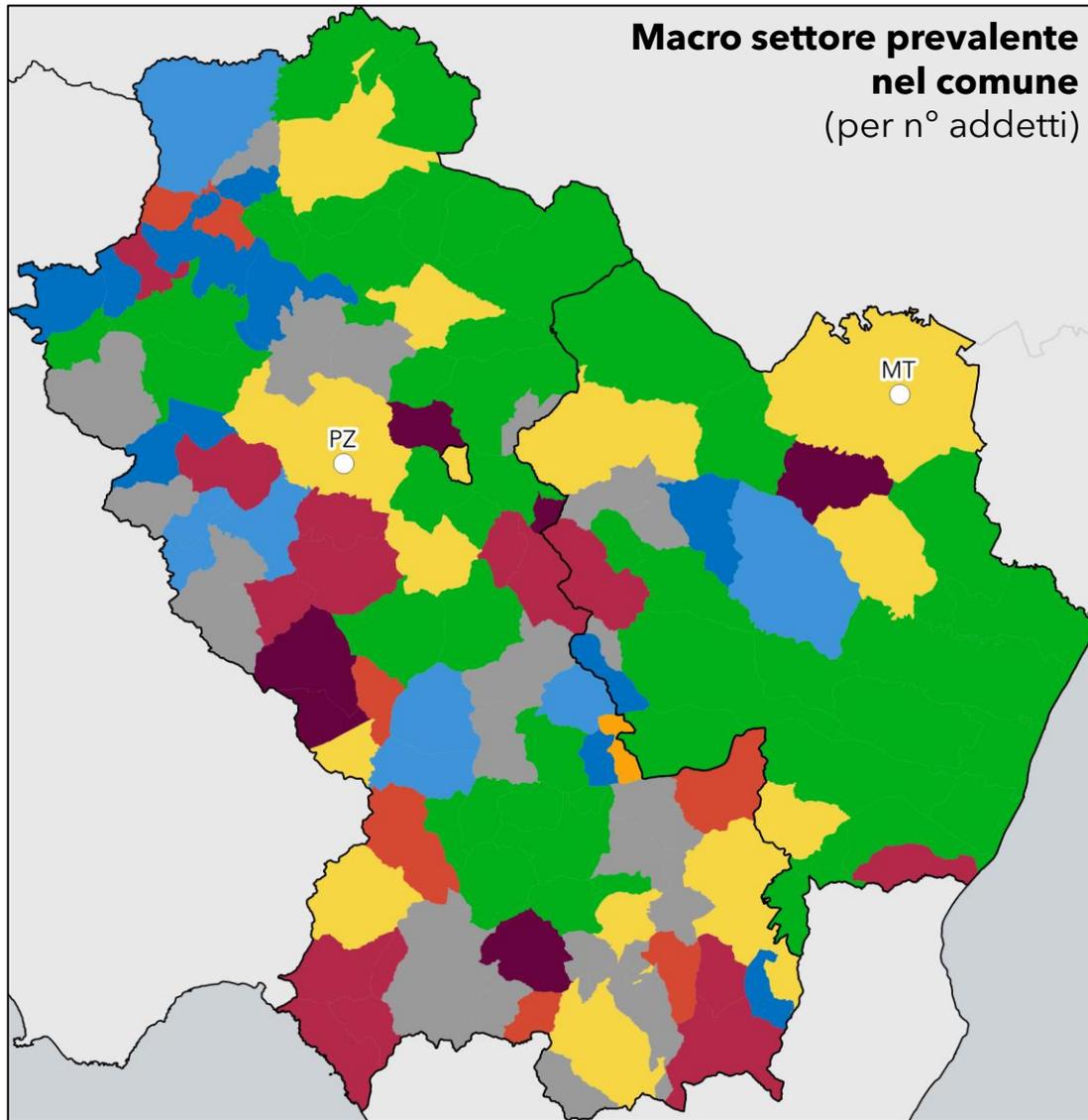
Il settore più rilevante è quello dell'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) che occupa il **7,1% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**. Segue l'**Agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) con un peso del **5,5%** nella macroarea.

Il settore dei servizi di accoglienza è quello che nel 2020 ha subito la maggiore flessione del numero di addetti, pari a **-7,6%**. Di contro, altri settori sono cresciuti, in particolare: le attività finanziarie e assicurative **+7,4%** e l'industria tradizionale **+2,2%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I SETTORI PRODUTTIVI IN BASILICATA (DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA)

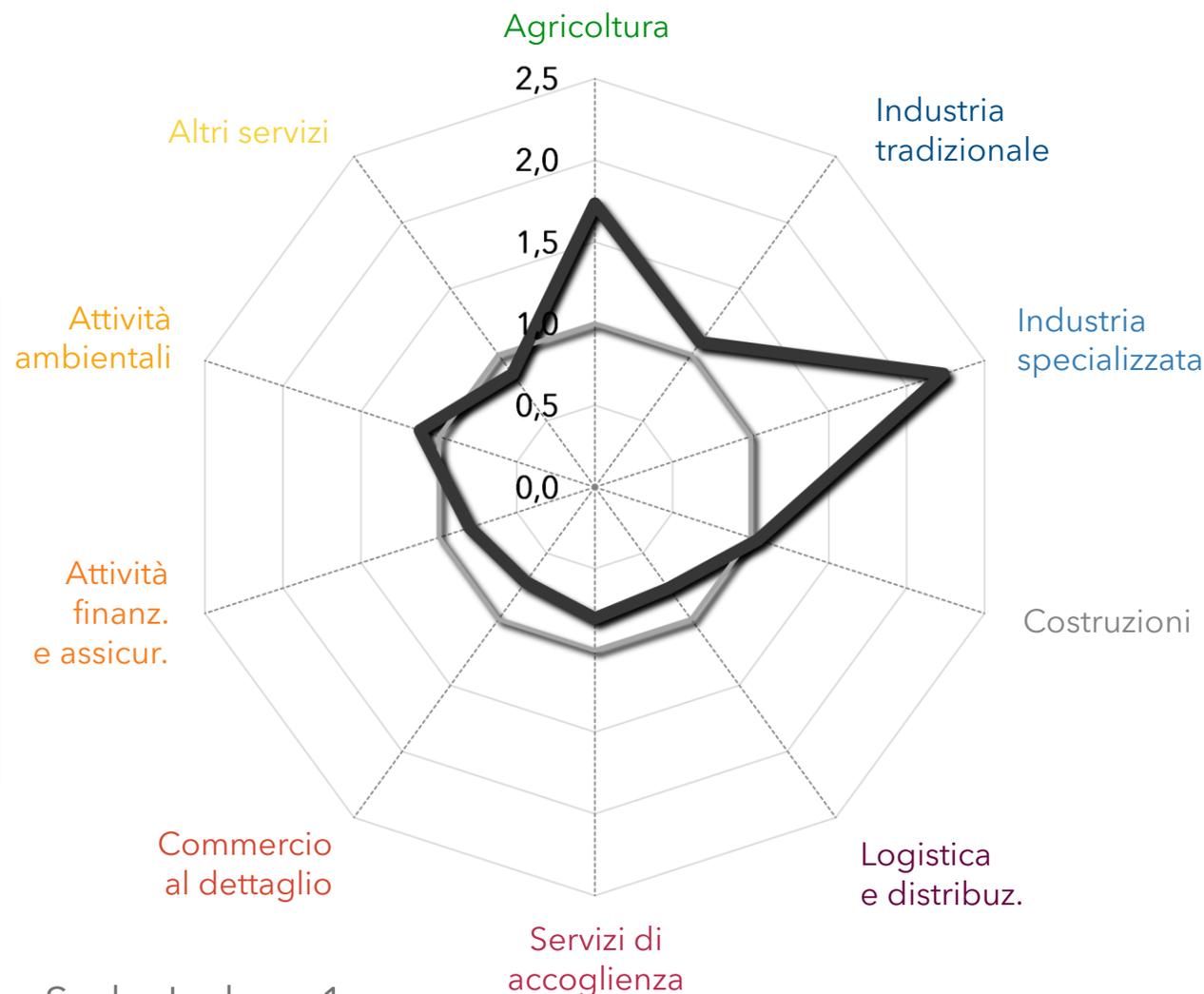


MACRO SETTORE	PESO %	MT	PZ	BASILICATA
<b>AGRICOLTURA</b> Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	14,4%	67,9%	32,1%	100%
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	10,8%	36,6%	63,4%	100%
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	10,5%	14,4%	85,6%	100%
<b>COSTRUZIONI</b> Edilizia, servizi di ingegneria	10,4%	31,8%	68,2%	100%
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> Attività di trasporto e magazzinaggio	9,7%	34,0%	66,0%	100%
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	11,9%	42,6%	57,4%	100%
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	10,8%	36,9%	63,1%	100%
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> Banche e assicurazione	1,7%	34,5%	65,5%	100%
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	2,3%	35,0%	65,0%	100%
<b>ALTRI SERVIZI</b> Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	17,6%	31,0%	69,0%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>37,7%</b>	<b>62,3%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DELLA BASILICATA



Sud e Isole = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche con le percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia ulteriormente una struttura produttiva fortemente sbilanciata verso i settori più tradizionali: **industria** (in particolare quella specializzata) e **agricoltura**.

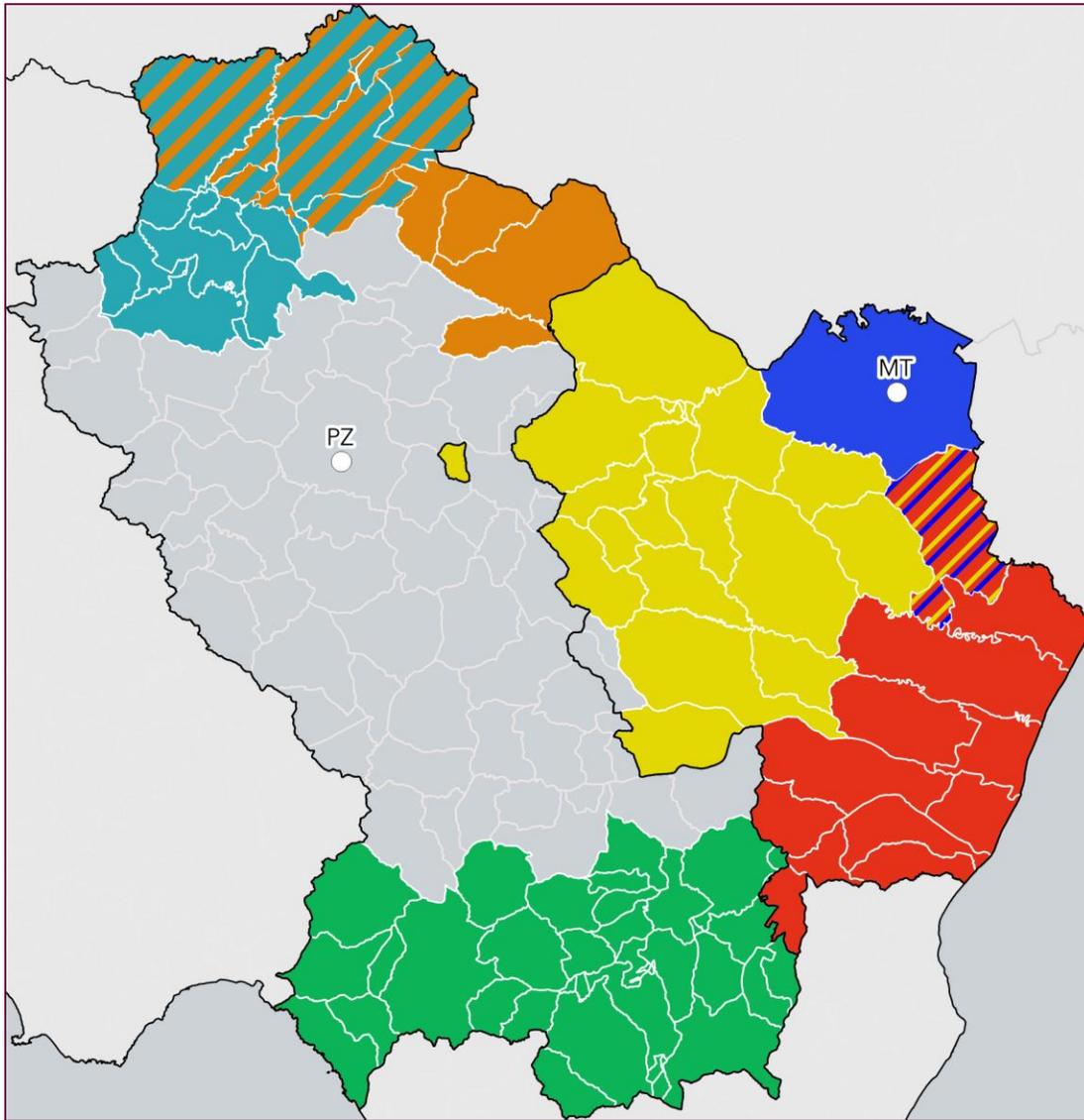
Nelle zone interne è sviluppata la coltura cerealicola (frumento, granturco, orzo e avena, di cui la regione è la maggior produttrice nazionale). Vicino al mare sorgono vigneti e piantagioni da frutto (susine, pesche, pere, kiwi, fragole e agrumi). Abbastanza sviluppato è l'allevamento di ovini, suini e caprini.

L'industria tradizionale della regione è basata sulle attività di piccole e medie imprese: industrie alimentari (oleifici, aziende vinicole, pastifici), tessili e della lavorazione del marmo.

La regione è ricca di idrocarburi, particolarmente metano, nella valle del Basento, e petrolio, in val d'Agri (PZ), dove è situato il giacimento petrolifero su terraferma più grande d'Europa.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I DISTRETTI INDUSTRIALI IN BASILICATA



In Basilicata sono presenti **6 distretti industriali** costituiti ai sensi della L.R. n.1 del 23/01/2001.

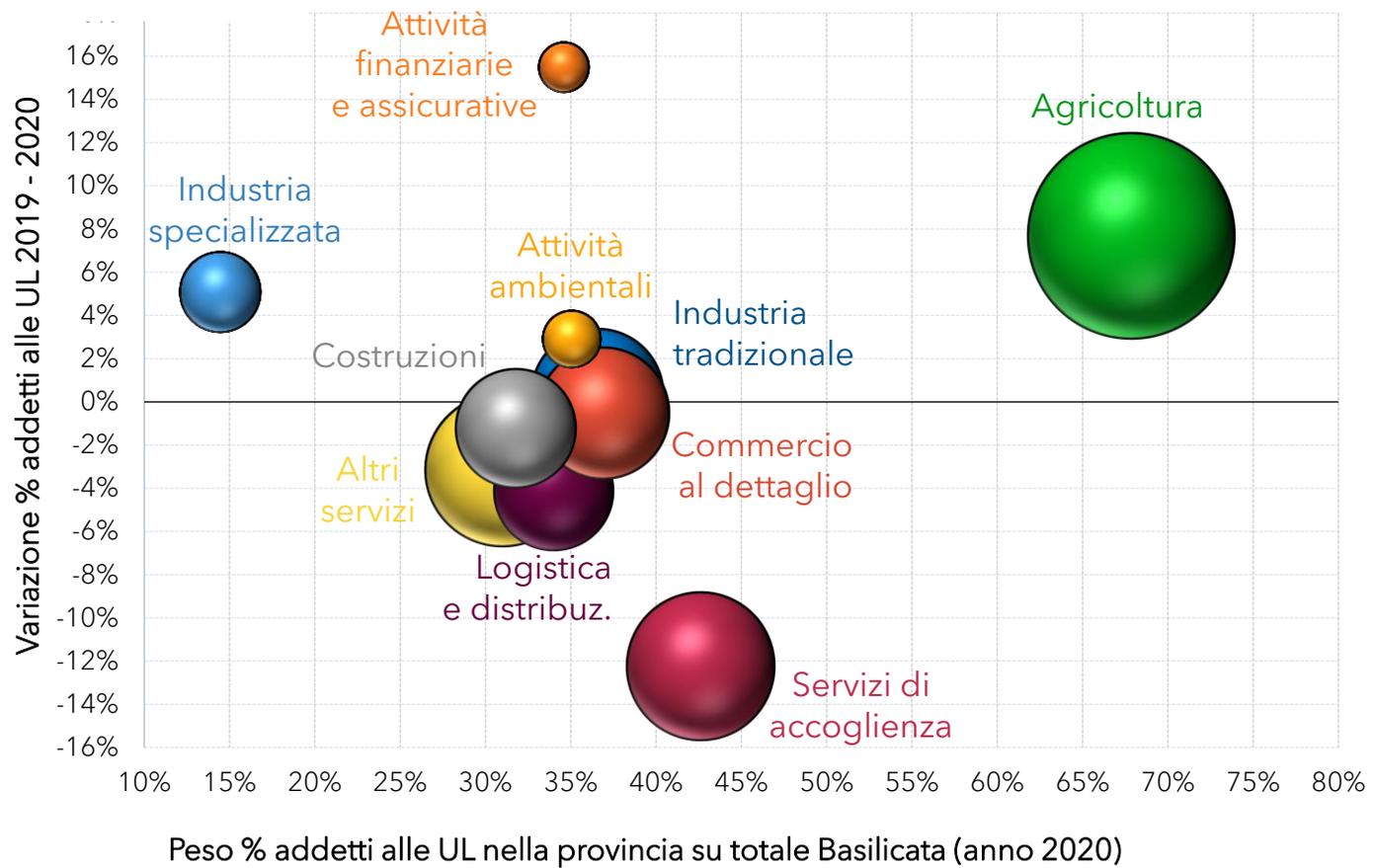
DISTRETTO	PROVINCIA	N° COMUNI
Distretto agroindustriale del Vulture	PZ	15
Distretto della corsetteria di Lavello	PZ	12
Distretto rurale del Pollino-Lagonegrese	PZ	27
Distretto agroalimentare di qualità del Metapontino	MT	15
Distretto del mobile imbottito di Matera e Montescaglioso	MT	2
Distretto rurale delle colline e montagna materana	MT	17

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

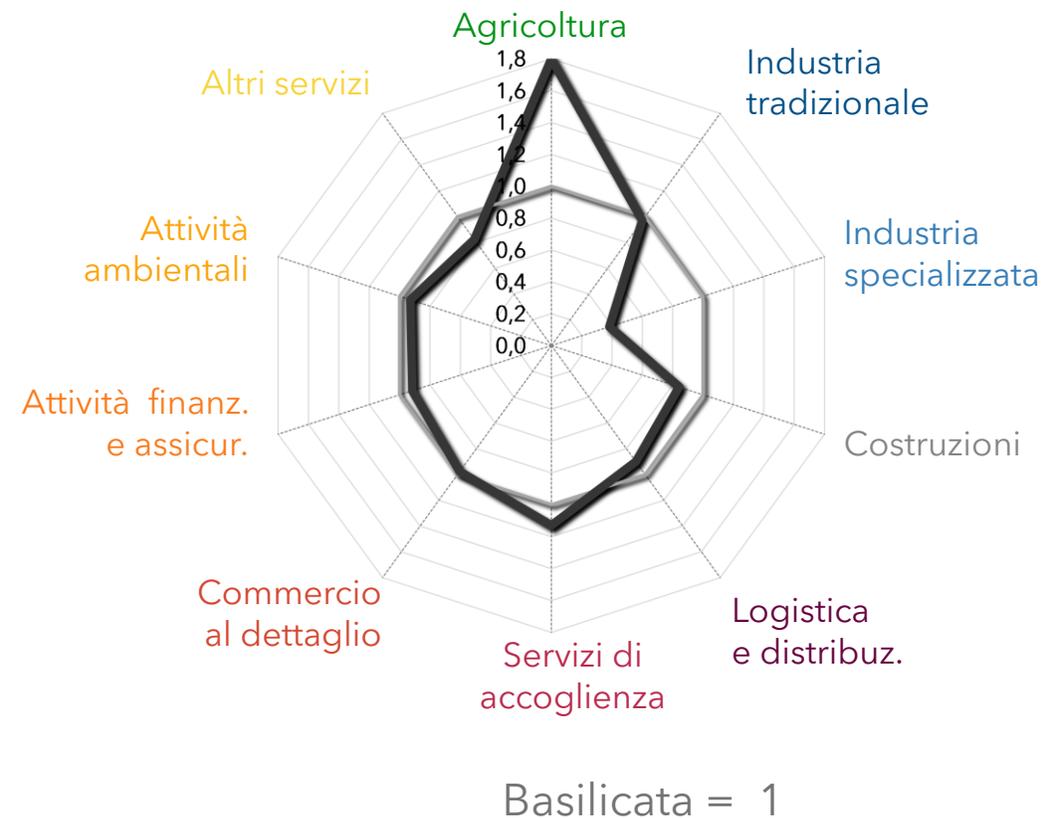
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

## MATERA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



### 3 distretti industriali

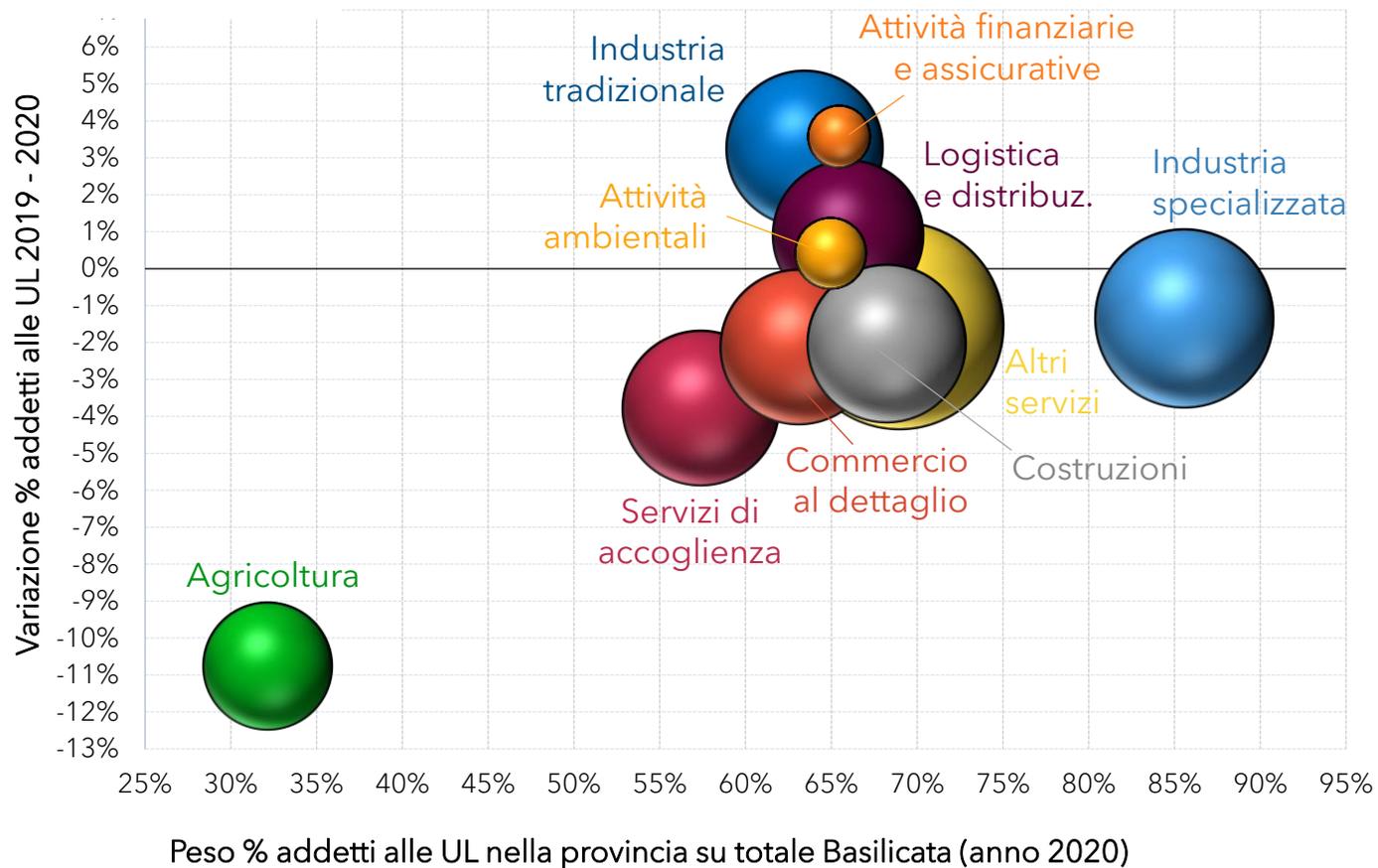
- Distretto agroalimentare di qualità del Metapontino
- Distretto del mobile imbottito di Matera e Montescaglioso
- Distretto rurale delle colline e montagna materana

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

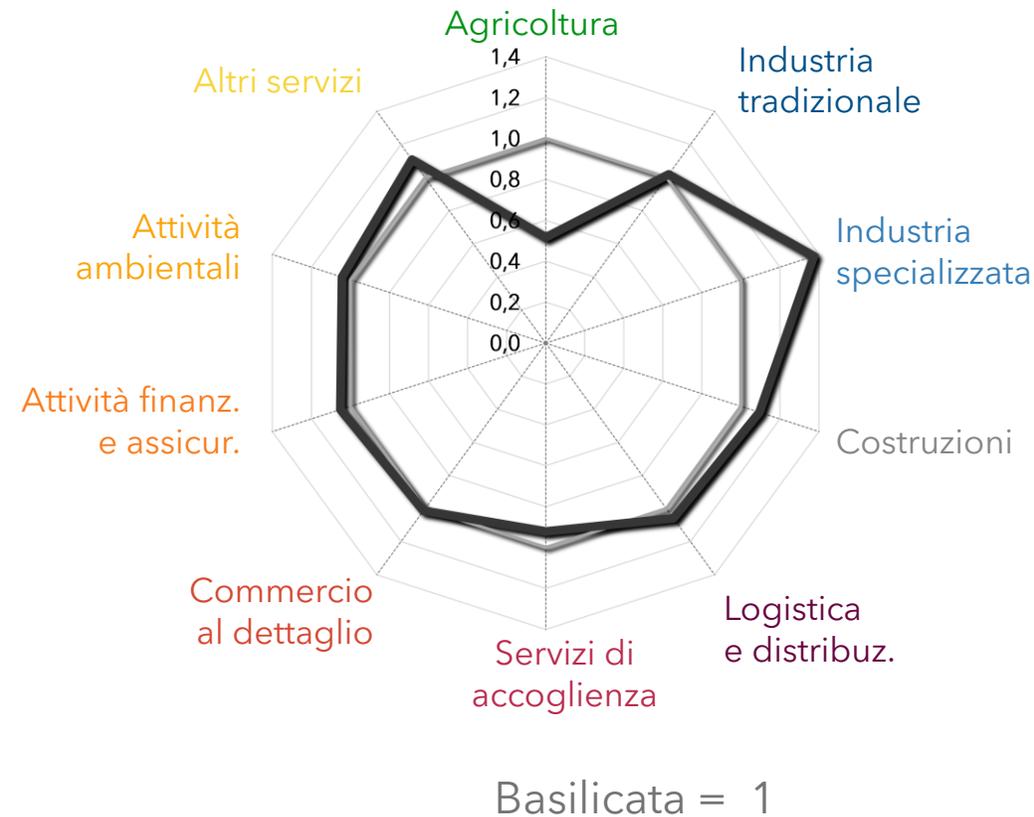
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

## POTENZA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



### 3 distretti industriali

Distretto agroindustriale del Vulture

Distretto della corsetteria di Lavello

Distretto rurale del Pollino-Lagonegrese

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# L'attuale sistema infrastrutturale della Basilicata



UNIONCAMERE

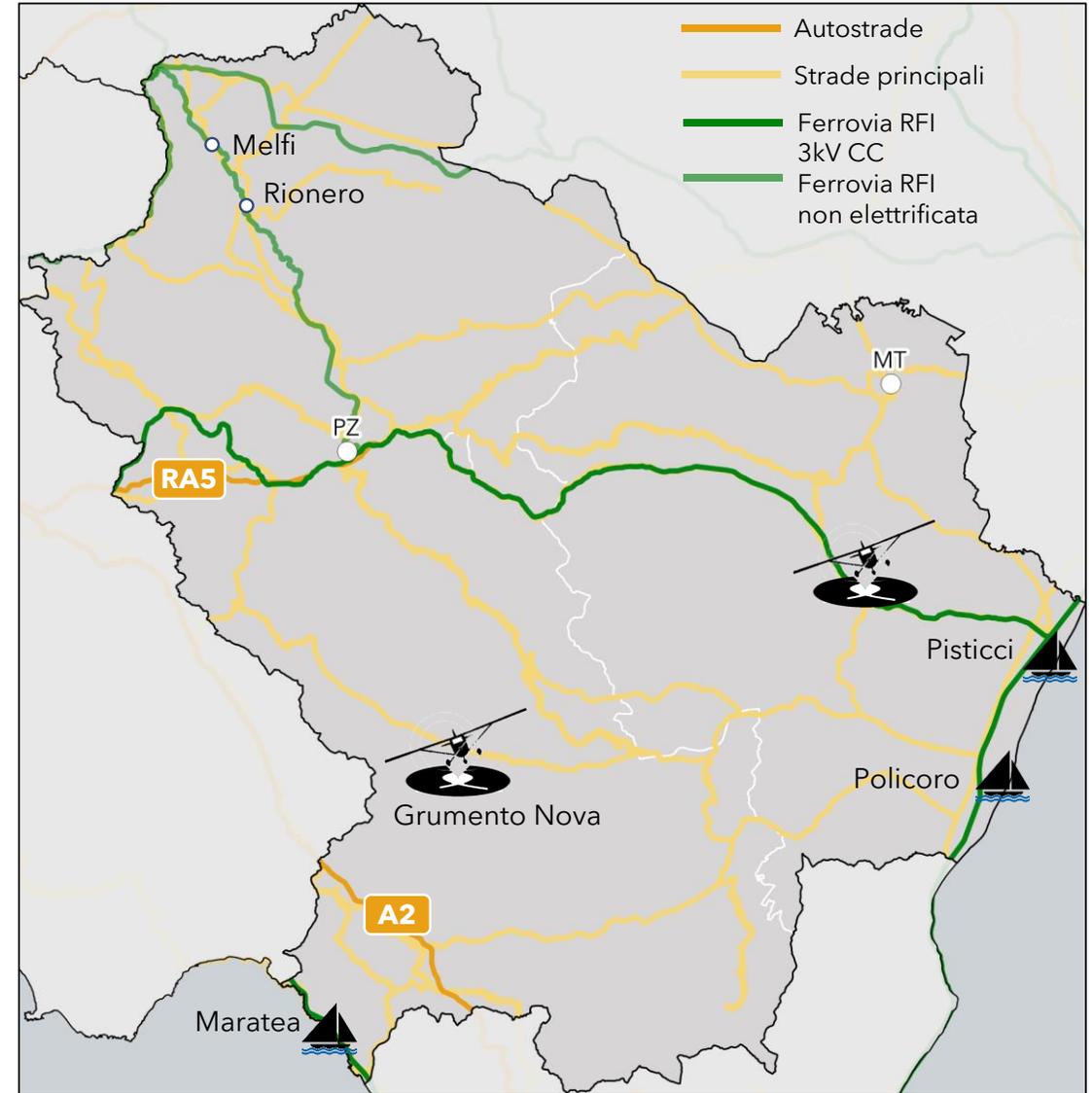


UNIONTRASPORTI

# IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **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) e 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 svolti da Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane (che opera nei collegamenti da e verso la regione Puglia). Sono presenti 33 stazioni per servizio viaggiatori di cui 4 medio/grandi (Melfi, Rionero, Potenza Superiore, Potenza Centrale) 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 1.140 m x 30 m), entrambe costituite da aerostazione, torre di controllo, hangar, parcheggio aeromobili e impianto carburanti.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



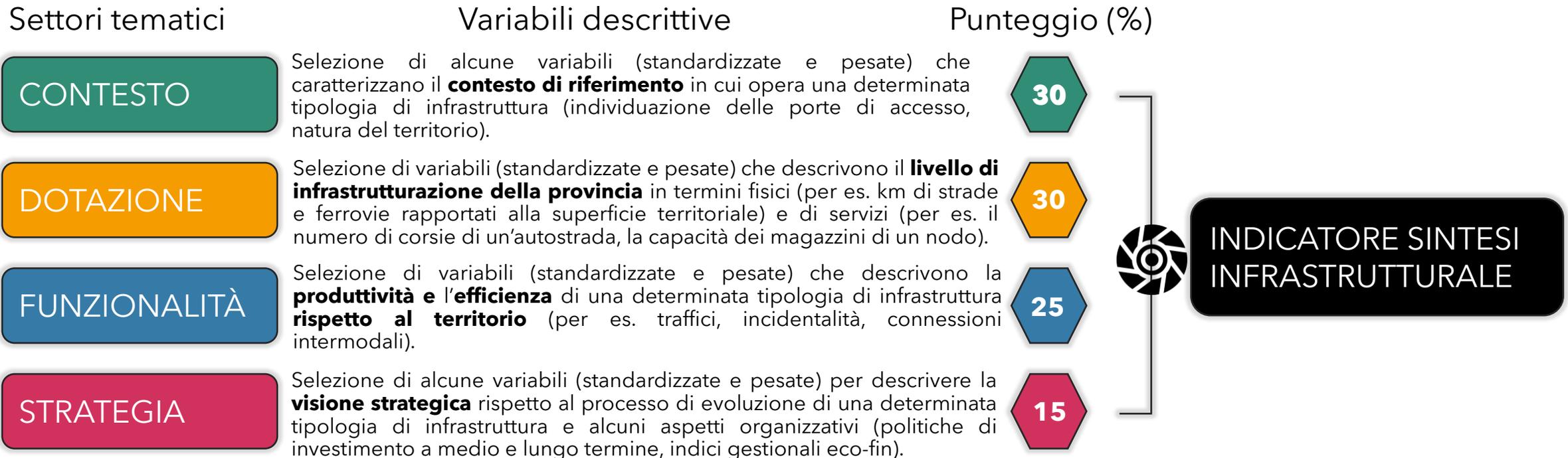
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

## Scala territoriale: PROVINCIA\* Anno di riferimento: 2019

\* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

## Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

### 4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**<sup>1</sup>, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, aeroportuale e interportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

<sup>1</sup> Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI

## CONTESTO

MT	38,2
PZ	31,1

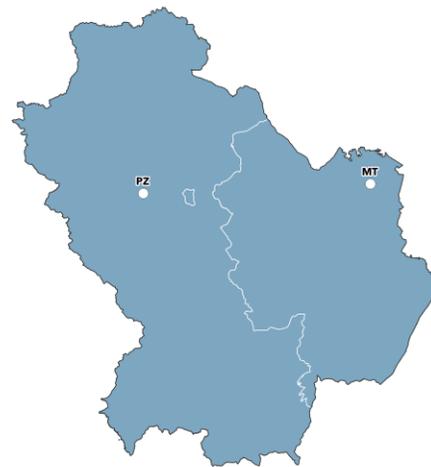


## SUD E ISOLE

Max	
BA	68,4
Min	
IS	17,8

## FUNZIONALITÀ

PZ	63,6
MT	60,0



## SUD E ISOLE

Max	
NA	74,0
Min	
AG	57,1

## SINTESI

MT	39,1
PZ	35,6

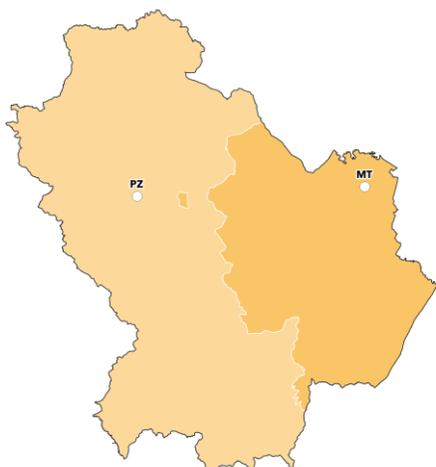


## SUD E ISOLE

Max	
NA	58,8
Min	
AG	34,2

## DOTAZIONE

MT	28,6
PZ	20,6



## SUD E ISOLE

Max	
NA	46,3
Min	
CS	9,6

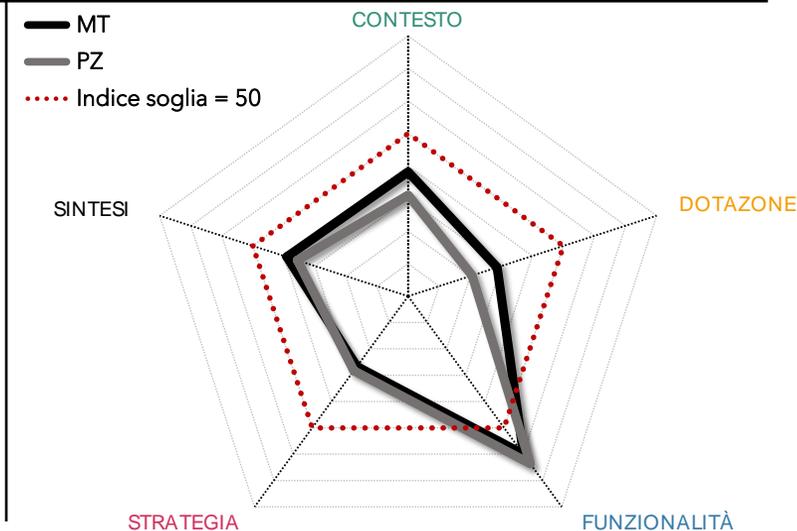
## STRATEGIA

PZ	28,2
MT	26,7



## SUD E ISOLE

Max	
AQ	53,9
Min	
BR	19,0



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



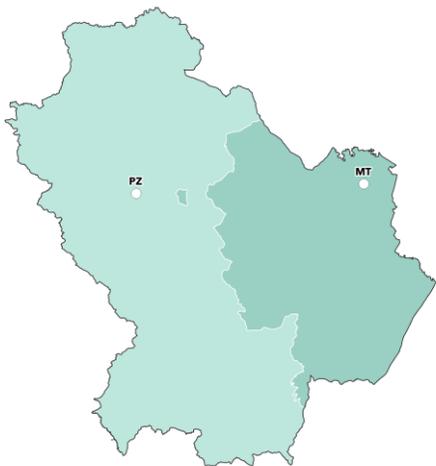
# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

## CONTESTO

MT	18,6
PZ	10,9



### SUD E ISOLE

Max	
CE	59,0
Min	
IS	3,5

## FUNZIONALITÀ

MT	40,1
PZ	35,4



### SUD E ISOLE

Max	
NA	71,8
Min	
NU, RA	9,1

## SINTESI

MT	23,4
PZ	20,3

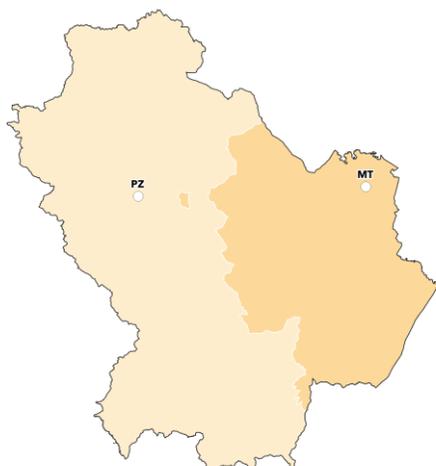


### SUD E ISOLE

Max	
NA	56,9
Min	
IS	11,6

## DOTAZIONE

MT	26,0
PZ	18,4

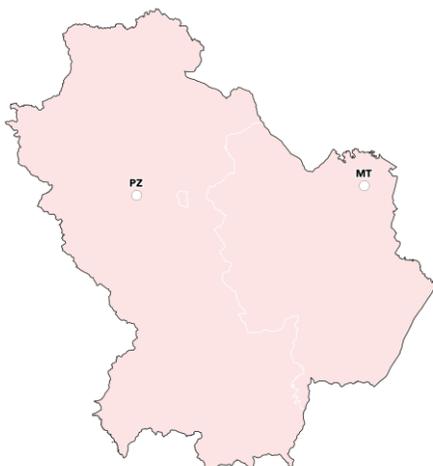


### SUD E ISOLE

Max	
NA	57,9
Min	
NU	0,9

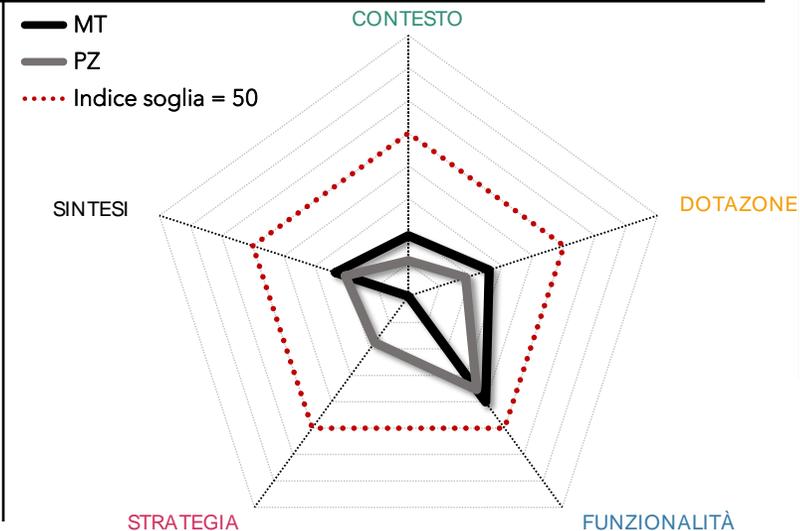
## STRATEGIA

PZ	17,5
MT	0,0



### SUD E ISOLE

Max	
NU	57,2
Min	
MT	0,0



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

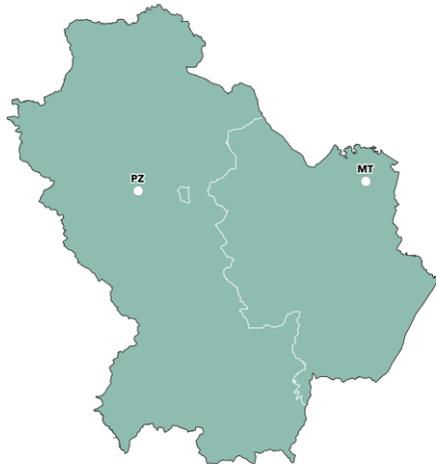


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



## CONTESTO

PZ	48,7
MT	48,3

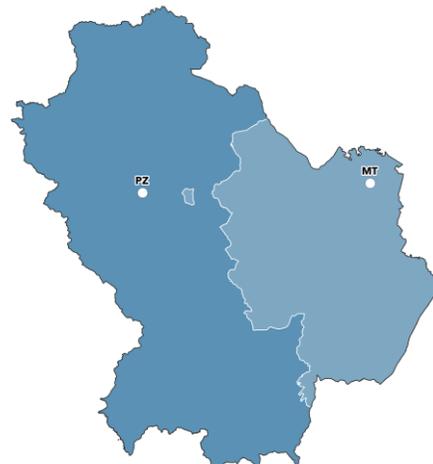


### SUD E ISOLE

Max	
ME	88,0
Min	
AQ, IS	0,0

## FUNZIONALITÀ

PZ	30,6
MT	25,9



### SUD E ISOLE

Max	
NA	69,6
Min	
KR..*	0,0

\* Insieme a AG, CB, FG, RG, PE, CS, CZ, TE, CH, CL, AQ, IS

## SINTESI

MT	35,2
PZ	33,8

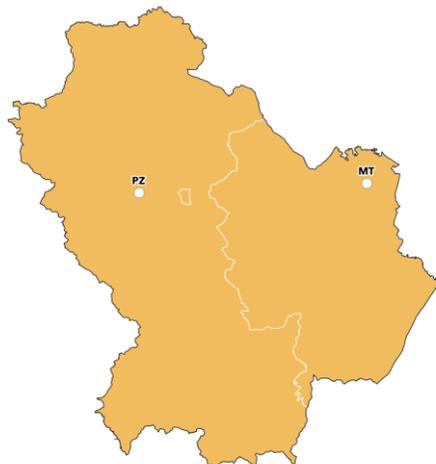


### SUD E ISOLE

Max	
NA	61,1
Min	
AQ, IS	0,0

## DOTAZIONE

MT	34,7
PZ	27,7



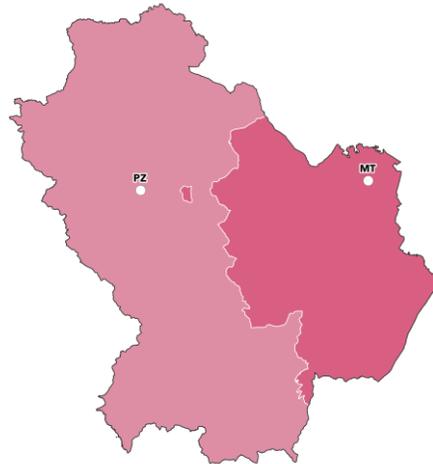
### SUD E ISOLE

Max	
CA	49,7
Min	
CH..*	0,0

\* Insieme a CL, AQ, IS

## STRATEGIA

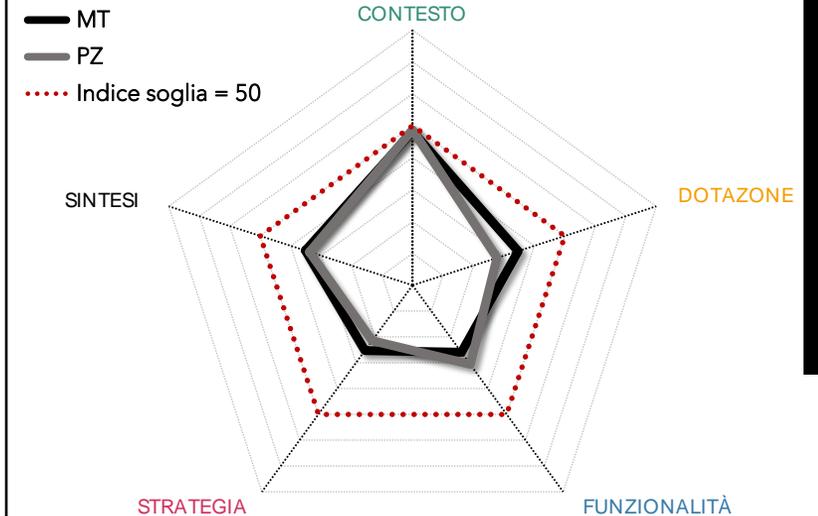
MT	25,3
PZ	21,5



### SUD E ISOLE

Max	
RC	71,5
Min	
KR..*	0,0

\* Insieme a AG, CB, FG, RG, PE, CS, CZ, TE, CH, CL, AQ, IS



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

## CONTESTO

MT	66,4
PZ	0,0



### SUD E ISOLE

Max	
BA	73,0
Min	
CB..*	0,0

\* Insieme a PZ, AG, CL

## FUNZIONALITÀ

MT	27,5
PZ	0,0



### SUD E ISOLE

Max	
NA	49,8
Min	
CL..*	0,0

\* Insieme a PZ, CB, AG

## SINTESI

MT	39,1
PZ	0,1

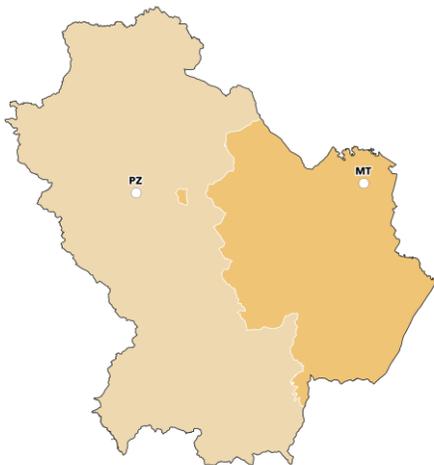


### SUD E ISOLE

Max	
CT	47,6
Min	
CB, AG	0,0

## DOTAZIONE

MT	31,2
PZ	0,3



### SUD E ISOLE

Max	
FG	41,4
Min	
CB, AG	0,0

## STRATEGIA

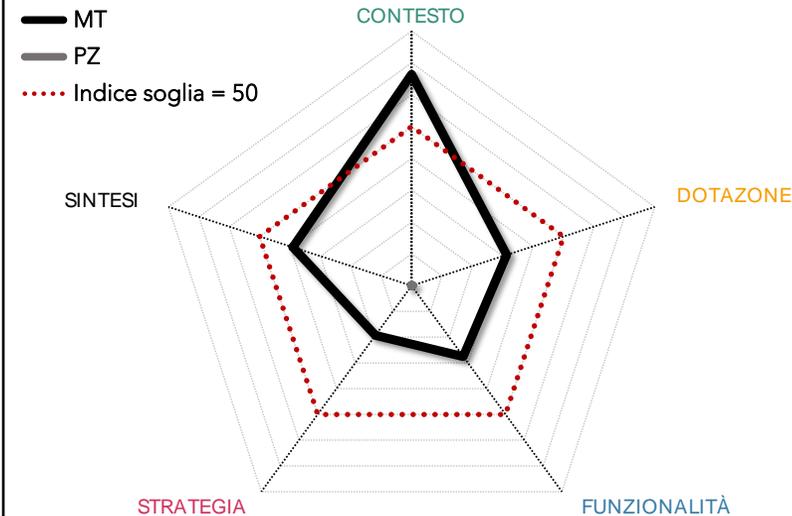
MT	19,3
PZ	0,0



### SUD E ISOLE

Max	
CT	55,7
Min	
CL..*	0,0

\* Insieme a PZ, CB, AG



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

## CONTESTO

MT	39,9
PZ	0,0



## SUD E ISOLE

Max	
CT	46,2
Min	
CB..*	0,0

\* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

## FUNZIONALITÀ

MT	37,0
PZ	0,0



## SUD E ISOLE

Max	
CE	55,8
Min	
RC..*	0,0

\* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

## SINTESI

MT	30,4
PZ	1,2



## SUD E ISOLE

Max	
CE	50,5
Min	
AG	0,1

## DOTAZIONE

MT	15,7
PZ	3,8



## SUD E ISOLE

Max	
CE	66,0
Min	
AG	0,5

## STRATEGIA

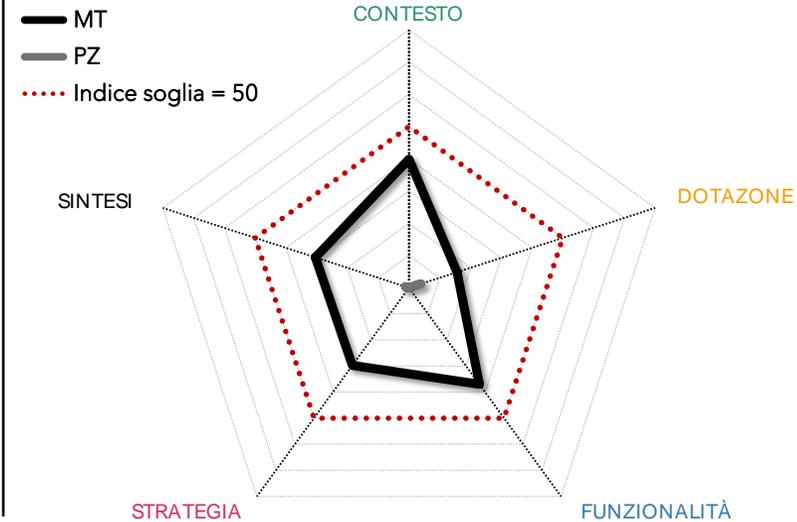
MT	29,8
PZ	0,0



## SUD E ISOLE

Max	
CT	42,6
Min	
RC..*	0,0

\* Insieme a SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

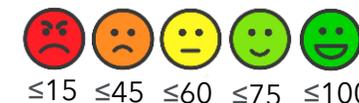
L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	MT (80°)		MT (85°)		MT (48°)		MT (78°)		MT (52°)		MT (70°)	
2°	PZ (96°)		PZ (91°)		PZ (49°)		PZ (103°)		PZ (94°)		PZ (102°)	

Nella classifica nazionale, le province di Matera e Potenza si posizionano rispettivamente al 70° e al 102° posto, 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**.



La provincia di **Potenza** presenta il **gap infrastrutturale** più ampio (al 102° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle **infrastrutture aeroportuali** (103°) e **logistiche** (94°).



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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<sup>a</sup> in Italia, e la tendenza degli incidenti è in crescita in entrambe le province).

**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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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, infatti lo scalo più vicino (Napoli-Capodichino) dista circa 2 ore dal capoluogo provinciale. Le due aviosuperfici presenti sul territorio lucano allo stato attuale non risultano conformi agli standard di aeroporto, nonostante le intenzioni di rilancio da parte degli enti locali.

**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. La provincia di Potenza, invece, non riesce a beneficiare di nessun interporto, infatti 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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# La Basilicata e i corridoi europei della rete TEN-T



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei della rete ferroviaria (modulo, sagoma, peso assiale, lunghezza dei treni) e sua l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficiamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

## 1 Corridoio del Core Network attraversa la BASILICATA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale e collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

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	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

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.

**BASILICATA:** anche se solo una piccola porzione del Corridoio attraversa il suo territorio, la regione potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria in connessione.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

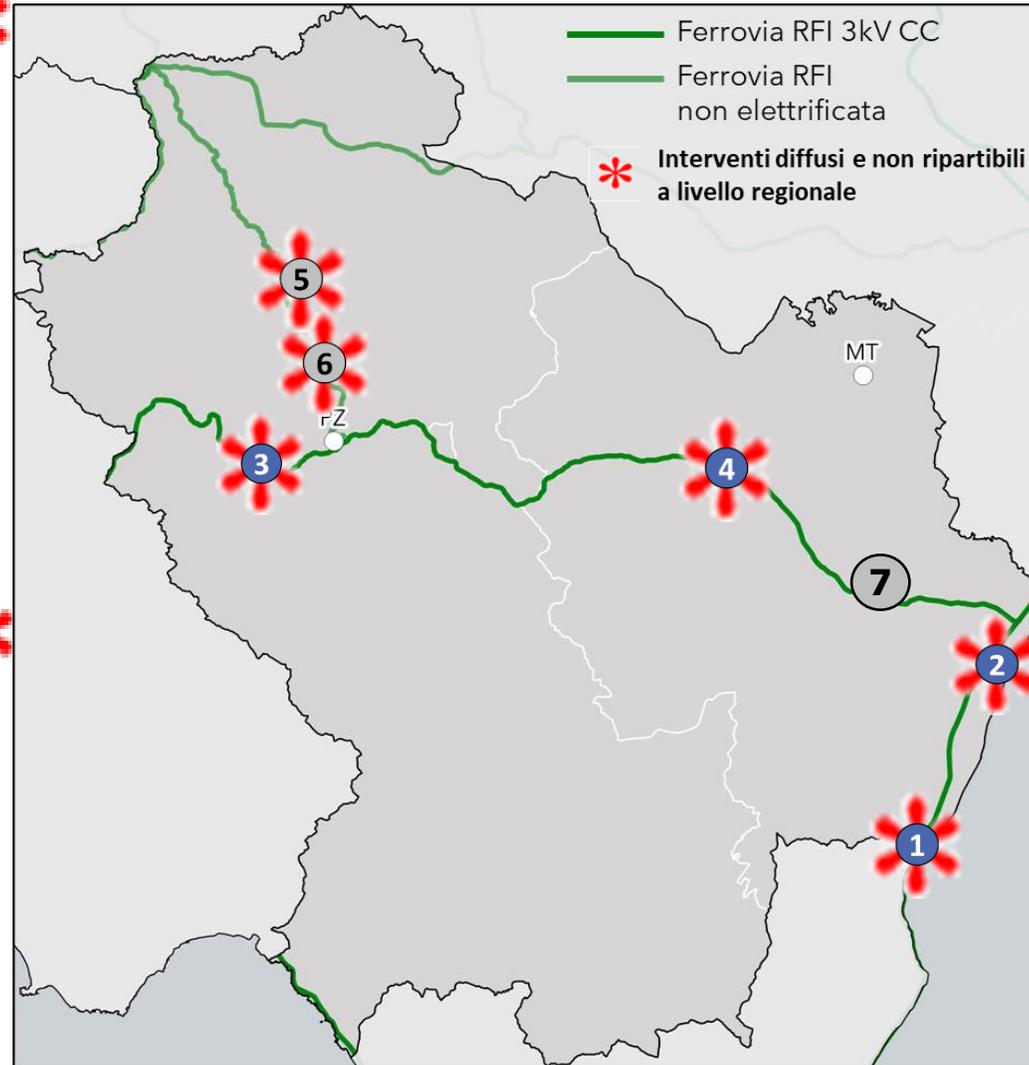
## Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

1.087 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO METAPONTO-SIBARI-BIVIO SANT'ANTONELLO**
  - Costo intervento: 415 mln € (costo complessivo dell'intervento)
  - Finanziati: 37%
  - Fase: progettazione preliminare / lavori in corso
  - Fine lavori prevista: **n.d. / 2020**

## Alta velocità ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1.477 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO TARANTO - METAPONTO**
  - Costo intervento: 340 mln € (costo complessivo dell'intervento)
  - Finanziati: 0,2%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **oltre 2026**



## Alta velocità ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1.477 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- VELOCIZZAZIONE BATTIPAGLIA-POTENZA**
  - Costo intervento: 491 mln € (costo complessivo dell'intervento)
  - Finanziati: 0,2%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **oltre 2030**

## Alta velocità ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1.477 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- VELOCIZZAZIONE POTENZA - METAPONTO**
  - Costo intervento: 646 mln €
  - Finanziati: 0,2%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **oltre 2030**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

## Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento 283 mln € (costo complessivo dell'intervento):

5 LINEA FERROVIARIA POTENZA-FOGGIA - AMMODERNAMENTO - 2^ FASE - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE PL E CONSOLIDAMENTO SEDE

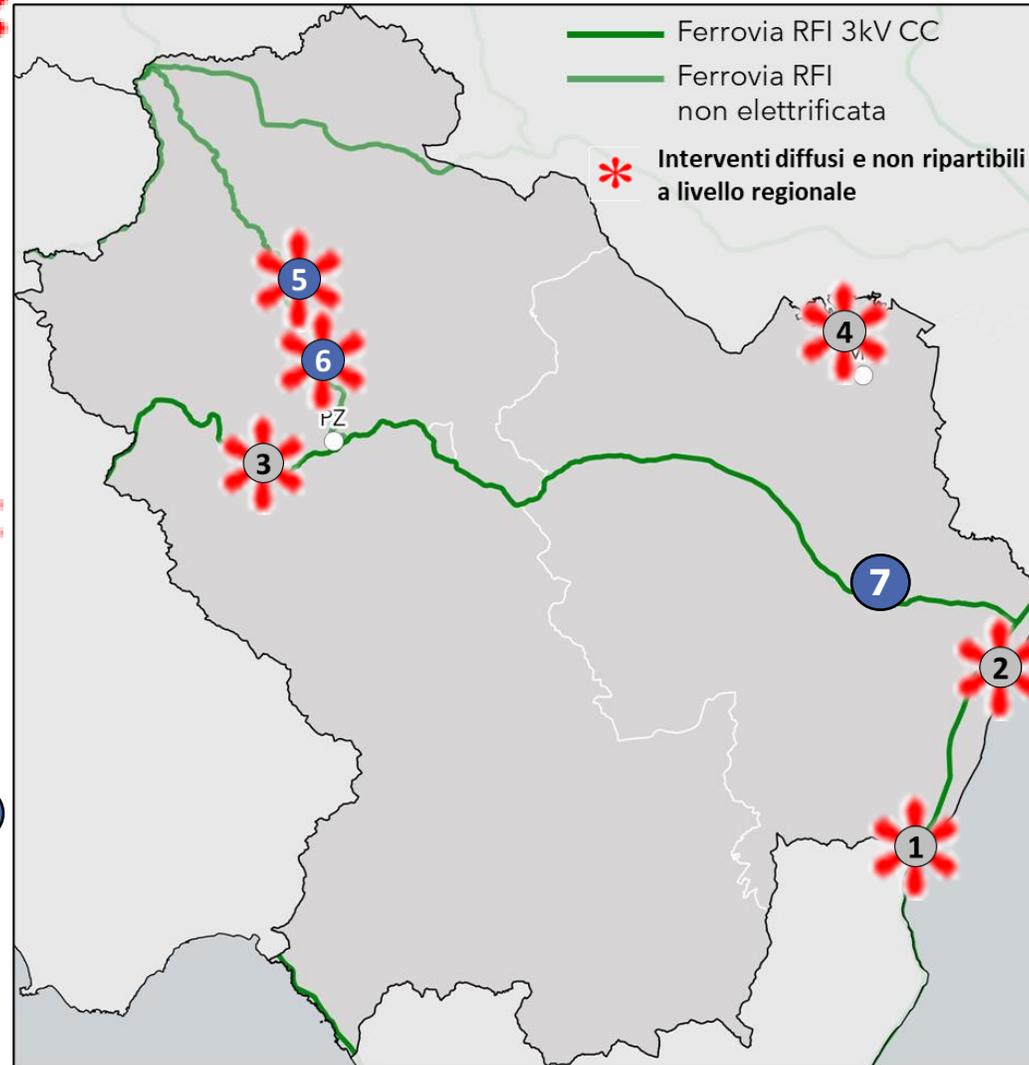
- Costo intervento: 231 mln €
- Finanziati: 70%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2030**

## Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica

Costo intervento: 220 mln €  
Finanziati: 91%  
Fase: lavori in corso  
Fine lavori prevista: **2020**

## Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella

Costo intervento: 365 mln €  
Finanziati: 86%  
Fase: progettazione definitiva  
Fine lavori prevista: **2026**



## Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento 283 mln € (costo complessivo dell'intervento):

6 LINEA FERROVIARIA POTENZA-FOGGIA - AMMODERNAMENTO - 1^ FASE - ADEGUAMENTO A STANDARD RFI E RAZIONALIZZAZIONE IMPIANTI

- Costo intervento: 52 mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2030**

## Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione)

Costo intervento: 230 mln €  
Finanziati: 100%  
Fase: lavori in corso  
Fine lavori prevista: **2021**

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

## Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda- Termoli-Candela

Costo intervento: 430 mln €  
Finanziati: 84%  
Fase: n.d.  
Fine lavori prevista: **n.d.**

## Corridoio stradale Salerno- Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana

836 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 1 ITINERARIO SALERNO-POTENZA-BARI - ADEGUAMENTO DELLE SEDI ESISTENTI E TRATTI DI NUOVA REALIZZAZIONE 4° TRATTA: DA ZONA INDUSTRIALE VAGLIO A SVINCOLO SP OPPIDO - SS 96 (PZ84)
  - Costo intervento: 300 mln €
  - Finanziati: 1%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **n.d.**

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

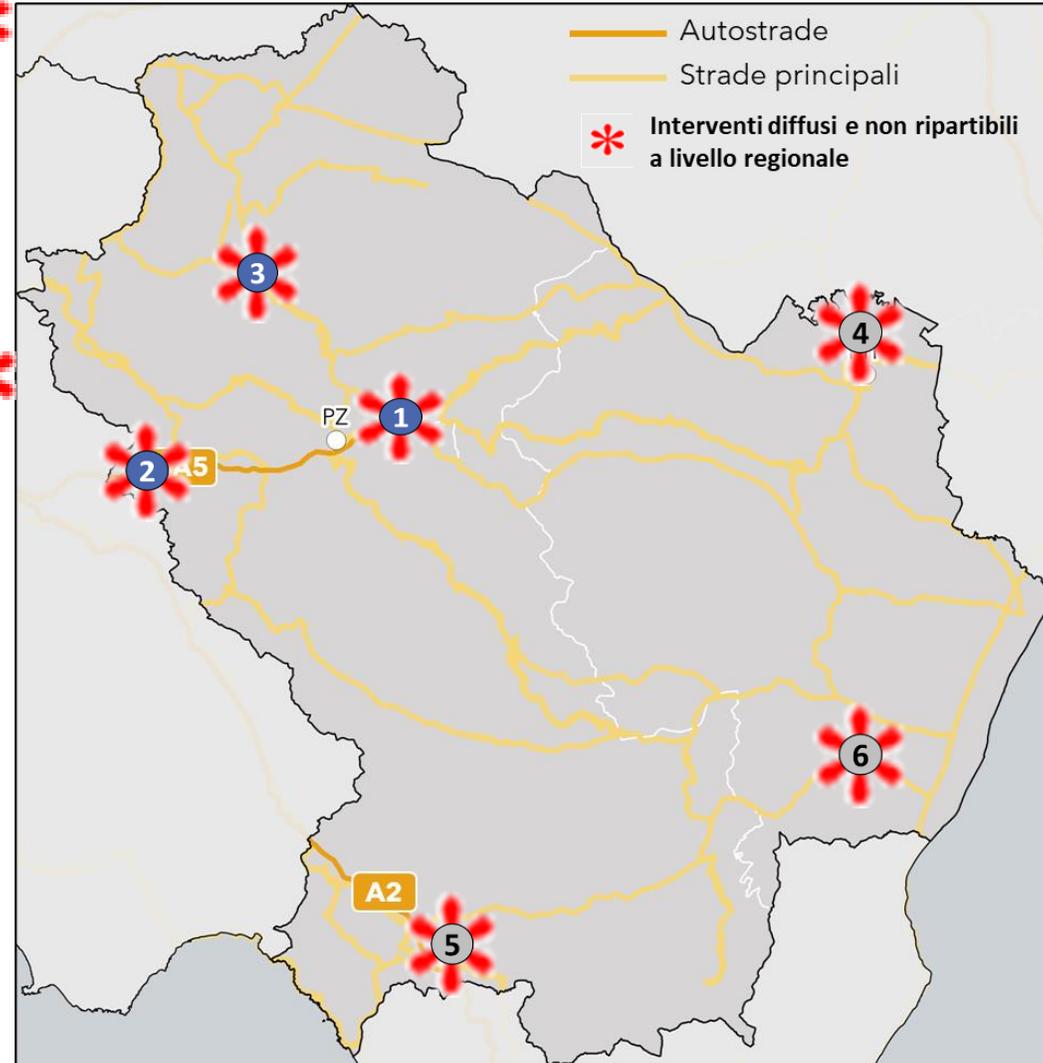
 Prioritarie DEF 2015

 Italia Veloce 2020

 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

 PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



## Corridoio stradale Salerno- Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana

836 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 2 SS 407-RA5 - RIQUALIFICAZIONE RA5 E SS 407
  - Costo intervento: 339 mln €
  - Finanziati: 100%
  - Fase: progettazione esecutiva
  - Fine lavori prevista: **2025**

## Corridoio stradale Salerno- Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana

836 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 3 SS 658 NUOVO ITINERARIO POTENZA-MELFI - MESSA IN SICUREZZA DEL TRACCIATO STRADALE IN TRATTI SALTUARI E ALLACCIAMENTO STABILIMENTO INDUSTRIALE
  - Costo intervento: 197 mln €
  - Finanziati: 85%
  - Fase: progettazione esecutiva / progettazione definitiva
  - Fine lavori prevista: **2024**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

## Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria

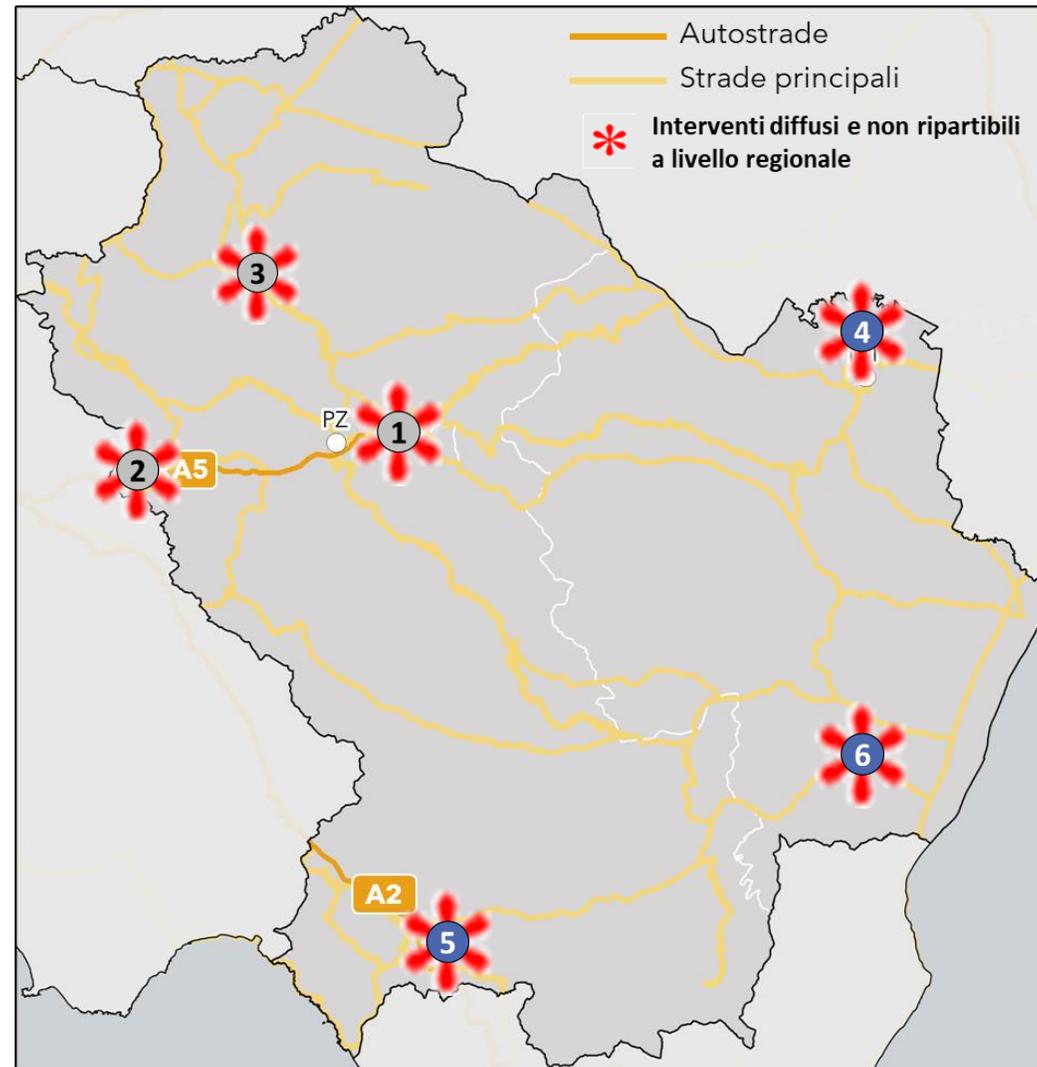
MURGIA-POLLINO (STRADA)  
415 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 4 COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO - TRATTA GIOIA DEL COLLE (A14)-SANTERAMO-MATERA
- Costo intervento: 130 mln € (costo complessivo dell'intervento)
  - Finanziati: 1%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **n.d.**

## Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria

MURGIA-POLLINO (STRADA)  
415 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 5 COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO - TRATTA MATERA-FERRANDINA-PISTICCI E INTERVENTI RACCORDO LAURIA-SINNICA-A3
- Costo intervento: 84 mln €
  - Finanziati: 26%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **n.d.**



## Collegamento mediano Murgia-Pollino: Gioia del Colle-Matera-Lauria

MURGIA-POLLINO (STRADA)  
415 mln € (costo complessivo dell'intervento):

- 6 COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO - TRATTA PISTICCI-TURSI - 1° STRALCIO (PZ141)
- Costo intervento: 54 mln €
  - Finanziati: 10%
  - Fase: progettazione preliminare
  - Fine lavori prevista: **n.d.**

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR\*

\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

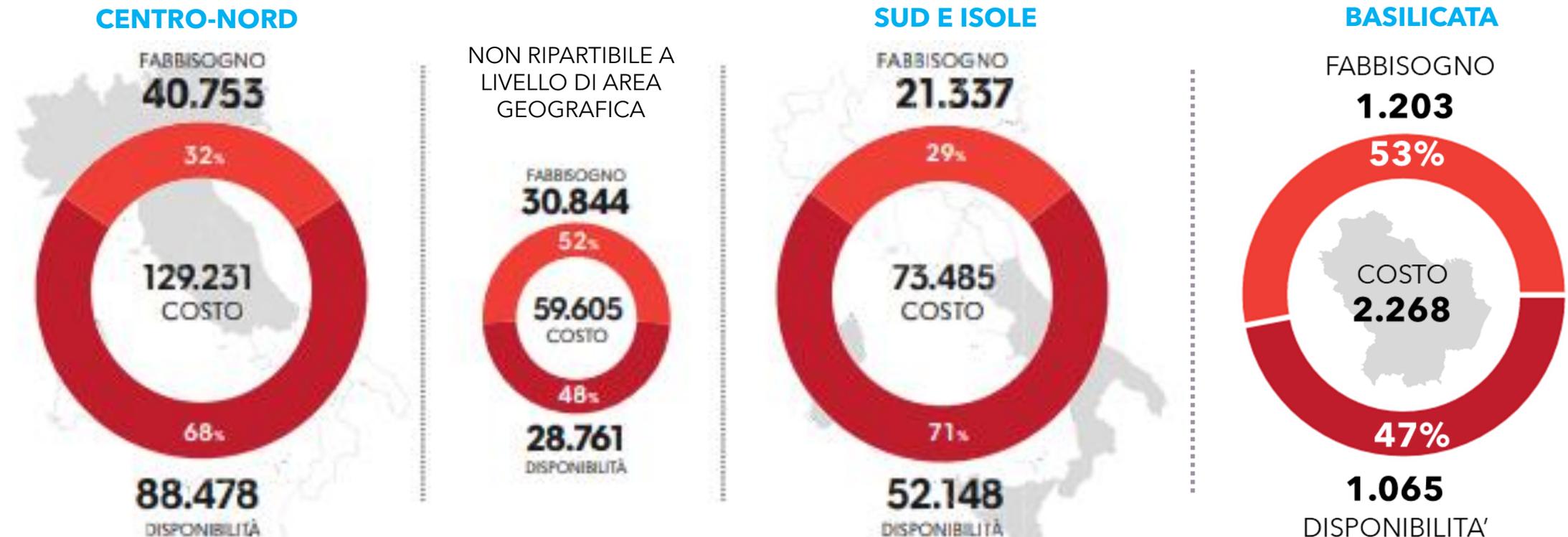
# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milioni di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e Isole ammontano a 73,485 miliardi di euro (il 28% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21,337 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui.

Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

In **Basilicata** sono previsti investimenti per 2.268 milioni di euro pari al 3% del Sud e Isole e all'1% dell'Italia.

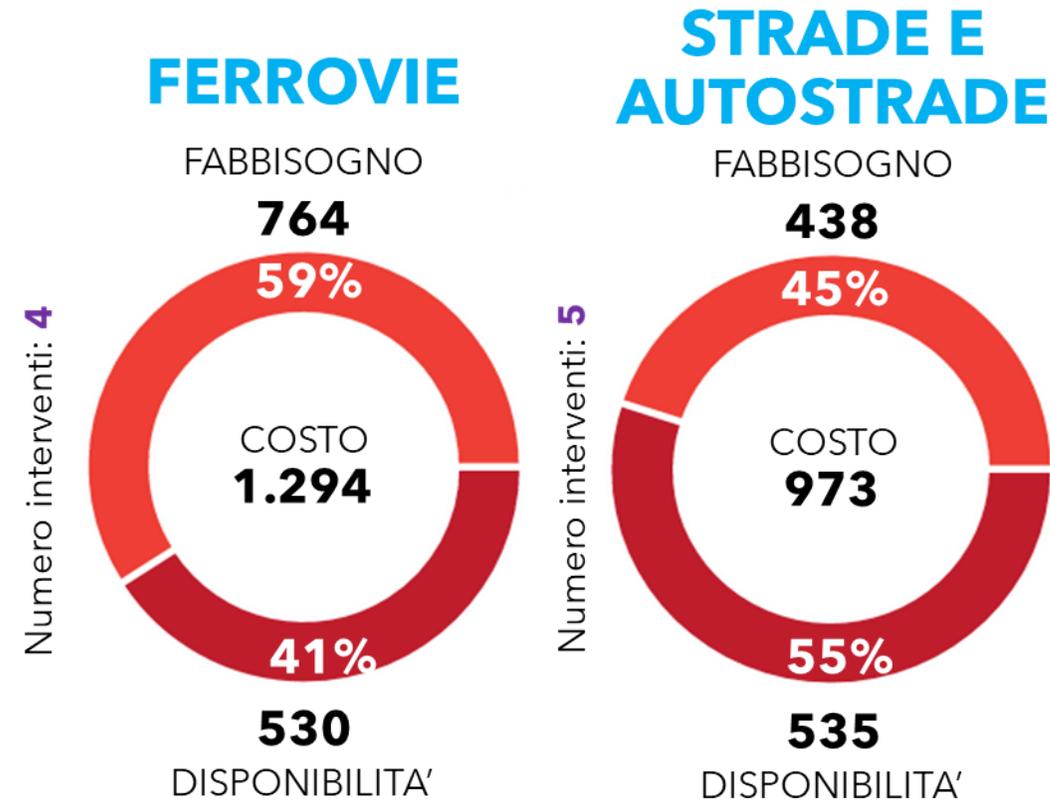


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN BASILICATA

(importi in milioni di euro)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

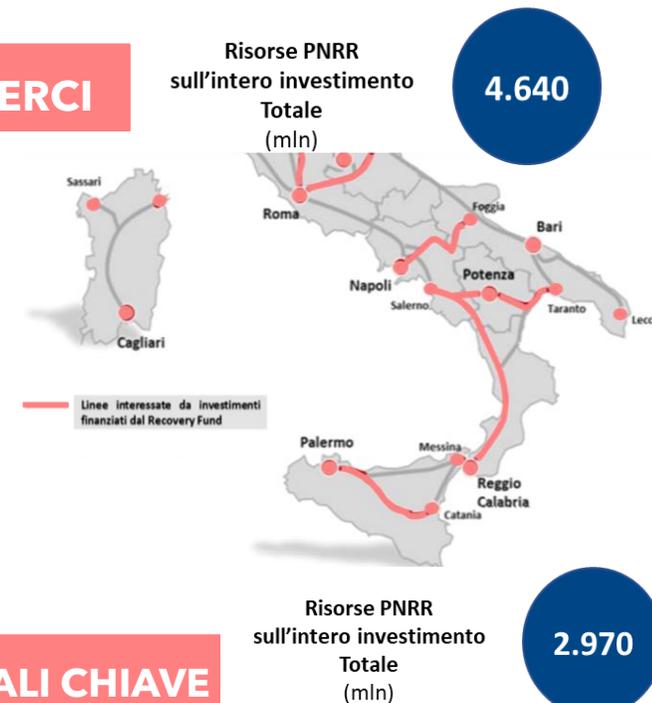
# LE INFRASTRUTTURE PREVISTE NEL PNRR

## COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ VERSO IL SUD PER PASSEGGERI E MERCI

Potenziamento della rete ferroviaria esistente e realizzazione di nuove linee Alta Velocità e Alta Velocità/Alta Capacità lungo le principali direttrici del Meridione.

- **Salerno - Reggio Calabria**  
→ 11,2 mld

Al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti sulla tratta Roma Reggio Calabria, con un recupero fino a 40 minuti sui lotti prioritari della tratta Salerno-Battipaglia-Paola; inoltre ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro.



## POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, **collegamento Adriatico Ionio**, **collegamento tirrenico meridionale**, rete siciliana, rete sarda).

- **Adeguamento prestazionale linea Ionica**

La linea ionica, in particolare la tratta Taranto-Metaponto-Sibari, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica. Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri.

Gli impianti interessati sono Nocera Tirinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE INFRASTRUTTURE PREVISTE NEL PNRR

## CONNESSIONI DIAGONALI

- **Taranto - Battipaglia**  
→ 0,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

A completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza passerà da 4 ore a 3 ore e 30 sulla tratta Napoli - Taranto (via Battipaglia). La capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni l'ora sulle tratte in corso di ammodernamento, e la linea ferroviaria sarà adeguata per consentire il passaggio di treni merci.

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

1.580

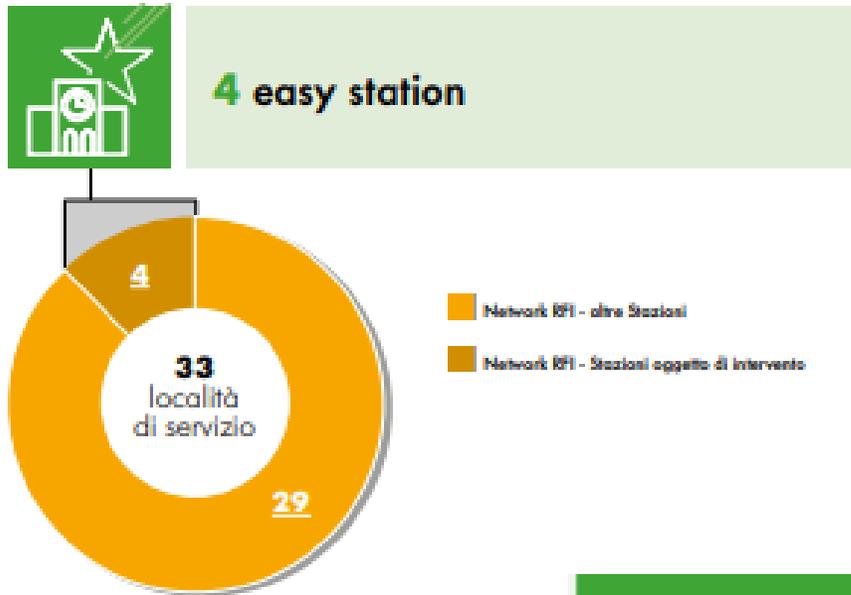


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

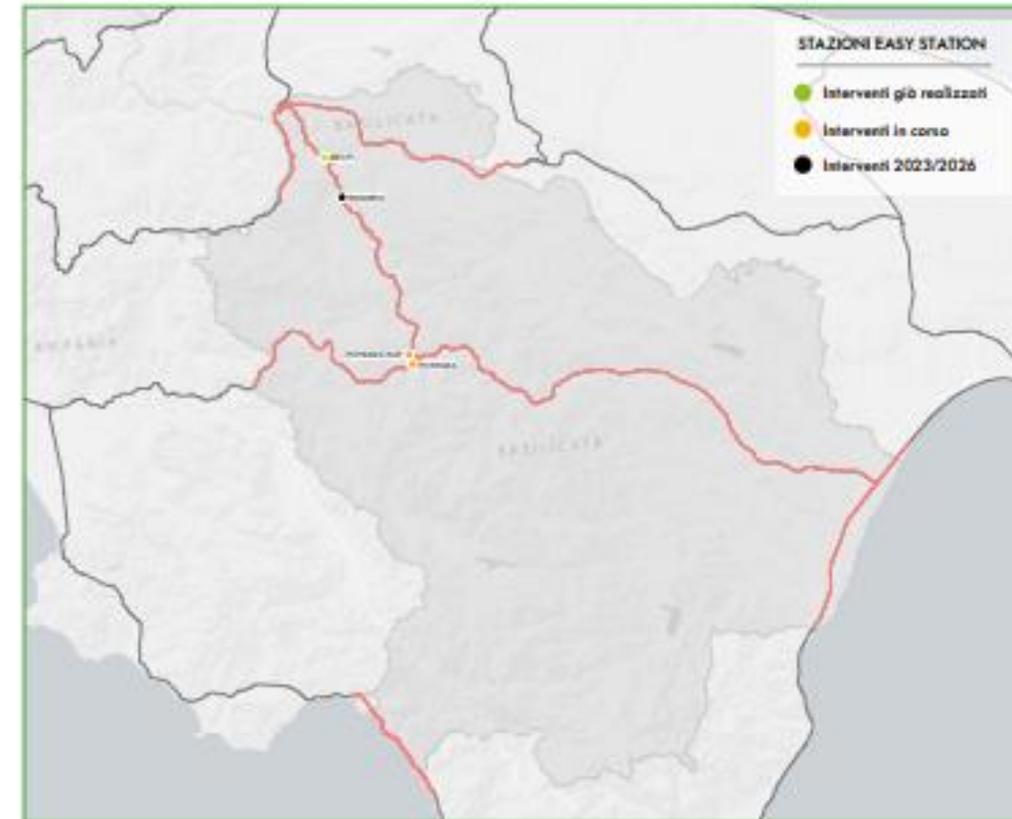
# IL PIANO STAZIONI IN BASILICATA

In **Basilicata** sono presenti complessivamente **33** stazioni per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **4 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



- ### Le azioni principali
- Incrementare la funzionalità e il decoro
  - Abbattere le barriere architettoniche
  - Potenziare l'informazione al pubblico
  - Migliorare l'accessibilità al treno

Le stazioni rinnovate	I cantieri in corso
Melfi	Potenza C.le Potenza Superiore



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

## 1 SS 95 di Brienza

VARIANTE TITO-BRIENZA - 6° LOTTO

Costo intervento: 91 mln €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

## 2 SS 655

TRONCO 1° - LOTTO 1° "DELLA MARTELLA"

Costo intervento: 77 mln €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

## 3 Murgia - Pollino

COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA - POLLINO GIOIA DEL COLLE - MATERA

Costo intervento: 130 mln €

Finanziati: 0%

Stato avanzamento: n.d.

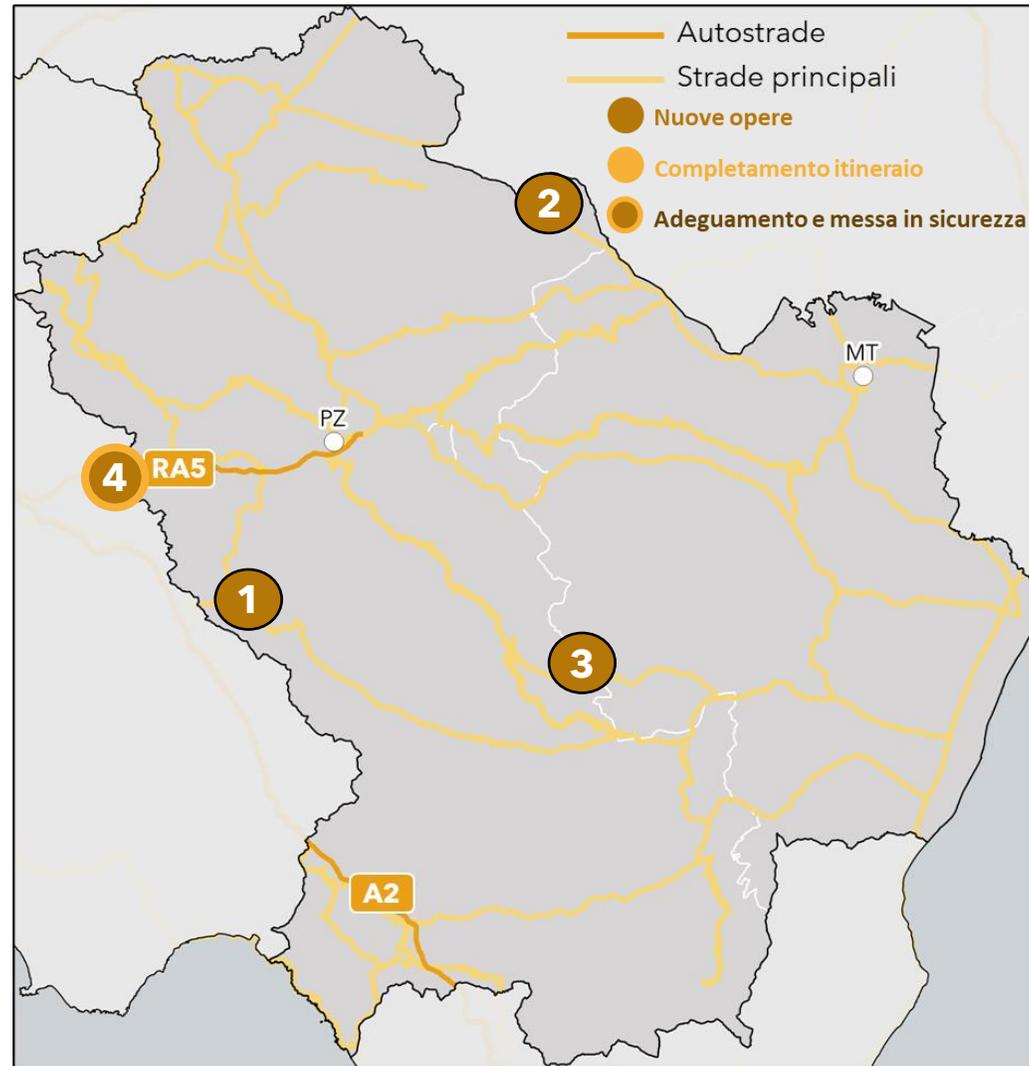
## 3 Murgia - Pollino

STRADA DI COLLEGAMENTO FONDOVALLE DEL SAURO. TRATTO: CORLETO PERTICARA - S.P. CAMASTRA

Costo intervento: 85 mln €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: n.d.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP Anas 2016-2020

## 4 RA 05

ADEGUAMENTO STRUTTURALE E MESSA IN SICUREZZA DELL'ITINERARIO BASENTANO (COMPRESO RACCORDO AUTOSTRADALE SICIGNANO POTENZA) ED INNALZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ CAPOLUOGO DI REGIONE

Costo intervento: 28 mln €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

**Investimenti Anas in Basilicata  
come da Contratto di Programma  
2016 - 2020**

**Totale  
(mln)**

**1.395,7 €**

**Basilicata /  
Sud  
(%)**

**9%**

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato  
realizzato da



**UNIONTRASPORTI**

per conto di



**UNIONCAMERE**

