



**Regione Basilicata**

1 - Piano di Bacino Regionale del  
Trasporto Pubblico Locale

**Analisi e Scenari**





**Regione Basilicata**

## **Assessorato Infrastrutture e Mobilità**

Assessore Arch. Donatella MERRA

Dirigente Generale Dipartimento Infrastrutture e Mobilità  
Ing. Alberto Mariano CAIVANO

### Coordinamento e definizione tecnico - progettuale

ing. Donato ARCIERI - Dirigente Ufficio Trasporti

### Redazione del documento

ing. Carmela CIANCIARULO - Ufficio Trasporti

### Collaborazione alla redazione

rag. Giancarlo CANDIDO, rag. Rosa PAVESE, geom. Marcello Maurizio POMPONIO, sig. Carmelo RINALDI (*Ufficio Trasporti*).

### **Supporto specialistico**



**TPS Transport Planning Service srl**  
Via Settevalli 133/C  
06129 Perugia





# Indice

<b>PRIMA PARTE</b> .....	<b>11</b>
<b>1 Premessa</b> .....	<b>12</b>
<b>2 Quadro di riferimento legislativo, normativo e programmatico</b> .....	<b>14</b>
2.1 Riferimenti legislativi e normativi di livello nazionale .....	14
2.1.1 <i>Livelli di governo dei servizi di TPL</i> .....	14
2.1.2 <i>Obbligo di suddivisione del bacino di mobilità in lotti di gara</i> .....	15
2.1.3 <i>Efficientamento dei Servizi di TPL e Dimensioni Ottimali dei Lotti di Gara - Il nuovo quadro normativo</i> .....	17
2.1.4 <i>Riferimenti regolamentari comunitari e normativi su estensione, obbligo di servizio e proroga dei contratti</i> .....	25
2.2 Riferimenti programmatici di livello Regionale .....	28
2.2.1 <i>Quadro normativo regionale relativo alla Pianificazione del TPL</i> .....	28
2.2.2 <i>Definizione delle UTOR nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e proposte di modifica intervenute nel Piano di Bacino</i> .....	29
2.2.3 <i>Proposta di aggregazione delle UTOR formulata dal Piano di Bacino in prima fase</i> .....	30
2.2.4 <i>Governance del TPL regionale</i> .....	39
2.2.5 <i>Flessibilità contrattuale</i> .....	40
2.3 Articolazione gerarchica della rete multimodale di TPL del Bacino di Programmazione Regionale .....	40
2.3.1 <i>Tipologie dei servizi automobilistici previsti dal Piano di Bacino unico Regionale</i> ..	44
2.3.2 <i>Ammodernamento e rinnovo Parco Automobilistico - Programmazione Regionale</i> ..	44
2.3.3 <i>Collegamenti ferroviari verso la rete CORE</i> .....	45
<b>3 Rete Portante Regionale - Componente ferroviaria</b> .....	<b>47</b>
3.1 Offerta attuale di servizi ferroviari .....	48
3.1.1 <i>Rinegoziazione Contratti di Servizi Ferroviari</i> .....	48
3.1.2 <i>Servizi Trenitalia</i> .....	49
3.1.3 <i>Servizi FAL</i> .....	56
3.2 Interventi infrastrutturali programmati .....	58
3.2.1 <i>Rete RFI</i> .....	58
3.2.2 <i>Rete FAL</i> .....	60
3.3 Offerta ferroviaria nell'orizzonte di riferimento del Piano di Bacino Unico regionale del TPL (2020-2028) .....	62



3.3.1	<i>Triennio 2020-2022</i>	62
3.3.2	<i>Triennio 2023-2025</i>	63
3.3.3	<i>Triennio 2026-2028</i>	75
3.4	Nodi di Interscambio	76
3.4.1	<i>Interscambio con servizi ferroviari regionali sulla Bella Muro - Potenza - Melfi</i>	76
3.4.2	<i>Servizi su rete FAL</i>	83
3.5	Risorse recuperabili da sovrapposizioni dei servizi automobilistici attuali con i servizi ferroviari di progetto	87
3.5.1	<i>Tratta Melfi-Potenza</i>	88
3.5.2	<i>Tratta Bella Muro-Potenza</i>	92
<b>4</b>	<b>Rete Portante Regionale - Componente automobilistica collegamento rete CORE 97</b>	
4.1	Descrizione delle linee della rete portante componente accesso nodi CORE	99
4.1.1	<i>Linea Francavilla in Sinni - Salerno Stazione</i>	99
4.1.2	<i>Linea Nova Siri - Salerno Stazione</i>	101
4.1.3	<i>Linea Matera - Potenza - Napoli Aeroporto</i>	103
4.1.4	<i>Linea Potenza - Napoli Aeroporto</i>	104
4.1.5	<i>Linea Potenza - Matera - Bari Aeroporto</i>	106
4.1.6	<i>Linea Nova Siri - Matera - Bari</i>	107
4.1.7	<i>Linea Lavello - Bari</i>	109
4.1.8	<i>Percorrenze della rete di progetto Componente CORE</i>	111
4.1.9	<i>Linee aggiuntive Matera - Bari</i>	112
4.2	Coordinamento degli orari per l'intermodalità nei nodi della CORE	113
4.2.1	<i>Aeroporto di Napoli</i>	113
4.2.2	<i>Aeroporto di Bari</i>	115
4.2.3	<i>Stazione di Salerno</i>	117
4.3	Fermate principali della rete	118
4.3.1	<i>Nodo di scambio di Sicignano degli Alburni</i>	119
4.3.2	<i>Nodo di scambio di Brienza</i>	122
4.3.3	<i>Nodo di scambio di Ferrandina</i>	123
<b>5</b>	<b>Rete regionale ordinaria automobilistica</b>	<b>126</b>
5.1	Componente multifunzionale	126
5.1.1	<i>Linee di progetto complementari alla rete portante</i>	126
5.1.2	<i>Corse in fascia scolastica inter UTOR confermate</i>	140
5.1.3	<i>Corse indifferenziate inter UTOR confermate</i>	143
5.2	Componente linee operaie	146



5.2.1	<i>Mobility Management</i> .....	148
<b>6</b>	<b>Reti automobilistiche delle singole UTOR</b> .....	<b>150</b>
6.1	Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi .....	150
6.1.1	<i>Servizi extraurbani</i> .....	150
6.1.2	<i>Servizi comunali</i> .....	150
6.2	Pianificazione dei servizi di TPL di competenza delle UTOR .....	152
6.2.1	<i>Servizi extraurbani interni alle UTOR di riferimento</i> .....	152
6.2.2	<i>Servizi Comunali e/o Urbani interni alle UTOR di riferimento</i> .....	152
6.3	UTOR Vulture - Alto Bradano .....	154
6.3.1	<i>Servizi Extraurbani di progetto</i> .....	155
6.3.2	<i>Servizi Extraurbani confermati</i> .....	175
6.3.3	<i>Servizi Comunali/Urbani</i> .....	178
6.4	UTOR Potenza - Marmo - Platano .....	179
6.4.1	<i>Servizi Extraurbani di progetto</i> .....	180
6.4.2	<i>Servizi Extraurbani confermati</i> .....	192
6.4.3	<i>Servizi Suburbani</i> .....	196
6.4.4	<i>Attestamenti servizi extraurbani</i> .....	202
6.4.5	<i>Servizi Comunali/Urbani</i> .....	212
6.5	UTOR Val d'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni .....	213
6.5.1	<i>Servizi Extraurbani di Progetto</i> .....	215
6.5.2	<i>Servizi Extraurbani confermati</i> .....	229
6.5.3	<i>Servizi Comunali/Urbani</i> .....	233
6.6	UTOR Costa Ionica .....	235
6.6.1	<i>Servizi Extraurbani di progetto</i> .....	236
6.6.2	<i>Servizi Extraurbani confermati</i> .....	238
6.6.3	<i>Servizi Comunali/Urbani</i> .....	241
6.7	UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana .....	242
6.7.1	<i>Servizi Extraurbani di progetto</i> .....	244
6.7.2	<i>Servizi Extraurbani confermati</i> .....	246
6.7.3	<i>Servizi Suburbani</i> .....	250
6.7.4	<i>Attestamenti servizi extraurbani</i> .....	252
6.7.5	<i>Servizi Comunali/Urbani</i> .....	260
6.7.6	<i>Servizi di Trasporto Turistici da Matera verso i principali attrattori della regione</i> .....	261
<b>7</b>	<b>Sintesi del progetto</b> .....	<b>263</b>
7.1	Sintesi delle percorrenze di progetto .....	263



7.2	Riepilogo delle percorrenze di progetto delle UTOR .....	264
7.2.1	<i>Sintesi dei bilanci chilometrici</i> .....	264
7.3	Percorrenze recuperate .....	265
7.3.1	<i>Servizi soppressi per realizzazione rete CORE</i> .....	265
7.3.2	<i>Servizi soppressi in sovrapposizione con i servizi ferroviari di progetto</i> .....	266
7.3.3	<i>Servizi soppressi in sovrapposizione con i servizi suburbani</i> .....	267
7.3.4	<i>Servizi soppressi per la realizzazione delle integrazione richieste dagli enti</i> .....	268
7.3.5	<i>Servizi soppressi per scarsa utenza</i> .....	268
7.3.6	<i>Servizi soppressi destinati all'ANIC</i> .....	269
7.3.7	<i>Servizi soppressi nella riprogrammazione 2013</i> .....	269
7.3.8	<i>Strategia per le Aree Interne e Trasporto Pubblico Locale</i> .....	270
<b>8</b>	<b>Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuna UTOR e per la rete portante regionale e determinazione corrispettivi da porre a base di gara - Ipotesi 5 UTOR + UTOR Regionale .....</b>	<b>281</b>
8.1	Premessa .....	281
8.1.1	<i>Costi Standard Servizi di TPL comunali/urbani</i> .....	282
8.2	UTOR Regionale .....	282
8.3	UTOR Vulture - Alto Bradano .....	283
8.4	UTOR Potenza - Marmo - Platano .....	285
8.5	UTOR Val d'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni .....	287
8.6	UTOR Costa Ionica .....	289
8.7	UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana.....	291
	<b>SECONDA PARTE .....</b>	<b>297</b>
<b>9</b>	<b>Scenario n. 2: 3 Unità Territoriali del TPL regionale - 2 UTOR Provinciali + 1 UTOR Regionale. ....</b>	<b>298</b>
9.1	Premessa .....	298
9.2	Fasi concertative.....	298
9.2.1	<i>Presentazione della Proposta di Piano dei Trasporti di Bacino agli Organi Politici e Istituzionali</i> .....	298
9.3	Nuova definizione delle UTOR - Ipotesi 2+1 .....	301
9.3.1	<i>Governance del TPL regionale nell'ipotesi 2+1 UTOR</i> .....	306
9.3.2	<i>Flessibilità contrattuale nell'ipotesi di 2+1 UTOR</i> .....	306
9.4	Reti automobilistiche delle singole UTOR .....	307
9.4.1	<i>UTOR Regionale</i> .....	307
9.4.2	<i>UTOR 1 - Potenza</i> .....	311



9.4.3	<i>UTOR 2 - Matera</i> .....	322
9.5	Riepilogo delle percorrenze di progetto delle UTOR - Ipotesi 2 + 1 .....	329
9.5.1	<i>Sintesi dei bilanci chilometrici</i> .....	329
9.6	Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi .....	331
9.6.1	<i>Servizi extraurbani</i> .....	331
9.6.2	<i>Servizi comunali</i> .....	331
9.7	Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuna UTOR e per la rete portante regionale e determinazione corrispettivi da porre a base di gara - Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale .....	332
9.7.1	<i>UTOR Regionale</i> .....	332
9.7.2	<i>UTOR Potenza</i> .....	333
9.7.3	<i>UTOR Matera</i> .....	337
<b>TERZA PARTE</b> .....		<b>341</b>
<b>10</b>	<b>Analisi degli scenari di organizzazione del bacino regionale in Ambiti ottimali.</b> .....	<b>342</b>
10.1	Premessa .....	342
10.2	Elementi di raffronto fra i due scenari.....	342





## PRIMA PARTE

*Contesto normativo e programmatico di riferimento.*

**Servizi di TPL:**

- ***Rete Portante Regionale dei servizi - Componente ferroviaria e componente automobilistica.***
- ***Rete Regionale Ordinaria automobilistica.***
- ***Scenario a 5 UTOR + UTOR Regionale.***



# 1 Premessa

L'adozione del Piano dei Trasporti di Bacino costituisce il compimento del necessario processo di ripianificazione dell'intero settore del trasporto pubblico locale, improntato a principi di efficienza, di sostenibilità trasportistica e finanziaria, da introdurre in un settore, qual è quello del TPL regionale purtroppo rigidamente fermo da decenni, la cui razionalizzazione è ormai essenziale e improcrastinabile per lo sviluppo della regione Basilicata.

In seguito all'approvazione delle Linee strategiche e programmatiche e del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), approvato dal Consiglio Regionale in data 21.12.2016, il Piano dei Trasporti di Bacino (PdB) predisposto dall'Ufficio Trasporti con la consulenza di ditta esterna incaricata tramite procedura di gara, costituisce lo strumento di pianificazione di dettaglio, nell'ottica di una doverosa razionalizzazione di tutto il sistema. Il Piano definisce la rete dei servizi di TPL su gomma organizzata in chiave integrata per ambiti territoriali ed è atto propedeutico per consentire di attuare tutti gli adempimenti per l'avvio della procedura di affidamento dei servizi stessi, in ottemperanza ai principi di apertura al mercato e di efficientamento, richiesti dalle più recenti disposizioni normative e regolatorie nazionali, nonché in riscontro alle precise indicazioni poste in tal senso alla Regione da parte delle competenti Autorità (ANAC, AGCM, Autorità di Regolazione dei Trasporti).

Il processo di pianificazione dell'intero settore, supportato dall'approvazione da parte del Consiglio regionale della legge numero 7 del 2014 articolo 1, si inquadra nell'ottica della ridefinizione in corso a livello nazionale di un quadro regolamentare e normativo che ha introdotto nel settore principi di efficienza e di sostenibilità economica.

I principi cardine del Piano sono: l'integrazione modale dei servizi ferroviari automobilistici extraurbani ed automobilistici urbani comunali, necessaria per consentire l'integrazione tariffaria finalizzata alla uniformità dei titoli di viaggio, la riorganizzazione degli ambiti territoriali di riferimento, la rivisitazione della governance nel settore del trasporto pubblico superando la numerosità di Enti regolatori attualmente presenti (allo stato attuale esiste un'ampia frammentazione con 49 contratti di servizio di cui 2 contratti di servizio provinciali e ben 47 contratti comunali).





## 2 Quadro di riferimento legislativo, normativo e programmatico

Il presente capitolo riporta il quadro normativo del settore del TPL con i riferimenti di carattere legislativo, nazionale e regionale, regolatorio e programmatico che sono alla base dell'impostazione del presente Piano dei Trasporti di Bacino Regionale.

### 2.1 Riferimenti legislativi e normativi di livello nazionale

#### 2.1.1 LIVELLI DI GOVERNO DEI SERVIZI DI TPL

Il processo di organizzazione dei servizi di TPL, ai sensi della vigente normativa di riferimento, si articola in tre livelli territoriali: il **Bacino di Programmazione (di norma regionale)**, il **Bacino di traffico o di mobilità ed il Bacino di gara**. Essi rappresentano entità ben distinte tra loro e funzionali a pervenire ai nuovi affidamenti dei servizi come ribadito anche dal passaggio dell'allegato A alla Del. 46/2014 ART di seguito riportato.

*“Il processo di organizzazione dei servizi di TPL si articola, ..., in diversi livelli territoriali: il bacino di programmazione (di norma regionale), il bacino di traffico ottimale ed il bacino di gara, che rappresentano peraltro nozioni distinte”. L'allegato B della Del. 83/2016 ART fornisce a tal proposito le seguenti definizioni dei tre livelli territoriali succitati:*

- **Bacino di programmazione:** livello di governo territoriale, di norma regionale o metropolitano, per l'esercizio delle funzioni di indirizzo, pianificazione, programmazione.
- **Bacino di traffico o di mobilità:** area risultante dall'insieme di più Comuni contigui caratterizzata da una domanda di mobilità i cui luoghi di origine-destinazione (O/D) sono prevalentemente all'interno dei confini dell'area stessa e che può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi per gli utenti.
- **Bacino o Lotto di gara:** disegno del servizio di tipo geografico e/o modale che determina in almeno 2 il numero di partecipanti ai fini della contendibilità della gara, garantendo l'efficienza e l'efficacia del servizio in relazione alla sussistenza di economie di scala, di densità e di complementarità o di ampiezza. In caso di affidamento con modalità dirette o in house, l'estensione geografica e/o modale dell'affidamento costituisce un lotto di affidamento.



Per quanto attiene il primo livello (Bacino di programmazione), la cui caratterizzazione prevalente è quella attinente l'esercizio di funzioni di governance strategica del sistema TPL, la Regione Basilicata, con la L.R. n. 7/2014, all'articolo 1, ha stabilito che effettivamente che il Bacino Unico è quello Reginale.

Di seguito si riportano i più recenti riferimenti legislativi nazionali in materia di articolazione e competenze nel processo di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale costituiti dall'art. 48 del D.L. 50/2017 così come coordinato con legge di conversione n. 96/2017.

**D.L. 50 Art. 48 Comma 1.** *I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i Comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. La definizione dei bacini di mobilità rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile.*

**Comma 2.** *I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Agli enti di governo dei bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo costituiscono società interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati.*

*Il comma 2 prevede che i bacini abbiano un'utenza minima di 350.000 abitanti. E' ammessa un'utenza inferiore a tale soglia minima soltanto nel caso in cui i bacini coincidano con il territorio di "enti di area vasta o di città metropolitane". La nozione di area vasta è contemplata dalla legge n. 56 del 2014 (art.1, commi 2 e 3) e si riferisce alle città metropolitane e alle province.*

*La determinazione dei bacini di mobilità avviene in base a una quantificazione ovvero a una stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale che si intende soddisfare, avvalendosi sia di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico di linea e non, sia delle informazioni a disposizione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche di trasporto pubblico locale [...] Le Regioni possono fare salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto-legge, solo se questi risultino coerenti con i criteri dettati dalla disposizione in esame (comma 3)."*

### 2.1.2 OBBLIGO DI SUDDIVISIONE DEL BACINO DI MOBILITÀ IN LOTTI DI GARA

Un ulteriore tema rilevante, riguarda l'obbligo, salvo casi particolari e circostanziati, di procedere ad una suddivisione del Bacino di Mobilità come individuato in lotti di gara.

Nel presente paragrafo si riportano alcuni riferimenti particolarmente significativi che confermano come la norma preveda una suddivisione del Bacino di Mobilità in più lotti di gara. Il primo riferimento è costituito dal comma 4 dell'art. 48 del D.L. 50 di cui si riporta di seguito il testo.



***D.L. 50 Art.48 Comma 4. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli Enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 6, lettera a), del presente articolo. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.***

Il comma 6 dello stesso art. 48, ripreso dal testo coordinato con la L. 96/2017, sancisce il carattere di eccezionalità al principio della maggiore aggregazione evidenziando il fine di promuovere la maggiore concorrenzialità, pur nella contemperanza dell'interesse di una economia di scala.

***D.L. 50 Art. 48 Comma 6. All'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre, n. 214<sup>1</sup>, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 2, lettera f)<sup>2</sup> sono anteposte le seguenti parole: «a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché»; [...].***

Il comma 4 dell'art. 48 sancisce quindi il principio in base al quale il Bacino di Mobilità debba essere suddiviso in più lotti di gara tenendo conto delle caratteristiche della domanda di mobilità. Le eventuali eccezioni a tali principi, che sono in ogni caso una facoltà dell'Ente e non un obbligo, ai sensi del medesimo comma 3 dovranno essere disciplinate dall'ART, alla quale, tramite il comma 4 e il successivo comma 6 si dà mandato di stabilire i criteri per la determinazione di tali eccezioni, il che, peraltro, allo stato attuale non ha ancora avuto luogo.

---

<sup>1</sup> DECRETO-LEGGE 6 dicembre 2011, n. 201

Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici. (GU n.284 del 6-12-2011 - Suppl. Ordinario n. 251) Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214 (in SO n. 276, relativo alla G.U. 27/12/2011, n. 300) e successive ulteriori modificazioni e integrazioni.

<sup>2</sup> Il Testo del Comma 2 lettera f) recita "a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio."



### **2.1.3 EFFICIENTAMENTO DEI SERVIZI DI TPL E DIMENSIONI OTTIMALI DEI LOTTI DI GARA - IL NUOVO QUADRO NORMATIVO**

#### **2.1.3.1 Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale**

Il Decreto Legge 95/2012 (convertito in Legge 135/2012), all'art. 16 bis ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ed ha stabilito i criteri per la razionalizzazione e l'efficientamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale fissando quali obiettivi:

- un'offerta di servizio più idonea;
- il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda di trasporto;
- la definizione di livelli occupazionali adeguati.

Ai sensi della suddetta legge è stato quindi emanato il DPCM 11 marzo 2013 con cui sono stati stabiliti i criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario, i criteri per misurare il raggiungimento degli obiettivi della stessa legge, fissando sostanzialmente tre parametri:

- l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- l'incremento del numero dei passeggeri trasportati a Km;
- la conservazione del livello occupazionale per il settore del trasporto pubblico locale.

Conseguentemente, su richiesta delle Regioni, con DPCM 26 maggio 2017 si è operata una mitigazione dei parametri stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013, tenuto conto che, nonostante il processo di efficientamento attivato, se i suddetti indicatori non fossero stati mitigati, a regime, avrebbero prodotto per le Regioni forti penalizzazioni e minori trasferimenti che avrebbero comportato e addirittura compromesso la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale.

#### **2.1.3.2 Costi Standard e Livelli Adeguati di Servizio per il TPL**

Il Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 *Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo* interviene, tra le altre cose, su alcuni aspetti che riguardano da vicino il trasporto pubblico locale. Nello specifico, all'art. 27, vengono introdotte misure relative al finanziamento del Fondo nazionale TPL, per quel che riguarda:

- 1) la dotazione del Fondo Nazionale rimodulando l'art 16 bis del DL n.95/2012 convertito in L n.135/2012;
- 2) i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse alle Regioni;
- 3) le penalizzazioni relative al mancato uso dell'affidamento dei servizi attraverso gare;
- 4) la clausola per garantire la certezza delle risorse finanziarie;
- 5) la determinazione dei livelli adeguati di servizio di TPL e regionale;
- 6) l'attività di pianificazione e monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico;
- 7) il Rinnovo del materiale rotabile.



Per quel che riguarda **i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse**, punto 2), il DL 50/2017 stabilisce che a partire dal 2018, il riparto del Fondo è attuato tenendo conto dei seguenti fattori: a) Incrementi dei ricavi da traffico; b) costi standard; c) ripartizione storica/livelli adeguati di servizio.

#### **Quota a) Incrementi dei ricavi da traffico**

La distribuzione del 10% (2018) delle risorse del Fondo alle regioni è effettuata sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi, secondo le rilevazioni effettuate dall'Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (art. 1 comma 300 n.244/2007) riscontrati tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento, tenuto conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi che deve essere definito dai contratti di servizio in misura pari almeno allo 0,35 al netto dei costi di infrastruttura (art.19, comma5, D.lgs. n.422/1997).

Per gli anni 2019 e 2020, la quota è aumentata del 5% dell'importo del Fondo per ciascun anno, fino a raggiungere il 20% del predetto importo.

#### **Quota b) costi standard**

Per il 2018, il 10% del Fondo è ripartita in base ai costi standard (previsti all'art.1, comma 84, L. n.147/2013). Tale quota, per gli anni successivi 2019 e 2020 è incrementata del 5% dell'importo del Fondo per ciascun anno, fino a raggiungere il 20% del predetto importo. Il Decreto Ministeriale n. 157 pubblicato in data 16/05/2018 ha dettato i criteri e le formule per la determinazione dei costi standard per i servizi di TPL automobilistici e ferroviari.

#### **Quota c) ripartizione storica/livelli adeguati di servizio**

La suddivisione della quota residua del Fondo, al netto delle quote variabili a) e b), è ripartita alle regioni: per gli anni 2018 e 2019 in proporzione ai costi storici; a partire dal 2020 il riferimento dei costi storici è superato, e la suddivisione della quota residua del fondo è individuata sulla base dei livelli adeguati di servizio, determinati dalle regioni secondo i criteri indicati dall'Osservatorio e comunque, entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. Pertanto per il 2018 l'80% del fondo dovrà essere ripartito sulla scorta delle quote storicamente ripartite alle Regioni (regione Basilicata 1,55%) mentre a regime la quota del 65% del fondo sarà ripartita tra le regioni sulla base dei livelli minimi di servizi da definire con specifico decreto ministeriale da parte del MIT come di seguito riportato.

Con riferimento al punto 3) il Decreto introduce criteri di penalizzazione nei confronti degli Enti che non attivino procedure di affidamento dei servizi con evidenza pubblica. Infatti la lettera d) dell'art. 27 del D.Lgs. 50/2017 stabilisce la riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni per un ammontare pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati secondo procedure ad evidenza pubblica.

Nel dettaglio la riduzione si applica nei casi in cui:

- i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento;
- non risulti pubblicato entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento il bando di gara;



- le gare sono state realizzate in modo non conforme alle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti contenute nelle delibere dalla stessa adottate ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera f), del DL n. 201/2011.

La riduzione non si applica nel caso in cui i servizi siano stati affidati entro il 30 settembre 2017 secondo le disposizioni previste dal regolamento CE n. 1370/2007.

Le risorse determinate dalle riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni secondo i criteri di cui sopra: incrementi dei ricavi da traffico (Quota a), costi standard (Quota b) e ripartizione storica/livelli adeguati di servizio (Quota c).

Per quel che riguarda il punto 5) **Determinazione dei livelli adeguati di servizio di TPL e regionale**, il DL 50/2017 stabilisce che entro 90 giorni dall'entrata in vigore della Legge di conversione del medesimo Decreto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, definiscono con apposito Decreto i criteri che dovranno seguire le Regioni a Statuto Ordinario per individuare i livelli adeguati dei servizi di TPL e regionale finalizzati a soddisfare adeguatamente la domanda di mobilità. Tale decreto andrà ad individuare anche i criteri da seguire per assicurare l'eliminazione di duplicazioni dei servizi, l'applicazione delle disposizioni relative al riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale (art.34 octies DL. n. 179/2012) e le soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi nelle aree a domanda debole.

Entro e non oltre i successivi 180 giorni, le Regioni dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio e alla riprogrammazione contestuale dei servizi stessi, anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, diretto a garantire un servizio adeguato nel rispetto del rapporto tra ricavi e costi, elaborato in attuazione a quanto previsto dal comma 4 dell'art. 16 bis del DL. n.95/2012. In caso di inadempienza da parte delle Regioni, il Governo potrà esercitare il potere sostitutivo secondo le modalità previste dall'art.8 della L. n.131/2003.

Le piccole Regioni (Basilicata, Molise ed Umbria), ove si registrano valori estremamente bassi di densità di popolazione, hanno rappresentato tecnicamente di introdurre coefficienti tali da consentire l'attribuzione di quote integrative del Fondo rispetto a quelle scaturenti dal riparto delle quote previste dalle lettere a), b) e c) del citato art. 27 del D.L.gs. 50/2017. Peraltro anche il DPCM 26 maggio 2017, nonostante abbia operato una mitigazione dei parametri stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013, non risulta assolutamente rispondere alle oggettive esigenze e peculiarità del TPL delle regioni a domanda debole.

In sede di Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio del 5 dicembre 2017 e a seguito di successive determinazioni della Conferenza delle Regioni in data 3 gennaio 2018 si è tenuto un tavolo politico propedeutico all'insediamento del tavolo tecnico che dovrà definire criteri puntuali a tutela delle piccole Regioni. Inoltre, in data 2 febbraio 2018, la Conferenza Unificata ha sancito l'Intesa sullo schema di decreto del Ministero della infrastrutture e dei trasporti per la definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i relativi criteri di aggiornamento e applicazione, condizionandola all'accoglimento di *proposte di modifica al testo tese a garantire tutte le Regioni, in particolare quelle a bassa densità abitativa, da eventuali effetti distorsivi dell'applicazione dei costi standard definiti, non valutabili all'atto dell'approvazione del Decreto*. Decreto poi pubblicato in data 16/05/2018.



Inoltre, anche a seguito delle citate istanze rappresentate da parte delle Regioni con bassa densità di popolazione, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha preso atto della necessità di differenziare, mediante apposito Decreto, gli obiettivi di raggiungimento del 35% per il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi previsti dalle vigenti normative, riconoscendo alle Regioni suddette obiettivi inferiori e realisticamente raggiungibili.

### **2.1.3.3 Decreto costi standard e dimensione ottimale dei lotti**

Il mandato a elaborare i costi standard del TPL è contenuto nella Legge Finanziaria 2014 (art. 1, comma 84, L. 147/2013) *Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.*

Lo scopo primario del nuovo metodo è precisato dal comma 85: *A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.*

Nell'ottobre 2014 è stato istituito un gruppo di lavoro tecnico incaricato della predisposizione del Decreto, nel corso degli ultimi 3 anni il gruppo di lavoro ha proceduto alle varie analisi ed ha prodotto varie versioni del documento. Ad esito delle attività svolte, che ha visto coinvolti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Conferenza Stato-Regioni, in data 28 marzo 2018 il MIT ha emanato il Decreto n. 157 - Costi Standard, pubblicato in data 16 maggio 2018.

Il Decreto 157/2018 all'Art. 1, riporta le finalità per cui è necessario calcolare i costi standard del TPL:

- i costi standard verranno applicati ai fini del riparto fra le regioni delle risorse statali per il TPL, come già spiegato nel precedente paragrafo;
- i costi standard unitari costituiscono elementi di riferimento per la determinazione dei corrispettivi da porre a base di gara per gli affidamenti dei servizi di TPL.

Il citato decreto del MIT relativo ai costi standard (ex articolo 1, comma 84, L. 147/2013) stabilisce le modalità per la determinazione dei costi standard.

In particolare all'art. 6 del decreto, al comma 1, è indicata la modalità di calcolo dei costi unitari standard con il metodo della regressione: *“Il costo standard unitario per i servizi con autolinea è determinato ai sensi del comma 1 con la funzione di regressione lineare:*

$$\begin{aligned} \text{Costo standard unitario (€/bus-km)} = & \\ & +14,0785 \\ & -0,59230 \times \text{velocità commerciale} \\ & +0,50837 \times V1 \times (\text{velocità commerciale} - 17) \\ & +0,06827 \times V2 \times (\text{velocità commerciale} - 32) \end{aligned}$$



$$\begin{aligned} & -0,18583 \times K1 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & +0,01559 \times K2 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & +1,46083 \times \text{ammodernamento del materiale rotabile per bus-km di servizio} \end{aligned}$$

dove: la quantità bus-km di servizio è espressa in milioni, la velocità commerciale è da calcolare come definito nell'articolo 2, e l'ammodernamento è definito nei comma 8 e 9 dell'articolo 4;

$V1$  è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17 km/h ed è pari a 1 se superiore.

$V2$  è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32 km/h ed è pari a 1 se superiore.

$K1$  è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è inferiore o uguale a 4 milioni di km ed è pari a 0 se superiore.

$K2$  è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è superiore a 4 milioni di km ed è pari a 0 se uguale o inferiore.”

Mentre al Comma 2. Del medesimo articolo è riportato il modello di calcolo per *Il costo standard unitario per i servizi di trasporto nella modalità ferroviaria del trasporto ferroviario regionale*, determinato ai sensi dei comma 1 e 4 con la funzione di regressione lineare:

$$\begin{aligned} \text{Costo standard unitario (€/treno-km)} = & \\ & \text{quantità posti a sedere per treno} \times \\ & (+0,2878892 \\ & -0,0065203 \times \text{velocità commerciale} \\ & +0,0061162 \times V1 \times (\text{velocità commerciale}-39) \\ & -0,0000019 \times \text{quantità posto a sedere- km di servizio} \\ & +4,6334616 \times \text{ammodernamento del materiale} \\ & \text{rotabile per posto a sedere- km di servizio}) \end{aligned}$$

dove la quantità posto a sedere-km di servizio è espressa in milioni, la velocità commerciale è da calcolare come definito nell'articolo 2, e l'ammodernamento è definito nei comma 8 e 9 dell'articolo 3;

$V1$  è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 39 km/h ed è pari a 1 se superiore.

L'art. 8 determina le soglie per il valori della velocità commerciale da utilizzare nel calcolo dei costi standard ed i valori delle costanti da utilizzare nella formula di regressione relativa ai servizi di autolinea in funzione delle percorrenze annue, in particolare:

- la soglia minima della velocità commerciale utilizzata per i servizi in modalità di trasporto autolinea, è stabilita pari a 12,5 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di Comuni capoluogo caratterizzati da una varianza altimetrica rilevata dal Modello Digitale di Elevazione (DEM) superiore a 400 metri. Per tutti gli altri servizi in modalità di trasporto autolinea la soglia minima della velocità commerciale è stabilita a 14 km/h;
- ai fini di tenere conto della produzione di servizi nelle aree a domanda debole, la soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea è stabilita pari a 32 km/h;
- A decorrere dal 2019, fermo restando la applicazione del comma 1, ai fini del calcolo dei costi standard unitari per la modalità di trasporto autolinea, per i contratti in essere nel 2017 i cui



servizi sono caratterizzati da una velocità commerciale inferiore a 17 km/h, la velocità commerciale è pari al valore del 2017 incrementata di 0,5 km/h all'anno fino a raggiungimento della soglia di:

- 15 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di città metropolitane o province con densità abitativa superiore a 2000 abitanti per chilometro quadrato;
- 14 km/h per i servizi i cui bus-km sono erogati nel territorio di comuni capoluogo caratterizzati da una varianza altimetrica rilevata dal Modello Digitale di Elevazione (DEM) superiore a 400 metri;
- 17 km/h per tutti gli altri servizi.

In ogni caso la velocità commerciale utilizzata per il calcolo dei costi standard unitari relativa a ciascun contratto di servizio di trasporto autolinea non potrà essere inferiore a quella rilevata nel 2017. Le disposizioni del presente comma non si applicano ai contratti di servizio relativi alle aree in cui si manifestino eventi eccezionali e/o calamità naturali rilevanti per i servizi di trasporto pubblico relativi ai contratti di servizio in essere.

- per i contratti di servizio fino a 1 milione di bus-km la costante della funzione di costo unitario (pari a 14,07855) è sostituita con un valore pari a 13,8927; il coefficiente della funzione di costo unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a -0,18583) è sostituito con un valore pari a zero.
- Per i contratti di servizio superiori a 4 milioni di bus-km e inferiori o uguali a 10 milioni di bus-km la costante della funzione di costo unitario (pari a 14,07855) è sostituita con un valore pari a 13,6656; il coefficiente della funzione di costo unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con la seguente espressione:  
$$+(-0,16518+0,0206 \times \text{quantità bus - km di servizio}).$$
- Per i contratti di servizio superiori a 10 milioni di bus-km, il coefficiente della funzione di costo unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con un valore pari a 0.

Le modalità di calcolo dell'ammortamento standard sono descritte all'art. 9 del decreto che fa riferimento all'allegato 4 dello stesso che determina, per varie tipologie di servizio il valore dello stesso, in particolare:

- categoria bus urbani - area metropolitana 0,40;
- categoria bus urbani - aree diverse da quelle metropolitane 0,37;
- categoria bus extraurbani 0,34.

Dall'analisi della formula proposta è evidente che il costo è influenzato dalla velocità commerciale, dalle dimensioni del lotto e dal grado di ammodernamento del materiale rotabile. Tale impostazione è frutto di numerosi studi empirici su tutto quello svolto su incarico del MIT proprio per la stima dei costi standard (e dunque basato su un'ampia base di dati certificati dall'Osservatorio nazionale sul TPL), che evidenzia un'entità particolarmente modesta delle economie di scala per il TPL su gomma, che comunque si esauriscono in corrispondenza di dimensioni produttive limitate, per poi trasformarsi, a partire da livelli produttivi superiori

ad un valore di 4 milioni di km/annui, in diseconomie di scala<sup>3</sup>. (punto 97 pag. 36 Indagine conoscitiva 2016 AGCM).

Il modello utilizzato per la predisposizione della bozza di Decreto del MIT stima il costo standard (per veicoli\*km di servizio) a partire da alcune caratteristiche dei servizi di TPL su gomma che si ritiene spieghino maggiormente la variabilità dei costi nei servizi erogati; si tratta di:

- **velocità commerciale**, tale variabile ha un ruolo importante nel definire i livelli di produttività;
- **dimensione del servizio** (in modo da tenere conto del ruolo delle economie di scala) e livello di **ammodernamento del parco rotabile**;

quindi, per ciascuna variabile viene individuato un valore soglia (minima velocità commerciale; massimo grado di ammodernamento; **dimensioni dei bacini non elevate in modo da non legittimare le diseconomie di scala che emergono oltre una certa soglia**) che può essere utilizzato per ripartire le risorse disponibili tra le Regioni in modo da tenere sotto controllo l'impatto dei servizi che hanno caratteristiche particolarmente costose<sup>4</sup>.

- Effetto della velocità commerciale sul Costo standard per chilometro del servizio offerto - Il primo e più importante effetto è legato alla velocità commerciale VC (espressa in chilometri/ora) che, aumentando, comporta una diminuzione del costo standard per chilometro offerto al pubblico. Questo risultato è confermato da numerosi lavori precedentemente pubblicati (Cambini, Piacenza e Vannoni, 2007; De Rus e Nombela, 1997; Fraquelli, Piacenza e Abrate, 2004; Gagnepain, 1998; Gathon, 1989; Levaggi, 1994; Margari et al., 2007; Miller, 1970; Nolan, 1996; Piacenza, 2006; Petretto e Viviani, 1984; Viton, 1992; Windle, 1988; Wunsch, 1996). Più in dettaglio, la forma funzionale che stima il costo per chilometri di servizio tende ad assumere, rispetto a tale variabile, un andamento non lineare a L. In altri termini, all'aumentare della velocità commerciale del servizio, diminuisce il costo standard per chilometro offerto al pubblico, in misura però marginalmente sempre più ridotta.

---

<sup>3</sup> Il tratto della curva di costo con pendenza negativa (tra 0 e 4 milioni/km) corrisponde in gran parte ad imprese che offrono servizi extraurbani. Cfr. Avenali A., Boitani A., Catalano G. Un modello per la determinazione del costo standard nei servizi di trasporto pubblico locale su autobus in Italia, *Economia e Politica Industriale* (2014). Tra i numerosi studi condotti sulle economie di scala nel TPL cfr. ex multis A. Boitani, M. Nicolini, C. Scarpa Do competition and ownership matter? Evidence from local public transport in Europe, *Applied Economics* (2013); Fraquelli G., Piacenza M., Abrate G. Il trasporto pubblico locale in Italia: variabili esplicative dei divari di costo tra le imprese, *Economia e Politica Industriale* (2001); Cambini C., Piacenza M., Vannoni D. Restructuring public transit systems: evidence on cost properties from medium and large-sized companies, *Review of Industrial Organization* (2007); Bhattacharyya A., Kumbhakar S.C., Bhattacharyya A. Ownership structure and cost efficiency: a study of publicly owned passenger-bus transportation companies in India, *Journal of Productivity Analysis* (1995); Berechman J. Cost structure and production technology in transit: an application to Israeli bus transit sector, *Regional Science and Urban Economics* (1987). Berechman J., Giuliano G. (1985) Economies of scale in bus transit: a review and concepts and evidence, *Transportation*; Lem Reply (studio commissionato da ANAV) Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? (maggio 2011); Gastaldi F.; Quaglini L.; Stagnaro C. Il trasporto pubblico locale e la concorrenza. Cambiare paradigma per salvare il servizio. Il caso ligure (luglio 2012).

<sup>4</sup> Nello specifico, l'analisi econometrica multivariata condotta individua una relazione lineare "a tratti" tra il costo standard unitario e le seguenti variabili: la velocità commerciale, la dimensione del servizio (espressa in milioni di km) e il livello di ammodernamento del parco rotabile. La forma funzionale stimata per la velocità commerciale mostra un andamento a L (per cui all'aumentare della velocità commerciale del servizio, il costo standard per km offerto diminuisce a tassi marginali decrescenti); rispetto alla dimensione del servizio (espressa in milioni di km), la funzione stimata assume invece un andamento decrescente e poi crescente; in altri termini, il modello rivela economie di scala fino ad un valore soglia di 4 milioni di km, oltre il quale emergono diseconomie di scala.

Si evidenzia che al fine di considerare le specificità delle aree a bassa densità di popolazione, all'art. 8, comma 2., del Decreto costi standard è stabilito:

*“Ai fini di tenere conto della produzione di servizi nelle aree a domanda debole, la soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea è stabilita pari a 32 km/h.”*

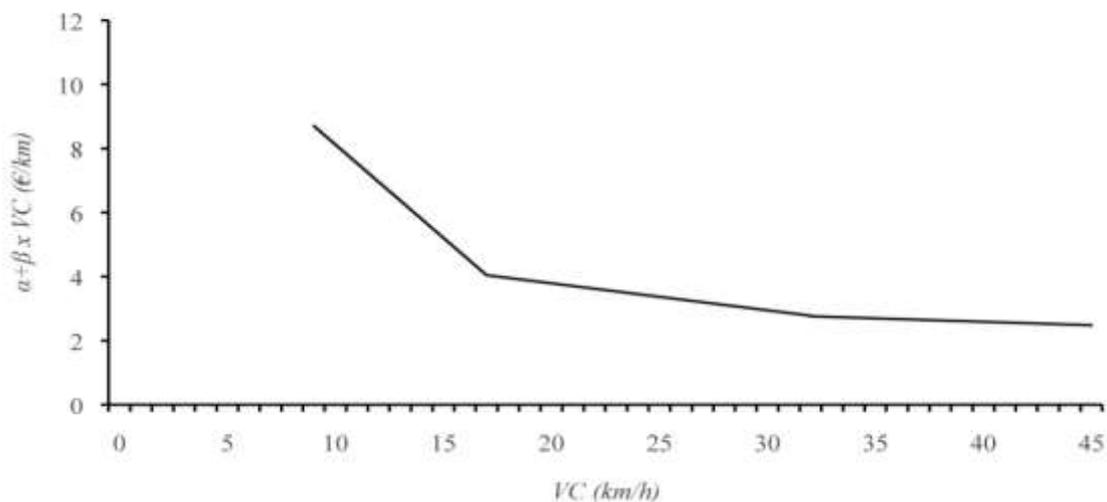


Figura 1. L'effetto della velocità commerciale sui costi dei servizi di TPL su autobus- (Fonte: pubblicato in *Economia e Politica Industriale* volume 41 2014, A. Avenali, A. Boitani, G. Catalano ed altri)

- Effetto della dimensione dei Bacini sul Costo standard per chilometro del servizio offerto - Un secondo effetto è dovuto al numero di milioni di chilometri di servizio erogati (KM) nell'ambito dei contratti di servizio del bacino. La forma della funzione tende ad assumere un andamento decrescente e poi crescente all'aumentare del numero dei milioni di chilometri eserciti. Nella fig. 2 è mostrato il contributo non lineare del numero di milioni di chilometri (KM) sul costo standard per veicoli-chilometri di servizio.

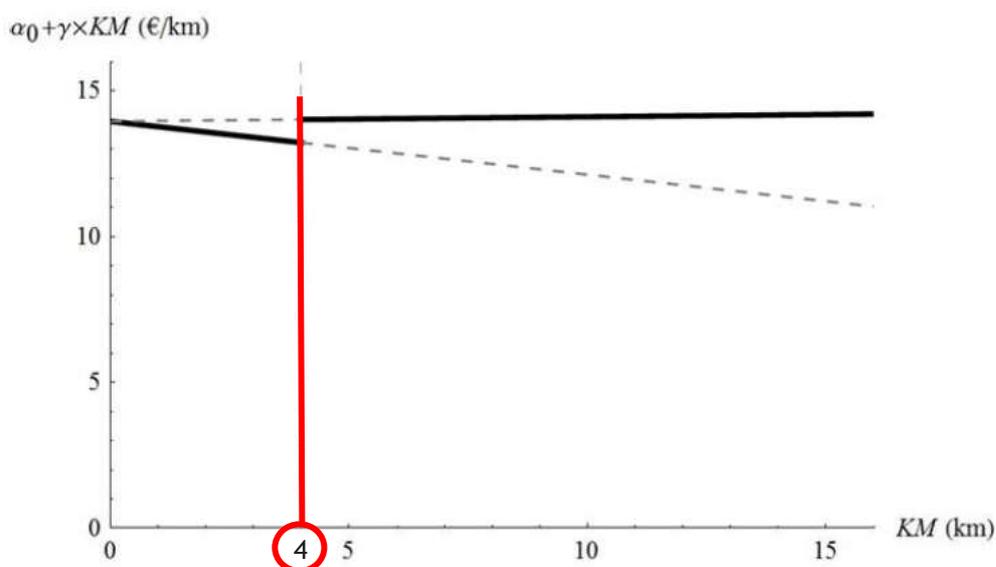


Figura 2. L'effetto della dimensione dei bacini sui costi dei servizi di TPL su autobus- (Fonte: pubblicato in *Economia e Politica Industriale* volume 41 2014, A. Avenali, A. Boitani, G. Catalano ed altri)

Il modello rivela la presenza di economie di scala per valori prossimi a quattro milioni di chilometri, oltre il quale la forma della funzione tende ad assumere un andamento crescente, evidenziando la presenza di diseconomie di scala. L'andamento a tratti discontinui del costo standard rispetto alla dimensione dei bacini, con un "salto" nell'incremento dei costi al momento della discontinuità, mette in evidenza alcune caratteristiche delle imprese rilevate. In particolare, il tratto della curva con pendenza negativa (tra zero e quattro milioni di chilometri) corrisponde, prevalentemente, ad **imprese che offrono servizi extraurbani** con livelli di produttività del personale di guida (espressi in ore di guida annue) più elevati in media del 7,1% e un costo medio del personale di guida inferiore dell'10,4% rispetto alle imprese che erogano servizi sopra i quattro milioni di chilometri. Tali differenze sembrerebbero indicare degli effetti meno accentuati della contrattazione di secondo livello e una maggiore efficienza nella determinazione dei turni di guida da parte delle imprese di minori dimensioni (spesso private) tali da giustificare la discontinuità evidenziata nella Figura 2.

Per tutto quanto espresso sopra, l'AGCM, nella già richiamata indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico si è espressa affermando che *"in termini di principi generali sull'organizzazione delle gare per il TPL su gomma sono da preferire*

- *bacini di programmazione regionale (livello 1);*

*contratti di servizio di valore contenuto e di breve durata, gare frequenti, per poche linee e conseguentemente lotti piccoli (la soglia per il lotto unico può essere fissata ad un valore della produzione di 4 milioni di km); (punto 398 pag.162).*

#### **2.1.4 RIFERIMENTI REGOLAMENTARI COMUNITARI E NORMATIVI SU ESTENSIONE, OBBLIGO DI SERVIZIO E PROROGA DEI CONTRATTI**

Con l'art. 1, Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, della **L.R. n. 7 del 30 aprile 2014 e s.m.i.** la Basilicata ha inteso avviare la Riforma del Settore del Trasporto Pubblico Locale stabilendo fra l'altro che *"La Regione, designata quale ente di governo, svolge le funzioni ed i compiti, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, di programmazione, indirizzo, coordinamento e di ente affidante per tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale interessanti l'ambito territoriale regionale"* e che nelle more della riorganizzazione dei servizi di TPL nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, da effettuarsi mediante l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino *"al fine di armonizzare l'esercizio dei servizi in essere, i contratti di servizio relativi a nuovi affidamenti a seguito di procedure di gara secondo le vigenti disposizioni normative, anche comunali, devono avere scadenza non oltre il 31 dicembre 2017"...*

Le previsioni fatte con la L.R. 7/2014 presupponevano, quindi, l'avvio della procedura di affidamento dei servizi di TPL automobilistici entro il 31.12.2017, data che coincideva con la scadenza dei Contratti di Servizio sottoscritti dalle Amm.ni Provinciali di Potenza e Matera e dalla quasi totalità dei Comuni interessati dal trasporto pubblico urbano.

Successivamente all'entrata in vigore del decreto 138/2011 il quadro normativo nazionale vigente in materia di TPL è stato caratterizzato da oggettiva incertezza; infatti a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 199/2012, con la quale è stato caducato l'art. 4 del decreto 138/2011, e dell'approvazione dell'art. 34, commi 20 e 21 del decreto legge n. 179/2012, si è giunti alla mancata adozione a fine anno 2016



del decreto delegato "Madia" sui servizi pubblici locali ad esito della sentenza della Corte Costituzionale 251/2016 con cui è stata dichiarata incostituzionale la legge delega n. 124/2015.

Con l'entrata a regime dell'Autorità di regolazione dei trasporti, dal 2015 sono stati adottati numerosi atti di regolazione destinati ad incidere sulle fasi di programmazione, progettazione ed affidamento dei servizi di TPL.

Con Delibera di Giunta regionale n. 693/2016 è stato approvato e successivamente pubblicato in GUCE l'avviso di preinformazione per procedere con l'affidamento dei servizi di TPL su gomma comunali ed extraurbani ai sensi dell'art. 7 del Regolamento 1370/2007/Cee, con successiva delibera di Giunta n. 1092 del 27 settembre 2016 (approvata con delibera di Consiglio regionale del 21 dicembre 2016), la Regione ha predisposto il nuovo Piano regionale dei Trasporti (in seguito PRT) per il periodo 2016-2026 con cui sono stati definiti gli indirizzi ed individuato un unico bacino regionale per la programmazione dei servizi di TPL.

In tale contesto, inoltre, il Legislatore nazionale è nuovamente intervenuto adottando, da ultimo, il Decreto Legge n. 50/2017 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 che ha fornito alle Amministrazioni pubbliche interessate parametri stringenti e vincolanti in base ai quali orientare le proprie scelte in termini di efficientamento, programmazione e affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

La necessità di predisporre ed esperire gare che rispettino le disposizioni di cui al Regolamento comunitario, le nuove norme nazionali intervenute e in corso di emanazione, nonché le misure regolatorie dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, va ponderata con il superiore interesse di garantire la continuità del servizio di TPL regionale.

**Il Legislatore Regionale con la L.R. 39 del 30/12/2017, all'art. 34 aveva stabilito che:**

*"Nelle more dell'approvazione della legge regionale di riordino del trasporto pubblico locale di cui all'art. 1, comma 7-bis della legge regionale 30 aprile 2014, n. 7, e comunque fino al 30 giugno 2018, le Province continuano ad esercitare le attività connesse alla gestione del contratto dei servizi di trasporto pubblico locale, compresa la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio e sulla qualità del servizio svolgendo le funzioni di natura sanzionatoria".*

Inoltre con la medesima L.R. n. 39/2017 l'art. 34, modificando il comma 7 dell'articolo 1 della legge regionale 30 aprile 2014, n. 7, è stato stabilito che:

*"Nelle more dell'espletamento delle procedure di gara di cui al precedente comma 2, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico automobilistico di cui ai contratti sottoscritti da parte delle Amministrazioni Comunali a seguito di affidamento mediante procedure di gara secondo le vigenti disposizioni normative, aventi scadenza al 31 dicembre 2017, prosegue entro i termini delle rispettive clausole di estensione di efficacia contrattualmente previsti e comunque almeno sino al 30 giugno 2018 in applicazione all'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio Europeo.*

*Al fine di assicurare lo svolgimento del servizio di cui ai precedenti commi anche successivamente al termine del 30 giugno 2018, la Giunta regionale provvede ad assumere gli atti all'uopo necessari ivi compresi, previa verifica dei presupposti applicativi, quelli connessi all'esercizio della facoltà prevista dall'art. 4, par. 4, del regolamento (CE) n. 1370 del 23 ottobre 2007".*

I presupposti per la continuità dei servizi di cui ai contratti sottoscritti da Province e Comuni e la proroga contrattuale trovano fondamento sia nella norma nazionale che nella norma comunitaria.

In particolare il **D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.**, Codice dei contratti pubblici all'art. 106, al comma 11, stabilisce che: *"La durata del contratto può essere modificata esclusivamente per i contratti in corso di esecuzione se è prevista nel bando e nei documenti di gara un'opzione di proroga. La proroga è limitata al*



*tempo strettamente necessario alla conclusione delle procedure necessarie per l'individuazione di un nuovo contraente. In tal caso il contraente è tenuto all'esecuzione delle prestazioni previste nel contratto agli stessi prezzi, patti e condizioni o più favorevoli per la stazione appaltante”.*

Inoltre il già citato Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia:

✓ all'articolo 4, paragrafo 4, stabilisce che:

*“Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto. Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %”.*

✓ all'articolo 5, paragrafo 5, il Regolamento 1370/2007 stabilisce che:

*“L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.”*

Al fine di evitare il pericolo di interruzione dei suddetti servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri al 30 giugno 2018 nelle more dell'espletamento della procedura di affidamento dei servizi che la Regione Basilicata dovrà effettuare, con riferimento ai contratti relativi ai servizi di TPL provinciali e comunali affidati mediante regolari procedure di gara espletate dalle Province di Potenza e Matera e dai competenti Comuni, la Regione Basilicata ha chiesto all'ANAC, all'ART ed all'AGCM, per quanto di competenza, di fornire parere in merito alle modalità di proroga degli stessi valutando la possibilità di applicare le disposizione regolamentare di cui all'art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 oppure della proroga consensuale biennale di cui all'art. 5, par. 5 del medesimo Regolamento.

In merito a quanto richiesto l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e l'Autorità Nazionale Anticorruzione hanno ribadito l'importanza di avviare procedure concorrenziali con evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di che trattasi al fine di tutelare, per quanto possibile, il principio della libera concorrenza sancito dalle disposizioni normative di livello comunitario e nazionale nonché delle misure regolatorie emanate anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Attesi i tempi tecnici necessari alla predisposizione di tutta la documentazione di gara (compresa la predisposizione dei necessari Piani Economici Finanziari simulati relativi ai lotti di gara in base alle vigenti disposizioni normative e regolamentari), alla loro approvazione e all'espletamento della procedura di affidamento, è indispensabile comunque garantire tecnicamente, nelle more del subentro dei nuovi gestori, la



prosecuzione dei servizi oltre la scadenza dei contratti in essere, in quanto altrimenti si incorrerebbe nel rischio di interruzione dei servizi, ossia proprio quell'ipotesi che l'art. 5, par. 5, del Regolamento 1370/2007/CE intende scongiurare.

Accogliendo anche i suggerimenti delle Autorità (ANAC, AGCM), nelle more dell'espletamento della procedura di affidamento, con l'art. 3 della L.R. n. 25 del 24 settembre 2018 e da ultimo con la L.R. n. 26 del 28 novembre 2019 il legislatore regionale, rivedendo una precedente norma del 28 giugno 2018 che aveva stabilito la prosecuzione dei servizi fino al 30 settembre 2018, ha disposto che:

1. *Il comma 7 dell'articolo 1 della legge regionale 30 aprile 2014, n. 7 è così sostituito:*

*“7. Al fine di garantire la continuità dei servizi, nelle more dell'espletamento delle procedure di gara di cui al precedente comma 2, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico automobilistico di cui ai contratti sottoscritti da parte delle Amministrazioni Provinciali e Comunali a seguito di affidamento mediante procedure di gara secondo le vigenti disposizioni normative, può proseguire alle medesime condizioni contrattuali in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio Europeo sino al subentro degli aggiudicatari delle gare e comunque non oltre il 31 marzo 2020.”*

Quindi con la citata L.R. n. 26 del 28 novembre 2019, nelle more dell'espletamento della procedura di affidamento, si sono prorogati i contratti al 31 marzo 2020.

Rimane inteso che i Contratti di servizio di TPL comunale/urbano sottoscritti dalle Amm.ni Comunali a seguito di gare e aventi scadenza successiva alla data di subentro dei nuovi gestori affidatari dei servizi oggetto della futura procedura di affidamento e espletata da parte della Regione Basilicata, continueranno la loro vigenza sino alla scadenza naturale dei contratti stessi; pertanto tale evenienza sarà opportunamente riportata nella documentazione di gara.

## 2.2 Riferimenti programmatori di livello Regionale

### 2.2.1 QUADRO NORMATIVO REGIONALE RELATIVO ALLA PIANIFICAZIONE DEL TPL

L'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei Trasporti di Bacino sono previsioni normative di cui alla L.R. n. 22 del 27 luglio 1998, che al Capo III tratta gli *Strumenti per la programmazione e pianificazione del Trasporto Pubblico Locale Regionale*. In particolare gli articoli 8 e 9 della Legge stabiliscono rispettivamente i contenuti e le modalità di definizione, di adozione e di approvazione del *Piano Regionale dei Trasporti* e del *Piano dei Trasporti di Bacino*.

La più recente legge di riforma del settore del TPL in Basilicata, più volte richiamata, L.R. 7/2014, capo I, art. 1, al comma 3 stabilisce: *Al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione procede con l'aggiornamento del*



*Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.*

Si può concludere che l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino sono previsioni normative che nascono dall'esigenza di definire il riassetto del sistema di TPL e il conseguente affidamento dei servizi di TPL.

### **2.2.2 DEFINIZIONE DELLE UTOR NEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) E PROPOSTE DI MODIFICA INTERVENUTE NEL PIANO DI BACINO**

Il Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale nel Dicembre 2016 ha proposto una organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, in nove UTOR (Unità Territoriali Ottimali di Rete) oltre alla Rete portante unica per l'intero ambito regionale, costituente un ulteriore lotto di gara.

Il PRT ha individuato le aggregazioni dei Comuni che devono configurarsi come "Unità di Rete", per le quali la Regione unitamente agli Enti Locali nel presente Piano dei trasporti di Bacino ha definito la rete dei servizi da mettere a gara stabilendo la governance in termini di competenze per il coordinamento, l'affidamento dei servizi di TPL (Regione) e titolarità dei contratti di servizi (Regione per la rete portante, Province e Comuni capoluogo per le reti dei servizi di TPL delle UTOR).

In tali unità di rete i servizi dovranno essere coordinati ed integrati funzionalmente con i servizi di rango superiore, ovvero con le linee "portanti" del TPL (automobilistiche o ferroviarie), nei nodi d'interscambio.

È utile ricordare che il Consiglio Regionale, in sede di approvazione del PRT aveva proposto l'organizzazione del bacino unico regionale in 9 Unità di Rete oltre alla rete portante, dando mandato altresì alla Giunta di poterle riaggregare attraverso le opportune valutazioni di natura trasportistica e sulla base degli elementi e proposte avanzate da parte delle singole Amministrazioni Comunali in sede di definizione del presente Piano di Bacino.

Le nove Unità individuate, elencate nella Tabella 54 del PRT, erano: *Vulture - Alto Bradano; Marmo Platano Melandro; Potenza; Val D'agri; Lagonegrese - Pollino; Mercure - Alto Sinni; Costa Ionica; Stigliano - Collina Materana; Matera.*

Nelle immagini e nelle tabelle riportate nelle pagine successive sono rappresentate le zonizzazioni e le caratteristiche salienti delle UTOR nell'ipotesi originaria del PRT e rispettivamente, in quella proposta dal Piano di Bacino.

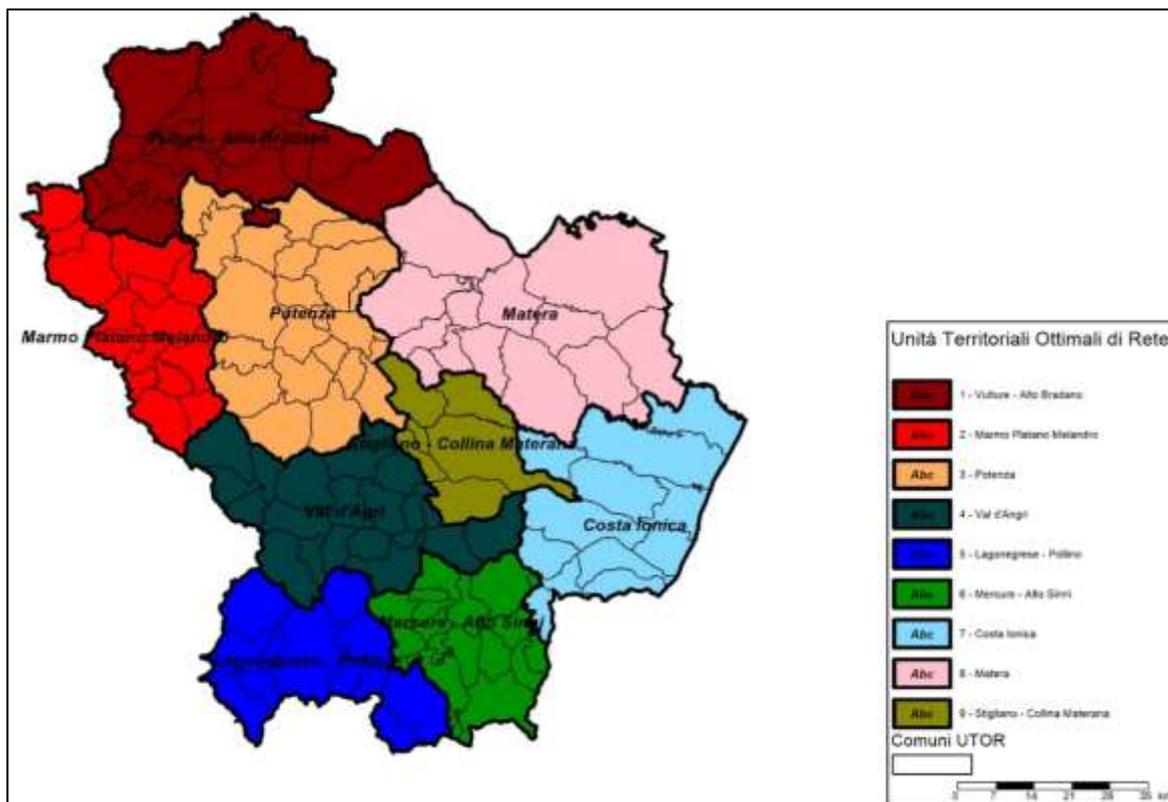


Figura 3. Zonizzazione del territorio regionale in 9 UTOR (PRT)

Tabella 1. Riepilogo delle caratteristiche delle Unità Territoriali Ottimali di Rete - 9 UTOR (PRT)

UTOR	Vulture - Alto Bradano	Marmo - Platano - Melandro	Potenza	Val D'Agri	Lagonegrese - Pollino	Mercure - Alto Sinni	Costa Ionica	Matera	Stigliano - Colina Materana	
Numero di comuni	18	15	21	19	12	15	12	13	6	
Estensione territoriale [km2]	1'531	871	1'446	1'119	855	715	1'128	1'784	533	
Abitanti al 2015	93'025	47'777	120'210	44'661	46'070	23'571	81'771	109'215	10'319	
Addetti al 2013	21'895	9'927	24'760	7'953	7'392	3'344	11'910	21'882	1'070	
Massimo livello del polo sanitario	2	1	2	2	2	2	2	2	2	
Presenza di istituti scolastici superiori	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Numero di comuni appartenenti ad Aree interne	4	7	4	-	4	14	2	1	6	
Nmero di Aree d'interscambio	2	1	2	2	1	1	2	3	-	
Numero di stazione o fermate ferroviarie	11	5	26	-	3	-	8	16	-	
Numero di svincoli di autostrade o S.S.	41	16	33	15	19	11	38	21	2	
Numero di aree industriali	16	3	-	2	3	2	2	7	-	
Domanda giornaliera Trasporto Privato	Totale	241'702	101'681	361'544	111'601	69'103	44'375	201'933	319'887	19'863
	Totale Intra-UTOR	233'908	87'820	342'788	105'248	63'433	41'213	192'875	304'652	18'234
	Totale extracomunale	40'261	25'804	43'020	30'926	16'263	9'346	31'897	31'455	2'376
	Totale Intra-UTOR extracomunale	32'468	11'943	24'264	24'573	10'594	6'183	22'839	16'220	747
	Autocontenimento domanda extracomunale	80.64%	46.29%	56.40%	79.46%	65.14%	66.16%	71.60%	51.57%	31.44%
Domanda giornaliera Trasporto Pubblico	Totale	17'542	7'759	22'737	6'532	8'828	2'975	10'668	14'996	738
	Totale Intra-UTOR	12'592	4'402	16'247	5'364	7'478	2'124	8'076	11'163	464
	Totale extracomunale	12'314	3'789	13'906	3'702	3'458	1'573	6'206	8'644	502
	Totale Intra-UTOR extracomunale	7'364	432	7'415	2'534	2'108	722	3'614	4'811	228
	Autocontenimento domanda extracomunale	59.80%	11.40%	53.32%	68.44%	60.96%	45.90%	58.23%	55.66%	45.42%
Domanda giornaliera Pendolarismo Scolastico	Totale	5'124	2'112	5'789	1'663	1'846	993	3'429	4'636	339
	Totale Intra-UTOR	4'939	375	5'629	1'428	1'797	501	3'052	4'439	235
	Totale extracomunale	2'659	1'883	2'474	1'256	815	754	1'822	1'949	207
	Totale Intra-UTOR extracomunale	2'474	146	2'314	1'021	766	262	1'445	1'752	103
	Autocontenimento domanda extracomunale	93.04%	7.75%	93.53%	81.29%	93.99%	34.75%	79.31%	89.89%	49.76%

### 2.2.3 PROPOSTA DI AGGREGAZIONE DELLE UTOR FORMULATA DAL PIANO DI BACINO IN PRIMA FASE

Nell'ambito della fase partecipativa con gli stakeholder che ha accompagnato sin dalla fase iniziale la redazione del Piano di Bacino, si è consolidata l'esigenza di proporre un'aggregazione delle 9 UTOR previste



dal PRT, riducendoli a 5 e di alcuni ritocchi puntuali che hanno riguardato il passaggio di alcuni Comuni da un UTOR ad un altro.

La nuova aggregazione del territorio regionale in UTOR è stata verificata anche in riferimento alla domanda di mobilità andando a valutare l'autocontenimento della stessa al fine di massimizzarne i valori. Tale caratteristica della domanda di mobilità è tale di minimizzare l'incidenza di servizi di carattere regionale, massimizzando la possibilità di ottimizzazione interna alle singole UTOR.

La nuova suddivisione proposta rappresenta un soddisfacente punto di equilibrio tra l'esigenza di ottenere le economie di scala connesse ad una adeguata dimensione della rete e quelle, prevalenti, di contendibilità dei lotti di gara, così come sancito dalla delibera 83/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e ribadite dal comma 4 dell'ART. 48 del D.L. 50/17.

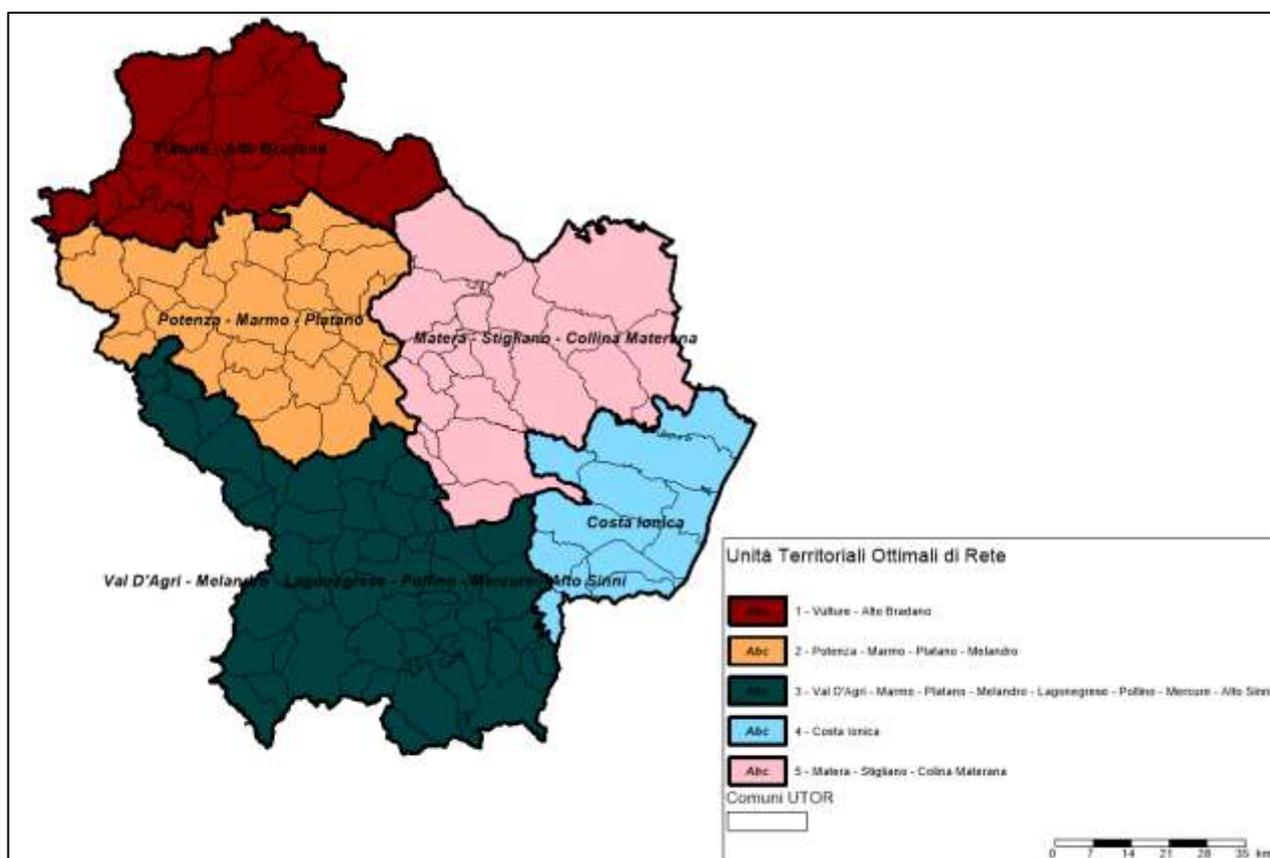


Figura 4. Zonizzazione del territorio regionale in 5 UTOR proposta dal Piano di Bacino



Tabella 2. Determinazione delle UTOR proposta dal Piano dei Trasporti di Bacino.

N.	Unità Territoriale Ottimale di Rete del Trasporto Pubblico Comunale	Numero di Comuni appartenenti all'Unità	Comuni appartenenti all'Unità di rete, di cui:		Ente titolare del Contratto di Servizio, vigilanza e controllo
			Comuni <i>dotati</i> di TPL comunale/urbano	Comuni <i>non dotati</i> di TPL comunale/urbano	
1	Vulture - Alto Bradano	20	Atella - Barile - Lavello - Melfi - Rapolla - Rionero in Vulture - San Fele - Venosa	Banzi - Filiano - Forenza - Genzano di Lucania - Ginestra - Marschito - Montemilone - Palazzo San Gervasio - Pescopagano - Rapone - Ripacandida - Ruvo del Monte	Provincia di Potenza
2	Potenza - Marmo - Platano	29	Acerenza - Avigliano - Bella - Muro Lucano - Picerno - Pignola - Potenza - Ruoti - Vietri di Potenza	Abriola - Albano di Lucania - Anzi - Balvano - Baragiano - Brindisi Montagna - Calvello - Campomaggiore - Cancellara - Castelgrande - Castelmezzano - Laurenzana - Oppido Lucano - Pietragalla - Pietrapertosa - San Chirico Nuovo - Tito - Tolve - Trivigno - Vaglio di Basilicata	Comune di Potenza*
3	Val D'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni	51	Castelluccio Inferiore - Chiaromonte - Franca - villa in Sinni - Grumento Nova - Lagonegro - Latronico - Lauria - Maratea - Marsico Nuovo - Marsicovetere - Moliterno - Rotonda - San Severino Lucano - Sant'Arcangelo - Senise - Viggianello	Armento - Brienza - Calvera - Carbone - Castelluccio Superiore - Castelsaraceno - Castrolibero - Sant'Andrea - Cersosimo - Corleto Perticara - Episcopia - Fardella - Gallicchio - Guardia Perticara - Missanello - Montemurro - Nemoli - Noepoli - Paterno - Rivello - Roccanova - San Chirico Raparo - San Costantino Albanese - San Martino d'Agri - San Paolo Albanese - Sant'Angelo Le Fratte - Sarconi - Sasso di Castalda - Satriano di Lucania - Savoia di Lucania - Spinoso - Teana - Terranova di Pollino - Tramutola - Trecchina - Viggiano	Provincia di Potenza
4	Costa Ionica	12	Bernalda - Montalbano Jonico - Nova Siri - Policoro - Rotonella - Scanzano Jonico - Tursi	Colobraro - Craco - San Giorgio Lucano - Valsinni	Provincia di Matera
5	Matera - Stigliano - Collina Materana	19	Ferrandina - Matera - Montescaglioso - Pomarico - Salandra - Stigliano	Accettura - Aliano - Calciano - Cirigliano - Garaguso - Gorgoglione - Grassano - Grottole - Irsina - Miglionico - Oliveto Lucano - San Mauro Forte - Tricarico	Comune di Matera*
<b>Totale Comuni</b>		<b>131</b>			

\* Per le unità di Rete del TPL comunale di Potenza e di Matera l'attribuzione della titolarità dei contratti di servizio in capo alle rispettive Amministrazioni capoluogo di Potenza e di Matera, anziché alle Province, risponde alle esigenze di consentire la concreta attuazione degli interventi di cui al PO FESR 2014-20 - asse IV - aree urbane (Nodi di Interscambio urbani, rinnovo bus acquistati dai Comuni, etc.), nonché l'attuazione di un sistema di tariffazione integrata che interessi i due Comuni capoluogo.



Tabella 3. Riepilogo delle caratteristiche delle Unità Territoriali Ottimali di Rete - Suddivisione in cinque UTOR

UTOR		Vulture - Alto Bradano	Potenza - Marmo - Platano	Val D'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni	Costa Ionica	Matera - Stigliano - Colina Materana
Numero di comuni		20	29	51	12	19
Estensione territoriale [km <sup>2</sup> ]		1'671	1'961	2'905	1'128	2'317
Abitanti al 2015		97'971	153'184	124'159	81'771	119'534
Addetti al 2013		22'483	32'699	20'089	11'910	22'952
Massimo livello del polo sanitario		2	2	2	2	2
Presenza di istituti scolastici superiori		1	1	1	1	1
Numero di comuni appartenenti ad Aree interne		5	10	18	2	7
Numero di Aree d'interscambio		2	3	4	2	3
Numero di stazione o fermate ferroviarie		12	30	3	8	16
Numero di svincoli di autostrade o S.S.		44	38	53	38	23
Numero di aree industriali		16	3	7	2	7
Domanda giornaliera Trasporto Privato	Totale	251'988	435'428	242'589	201'933	339'750
	Totale Intra-UTOR	241'176	404'907	224'224	192'875	322'886
	Totale extracomunale	43'279	61'194	61'146	31'897	33'831
	Totale Intra-UTOR extracomunale	32'468	30'673	42'781	22'839	16'967
	Autocontenimento domanda extracomunale	75.02%	50.12%	69.97%	71.60%	50.15%
Domanda giornaliera Trasporto Pubblico	Totale	18'609	27'854	19'910	10'668	15'734
	Totale Intra-UTOR	13'096	18'667	15'852	8'076	11'627
	Totale extracomunale	12'877	16'406	9'458	6'206	9'146
	Totale Intra-UTOR extracomunale	7'364	7'219	5'400	3'614	5'039
	Autocontenimento domanda extracomunale	57.19%	44.00%	57.09%	58.23%	55.10%
Domanda giornaliera Pendolarismo Scolastico	Totale	5'328	7'301	4'898	3'429	4'975
	Totale Intra-UTOR	4'966	5'718	3'791	3'052	4'674
	Totale extracomunale	2'836	3'842	3'163	1'822	2'156
	Totale Intra-UTOR extracomunale	2'474	2'259	2'056	1'445	1'855
	Autocontenimento domanda extracomunale	87.24%	58.80%	65.00%	79.31%	86.04%
Percorrenze attuali extraurbane Intra-UTOR [bus*km]		3'539'000	5'081'163	3'735'746	2'811'313	3'480'679

Come si evince dalla tabella e dalle immagini seguenti, l'autocontenimento della domanda in questa nuova configurazione delle UTOR risulta essere molto elevato, in particolare analizzando la domanda complessiva (Trasporto privato, pubblico e pendolarismo scolastico) si hanno, in tutti i casi, valori maggiori al 90%. Analizzando le singole componenti di domanda relativamente ai soli spostamenti Extraurbani si hanno:

- per il trasporto privato valori sempre superiori al 70% eccezion fatta per le UTOR dei Comuni capoluogo che risentono della forte attrazione degli stessi a livello regionale;
- per il trasporto pubblico i valori sono prossimi al 60%, tranne che per Potenza che, come per il trasporto privato, risente del suo ruolo catalizzatore di lavoratori a livello regionale;
- per il pendolarismo scolastico si hanno valori che oscillano tra il 58% dell'UTOR di Potenza all'88% circa di quello del Vulture, tali valori sono determinati dalla distribuzione territoriale degli scuole secondarie di secondo grado.

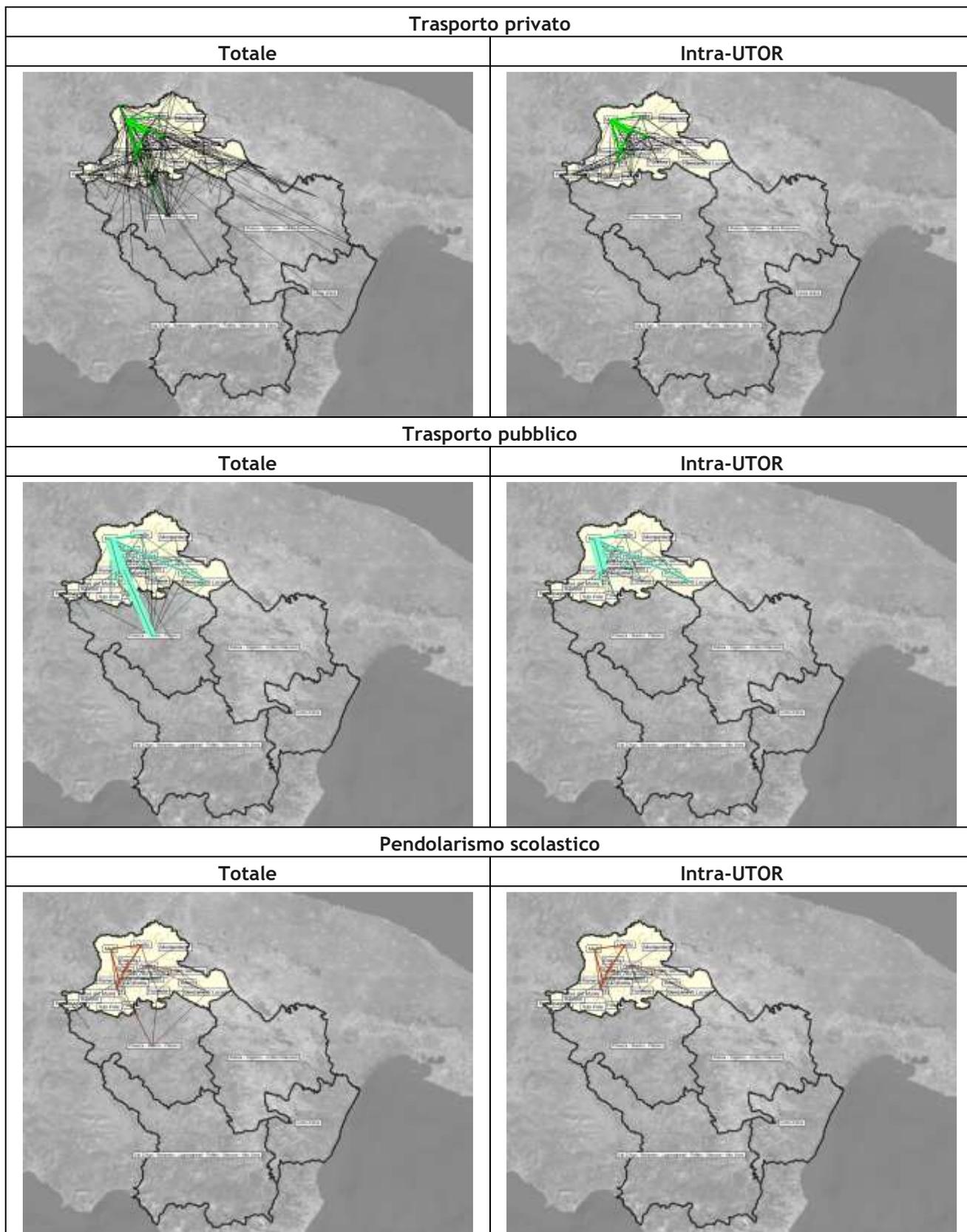


Figura 5. Autocontenimento della domanda UTOR Vulture - Alto Bradano

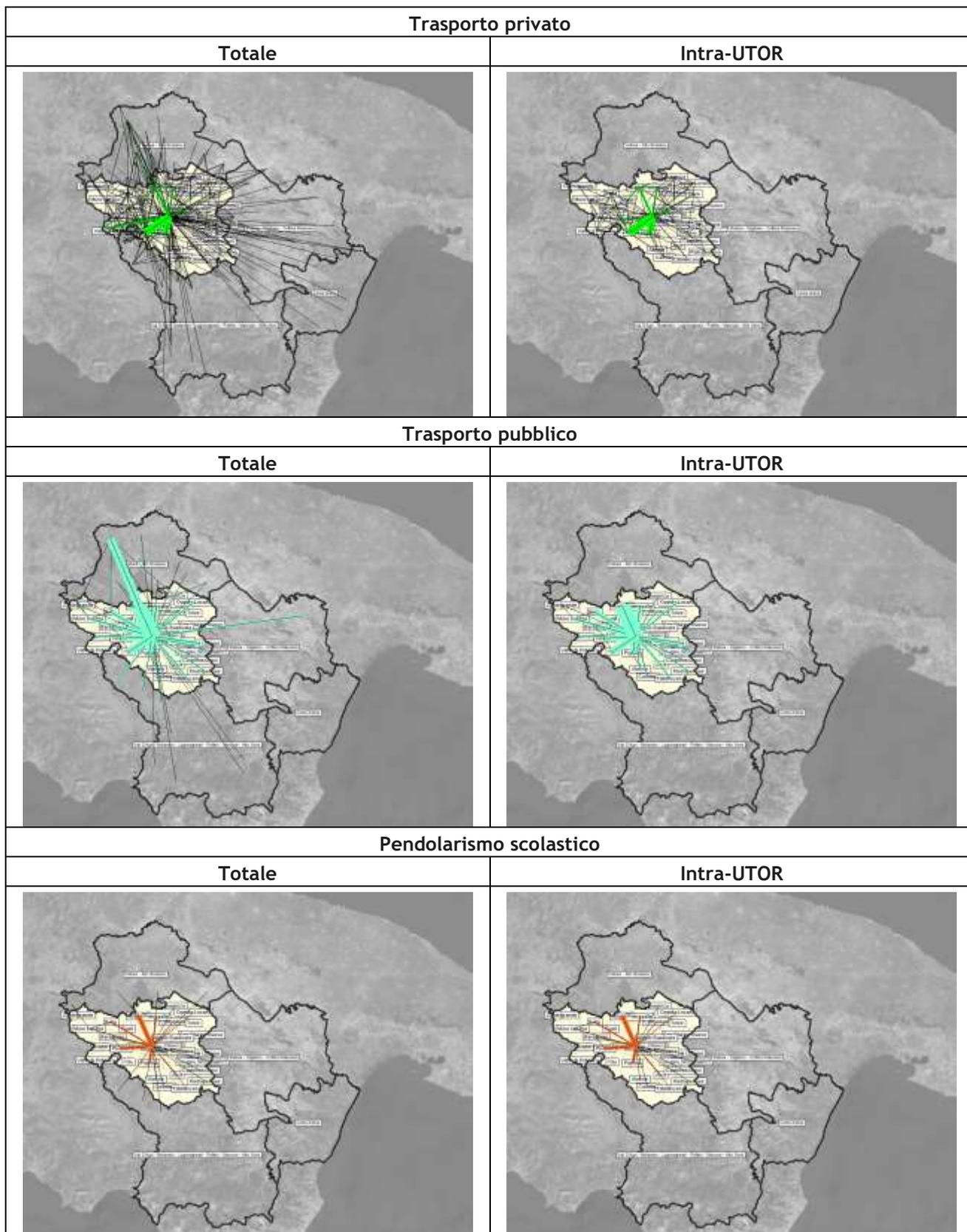


Figura 6. Autocontenimento della domanda UTOR Potenza - Marmo - Platano

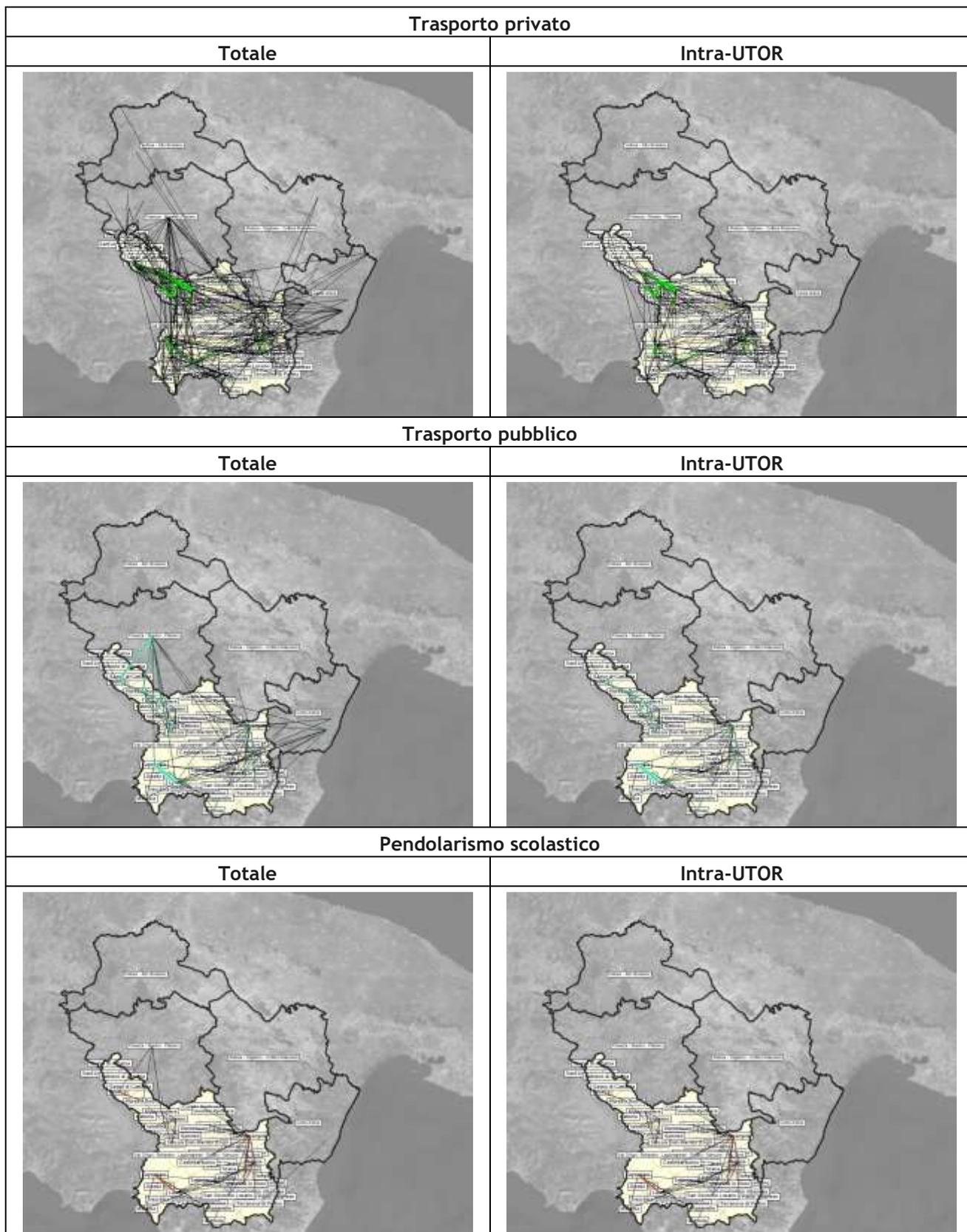


Figura 7. Autocontenimento della domanda UTOR Val D'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni

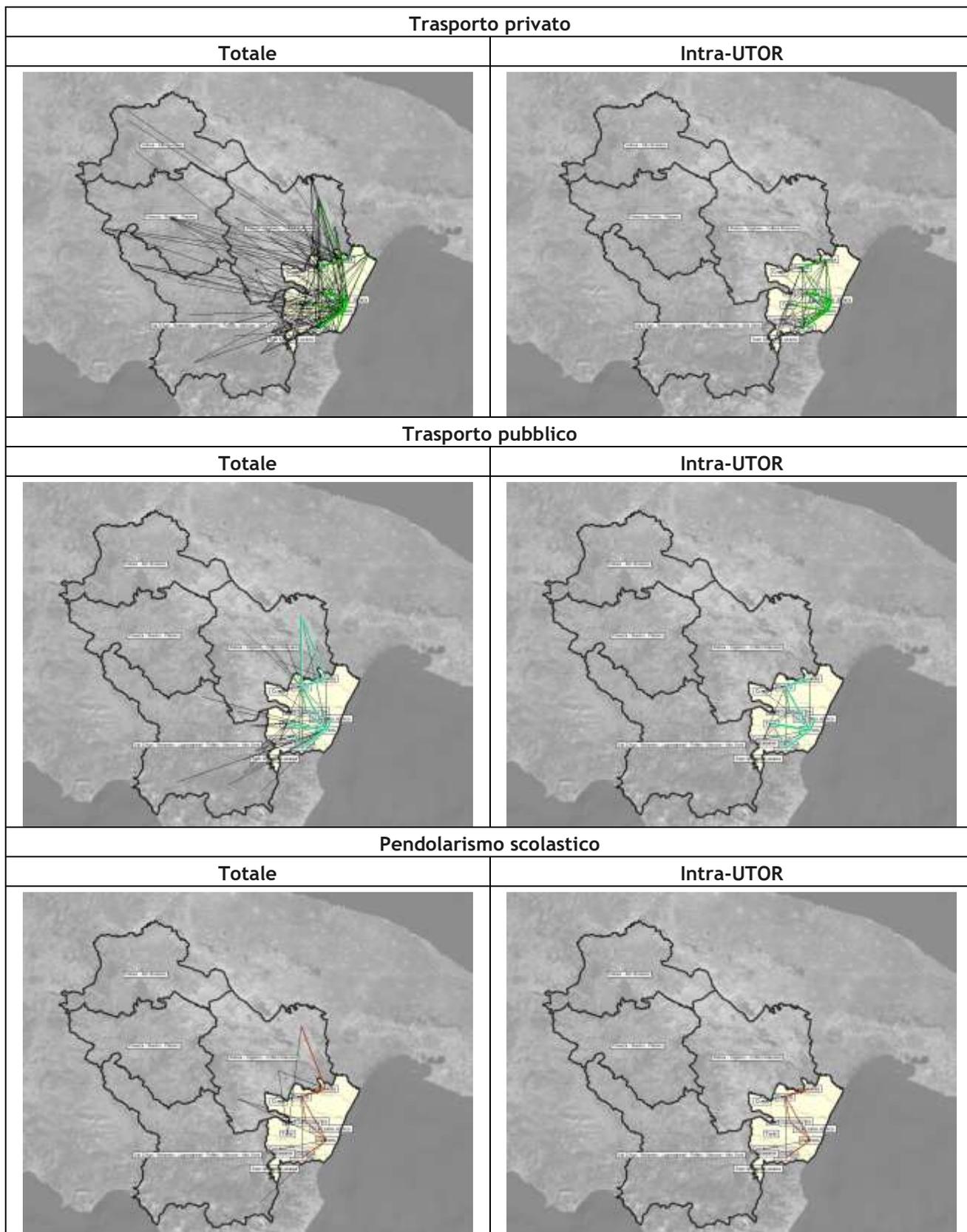


Figura 8. Autocontenimento della domanda UTOR Costa Ionica

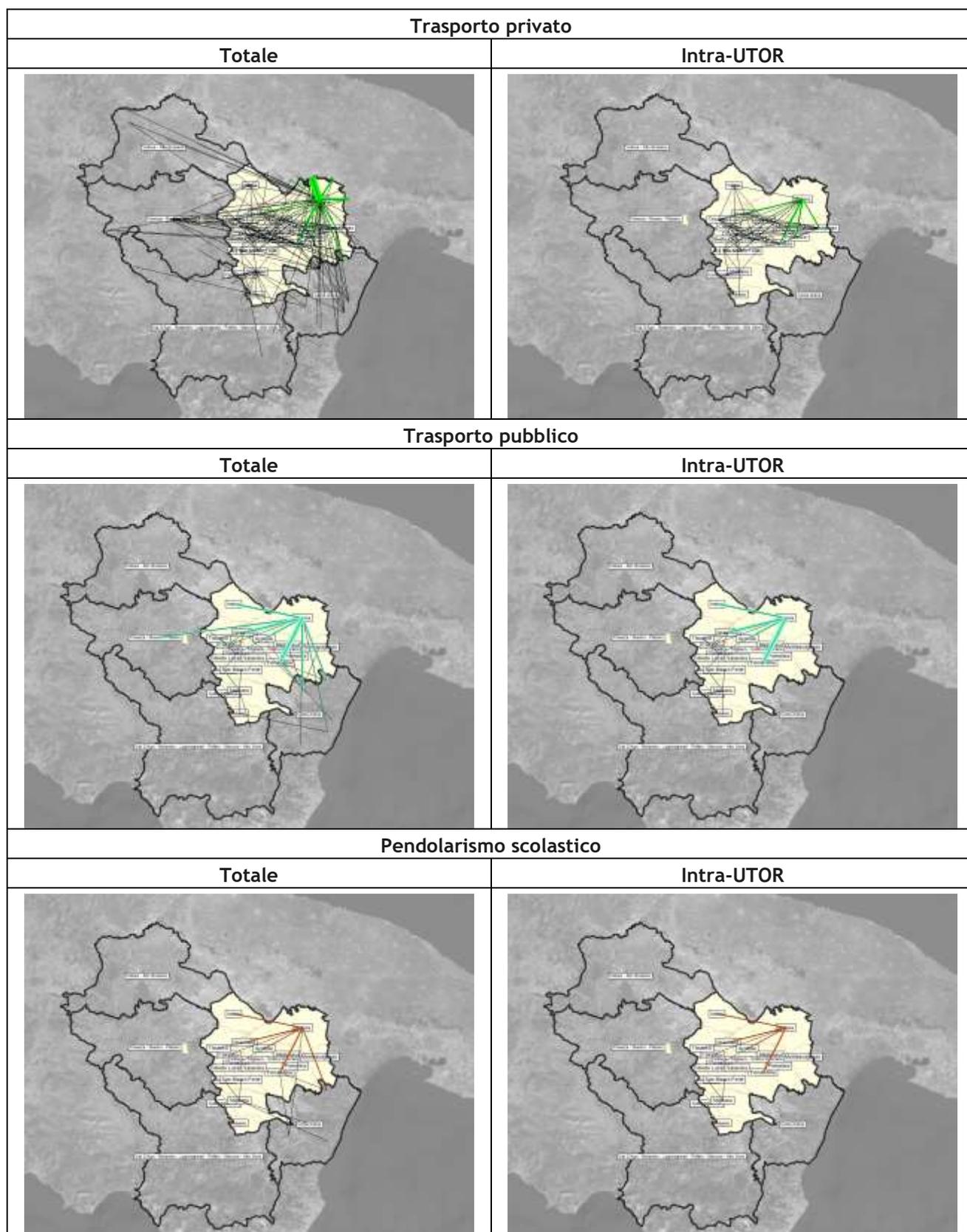


Figura 9. Autocontenimento della domanda UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana

La rete di progetto verrà descritta nei capitoli seguenti, nella Tabella 4 si riporta la sintesi delle percorrenze previste per ogni UTOR.

Si osserva che le percorrenze relative ai servizi sostitutivi dei servizi di TPL ferroviario, attualmente ricomprese nei Contratti di Servizio sottoscritti con Trenitalia S.p.A. e F.A.L s.r.l., saranno anch'esse oggetto



di gara, pertanto le stesse sono ripartite fra le varie UTOR di competenza e già presenti nei riepiloghi di cui alla Tabella 4.

Tabella 4. Riepilogo delle percorrenze di progetto delle singole UTOR

	UTOR Regionale (km)	UTOR 1 Vulture - Alto Bradano (km)	UTOR 2 Potenza - Marmo - Platano (km)	UTOR 3 Val D'Agri – Melandro – Lagonegrese - Pollino – Mercure – Alto Sinni (km)	UTOR 4 Costa Ionica (km)	UTOR 5 Matera – Stigliano – Collina Materana (km)
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR	12.447.649,36	4'471'269.15	8'269'014.02	5'390'873.05	3'437'727.97	5.462.797,94
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR extraurbane	12.447.649,36	3'747'984.50	5.719.125,07	3'908'133.66	2'653'827.50	3'346'914.64
Totale Percorrenze di Progetto INTRA-UTOR di livello comunale e/o urbano		723'284.65	2'549'888.95	1'482'739.40	783'900.47	2'115'883.30

Nel Capitolo 6 del presente documento si riporta nel dettaglio la rete dei servizi di TPL per ciascuna delle 5 UTOR così come definite sulla base delle dichiarazioni ricevute dai singoli Comuni relativamente ai servizi di loro competenza.

#### 2.2.4 GOVERNANCE DEL TPL REGIONALE

È utile a questo punto ricordare che in attesa della definizione di un organico Disegno di Legge regionale di riforma del TPL, peraltro già avviato e da completare, con la L.R. 7/2014 ed il PRT approvato nel Dicembre 2016 si è di fatto avviato il processo evolutivo della *governance* del settore del TPL in Basilicata al fine di semplificare i processi decisionali, in modo da poter ridurre a sintesi, pur nel coinvolgimento dei diversi attori e soggetti istituzionali e nel rispetto dei principi di sussidiarietà, l'attività di pianificazione, riprogrammazione e gestione dei servizi.

Alla Regione sono attribuite tutte le funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo e coordinamento per tutti i servizi di TPL regionale e locale interessanti il proprio territorio, ma anche i compiti di gestione e controllo, compresa la titolarità dei contratti di servizio sia relativi al settore ferroviario, sia a quello automobilistico relativo alla Rete Portante regionale, oltre all'attuazione di piani di investimento su materiale rotabile e la definizione di un sistema tariffario integrato..

Alla Regione è altresì assegnata la competenza in merito agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviari ed automobilistici sia extraurbani, storicamente attribuiti dalla legislazione regionale alle Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera già dagli anni '90, sia i servizi di TPL comunali, allo stato di competenza delle 47 Amministrazioni Comunali titolari di Servizio di TPL. Il Consiglio Regionale ha, infatti, già stabilito in sede di approvazione del PRT che alla Regione è attribuita la competenza per l'affidamento dei servizi relativi alle UTOR nonché al lotto di gara della Rete Portante regionale, mediante l'espletamento



della procedura di affidamento da parte della competente Stazione Unica Appaltante Regionale. La titolarità dei contratti di servizio di UTOR sarà in capo alle Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera:

- Provincia di Potenza quale Ente titolare dei Contratti dell'UTOR del Vulture - Alto Bradano e dell'UTOR della Val d'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure Alto Sinni;
- Provincia di Matera quale Ente titolare del Contratto dell'UTOR della Costa Jonica.

I Contratti di servizio delle UTOR di Potenza - Marmo - Platano e Matera - Collina Materana sono invece nella titolarità delle due Amministrazioni Comunali di Potenza e Matera al fine di meglio garantire l'accenramento delle competenze anche in tema di programmazione delle risorse comunitarie di cui al PO FESR 2014-2020 (es. Asse IV - Energia e Mobilità Urbana) nonché sull'attuazione di politiche tariffarie nell'ottica di un sistema di tariffazione integrata che interessi i due Capoluoghi.

Tuttavia, al fine di una più efficace ed organica governance unica e regionale del sistema del TPL, ai sensi del comma 7-bis dell'Art. 1 della L.R. n. 7/2014, la Giunta Regionale dovrà presentare un disegno di legge di riforma e riordino del Trasporto Pubblico Locale: in tale sede si potrà procedere alla istituzione di un apposito Ente di Governo di livello regionale preposto al coordinamento di tutti i servizi, all'affidamento, per il tramite della Stazione Unica Appaltante Regionale degli stessi, nonché alla gestione, monitoraggio e controllo dei contratti di servizio sottoscritti a seguito della procedura di affidamento per gli ambiti/lotti in cui è organizzato il bacino unico regionale.

#### 2.2.5 FLESSIBILITÀ CONTRATTUALE

I Contratti di Servizio per la gestione e l'esercizio dei servizi di TPL hanno durata pluriennale (nel caso della Regione Basilicata avranno durata 9 anni), regolano, quindi, i rapporti fra le parti per un periodo molto lungo durante il quale le esigenze degli utenti dei servizi possono variare anche in modo sostanziale. È importante, pertanto, che i nuovi Contratti da sottoscrivere a valle della procedura di affidamento dei servizi di TPL contengano specifiche clausole atte a garantire la necessaria flessibilità e possibilità di riprogrammazione delle linee adeguando le medesime alle fisiologiche variazioni della domanda di trasporto.

### 2.3 Articolazione gerarchica della rete multimodale di TPL del Bacino di Programmazione Regionale

Anche per quel che riguarda la gerarchizzazione della rete multimodale di TPL del Bacino di Programmazione Regionale il riferimento normativo è l'art. 1 della L.R. n. 7/2014 con la quale si è stabilito:

1. *Ai sensi dell'articolo 3-bis, comma 1 del D.L. n. 138/2011 convertito in L. n. 148/2011 e s.m.i. la dimensione dell'ambito o bacino territoriale nell'organizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) coincide con il territorio regionale per la rete dei servizi di trasporto pubblico ferroviari ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/97, per la rete dei servizi di trasporto pubblico automobilistici regionali e provinciali e per la rete dei servizi di TPL comunali, organizzati questi ultimi per lotti territoriali omogenei, in base alla classificazione di cui all'art. 3, comma 3, della legge regionale n. 22/1998.*
2. *La Regione, designata quale ente di governo, svolge le funzioni ed i compiti, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, di programmazione, indirizzo, coordinamento e di ente affidante per tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale interessanti l'ambito territoriale regionale di cui al precedente comma 1, non dichiarati di interesse nazionale ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. n. 422/97 e s.m.i., nonché i compiti di gestione del contratto di servizio e controllo per i servizi di*



*trasporto pubblico ferroviari ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/97 e s.m.i. e per la rete dei servizi di trasporto automobilistici di cui alle lett. a), b) di cui all'art. 3, comma 3, della legge regionale 27 luglio 1998, n. 22 e s.m.i. la sottoscrizione, la gestione, l'esecuzione, la vigilanza ed il controllo dei contratti di servizio affidati dalla Regione relativi alle unità territoriali ottimali del trasporto pubblico comunale sono attribuiti alle amministrazioni locali così come stabilito dal piano regionale dei trasporti.*

3. *Al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di TPL, organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione procede con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.*

[.....]

Nel diagramma di flusso riportato nell'immagine seguente è riportata l'articolazione gerarchica delle modalità di trasporto e delle relative tipologie di servizi che concorrono a definire, ai sensi del citato disposto normativo, il Bacino Unico di Programmazione regionale (I° livello di programmazione) coincidente, stante il numero di abitanti della Regione, con l'unico Bacino di Mobilità (II° livello di programmazione). Nel medesimo diagramma sono stati evidenziati i sottosistemi della rete multimodale rappresentati, rispettivamente da:

1. Rete portante regionale a sua volta composta da servizi ferroviari e annessi servizi integrativi residuali (continuità del servizio sulla tratta Genzano - Gravina) e dai servizi automobilistici di collegamento ai nodi della rete CORE (aeroporti e stazioni AV); questa rete richiede l'organizzazione infrastrutturale e funzionale di una serie di nodi di interscambio indicati dal Piano di Bacino;
2. Rete Regionale ordinaria, a sua volta composta da Servizi multifunzionali INTER UTOR; questa rete richiede l'organizzazione infrastrutturale e funzionale di una serie di nodi di interscambio indicati dal Piano di Bacino;
3. 5 reti di UTOR composte da corse dirette ai poli industriali assegnate alle singole UTOR in funzione dell'utenza servita, da servizi extraurbani INTRA UTOR di progetto e confermati, servizi suburbani UTOR di Potenza e Matera, servizi urbani e comunali di progetto e/o confermati.

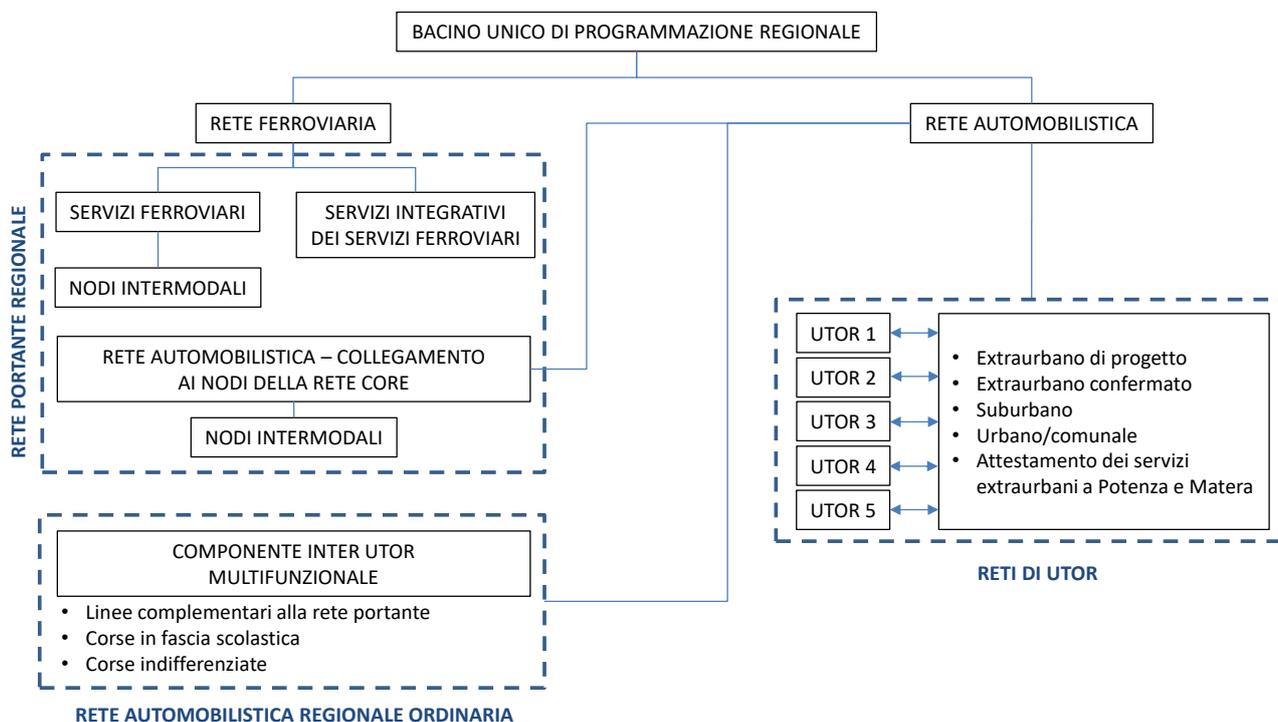


Figura 10. Articolazione gerarchica delle modalità di trasporto e delle relative tipologie di servizi.

Nello schema di seguito riportato è sintetizzata la procedura seguita per l'individuazione della rete di competenza regionale e delle reti di competenza delle UTOR.

I servizi urbani sono di esclusiva competenza delle UTOR mentre per i servizi extraurbani è stata effettuata una procedura di selezione che, dopo aver riconosciuto 4 macro-categorie di servizi (rete CORE, operaie, scolastiche, indifferenziate), procede alla loro attribuzione alla rete regionale o alle reti di UTOR attraverso:

- 1) l'attribuzione esclusiva alla rete regionale per quanto riguarda le linee della componente CORE della rete portante.
- 2) un criterio di carattere geografico per quanto riguarda le corse indifferenziate (queste ultime indicate con "altro" nello schema);
- 3) un criterio misto geografico e di frequentazione potenziale per le corse operaie e le corse in fascia scolastica, quest'ultima stimata attraverso la matrice degli studenti della scuola secondaria superiore anno 2016.

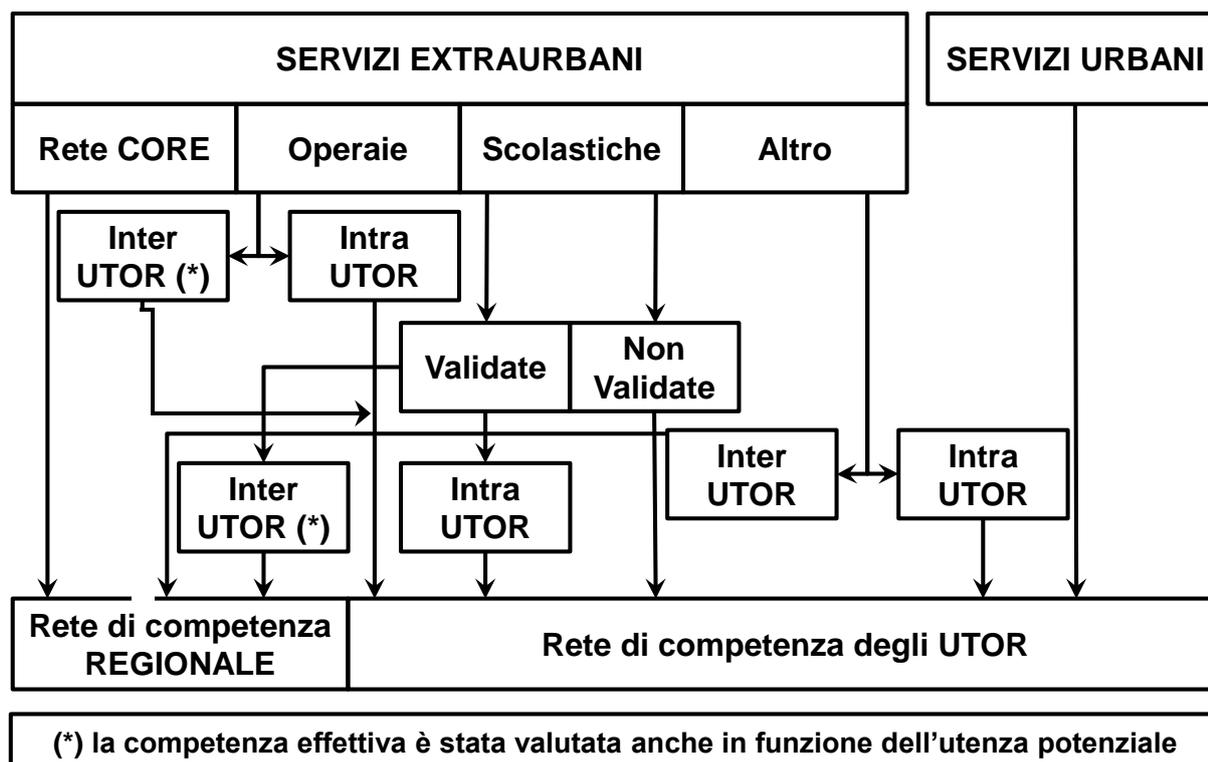


Figura 11. Metodologia operativa per l'attribuzione della competenza programmatoria dei servizi.

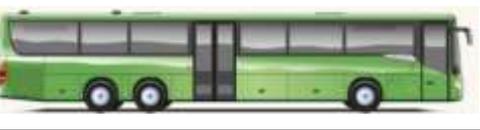
L'organizzazione della rete in UTOR è finalizzata a efficientare la rete dei servizi di competenza di ciascuna UTOR, e la suddivisione del bacino unico regionale in più lotti di gara è coerente con i criteri economico/ingegneristici stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con delibera n. 48/2017 e gli orientamenti dell'AGCM, anche al fine di incentivare la più ampia partecipazione in sede di gara.

In sede di predisposizione della documentazione di gara sarà opportunamente indicata anche la tipologia di materiale rotabile da impiegare sia per i servizi urbani che extraurbani in base alla frequentazione prevista, distinguendo due categorie di veicoli:

- 1) autobus standard (>19 posti);
- 2) autobus mini (<=19 posti).

### 2.3.1 TIPOLOGIE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI PREVISTI DAL PIANO DI BACINO UNICO REGIONALE

Il Piano di Bacino Unico ha declinato l'articolazione delle tipologie di servizi che concorrono a definire il Sistema di Trasporto Pubblico Regionale e Locale in 5 categorie ed eventuali subcategorie:

1. <b>Servizi portanti rete CORE</b> , eserciti con autobus da 50/70 posti;	
2. <b>Servizi regionali ordinari INTER UTOR</b> eserciti con autobus da 50 posti;	
3. <b>Servizi regionali INTER UTOR di collegamento ai poli industriali</b> eserciti con autobus da 20/50 posti;	
4. <b>Servizi extraurbani intra UTOR</b> con bus da 20/50 posti in funzione delle frequentazioni	
5. <b>Servizi suburbani sulle principali relazioni di traffico di corto raggio nelle aree di Potenza e Matera</b> (con bus suburbani)	
6. <b>Servizi comunali</b> (con bus da 20/70 posti in funzione delle frequentazioni) per collegamenti: a) <b>Urbani</b> b) <b>di connessione con le frazioni</b> c) <b>di adduzione alla rete portante</b>	 

### 2.3.2 AMMODERNAMENTO E RINNOVO PARCO AUTOMOBILISTICO - PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Nell'ottica di una sempre maggiore attenzione alla sicurezza dei passeggeri ed al fine di favorire l'elevamento degli standard di qualità del servizio offerto ed avviare il percorso di sostituzione degli autobus con classi di emissione "Euro 0" e precedenti, la Regione Basilicata è impegnata nell'attuazione di un importante programma di investimenti destinato all'ammodernamento e rinnovo del parco rotabile automobilistico sia per l'esercizio dei servizi extraurbani che per quelli urbani delle due città Capoluogo di Provincia.

Allo stato in Regione Basilicata, per l'esercizio di Trasporto Pubblico Locale, sono impiegati complessivamente 940 autobus. Di questi autobus circa 500 sono utilizzati per servizi di competenza dell'Amm.ne Provinciale di Potenza, circa 200 per servizi di competenza dell'Amm.ne Provinciale di Matera, circa 80 per i servizi sostitutivi FAL e circa 160 per i Servizi di competenza delle Amm.ni Comunali in cui è svolto il servizio di TPL.

La Giunta Regionale con DGR 1351 dell'11 dicembre 2017, Deliberazione che ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Regionale, ha adottato il piano di riparto e l'assegnazione delle quote di contributo alle singole imprese esercenti servizi di T.P.L. extraurbano, per un investimento pubblico complessivo di circa 9 M€, dei quali circa 7,6 M€ a valere sulle risorse statali di cui al D.M. n. 345/2016 (annualità 2015-2016) e la



rimanente parte sul cofinanziamento regionale. Con tale piano si potrà procedere al rinnovo di circa 70 autobus extraurbani mediante la sostituzione di altrettanti autobus con classi di emissione anche Euro 0, che per legge non possono più circolare dal 1 gennaio 2019.

Il MIT nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture, ex Delibera CIPE 54/2016, ha assegnato alla Regione Basilicata 35 M€ di cui 28 M€ per l'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario e 7 M€ per l'ulteriore rinnovo del parco autobus regionale. Con DGR 201/2018 la Giunta Regionale ha approvato gli schemi di convenzione per l'avvio del piano di investimenti in questione che consentirà l'ulteriore svecchiamento di autobus Euro 0 utilizzati sui servizi di TPL extraurbani. Le suddette convenzioni, sottoscritte in data 05.4.2018 e regolanti le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione dei Piani di investimento *per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico e ferroviario* con risorse FSC 2014/2020, sono state registrate alla Corte dei Conti nel secondo semestre 2018. Con DGR 1326 del 14 dicembre 2018 si è data attuazione alla convenzione relativa al rinnovo del materiale rotabile automobilistico con l'individuazione dei Soggetti Beneficiari e l'assegnazione delle relative risorse.

Inoltre, con Delibera Cipe 12 del 28 febbraio 2018, il contributo iniziale assegnato alla Regione Basilicata per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico, pari a 7 M€, è stato incrementato di ulteriori 4 M€ di euro; atteso che bisogna garantire un cofinanziamento minimo del 40%, le risorse complessive da destinare all'acquisto autobus, nell'ambito del Piano di investimenti di che trattasi, sono pari a circa 18 M€.

In aggiunta sono disponibili ulteriori 3 M€ rivenienti dalle annualità 2017-2018-2019 di cui al D.M. n. 25/2017 che potranno essere attivate mediante piani di acquisto con CONSIP.

Le suddette risorse finanziarie unitamente ad altre rivenienti da risorse statali e da riprogrammazione su risorse FSC potranno consentire la totale sostituzione degli autobus con classe di emissione Euro 0.

Per quanto concerne invece il rinnovo del parco rotabile automobilistico da utilizzare per il trasporto pubblico urbano, nell'ambito della programmazione dei fondi Comunitari FESR 2014/2020 - ASSE 4, la Regione ha destinato risorse per complessivi 7 M€ ai due Comuni capoluogo, 5 M€ per il Comune di Potenza e 2 M€ per il Comune di Matera, sono in corso le procedure per l'acquisto dei mezzi.

### **2.3.3 COLLEGAMENTI FERROVIARI VERSO LA RETE CORE**

#### **2.3.3.1 Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto in continuità con i servizi ferroviari AV**

Con Contratto di servizio tra Regione Basilicata e Trenitalia S.p.A., stipulato in data 6/12/2016, è stato avviato, in via sperimentale, l'esercizio dei *servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari AV da/verso Milano Salerno per il periodo 11/12/2016 - 10/12/2017*, intervento proposto anche dal Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, nella sezione recante gli interventi progettuali costituenti lo scenario di progetto e ritenuti prioritari nel breve periodo. Quindi a far data dal 11 dicembre 2016 è stata effettivamente istituita una coppia di treni AV in prosecuzione da Salerno verso Potenza-Ferrandina-Taranto mediante l'utilizzo di materiale rotabile dotato di tecnologia tale da poterlo instradare da Salerno a Roma sulla rete AV, collegando di fatto Potenza e Taranto all'AV.

In considerazione dell'oggettivo interesse pubblico che i servizi hanno rivestito per l'utenza nel periodo oggetto della sperimentazione, la Regione Basilicata ha ritenuto necessaria la prosecuzione degli stessi per



per tutto l'anno 2018 e l'anno 2019, nel rispetto del Contratto sottoscritto. Con avviso di preinformazione inviato in data 05/12/2017, sono state adottate le necessarie misure, ex art. 7, paragrafo 2 del Regolamento CE 1370/2007 e Delibera ART n. 49 del 17 giugno 2015, di pubblicità, con almeno un anno di anticipo, dell'intenzione da parte della Regione di affidare mediante gara il contratto per l'esercizio dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali di che trattasi in continuità con i servizi ferroviari AV da/verso Salerno, per ulteriori tre anni. In particolare a seguito di gara mediante procedura negoziata tra i due operatori nazionali esercenti servizi AV in Italia nel dicembre 2019 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio avente validità triennale, dal 01/01/2020 al 31/12/2022, tra Regione Basilicata a Trenitalia S.p.A. per l'esercizio ferroviari di media e lunga percorrenza interregionali Salerno-Potenza-Ferrandina-Metaponto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari AV da/verso Salerno.

### ***2.3.3.1 Sperimentazione Servizio Ferroviario Potenza - Bari via Taranto***

La sempre crescente domanda di mobilità verso i nodi della rete Core ed in particolare verso la Città di Bari ha portato la Regione Basilicata a ragionare sulla possibilità di collegare Potenza e i territori che gravitano sull'asse Basentano al Capoluogo Pugliese anche per mezzo di servizi ferroviari diretti che impieghino tempi di percorrenza accettabili. L'ipotesi che la Regione ritiene perseguibile è quella di un collegamento diretto Potenza - Bari via Metaponto, non passante per la stazione centrale di Taranto, servizio che non richiede risorse finanziarie aggiuntive ma la rimodulazione di servizi esistenti perché nei contratti di servizi sottoscritti dalle due Regioni esistono già servizi fra Potenza e Taranto, per la Basilicata, e tra Taranto e Bari per la Puglia. Per discutere tale ipotesi si è tenuto un incontro tecnico-politico a Bari nel Gennaio 2018. Successivamente sono state coinvolte le competenti strutture di RFI e di Trenitalia al fine di condurre le opportune valutazioni per poter effettivamente istituire una coppia di treni.

### 3 Rete Portante Regionale - Componente ferroviaria

Nell'immagine seguente sono riportate le relazioni coperte dalla componente ferroviaria della rete portante regionale

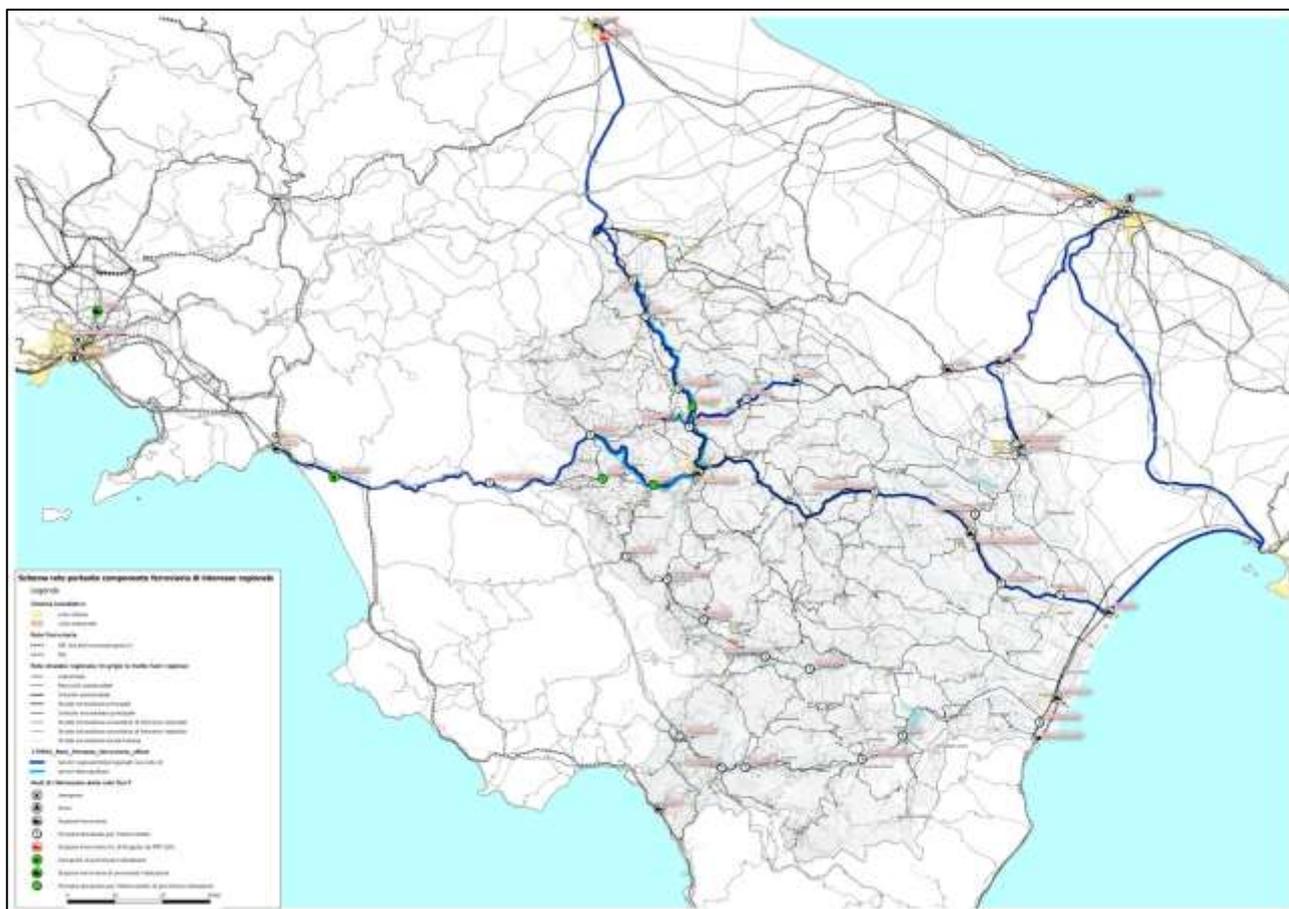


Figura 12. Planimetria della rete portante regionale - componente ferroviaria



## 3.1 Offerta attuale di servizi ferroviari

I servizi ferroviari del trasporto pubblico locale regionale, sono affidati a due imprese ferroviarie:

- a) Trenitalia S.p.A., che esercisce i servizi sulla rete RFI;
- b) F.A.L. s.r.l., che esercisce i servizi sulla rete a scartamento ridotto Potenza- Avigliano Scalo - Avigliano città/Pietragalla - Genzano - Gravina - Altamura - Matera.

### 3.1.1 RINEGOZIAZIONE CONTRATTI DI SERVIZI FERROVIARI

Così come previsto nel PRT 2016/2026 per i servizi ferroviari esercitati da Trenitalia S.p.A. e FAL s.r.l. la Regione Basilicata ha proceduto alla rinegoziazione dei contratti di servizio per il periodo 2015-2023.

Con la rinegoziazione dei contratti di servizio di FAL e Trenitalia la Regione Basilicata ha voluto perseguire un necessario elevamento della qualità del servizio, anche mediante l'introduzione di clausole contrattuali più stringenti, finalizzate alla fornitura da parte del gestore di nuovo materiale rotabile ferroviario e anche all'introduzione di precisi obblighi di rendicontazione e di monitoraggio del servizio (load factor, ricavi da traffico, etc.) per consentire all'Ente regolatore regionale la possibilità di eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio.

Con la sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio intervenuta nel 2017 tra la Regione Basilicata e FAL s.r.l. e Trenitalia S.p.A., per quanto riguarda l'ulteriore rinnovo del materiale rotabile ferroviario, sono previsti investimenti in capo alle Società con l'immissione in esercizio di ulteriori nuovi treni (1 nuovo treno per FAL nel corso dell'anno 2018 e 3 nuovi treni per Trenitalia, di cui 2 diesel (rispettivamente nel 2018 e nell'anno 2019) e 1 treno nuovo elettrico sempre nel corso di vigenza del contratto. Tali rinnovi di materiale rotabile di fatto permetteranno, unitamente alla programmazione in corso di risorse FSC 2014-2020 e all'acquisto di ulteriori treni, il quasi totale rinnovo del parco rotabile circolante con un indubbio e oggettivo miglioramento del livello qualitativo del servizio offerto.

Con i nuovi contratti sottoscritti, a luglio 2017 con Trenitalia S.p.A. e a settembre 2017 con FAL s.r.l., è stato, inoltre, introdotto un aggiornamento ed inasprimento degli importi per sanzioni per inadempimento (mancata pulizia, ritardi, etc.), oltre ad una maggiore flessibilità contrattuale nell'organizzazione dei servizi, prevedendo modalità predefinite che consentano alla Regione di rimodulare, anche in riduzione, prontamente la tipologia e/o il perimetro dei servizi stessi.

Nella tabella seguente sono riportate le percorrenze previste dai contratti di servizio del comparto ferroviario. Si precisa che le percorrenze automobilistiche di servizi integrativi/sostitutivi sono destinate a essere trasformate in percorrenze di servizi ordinari automobilistici a partire dai prossimi affidamenti a meno dei circa 61.000 bus\*km/anno necessari a garantire la continuità del servizio ferroviario tra Genzano e Gravina.



Tabella 5. Dati di sintesi Contratti di Servizio comparto ferroviario. (Anno 2016)

Servizi di TPRL Comparto ferroviario	Percorrenze effettuate [treni*km / bus*km]	Corrispettivi Regione [€/anno]	Contributi CCNL [€]	Ricavi da traffico [€]
Trenitalia ferroviario	1.829.180	26.900.000	0.00	2.818.000
Trenitalia automobilistico *	1.259.000			
F.A.L. ferroviario	720.840	21.600.000	1.403.000	1.566.000
F.A.L. automobilistico *	2.135.927			

\* È doveroso evidenziare che i contratti sottoscritti con Trenitalia S.p.A. e F.A.L. s.r.l. prevedono espressamente che i servizi automobilistici sostitutivi/integrativi non temporanei saranno posti a gara unitamente a tutti i servizi di TPL su gomma di cui al presente Piano e saranno stralciati dai relativi contratti contestualmente al subentro dei nuovi Gestori.

### 3.1.2 SERVIZI TRENITALIA

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

- Linea NA-TA → 1 coppia treni/giorno;
- Linea SA-PZ → 5 coppie treni/giorno;
- Linea Bella M.-PZ → 1 coppie treni/giorno;
- Linea FG-PZ → 9 coppie treni/giorno;
- Linea Melfi-PZ → 5 coppie treni/giorno;
- Linea PZ-TA → 2 coppie treni/giorno;
- Linea Sapri-Paola → 1 coppia treni/giorno;
- Linea Potenza Centr.-Potenza Sup. → 3 coppie treni/giorno.

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

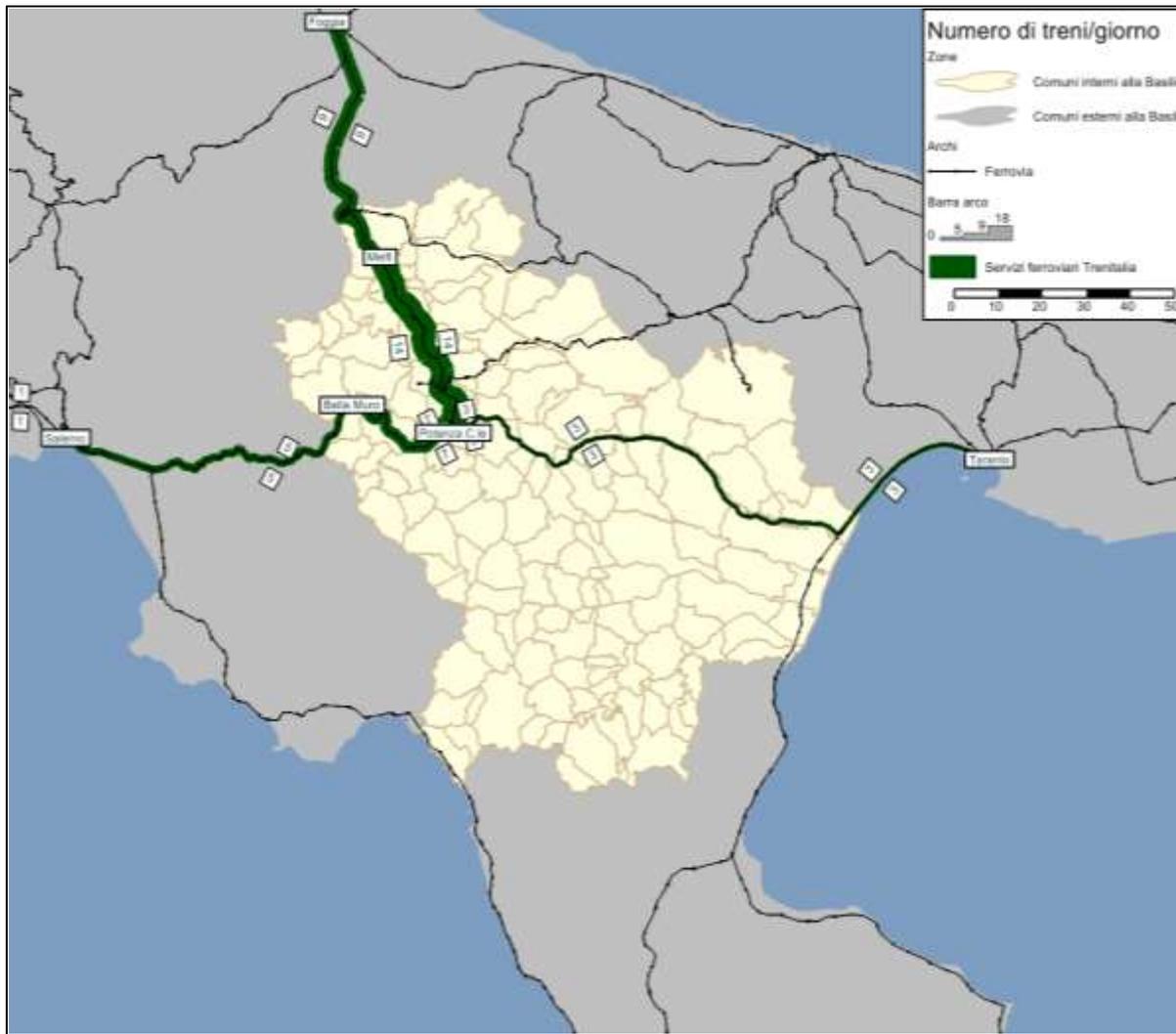


Figura 13. Servizi ferroviari eserciti da Trenitalia allo stato attuale in un giorno ferialo ordinario



Figura 14. Servizi ferroviari eserciti da Trenitalia allo stato attuale - dettaglio Potenza.

### 3.1.2.1 *Accordo Quadro Regione Rfi per l'Utilizzo di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria*

L'infrastruttura ferroviaria nazionale concessa a R.F.I. S.p.A. di competenza della Regione Basilicata ha un'estensione complessiva di circa 350 km ed è attualmente interessata dai servizi di trasporto ferroviario svolti da Trenitalia S.p.A. e FAL s.r.l., in virtù dei vigenti contratti di servizio stipulati tra le medesime società e la Regione Basilicata.

In attuazione del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico e disciplinato, tra l'altro, le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia, la Regione Basilicata e Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A. ) hanno sottoscritto nel mese di Dicembre 2017 un *Accordo Quadro per l'Utilizzo di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria*.

Il Piano Regionale dei Trasporti 2016/2026 di Basilicata prefigura uno scenario in cui i servizi ferroviari su rete RFI sono chiamati a garantire, da un lato una crescente connessione con la rete AV nei nodi di



Salerno/Napoli e Foggia e, dall'altro, la strutturazione di un'offerta di servizi cadenzati a frequenza modulabile (nell'arco della giornata e progressiva nel tempo), in particolare sulla tratta compresa tra Bella-Muro e Melfi.

L'obiettivo dell'accordo quadro siglato tra Regione Basilicata e Rete Ferroviaria Italiana, in linea con il Piano Regionale dei Trasporti, è quello di far divenire il servizio ferroviario uno degli assi portanti del Trasporto Pubblico Locale attraverso il cadenzamento degli orari e l'integrazione modale.

Per il perseguimento di tale obiettivo nei prossimi cinque anni, periodo di validità dell'Accordo sottoscritto, saranno realizzati nodi di interscambio modale (treno/bus) nelle località di Bella Muro, Potenza Centrale, Potenza Superiore, Avigliano, Castel Lagopesole, Rionero, Melfi e Ferrandina-Scalo Matera, per garantire l'integrazione dei sistemi di trasporto, attrarre più viaggiatori e migliorare l'offerta complessiva.

Per quanto riguarda l'implementazione a regime del nuovo modello di trasporto ferroviario sulla rete di competenza della Regione Basilicata è previsto un modello di esercizio con cadenzamento pari o multiplo di 30', eventualmente "spezzato" in corrispondenza della stazione di Melfi, al fine di rendere meno rigido l'esercizio e adattabile alle differenti esigenze della domanda che, in corrispondenza di Melfi, vede uno spartiacque, rispettivamente verso Potenza e verso Foggia.

Questa organizzazione verso Foggia è finalizzata a garantire una coincidenza sistematica ed efficiente con i servizi a mercato FB sulla dorsale Adriatica (già cadenzati ai 60') e, in prospettiva, anche con l'offerta, che si ipotizza crescente, dei servizi FA verso Roma. Sulla tratta Melfi - Potenza l'orario cadenzato è finalizzato a permettere un'implementazione per gradi secondo un orario teorico noto a priori, di un'offerta di servizi finalizzata a servire la domanda pendolare di scambio con il capoluogo regionale. A tal proposito, con l'obiettivo di massimizzare la competitività del servizio ferroviario in termini di accessibilità diretta ai poli attrattori principali presenti nel capoluogo regionale anche dalle direttrici che convergono su Potenza da Ovest, il Piano Regionale ipotizza la concatenazione dei servizi di rinforzo previsti tra Bella - Muro e Potenza con quelli Potenza-Melfi in modo da renderli "passanti" all'interno della città. Il cadenzamento degli orari, quindi, interesserà le tratte tra Melfi e Potenza, Melfi e Foggia, Avigliano e Potenza Superiore e tra Bella Muro e Potenza Superiore e sarà possibile a partire dal 2021, in seguito alla attuazione di alcuni interventi, sulla linea Potenza-Foggia a valle della conclusione degli interventi di elettrificazione, di soppressione dei passaggi a livello e di installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT); sulla linea Potenza-Battipaglia a seguito degli interventi di upgrade tecnologico.

Di seguito viene riportato lo Schema dei servizi riferiti allo scenario di base e lo schema relativo allo sviluppo dei servizi che tiene conto proprio della realizzazione dei nuovi nodi di interscambio e del cadenzamento orario del servizio sulla direttrice Napoli - Salerno - Potenza - Foggia/Taranto in linea con le previsioni della nuova programmazione regionale e in particolare di quanto previsto nel PRT e con i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Potenza Foggia finanziati nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo NA-BA.

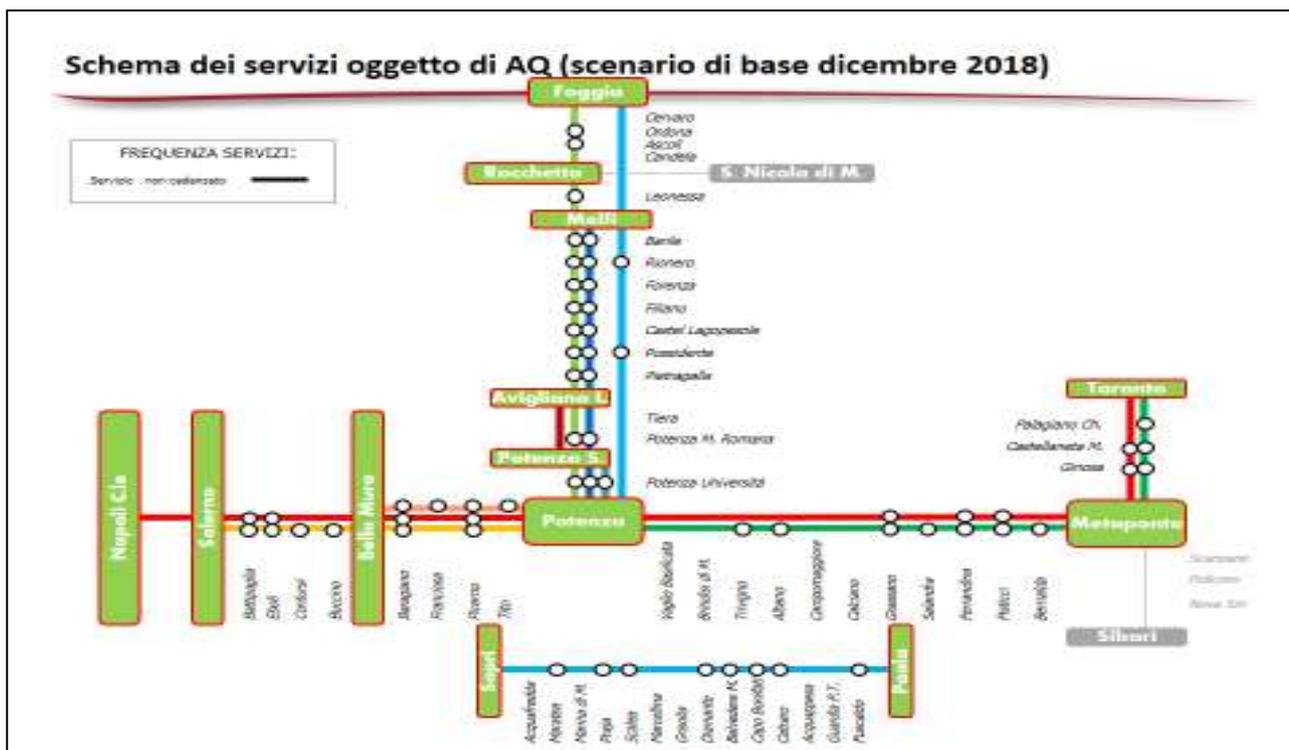


Figura 15: Servizi Ferroviari - scenario di base.

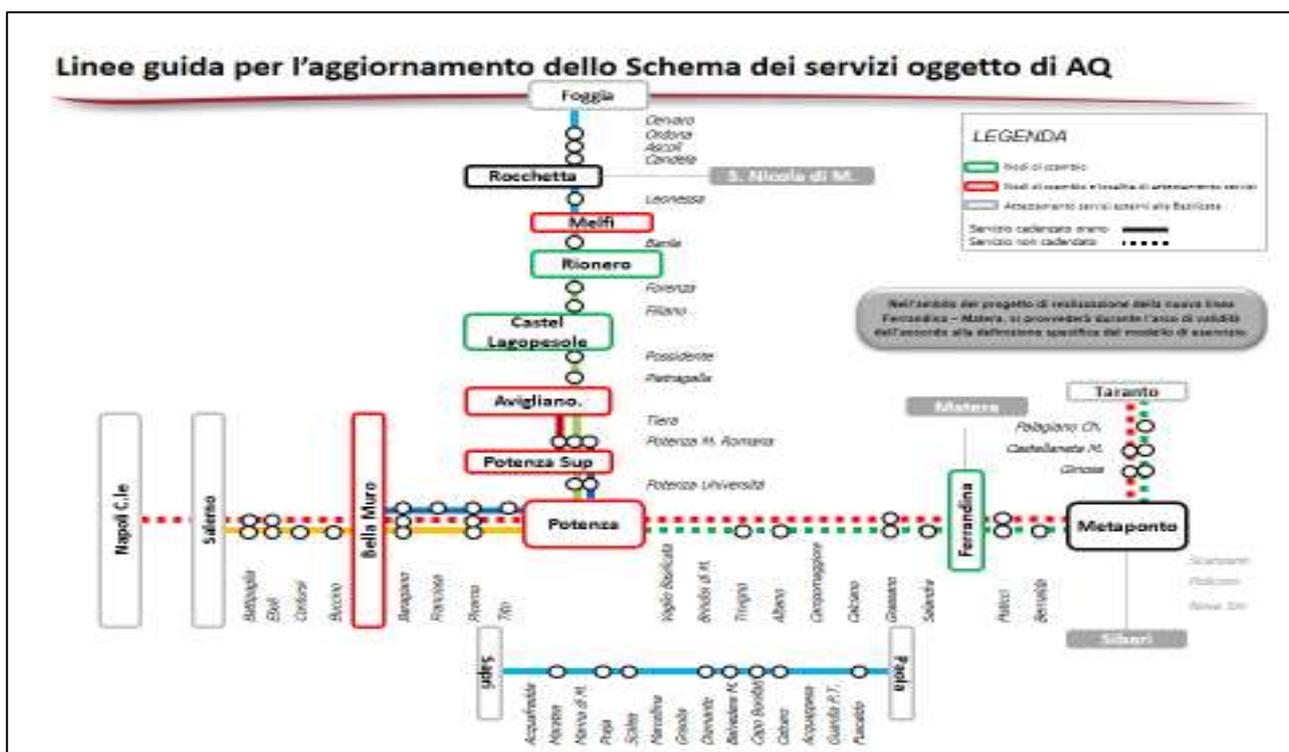


Figura 16: Servizi Ferroviari - scenario futuro.

### 3.1.2.2 Attuale coordinamento dei servizi regionali con quelli AV e di lunga percorrenza

I principali nodi di raccordo tra i servizi ferroviari a carattere regionale della Basilicata e quelli Alta Velocità e Lunga Percorrenza sono rappresentati dalle stazioni di Bari, Foggia e Salerno.

#### Stazione di Bari

Presso la stazione di Bari è possibile l'interscambio tra i servizi FAL circolanti sulla linea Bari - Altamura - (Matera) (16 coppie di treni di competenza della Regione Puglia) e i servizi di Lunga Percorrenza/Alta velocità su rete RFI di collegamento con Roma e Bologna/Milano. Complessivamente Bari è servita da 1 coppia di FrecciaRossa Bari - Bologna - Milano, 4 coppie FrecciArgento di collegamenti (Lecce) - Bari - Roma, 1 coppia Bari - Roma non stop, 9 coppie FrecciaBianca Bari - Bologna - Milano/Venezia. Gli orari dei servizi FAL non sono in coordinamento orario con i servizi Trenitalia.

#### Stazione di Foggia

Alla stazione di Foggia è possibile l'interscambio tra i servizi di Lunga percorrenza/AV circolanti su rete RFI (i medesimi di quelli che servono BARI a meno della coppia FrecciArgento non stop Bari - Roma). Attualmente gli orari di arrivo e partenza dei servizi a lunga percorrenza presentano una struttura abbastanza regolare con arrivi da nord concentrati intorno al minuto 15 e partenze per la stessa direzione al minuto 35 fatta eccezione per i servizi FA Bari - Roma.

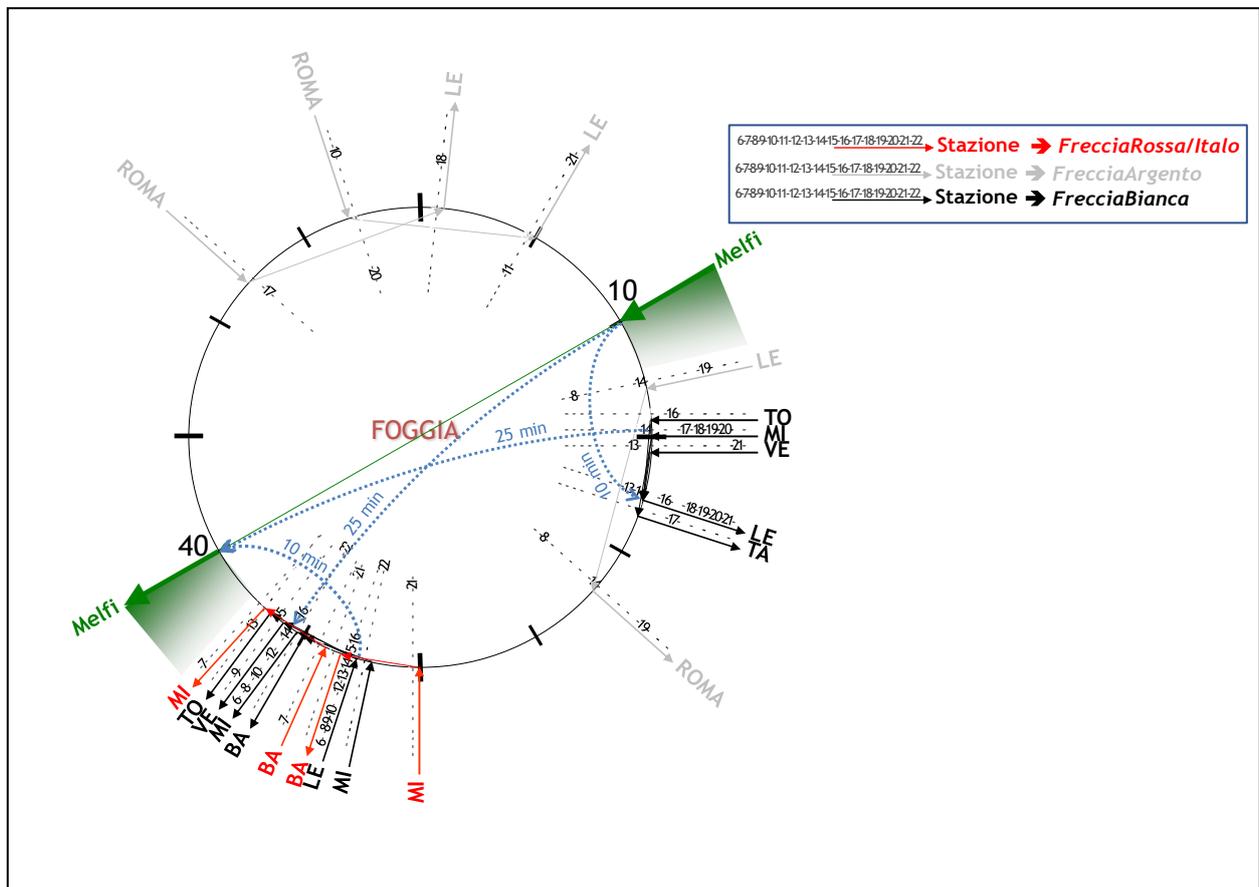


Figura 17. Orologio della Stazione di Foggia

Analizzando l'orologio della Stazione di Foggia (vedi figura 3) gli orari migliori di arrivo e partenza a Foggia dei servizi da e per Melfi/Potenza, al fine di garantire il coordinamento di orario con i servizi di lunga percorrenza circolanti sulla linea Adriatica, sarebbero:

- Arrivi da Melfi/Potenza al minuto 10;
- Partenze per Melfi/Potenza al minuto 40.

In Figura 17, in azzurro e con linea tratteggiata, sono rappresentate le possibilità di interscambio garantite dalla combinazione più favorevole (arrivi al minuto 10 e partenze al minuto 40): possibilità di interscambio sia da/per Bari-Lecce che da/per Milano-Torino-Venezia.

A seguito di importanti interventi infrastrutturali programmati da RFI sulla linea Adriatica, il gestore dell'infrastruttura prevede, nel prossimo triennio, sostanziali modifiche rispetto alla struttura attuale dei servizi di lunga percorrenza circolanti sulla linea. Ciò suggerisce di prevedere un certo grado di flessibilità della griglia dell'orario sulla relazione Foggia - Melfi in modo da salvaguardare tempi di interscambio accettabili a favore dei residenti dell'area del Vulture.

### Stazione di Salerno

La stazione di Salerno è il principale nodo di accesso alla rete AV per tutta la parte centromeridionale del territorio della Provincia di Potenza. A Salerno, gli arrivi e le partenze dei servizi di lunga percorrenza, con particolare riferimento ai servizi FrecciaRossa, FrecciArgento e Italo, non presentano andamento cadenzato o mnemonico né sono concentrati agli stessi minuti di tutte le ore in cui sono presenti.

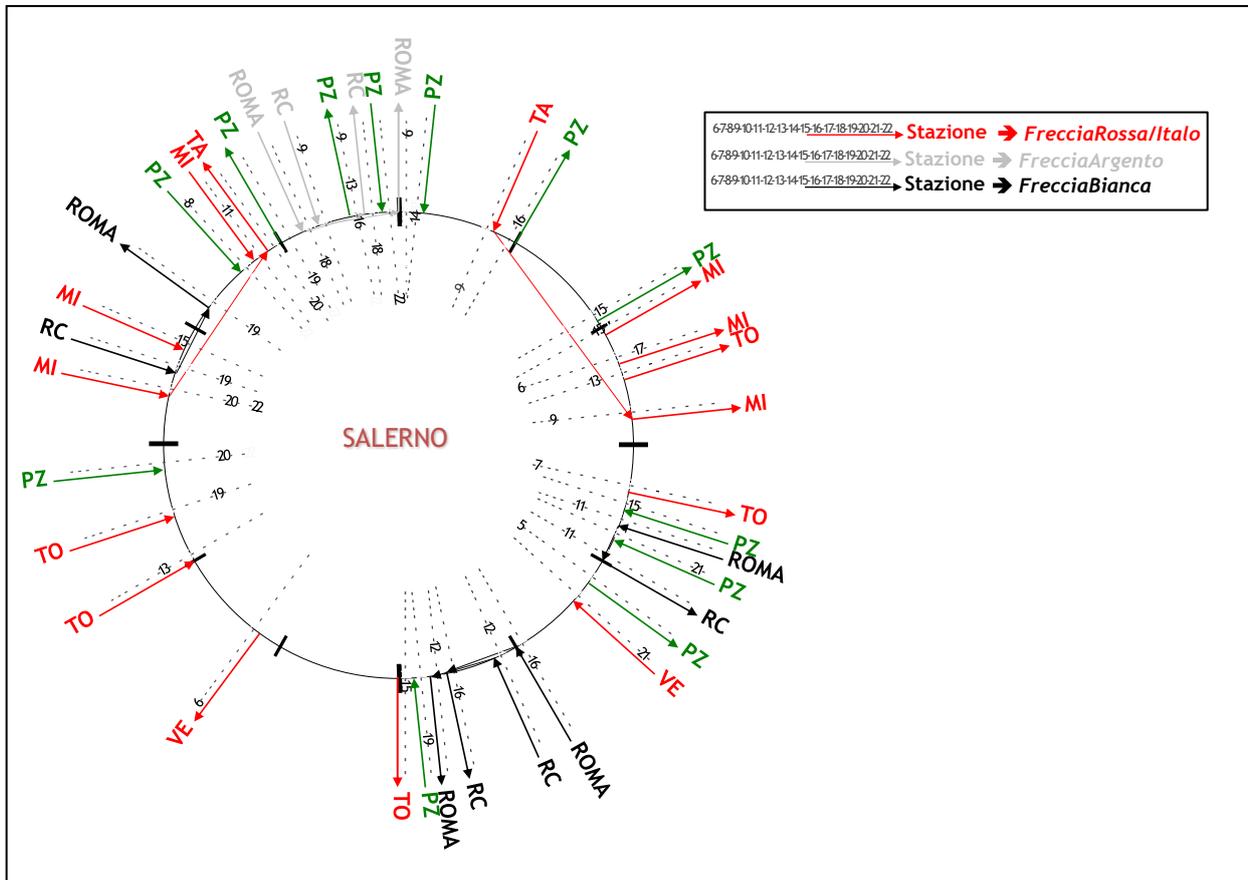


Figura 18. Orologio della Stazione di Salerno



Attualmente i servizi regionali consentono tuttavia un buon coordinamento con i servizi di lunga percorrenza da/per nord ottenuto attraverso una minuziosa operazione di efficientamento che è nel tempo stata calibrata sulla singola corsa ferroviaria.

Tabella 6. Corrispondenze a Salerno tra treni regionali da Potenza e servizi AV verso nord

Corrispondenze da Potenza verso nord (			
REG 12332	08:53	+21 min	MILANO (Fr.Rossa)
REG 3468	14:01	+34 min	ROMA (IC)
REG 12334	15:18	+12 min	TORINO (Italo)
REG 12336	19:29	+27 min	ROMA (Fr.Bianca)
REG 12338	20:44	n.c.	
REG 12342	22:59	n.c.	

Tabella 7. Corrispondenze a Salerno tra servizi AV da nord e i treni regionali verso Potenza

Corrispondenze da nord verso Potenza			
n.c.		05:26	REG 12331
TORINO (Fr.Rossa)	+15 min	13:57	REG 12335
n.c.		15:10	REG 12337
MILANO (Fr.Rossa)	+13 min	16:05	REG 12339
ROMA (Fr.Bianca)	+34min	16:59	REG 3469
TORINO (Fr.Rossa)	+13 min	19:55	REG 12341

### 3.1.3 SERVIZI FAL

La rete dei servizi ferroviari eserciti da FAL è organizzata nelle seguenti linee e relative produzioni di servizi:

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

Nelle seguenti figure, è riportata l'offerta di servizi ferroviari FAL nel giorno feriale ordinario mediante flussogramma con lo spessore delle barre proporzionale al numero di treni/giorno.

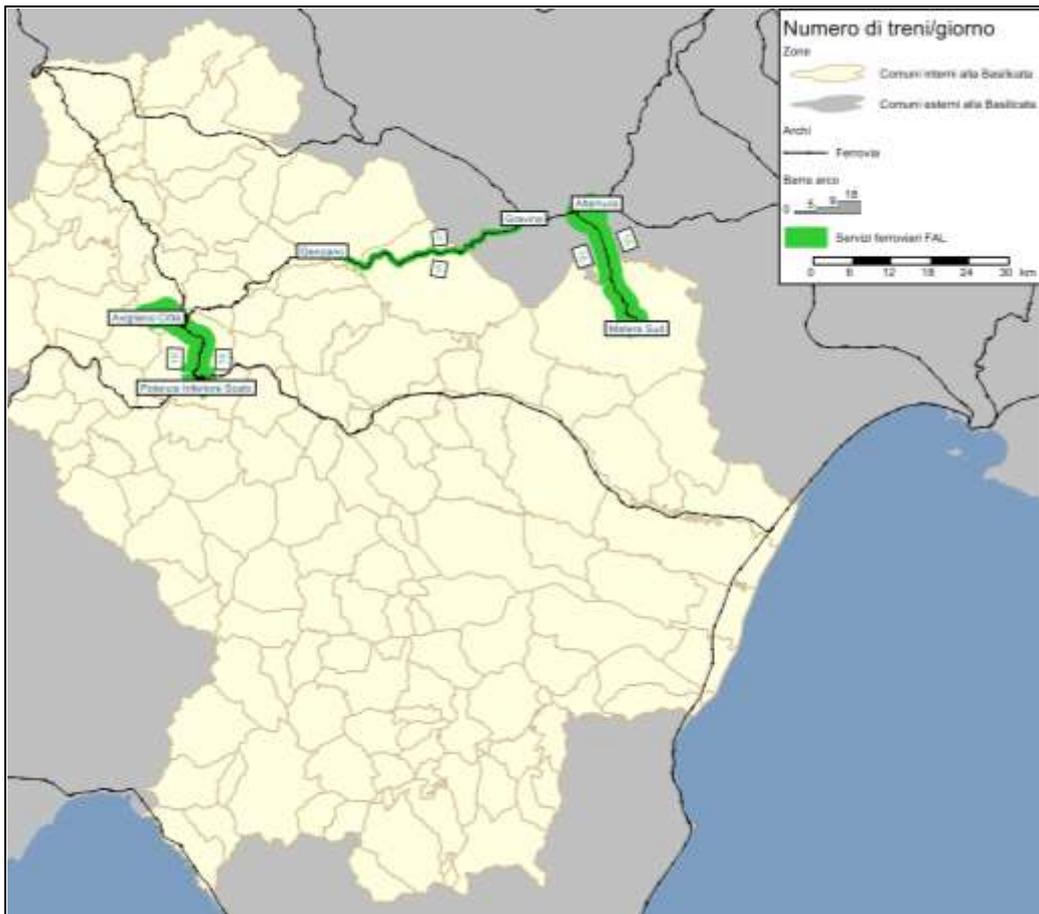


Figura 19. Servizi ferroviari eserciti da FAL nel giorno feriale ordinario attuale



Figura 20. Servizi ferroviari eserciti da FAL nel giorno feriale ordinario attuale - dettaglio area Potenza.



## 3.2 Interventi infrastrutturali programmati

La Regione Basilicata riserva allo sviluppo della modalità ferroviaria, in termini di potenziamento dell'infrastruttura e dell'offerta di servizi, particolare attenzione e impegno economico desumibili anche dagli interventi in corso di realizzazione nonché da quelli programmati.

### 3.2.1 RETE RFI

Per quel che riguarda la rete RFI sono vari gli interventi in corso di realizzazione e molti sono gli interventi previsti e finanziati per esempio nel Contratto di programma sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e la stessa RFI nel 2017.

Uno degli interventi sostanziali sulla rete ferroviaria lucana è quello di velocizzazione e di ammodernamento tecnologico della linea *Potenza-Foggia*, finanziato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto. Le risorse finanziarie destinate alla Basilicata ammontano complessivamente a 200 Meuro per la copertura finanziaria di due sottoprogetti: *Lavori di Adeguamento agli standard e Razionalizzazione Impianti*", lavori iniziati nel 2014 e ultimati nel 2015, e *"Elettificazione, Rettifiche di tracciato e soppressione P.L."* per il quale è in corso la progettazione definitiva e si prevede l'avvio dei lavori entro il 2018. Il completamento dell'elettificazione della tratta Cervaro - Rocchetta S.A. - San Nicola di Melfi è previsto entro il 2020 e della tratta Rocchetta S.A. - Potenza, entro il 2021.

Interventi di velocizzazione della linea, ma anche miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni, con abbattimento delle barriere architettoniche, incremento dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi, sono previsti anche sulla *Linea Potenza - Battipaglia* attraverso:

- l'istituzione dei ranghi C e P e l'adeguamento degli impianti con la velocizzazione degli itinerari e la possibilità di effettuare movimenti contemporanei;
- opere civili quali sottopassi di stazione e innalzamento marciapiedi ad h 55 e adeguamento allo standard di 250 m.

L'investimento in questo caso è di 30 Meuro ed è interamente finanziato con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma RFI-MIT. L'attivazione delle opere è prevista entro il 2021.

Sullo stesso versante è in corso inoltre una interlocuzione fra la Regione e la Direzione Investimenti di RFI - nell'ambito dello specifico Programma di RFI dedicato alla soppressione dei passaggi a livello e Risanamento Acustico - per l'eliminazione dei passaggi a livello presenti sulla linea Battipaglia - Potenza - Taranto. Attualmente, sulla linea ferroviaria ricadente nel territorio regionale, da Baragiano a Metaponto, sono presenti 35 Passaggi a livello, di cui 9 privati; altri 16 P.L. sono invece presenti sulla tratta campana da Romagnano a Battipaglia (9 pubblici e 9 privati). Nei prossimi mesi saranno individuati puntualmente i P.L. che nell'immediato possono essere oggetto di rimozione, in relazione anche alle risorse disponibili, ed approntato il relativo studio di fattibilità tecnico - economica.

Infine, sono stati stanziati dal Consiglio dei Ministri, nell'ambito del nuovo Contratto di Programma nazionale RFI 2017-2021, le risorse per il completamento della ferrovia Matera La Martella-Ferrandina.



Nei paragrafi seguenti sono elencati e descritti gli interventi programmati sull'infrastruttura ferroviaria in ambito regionale che sono destinati ad influenzare l'organizzazione e la qualità dell'offerta negli anni futuri e dei quali occorre tenere conto anche nell'organizzazione e nell'attivazione per fasi del programma di esercizio proposto sia per i servizi ferroviari che per i servizi automobilistici.

### **3.2.1.1 Linea Foggia-Potenza**

La linea Foggia-Potenza è oggetto di interventi di ammodernamento infrastrutturale comprendenti:

- Soppressione di PP.LL.;
- Attrezzaggio della linea con SCMT;
- Adeguamento degli impianti di stazione per la realizzazione di movimenti contemporanei;
- Velocizzazione degli itinerari deviati a 60 km/h;
- Realizzazione dei sottopassi di stazione;
- Nuovo sistema di informazione al pubblico;
- Innalzamento dei marciapiedi ad H55 nelle stazioni di Melfi, Rionero e Castel Lagopesole;
- Realizzazione degli ascensori nelle stazioni di Potenza Superiore e Potenza Centrale;
- Elettrificazione della linea.

Il completamento e l'attivazione commerciale degli interventi, già in corso e in parte attivati, è previsto entro il 2021 (attivazione sottoprogetto 2 relativo alla elettrificazione della linea).

### **3.2.1.2 Linea Battipaglia-Potenza**

Come premesso in attuazione del Contratto di Programma Rete Ferrovie Italiane 2017, è stato ottenuto il finanziamento di 30 milioni di euro per lavori di *riqualificazione della linea Potenza-Salerno*, nello specifico lungo la tratta Potenza-Battipaglia, con l'obiettivo della velocizzazione dei servizi sia per il Freciarossa che per i treni regionali.

Sulla Linea Battipaglia-Potenza gli interventi previsti nel dettaglio, sono:

- istituzione dei ranghi C e P;
- velocizzazione degli itinerari in deviata da 30 a 60 km/h nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;
- realizzazione di condizioni atte a garantire movimenti contemporanei negli impianti di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno e con mantenimento degli attuali moduli di stazione e di linea (pari a 450 m);
- realizzazione sottopassi e adeguamento marciapiedi (H55, L250) nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno;
- riconfigurazione del Posto Centrale di Napoli C.le.

La progettazione (attualmente in corso), realizzazione e attivazione commerciale degli interventi di velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza sono previste entro il 2021.



### 3.2.1.3 Linea Ferrandina-Matera

Con la Legge di Stabilità 2017 è stato previsto lo stanziamento di 210 Meuro (10 milioni per l'anno 2017, 32 milioni per il 2018, 42 milioni per ciascun anno dal 2019 al 2022) quale contributo al nuovo contratto di programma - Parte investimenti - 2017-2021, di Rete ferroviaria italiana (RFI) destinato al finanziamento degli interventi per il completamento della nuova linea *ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella*. Il Nuovo contratto di programma tra Mit e RFI 2017-2021, approvato in agosto 2017 dal CIPE, ha finalizzato la previsione della Legge di Stabilità, confermando fra gli investimenti di potenziamento e sviluppo infrastrutturale anche la direttrice direttrici *Ferrandina-Matera-La Martella*.

La progettazione è in corso, la realizzazione e ultimazione del completamento dell'infrastruttura sono previsti, come da cronoprogramma di RFI, entro il 2022 per cui, dal 2024 sarà garantita già la piena attivazione commerciale della nuova Linea Ferrandina-Matera.

### 3.2.2 RETE FAL

La Regione ha avviato sulle linee ferroviarie regionali di propria competenza interventi per l'adeguamento funzionale dell'infrastruttura ed il miglioramento della sicurezza di esercizio, programmando ed impegnando a favore della società FAL s.r.l. risorse di cui al Fondo comune degli investimenti di cui alla legge n. 297/1978 oltre che risorse rivenienti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 asse I - Accessibilità, risorse FSC e risorse statali ex art. 15 D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i.

#### 3.2.2.1 Linea Gravina-Avigliano Lucania

Tratta lucana: *Avigliano L. - Genzano*.

Il completamento dei lavori (in corso) di rinnovo del binario risanamento delle opere d'arte e ripristino dei tratti ammalorati della sede tra Genzano e Avigliano Lucania, iniziati con gli interventi realizzati in più tratte della linea a valere sulle risorse PO-FESR 2007/2013, con la conseguente riattivazione della tratta, sono previsti entro il 2020.

È possibile dividere i vari interventi eseguiti per quattro distinte tratte:

- I. Tratta Genzano - Oppido (fermata Tarantelle), finanziata con fondi PO FESR 2007-13: sono stati finanziati e completati i lavori di rinnovo binario, con sistemazione della sede, opere d'arte e canalizzazioni degli impianti tecnologici, tra le progressive 52+559 e 60+247. La tratta rinnovata è stata riaperta dal 15 marzo 2017, fino alla fermata di Tarantelle, posta alla progressiva km. 58+230 della tratta Genzano - Oppido Lucano.
- II. Tratta San Nicola - Pietragalla - Cancellara ammessa a finanziamento con la DGR n. 1706 del 22.11.2011, per un importo di € 6.986.240,44 a valere su risorse PO -FESR Basilicata 2007/2013. Il progetto ha riguardato l'efficientamento e l'adeguamento funzionale della Tratta S. Nicola - Pietragalla - Cancellara mediante il rinnovo e l'adeguamento della sede tra le progressive 75+144 e 69+760 ed il consolidamento del ponte ad arco alla progressiva 74+625. I lavori si sono conclusi in data 25/12/2015. L'opera non è in uso in quanto la riapertura della tratta in oggetto è subordinata al completamento dei lavori di rinnovo della tratta contigua Cancellara - Oppido, come di seguito specificato.



- III. Tratta- Cancellara - Oppido finanziata con Fondi FSC e risorse statali ex art 15 D.Lgs n. 422/1997 e s.m.i.: “Potenziamento e velocizzazione della tratta Cancellara-Oppido tra le progressive km 60+247 e km 69+959 della linea ferroviaria Gravina - Avigliano Lucania” la copertura finanziaria è stata assicurata per 8,8 M€ dalla Delibera CIPE 62/2011 - fondi FSC, e per 1,275 M€ da risorse ex accordo di programma Regione MIT - art. 15 del d.lgs. n. 422/1997 e s.m.i. Per la realizzazione dell'intervento, i lavori sono stati divisi in due lotti funzionali distinti, individuando nella progressiva km 61+841, corrispondente all'asse del Fabbricato Viaggiatori della stazione di Oppido, il limite fisico ed “economico” dei due interventi.
- IV. Tratta Avigliano L.-San Nicola di Pietragalla finanziata con Fondi FSC e risorse statali ex art. 15 D.Lgs n. 422/1997 e s.m.i. per quel che riguarda lo stato d'attuazione, è stato redatto il progetto definitivo.

Contestualmente ai lavori sull'infrastruttura è previsto da parte di FAL l'attrezzaggio del materiale rotabile impiegato anche sulla tratta comune RFI Avigliano Lucania-Potenza Superiore, con il sottosistema di bordo (Train Stop), compatibile con il Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT) che sarà attivato da parte del gestore, Rete Ferroviaria Italiana, dell'infrastruttura nazionale nell'ambito degli interventi di ammodernamento della linea Potenza-Foggia.

### **3.2.2.2 Linea Matera-Bari**

Sulla linea Matera-Bari è in via di realizzazione ed attivazione il raddoppio selettivo di Venusio. L'intervento consiste nella realizzazione di un tratto di raddoppio della linea di circa 3 km di lunghezza a partire dalla radice sud della stazione di Venusio e nella modifica degli impianti di sicurezza e segnalamento in modo tale da realizzare le condizioni per consentire l'incrocio dinamico dei treni. Questa particolare modalità di esercizio è in grado di produrre significativi risparmi sui tempi di percorrenza in quanto il modello di esercizio previsto per lo scenario di medio periodo (2021) prevede di concentrare a Venusio tutti gli incroci in linea tra Altamura e Matera Villa Longo ma con perditempo che si annullerebbero in presenza di un tratto di raddoppio a valle della stazione di Venusio in grado di consentire l'incrocio senza fermata tra treni. I lavori sono iniziati a settembre 2018 e la conclusione è prevista per la fine del 2019.

Sono inoltre previsti il completamento e l'attivazione degli interventi attualmente in corso di potenziamento e velocizzazione della Linea Bari-Matera nella tratta pugliese, entro il 2021. Gli interventi, che verranno attivati per stralci, comprendono (non in ordine di attivazione):

- Rinnovo dell'opera di scavalco dei binari RFI e FNB presso la radice Nord di Bari C.le;
- Rinnovo e riorganizzazione del piazzale di Bari Scalo.
- Raddoppio della linea tra le stazioni di Bari Scalo e Palo del Colle;
- Realizzazione del raddoppio selettivo di Mellitto;
- Rinnovo del binario tra le stazioni di Mellitto e Pescariello.



### 3.3 Offerta ferroviaria nell'orizzonte di riferimento del Piano di Bacino Unico regionale del TPL (2020-2028)

Il Piano di Bacino Unico regionale riguarda un orizzonte temporale di 9 anni, coincidente con la durata dei futuri affidamenti dei servizi automobilistici prevista dalla normativa vigente che, allo stato delle cose, abbraccia il periodo dal 2020 al 2028. Ciò premesso, e in considerazione del quadro degli interventi soprariportati, nel presente capitolo sono state formulate delle previsioni riguardo l'offerta di servizi ferroviari di trasporto locale di competenza della Regione Basilicata al fine di offrire un riferimento alla programmazione dei servizi automobilistici. Le previsioni di riorganizzazione dei servizi, conformi ai principi e agli obiettivi del PRT della Regione Basilicata, approvato nel dicembre 2016 dal Consiglio Regionale, sono state oggetto di un'attività di studio congiunta con RFI, finalizzata ad individuare il modello di esercizio di riferimento in funzione delle effettive prestazioni dell'infrastruttura. Il processo di riorganizzazione dei servizi è stato strutturato in tre trienni (2020-2022; 2023-2025; 2026-2028).

#### 3.3.1 TRIENNIO 2020-2022

##### 3.3.1.1 Servizi su rete RFI

###### Direttrice Potenza-Foggia

Nel primo triennio non si prevede la possibilità di modifiche sostanziali nella struttura del servizio ferroviario sulla linea Potenza-Foggia rispetto allo stato attuale.

Le uniche modifiche previste saranno quelle utili a mantenere o ottimizzare il coordinamento dei servizi regionali tra loro e con i servizi di lunga percorrenza nel nodo di Foggia.

###### Direttrice Napoli-Salerno-Potenza-Taranto

Nel primo triennio non si prevedono modifiche sostanziali nella struttura del servizio ferroviario di competenza della Regione Basilicata sulla direttrice Napoli-Salerno-Potenza-Taranto rispetto all'attuale.

Le uniche modifiche previste saranno quelle utili a mantenere o ottimizzare il coordinamento dei servizi regionali tra loro e con i servizi di lunga percorrenza, la cui programmazione non è di competenza regionale.

###### Direttrice Sibari-Taranto

La competenza dei servizi ferroviari regionali circolanti sulla linea Ionica non è della Regione Basilicata, il cui Contratto di Servizio con Trenitalia non prevede corse su tale direttrice. Nel triennio 2020-2022 si assume il mantenimento del programma d'esercizio attuale. **Potrà costituire un'eccezione l'ipotesi di istituzione di una coppia di collegamenti Potenza - Metaponto - Gioia del Colle - Bari attualmente in fase di studio.**

###### Direttrice Tirrenica

Sulla direttrice Tirrenica, l'azione prevista nell'orizzonte temporale di riferimento del Piano di Bacino del TPL, consiste nell'ottenimento della fermata a Maratea di tutti i servizi IC (attualmente a Maratea ferma



1 sola coppia sulle 5 circolanti). Tale servizio cadenzato potrebbe così essere sfruttato per il collegamento diretto di Maratea e, tramite adduzione alla stazione omonima con servizi di TPL su gomma anche delle aree del Lagonegrese, Pollino e Alto Sinni, con tutta la costa tirrenica da Reggio Calabria a Roma.

### **3.3.1.2 Servizi su rete FAL**

#### **Direttrice Gravina-Avigliano-Potenza**

Nel triennio 2020 - 2022, stante la chiusura al traffico della tratta FAL Avigliano Lucania-Genzano per i lavori di ammodernamento in corso e il mantenimento dell'attuale programma d'esercizio da parte dei servizi ferroviari di Trenitalia sulla tratta in comune su rete RFI, (Avigliano Scalo - Potenza Superiore), non sono previste modifiche sostanziali rispetto all'attuale neppure per i servizi eserciti da FAL.

#### **Direttrice Matera-Bari**

La struttura dell'orario sulla direttrice Matera-Bari rimarrà invariata, a meno di piccole variazioni, fino al completamento dei lavori di potenziamento infrastrutturale nell'area Barese e dell'incremento dell'asset di materiale rotabile il cui completamento è previsto entro il 2021. Il servizio rimarrà quindi sostanzialmente invariato rispetto all'attuale per il primo triennio fatta eccezione per l'attivazione di servizi veloci di collegamento Matera - Bari; rispetto ai quali la progressiva attivazione di una parte degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione, consentirà di migliorare la regolarità e puntualità del servizio.

## **3.3.2 TRIENNIO 2023-2025**

### **3.3.2.1 Servizi su rete RFI**

#### **Direttrice Bella Muro-Potenza-Foggia**

Con il completamento degli interventi di ammodernamento della linea Potenza-Foggia, comprendenti tra gli altri l'elettificazione della linea, si prevede una complessiva riorganizzazione dell'esercizio che coinvolge non solo la linea oggetto dei lavori, ma anche la tratta Bella Muro-Potenza Centrale della linea Battipaglia-Potenza.

La riorganizzazione dell'esercizio ha le seguenti finalità:

- sfruttare gli interventi infrastrutturali effettuati per migliorare il servizio ferroviario sotto il profilo dei tempi di percorrenza;
- potenziare l'offerta nelle direzioni prevalenti di traffico nelle fasce orarie di punta;
- concentrare l'offerta di trasporto sulle relazioni caratterizzate da maggiore domanda di trasporto;
- rendere passanti i collegamenti da/per Bella Muro, per garantire collegamenti diretti con le stazioni/fermate di Potenza Università e Potenza Superiore, che servono importanti polarità, così da migliorare l'accessibilità all'area urbana di Potenza;
- impostare il cadenzamento dei servizi per rendere l'orario mnemonico, più accessibile agli utilizzatori non sistematici e più facilmente coordinabile con i servizi del TPL su gomma;
- garantire il coordinamento d'orario con i servizi di lunga percorrenza alla stazione di Foggia.

Lo schema riportato nell'immagine seguente illustra la nuova struttura dei servizi ferroviari regionali che interessano la rete RFI convergente su Potenza.

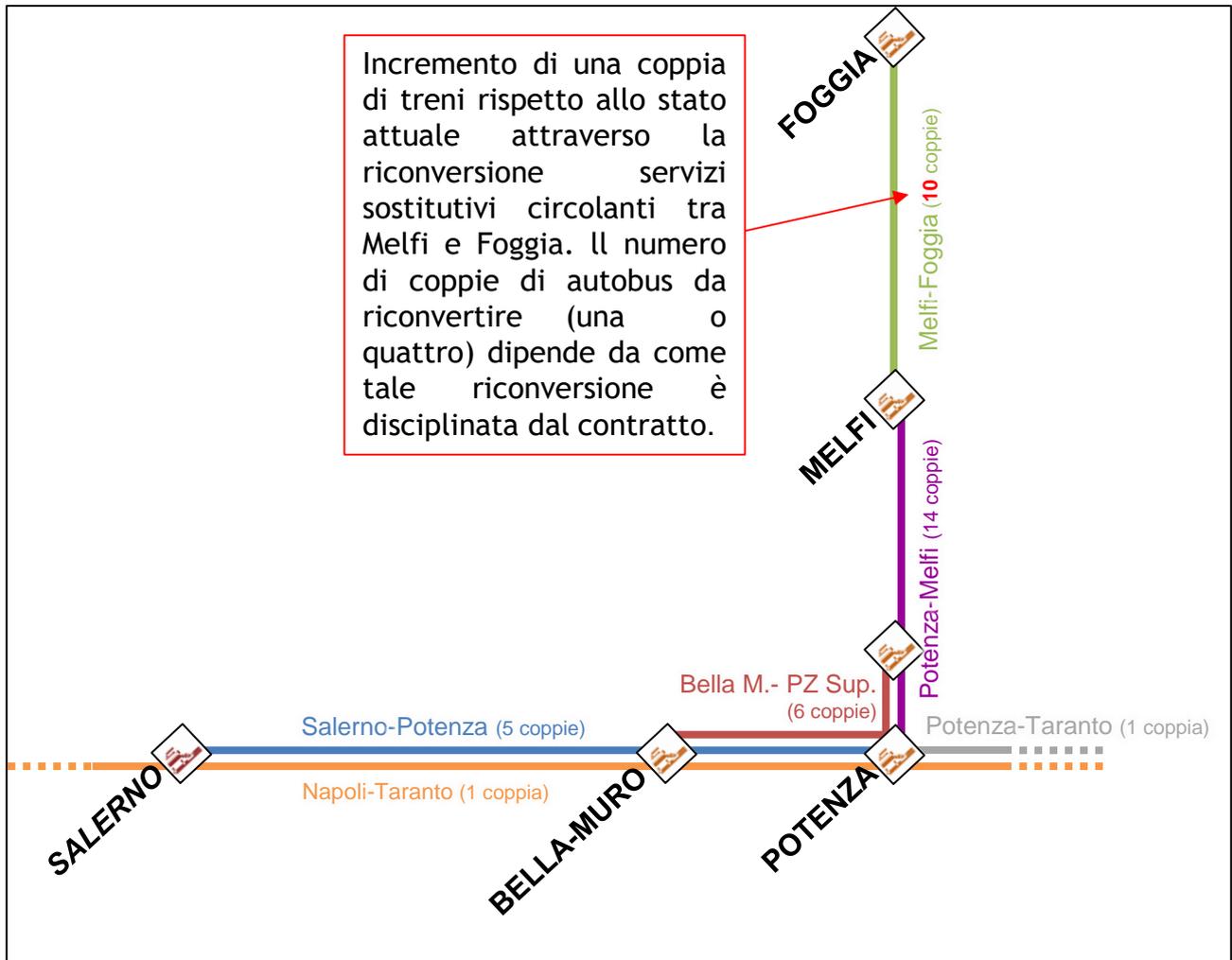


Figura 21. Struttura dei servizi ferroviari RFI convergenti su Potenza 2023 - 2025

Nelle immagini seguenti è rappresentato l'orario grafico del modello di esercizio cadenzato frutto delle verifiche effettuate congiuntamente con RFI, in merito alla disponibilità di capacità, e in cui sono state evidenziate:

- in GIALLO, le tracce della griglia individuata da RFI che la Regione Basilicata ipotizza di sfruttare per la costruzione dell'orario Trenitalia;
- in GRIGIO, tracce non appartenenti alla griglia originaria individuata da RFI, la cui disponibilità e compatibilità è stata verificata da RFI;
- in VERDE, le tracce di servizi FAL sulla tratta comune Avigliano Lucania-Potenza Superiore, in parte appartenenti alla griglia individuata da RFI e in parte proposte dalla Regione Basilicata, la cui disponibilità e compatibilità è stata verificata da RFI.

Le tracce così individuate, in vista della definizione dell'orario di servizio effettivo, dovranno essere oggetto di un approfondimento, ad opera delle imprese ferroviarie (Trenitalia e FAL) per tener conto della turnazione del materiale, delle possibili interferenze con l'esercizio sulla Battipaglia-Potenza e sulla Potenza-Metaponto e di ulteriori ipotesi di ottimizzazione dell'orario (nell'ambito della griglia condivisa da RFI)



che le imprese stesse vorranno eventualmente sottoporre alla Amministrazione Regionale nell'ambito delle contrattualizzazioni recentemente rinnovate.

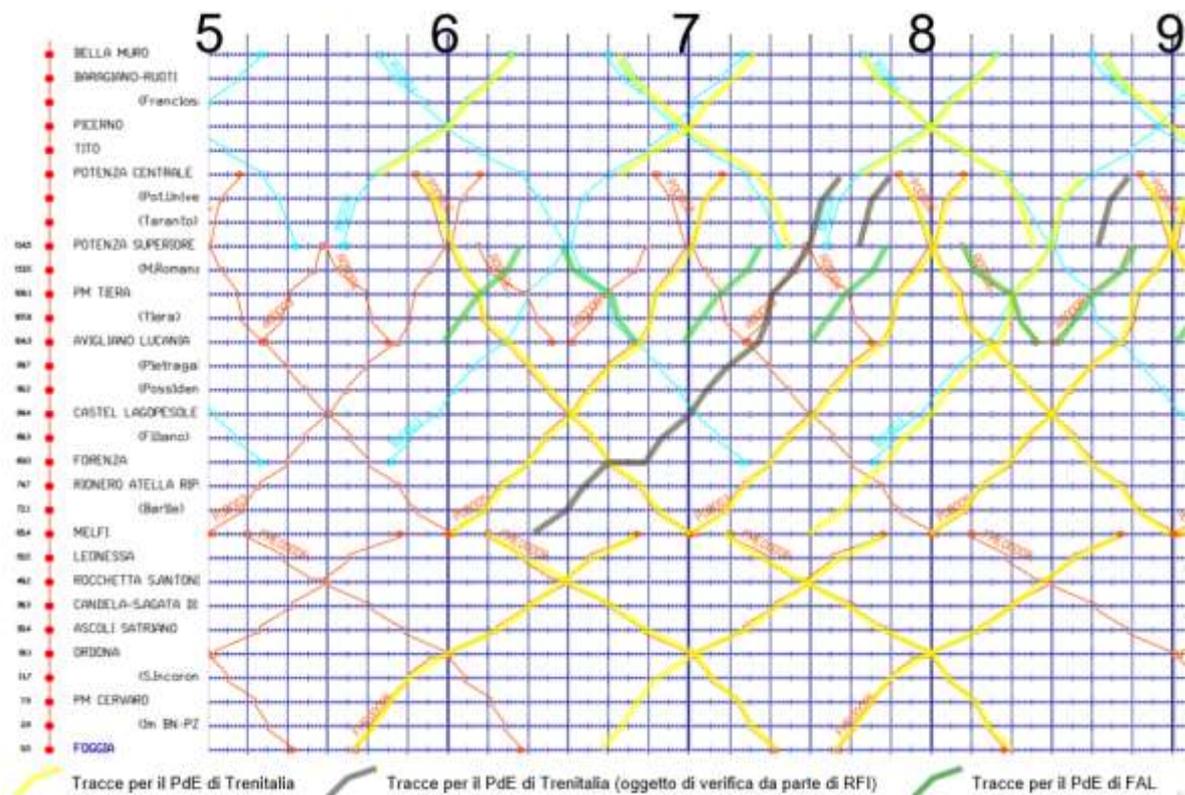


Figura 22. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 5:00 - 9:00

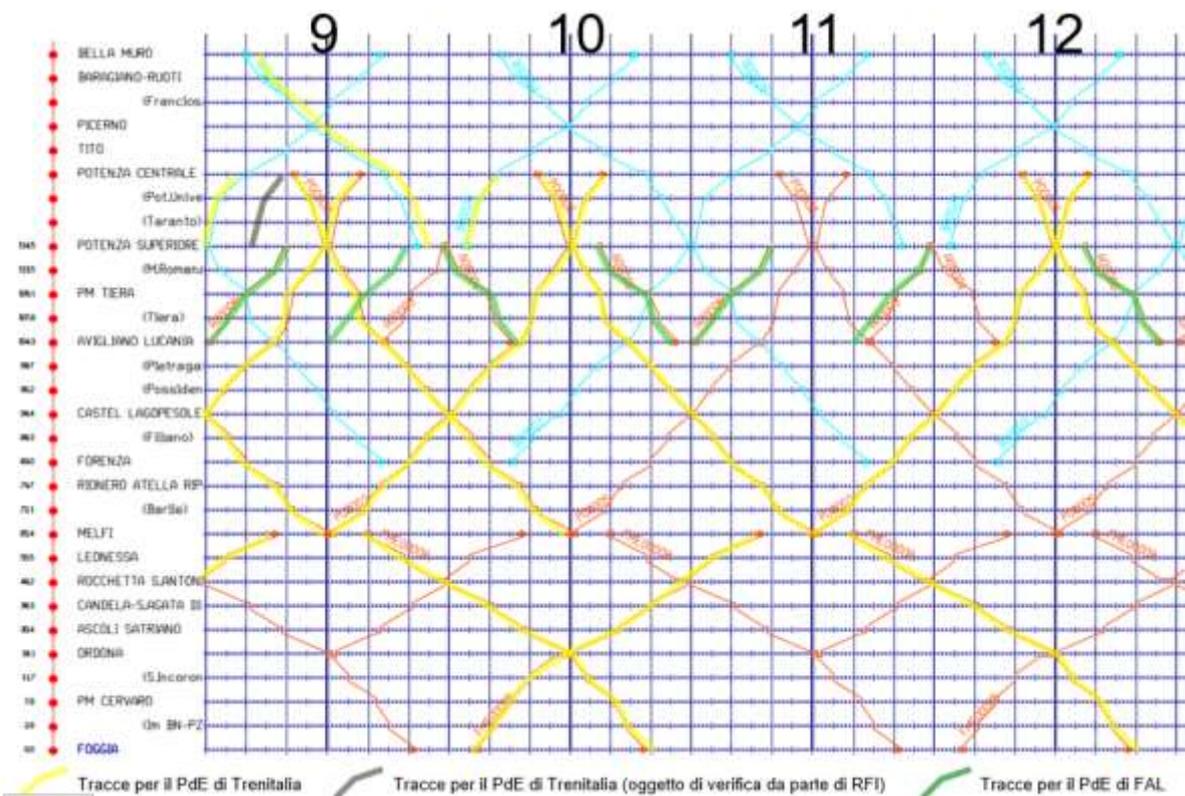


Figura 23. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 8:30 - 12:30

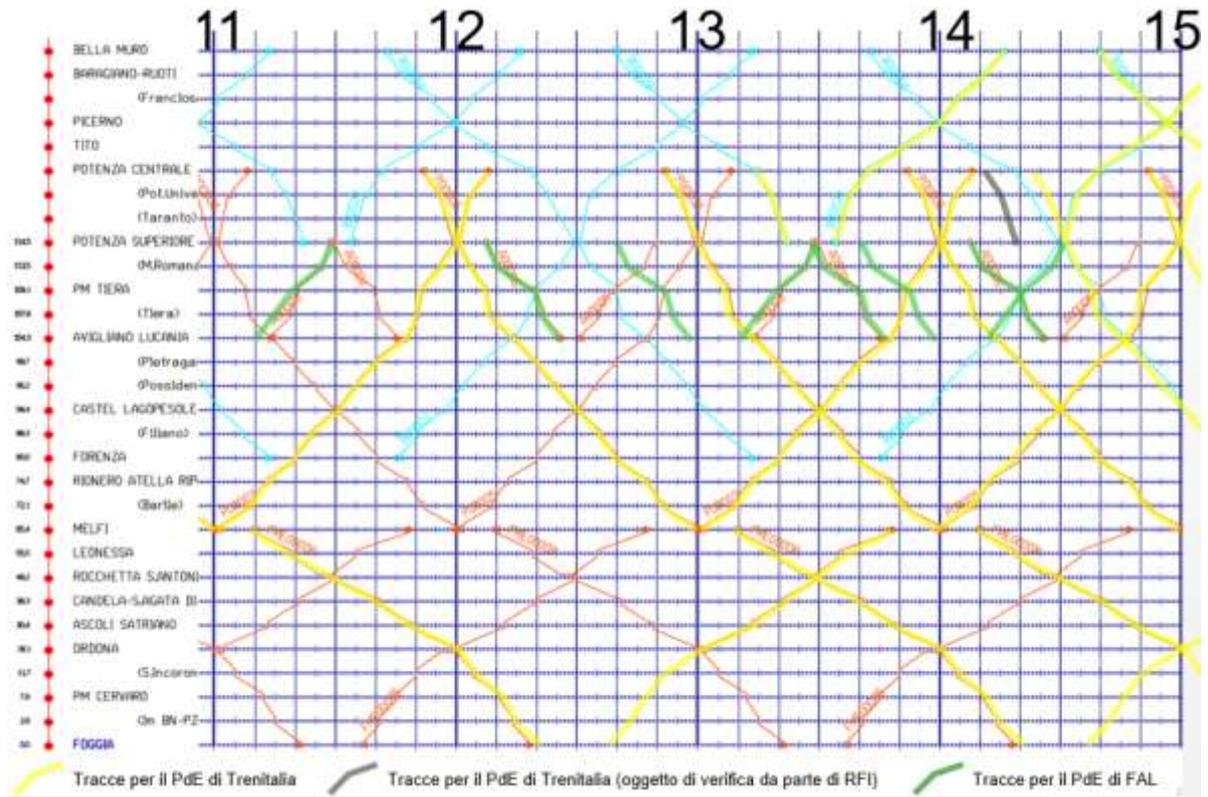


Figura 24. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 11:00 - 15:00

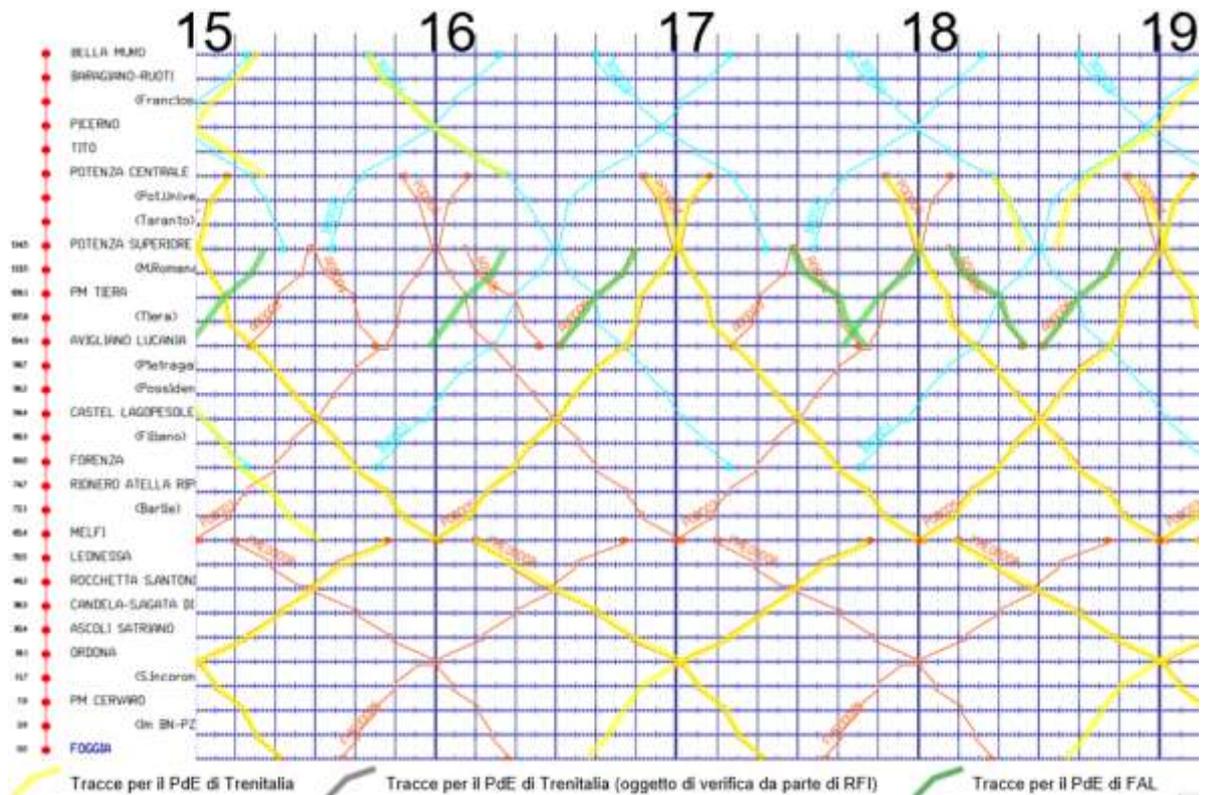


Figura 25. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 15:00 - 19:00

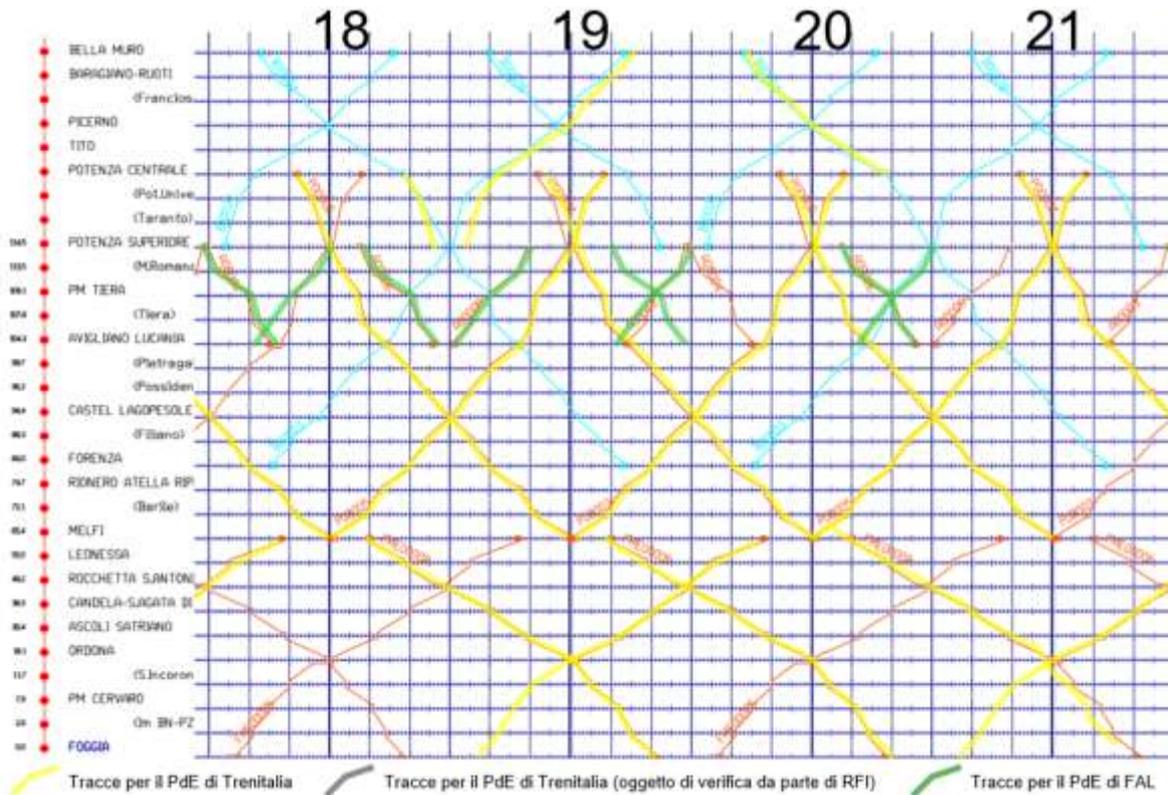


Figura 26. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 17:30 - 21:30

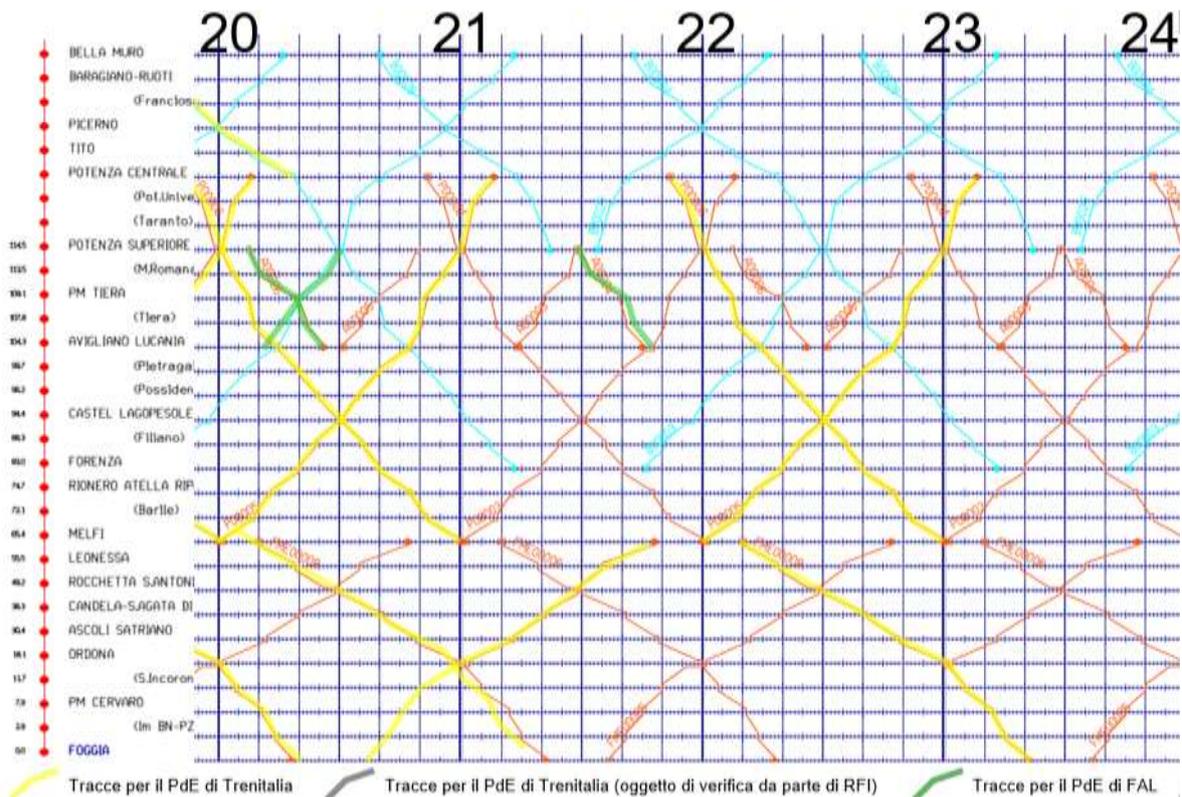


Figura 27. Orario grafico del modello di esercizio cadenzato: 20:00 - 24:00

Il nuovo programma d'esercizio prevede un significativo incremento dei servizi tra Bella-Muro e Potenza e tra Potenza e Melfi. Le risorse necessarie per tale incremento, in una logica che non prevede un aumento delle risorse disponibili per il TPL su ferro, verranno recuperate mediante la soppressione di una



delle due coppie di treni Potenza-Taranto (3584-3587) che, in base ai dati di frequentazione forniti da Trenitalia, presenta livelli di utilizzo poco significativi.

Tenuto conto del programma d'esercizio previsto sulla direttrice Bella M. -Potenza-Foggia, le percorrenze sviluppate su base giornaliera sulla rete RFI convergente su Potenza ammontano a 5'097 treni\*km/giorno (cfr.Tabella 8). Sulla stessa porzione di rete, l'attuale esercizio sviluppa, sempre su base giornaliera, circa 5'060 treni\*km (cfr. Tabella 9). Tenuto conto del trascurabile incremento (+0.7%), l'effettiva equivalenza delle percorrenze tra il programma d'esercizio attuale e quello previsto per il triennio 2023-2025 potrà essere ottenuto semplicemente intervenendo sulle periodicità dei servizi (ad esempio nel periodo estivo).

**Tabella 8. Programma di esercizio 2023-2025- Percorrenze sulla rete RFI convergente su Potenza**

Relazione	coppie/giorno	treni*km/corsa	treni*km/giorno
Salerno-Potenza C.le	5	111	1'109,7
Bella M.-Potenza Sup. <sup>5</sup>	6	35	423,2
Melfi-Foggia	9	64	1'153,3
Potenza C.le-Melfi	14	53	1'480,4
Napoli-Taranto	1	315	629,8
Potenza C.le-Taranto	1	150	300,7
		<b>Totale:</b>	<b>5'097,0</b>

**Tabella 9. Programma di esercizio attuale - Percorrenze sulla rete RFI convergente su Potenza**

Relazione	coppie/giorno	treni*km/corsa	treni*km/giorno
Salerno-Potenza C.le	5	111	1'109,7
Bella M.,-Potenza C.le	1	31	62,9
Potenza C.le-Foggia	9	117	2'105,0
Potenza C.le-Melfi	5	53	528,7
Napoli-Taranto	1	315	629,8
Potenza C.le-Taranto	2	150	601,3
Potenza C.le-Potenza Sup.	3	4	22,9
		<b>Totale:</b>	<b>5'060,2</b>

### **Direttrice Napoli-Salerno-Potenza-Taranto**

Sulla direttrice Napoli-Salerno-Potenza-Taranto nel triennio 2023-2025, fatti salvi quanto previsto nell'ambito delle modifiche al PdE ferroviario sulla direttrice Bella M. - Potenza - Foggia descritte nel precedente paragrafo 3.1 e l'eventuale attivazione del collegamento Potenza - Metaponto - Gioia del Colle - Bari attualmente in fase di studio, non si prevedono variazioni sostanziali rispetto all'offerta del triennio precedente. Le uniche modifiche previste sono quelle utili a mantenere o ottimizzare il coordinamento dei servizi regionali tra loro e con i servizi di lunga percorrenza, la cui programmazione non è di competenza regionale.

---

<sup>5</sup> Comprende anche corse limitate alla tratta Potenza Superiore-Potenza Centrale e Potenza Centrale-Bella Muro per il trasferimento del materiale rotabile.

### 3.3.2.2 Servizi su rete FAL

#### Direttrice Potenza -Avigliano Gravina - Modello di esercizio

Una volta completati gli interventi di rinnovo del binario, risanamento delle opere d'arte e ripristino dei tratti ammalorati della sede tra Genzano e Avigliano Lucania, sarà possibile riattivare il servizio su ferro su questa tratta. Tale circostanza e la riorganizzazione prevista a partire dal triennio 2023-2025 dell'esercizio sulla Potenza-Foggia (con cui la direttrice Potenza-Avigliano-Gravina condivide la tratta Potenza Santa Maria- Avigliano Lucania) portano a definire un nuovo programma d'esercizio per i servizi ferroviari di adduzione a Potenza dall'Alto Bradano e da Avigliano.

Il nuovo programma d'esercizio proposto prevede:

- 5 coppie di corse Potenza Scalo-Genzano, alcune delle quali in accoppiamento/disaccoppiamento o interscambio a marciapiede presso la stazione di Avigliano Lucania, e di cui, una, prolungata fino a Gravina per consentire il trasferimento del materiale da Potenza all'officina di Bari Scalo per esigenze di manutenzione.
- 14 corse pari e 15 dispari tra Potenza Scalo e Avigliano Città, alcune delle quali con accoppiamento/disaccoppiamento o interscambio a marciapiede alla stazione di Avigliano Lucania.

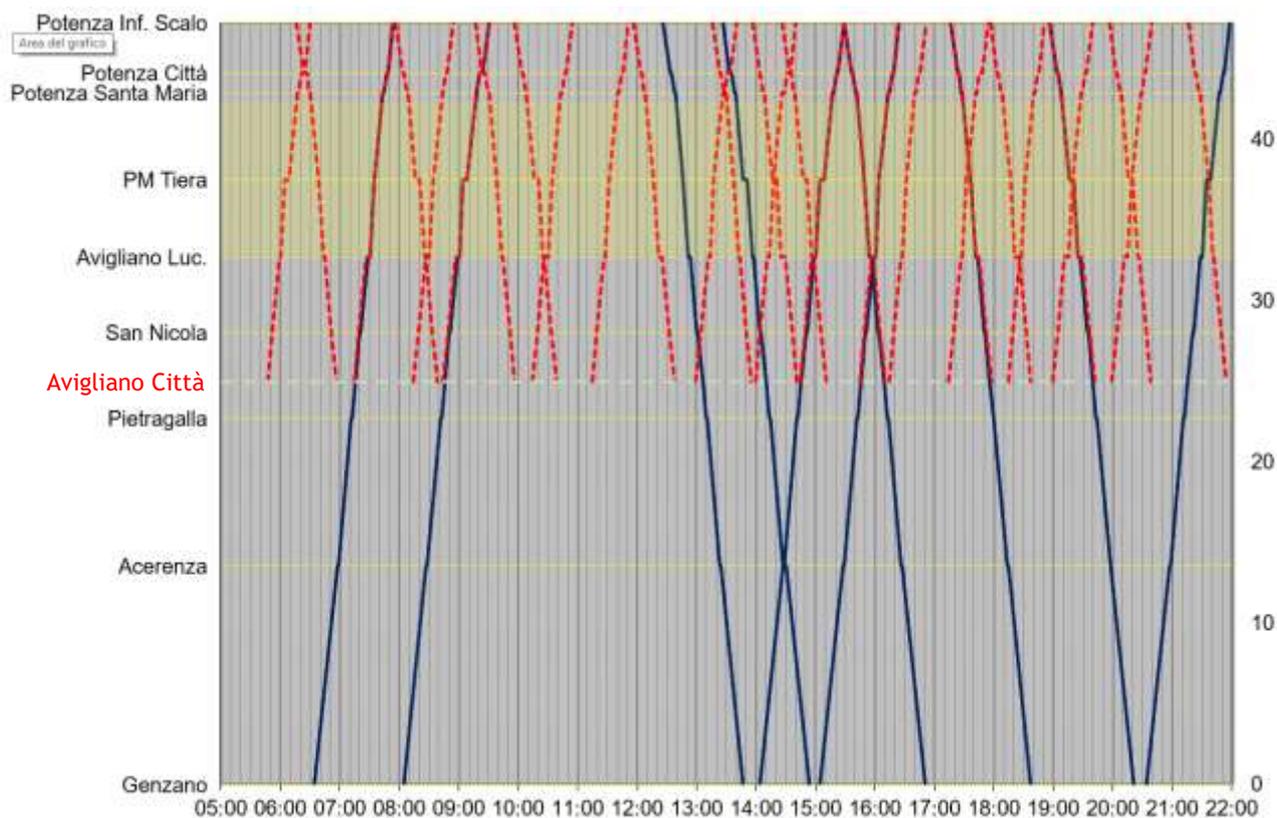


Figura 28. Orario grafico 05:00-22:00

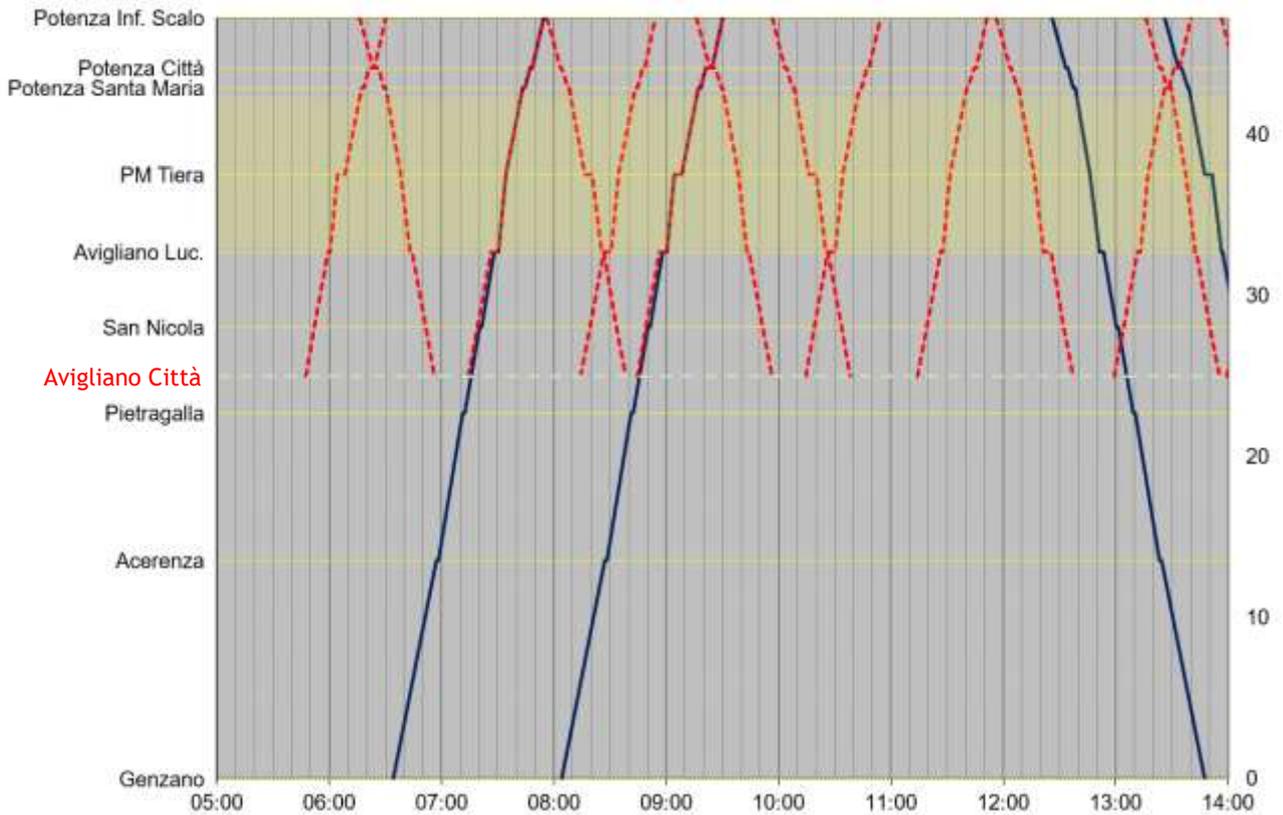


Figura 29. Dettaglio fascia 5:00 - 14:00

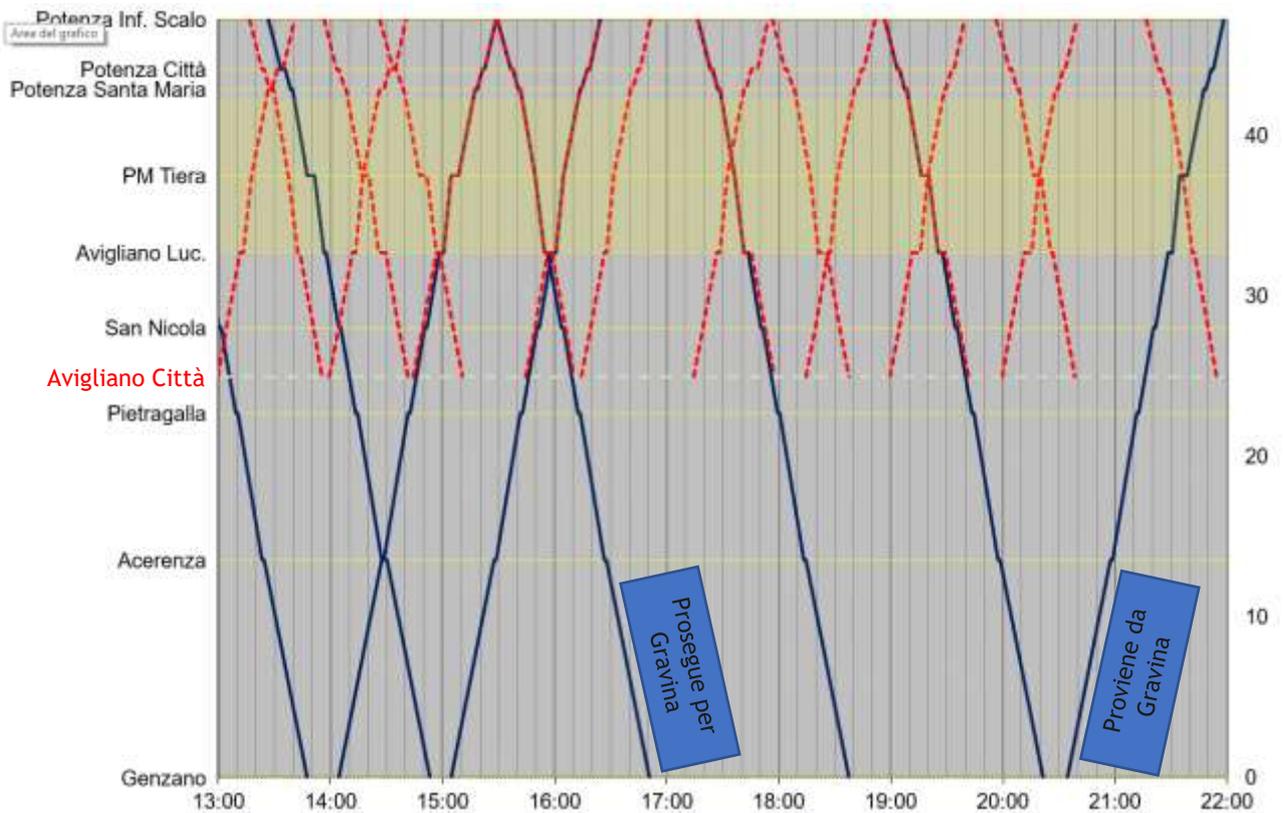


Figura 30. Dettaglio 14:00 - 22:00

I treni in arrivo e partenza dalla Stazione di Genzano sono previsti coordinati con 4 coppie di servizi su gomma Genzano Città -Altamura Stazione, eserciti dall'Impresa ferroviaria, che assolvono alla duplice



funzione di collegare l'abitato di Genzano con la sua stazione (distante circa 6 km) per garantire i collegamenti, in rendez vous con i servizi ferroviari, verso Potenza e di consentire agli abitanti di Genzano e, in alcune fasce orarie, anche ai passeggeri dei servizi ferroviari Potenza-Genzano, di raggiungere la Stazione di Altamura per poi, eventualmente, proseguire con lo stesso titolo di viaggio sia verso Bari che verso Matera, sfruttando i servizi ferroviari della direttrice Matera-Bari.

Le percorrenze di progetto ferroviarie sviluppate su base annua, ammontano a circa 335'000 treni\*km per i servizi ferroviari e a circa 150'000 bus\*km per i servizi automobilistici a fronte di circa 357'000 treni\*km attualmente sviluppati dai soli servizi ferroviari di competenza della Regione Basilicata sulla medesima porzione di rete.

Tenuto conto del rapporto di conversione tra servizi su ferro e servizi sostitutivi su gomma del Contratto di Servizio FAL, per raggiungere l'equilibrio nel bilancio delle risorse per l'effettuazione del servizio su gomma Genzano-Altamura, oltre all'integrale riutilizzo delle attuali risorse residue dei servizi su ferro non reimpiagate per realizzare le 5 coppie di servizi ferroviari, si rende necessario prevedere anche l'utilizzo di circa 61'000 bus\*km di percorrenze di servizi sostitutivi attuali che, di conseguenza, non potranno essere riconvertite in servizi ordinari.

Tabella 10. Bilancio delle risorse per l'effettuazione del servizio automobilistico Genzano-Altamura

Tratta	treni*km/corsa	corse/ giorno PARI	corse/ giorno DISPARI	treni*km/ giorno	treni*km/ anno
Potenza Scalo – Genzano	4,294	4	4	378	115'397
Potenza Scalo – Avigliano Città	22,277	11	11	490	149'479
Avigliano Luc. – Avigliano Città	7,716	3	4	54	16'474
Potenza Scalo – Gravina	88,143	1	1	176	53'767
<b>Totale percorrenze ferroviarie</b>					<b>335'000ca.</b>
<b>Percorrenze ferroviarie attuali</b>					<b>357'000ca.</b>
<b>Surplus percorrenze ferroviarie</b>					<b>22'000ca.</b>

Genzano Città - Altamura [BUS]	61,700	4	4	119 <sup>6</sup>	36'278 <sup>4</sup>
<b>Totale</b>					<b>150'000ca.</b>
Di cui coperti dalla riconversione dei servizi ferroviari in surplus in servizi sostitutivi con fattore di conversione pari a 4,15					<b>89'000ca.</b>
Di cui mantenimento dei servizi sostitutivi					<b>61'000ca.</b>

#### Programma di esercizio servizi sostitutivi/integrativi Linea Genzano - Altamura

Come descritto nel sottoparagrafo precedente, per il completamento del servizio si rende necessario il mantenimento di quattro coppie di corse che collegano Genzano di Lucania ad Altamura, servendo la

<sup>6</sup> Treni\*km equivalenti, in termini di risorse necessarie, ai bus\*km effettivamente sviluppati.

fermata intermedia di Genzano Scalo in corrispondenza della stazione ferroviaria. Tali corse sono introdotte in sostituzione delle altrettante corse ferroviarie tra Genzano scalo e Altamura.



Figura 31. Linea Genzano - Altamura

### Direzione Genzano - Altamura

Tabella 11. Corsa delle 13:57

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano di Lucania		13:57	
Genzano Scalo	14:05	14:05	Treno da <b>Potenza</b> delle 13:50
Altamura	15:00		

Tabella 12. Corsa delle 14:57

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano di Lucania		14:57	
Genzano Scalo	15:05	15:05	Treno da <b>Potenza</b> delle 14:50
Altamura	16:00		

Tabella 13. Corsa delle 18:47

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano di Lucania		18:47	
Genzano Scalo	18:55	18:55	Treno da <b>Potenza</b> delle 18:40
Altamura	19:50		

Tabella 14. Corsa delle 20:27

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano di Lucania		20:27	
Genzano Scalo	20:35	20:35	Treno da <b>Potenza</b> delle 20:20
Altamura	21:30		

### Direzione Altamura - Genzano

Tabella 15. Corsa delle 05:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Altamura		05:25	
Genzano Scalo	06:20	06:20	Treno per <b>Potenza</b> delle 06:35
Genzano di Lucania	06:28		

Tabella 16. Corsa delle 06:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Altamura		06:55	
Genzano Scalo	07:50	07:50	Treno per Potenza delle 08:05
Genzano di Lucania	07:58		

Tabella 17. Corsa delle 12:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Altamura		12:55	
Genzano Scalo	13:50	13:50	Treno per Potenza delle 14:05
Genzano di Lucania	13:58		

Tabella 18. Corsa delle 13:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Altamura		13:55	
Genzano Scalo	14:50	14:50	Treno per Potenza delle 15:05
Genzano di Lucania	14:58		

### Direttrice Bari-Matera

Sulla Direttrice Bari-Matera, il programma d'esercizio ferroviario su rete FAL previsto a partire dal triennio 2023-2025, è quello messo a punto dal gestore dell'infrastruttura e condiviso con le amministrazioni regionali di Basilicata e Puglia. Tale programma d'esercizio prevede il potenziamento del servizio su ferro e la soppressione dei servizi sostitutivi attuali a seguito dell'attivazione degli interventi di upgrade infrastrutturale della linea attualmente in corso.

Tale modello d'esercizio, la cui attivazione è vincolata al completamento degli interventi di potenziamento dell'infrastruttura già previsti e in corso di realizzazione e all'adeguamento del parco rotabili a disposizione dell'Impresa Ferroviaria, prevede le seguenti tipologie di servizi:

- Bari Centrale - Matera Sud servizi ordinari;
- Bari Centrale - Matera Sud, servizi veloci;
- Altamura - Gravina
- Bari Centrale - Toritto (SFM Bari);
- Bari Centrale - Palo del Colle (SFM Bari).

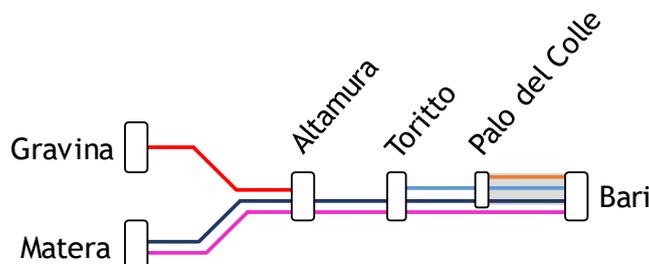


Figura 32. Schematizzazione rete FAL

Nelle immagini seguenti è riportata la bozza del programma d'esercizio al 2022 messa a punto da FAL e, da questa condivisa, con le amministrazioni regionali.

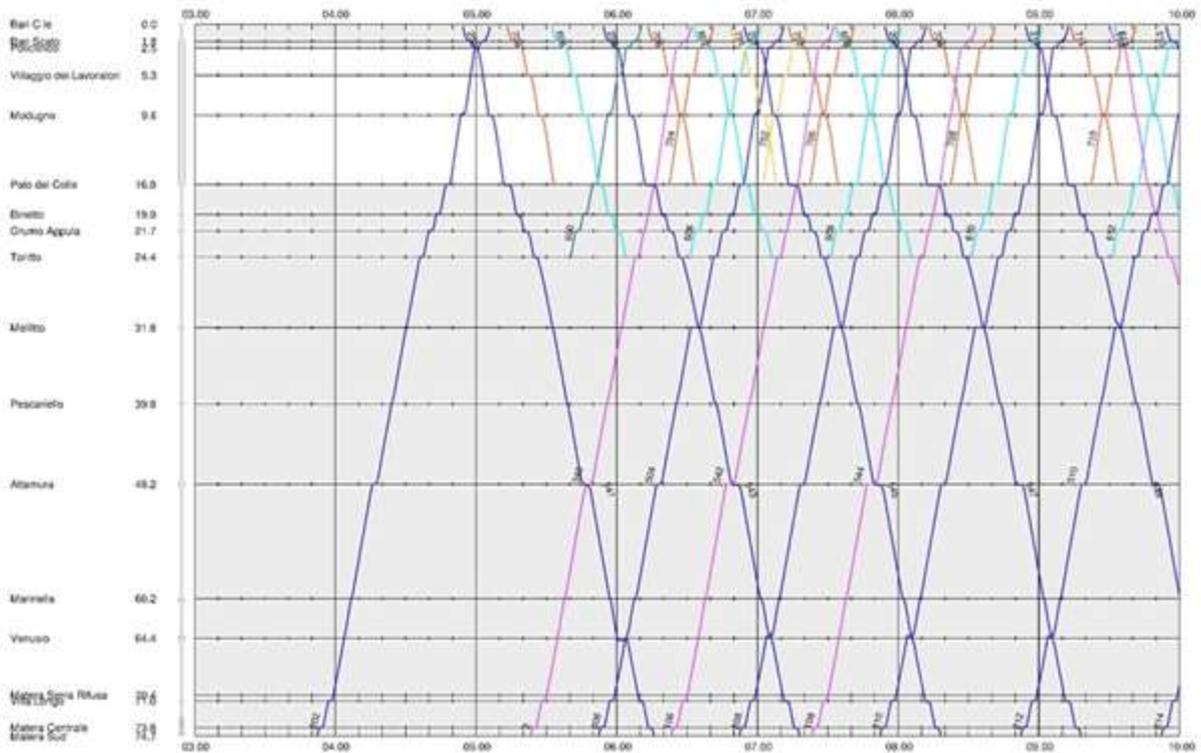


Figura 33. Orario grafico programma di esercizio FAL 2021 - 03:00-10:00

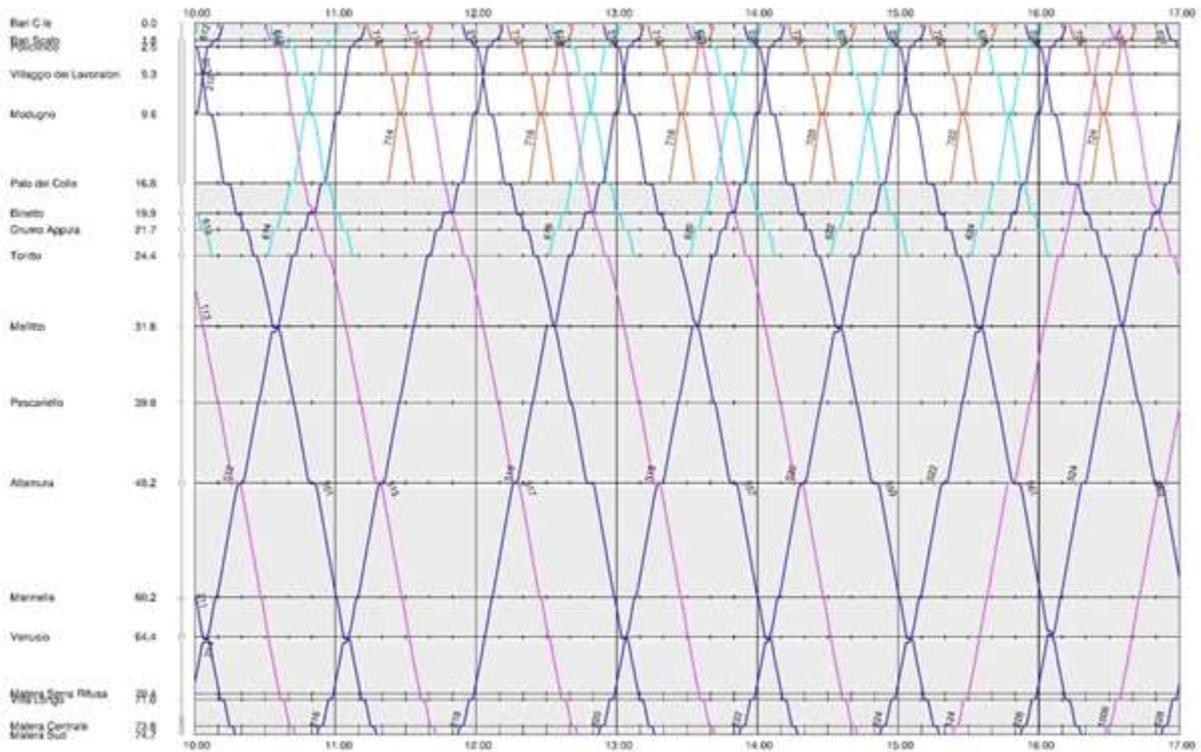


Figura 34. Orario grafico programma di esercizio FAL 2021 - 10:00-17:00

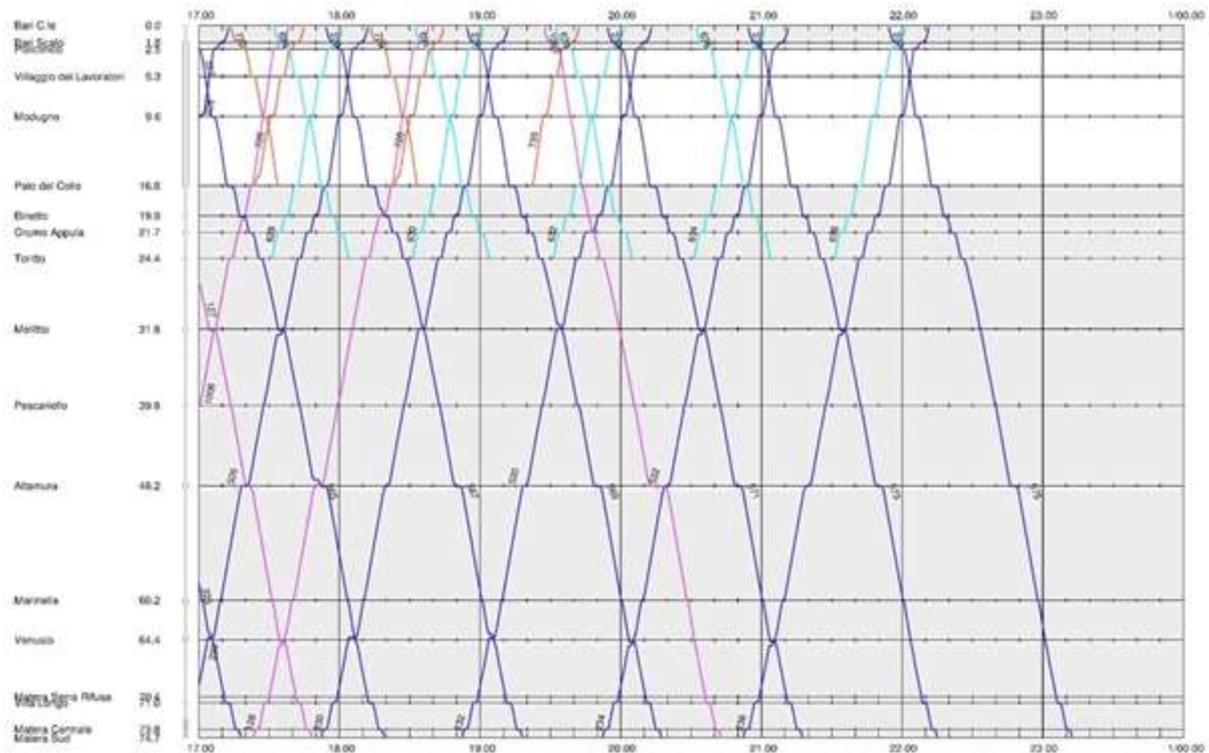


Figura 35. Orario grafico programma di esercizio FAL 2021 - 17:00-01:00

Le percorrenze sviluppate dal programma d'esercizio al 2022 su base giornaliera ammontano a 5'182 treni\*km corrispondenti a 1'534'009 treni\*km su base annua, tenuto conto di una riduzione del servizio nel periodo estivo.

Le risorse per l'effettuazione del servizio derivano, a bilancio chilometrico sostanzialmente invariato, da quelle attualmente impiegate per il servizio su ferro attuale e dalla riconversione in percorrenze ferroviarie ad oggi sviluppate dai servizi sostitutivi su gomma del Contratto di Servizio della Regione Puglia. In particolare:

- 1'005'034 treni\*km corrispondono alle percorrenze effettuate dai servizi ferroviari di FAL tra Bari e Matera/Gravina in base all'orario ferroviario 2014-2015;
- 531'520 treni\*km corrispondono alle percorrenze su ferro sviluppabili con le risorse risparmiate con la soppressione di tutti i servizi automobilistici sostitutivi riconosciuti come riconvertibili in ferro dalla Regione Puglia sulla direttrice Bari - Altamura - Matera.

### 3.3.3 TRIENNIO 2026-2028

#### 3.3.3.1 Rete RFI

##### Direttrice Ferrandina-Matera

Ultimata nel 2023 l'infrastruttura, il servizio potrà essere garantito prevedendo risorse per la fase di preesercizio e dal triennio 2026-2028 l'esercizio ordinario dei servizi di TPL comporterà l'appostamento a bilancio di risorse per l'esercizio che, presumibilmente, non si limiteranno a coprire il fabbisogno delle percorrenze sviluppate sulla nuova tratta ma comprenderanno anche quelle necessarie al ricongiungimento con i treni Salerno - Potenza per consentirne il prolungamento fino a Matera.

## 3.4 Nodi di Interscambio

### 3.4.1 INTERSCAMBIO CON SERVIZI FERROVIARI REGIONALI SULLA BELLA MURO - POTENZA - MELFI

La nuova organizzazione dei servizi sulla direttrice Bella Muro - Potenza - Melfi, è concepita per garantire la possibilità di usufruire del servizio ferroviario cadenzato previsto per i collegamenti con il capoluogo regionale a partire dalla stazione di Bella-Muro, da un lato, e da quella di Melfi, dall'altro.

Nei paragrafi seguenti si riportano gli orari dei servizi ferroviari previsti alle principali stazioni e la proposta di organizzazione infrastrutturale dei nodi di interscambio di Bella Muro e Castel Lagopesole.

#### 3.4.1.1 Stazione di Bella Muro

In Tabella 19 si riportano gli orari delle 6 coppie di treni tra Bella Muro e Potenza Superiore (aggiuntive alle 5 coppie di treni Salerno - Potenza Centrale), sulle quali calibrare il servizio automobilistico di adduzione/distribuzione.

Tabella 19. Orari stazione Bella-Muro dei servizi Regionali Bella - Potenza - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Bella Muro		06:15
Bella Muro	06:40	
Bella Muro		07:15
Bella Muro	07:40	
Bella Muro		08:15
Bella Muro	08:40	
Bella Muro		14:15
Bella Muro	14:40	
Bella Muro		15:15
Bella Muro	15:40	
Bella Muro		19:15
Bella Muro	19:40	

Tabella 20. Orari stazione Bella-Muro dei servizi Regionali veloci Potenza - Salerno - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Bella Muro	06:40	
Bella Muro		Per Salerno 07:33
Bella Muro		Per Napoli 12:53
Bella Muro		Per Salerno 13:58
Bella Muro	15:07	
Bella Muro	16:22	
Bella Muro	17:29	
Bella Muro		Per Salerno 18:08
Bella Muro	18:11	
Bella Muro		Per Salerno 19:31
Bella Muro	21:06	
Bella Muro		Per Salerno 21:28

Nell'immagine seguente si riporta la proposta schematica di nuova organizzazione del nodo.



Figura 36. Assetto schematico dell'organizzazione del nodo di interscambio di Bella-Muro

Con Deliberazione n. 639 del 6 luglio 2018, la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l'intervento "Realizzazione Area di scambio intermodale presso la stazione di Bella - Muro" per un importo totale di € 700.000 (€ 325.000 a valere sulle risorse di cui al PO FESR 2014-2020 e € 375.000 a valere su risorse di RFI) ed ha approvato lo schema di Accordo per l'attuazione dello stesso intervento da sottoscrivere fra Regione Basilicata, RFI e Comune di Bella.

#### 3.4.1.2 Stazione di Baragiano

In Tabella 21 si riportano gli orari delle 6 coppie di treni tra Bella Muro e Potenza Superiore sulle quali calibrare il servizio di adduzione.

Tabella 21. Orari stazione di Baragiano dei servizi CADENZATI Regionali Bella - Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Baragiano		06:10
Baragiano	06:45	
Baragiano		07:10
Baragiano	07:45	
Baragiano		08:10
Baragiano	08:45	
Baragiano		14:10
Baragiano	14:45	
Baragiano		15:10
Baragiano	15:45	
Baragiano		19:10
Baragiano	19:45	



### 3.4.1.3 Stazione di Picerno

In Tabella 22 si riportano gli orari delle 6 coppie di treni tra Bella Muro e Potenza superiore sulle quali calibrare il servizio di adduzione.

In aggiunta a questi treni saranno presenti altre 6 coppie di treni Potenza - Salerno i cui orari saranno definiti in sede di entrata in vigore del nuovo servizio.

Tabella 22. Orari stazione di Picerno dei servizi Regionali CADENZATI Bella - Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Picerno		06:00
Picerno	07:00	
Picerno		07:00
Picerno	08:00	
Picerno		08:00
Picerno	09:00	
Picerno		14:00
Picerno	15:00	
Picerno		15:00
Picerno	16:00	
Picerno		19:00
Picerno	20:00	

Tabella 23. Orari stazione di Picerno dei servizi Regionali veloci Potenza - Salerno - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Picerno	06:56	
Picerno		Per Salerno 07:16
Picerno		Per Salerno 07:16
Picerno		Per Napoli 12:36
Picerno		Per Salerno 13:42
Picerno	15:21	
Picerno	16:37	
Picerno		Per Salerno 17:44
Picerno	17:47	
Picerno	18:27	
Picerno		Per Salerno 19:13
Picerno	21:24	
Picerno		Per Salerno 21:27

### 3.4.1.4 Stazione di Tito

In Tabella 24 si riportano gli orari delle 6 coppie di treni tra Bella Muro e Potenza superiore sulle quali calibrare il servizio di adduzione (si ricorda che Tito beneficerà di un nuovo collegamento suburbano con Potenza che potrebbe interscambiare, ove effettivamente necessario anche presso la stazione).

Tabella 24. Orari stazione di Tito dei servizi Regionali CADENZATI Bella - Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Tito		05:52
Tito		06:52
Tito	07:08	
Tito		07:52



Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Tito	08:08	
Tito	09:08	
Tito		13:52
Tito		14:52
Tito	15:08	
Tito	16:08	
Tito		18:52
Tito	20:08	

### 3.4.1.5 Stazione di Avigliano Lucania

In Tabella 25 si riportano gli orari per il servizio cadenzato da e per Potenza. Il collegamento poco agevole di questa stazione alla viabilità extraurbana principale impedisce di prevedere un nodo di scambio modale per l'auto privata. Viceversa è possibile prevedere un servizio di area mediante autobus di piccole dimensioni che garantiscono l'adduzione/distribuzione della domanda in coordinamento con i servizi ferroviari.

Tabella 25. Orari stazione di Avigliano Lucania - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Avigliano Lucania		06:13
Avigliano Lucania	06:47	
Avigliano Lucania	07:17	
Avigliano Lucania	07:47	
Avigliano Lucania		08:13
Avigliano Lucania	08:47	
Avigliano Lucania		09:13
Avigliano Lucania	09:47	
Avigliano Lucania		10:13
Avigliano Lucania	11:47	
Avigliano Lucania		12:13
Avigliano Lucania		13:13
Avigliano Lucania	13:47	
Avigliano Lucania		14:13
Avigliano Lucania	14:47	
Avigliano Lucania		15:13
Avigliano Lucania	16:47	
Avigliano Lucania		17:13
Avigliano Lucania		18:13
Avigliano Lucania	18:47	
Avigliano Lucania		19:13
Avigliano Lucania	19:47	
Avigliano Lucania		20:13
Avigliano Lucania	20:47	
Avigliano Lucania		22:13
Avigliano Lucania	22:47	



### 3.4.1.6 Stazione di Castel Lagopesole

In Tabella 26 si riportano gli orari per il servizio cadenzato da e per Potenza, che come si può osservare è un punto di simmetria per i servizi ferroviari.

Tabella 26. Orari stazione di Castel Lagopesole - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Castel Lagopesole	06:30	
Castel Lagopesole		06:30
Castel Lagopesole	07:30	
Castel Lagopesole		07:30
Castel Lagopesole	08:00	
Castel Lagopesole		08:00
Castel Lagopesole	08:30	
Castel Lagopesole		08:30
Castel Lagopesole	09:30	
Castel Lagopesole		09:30
Castel Lagopesole	11:30	
Castel Lagopesole		11:30
Castel Lagopesole	13:30	
Castel Lagopesole		13:30
Castel Lagopesole	14:30	
Castel Lagopesole		14:30
Castel Lagopesole	16:30	
Castel Lagopesole		16:30
Castel Lagopesole	18:30	
Castel Lagopesole		18:30
Castel Lagopesole	19:30	
Castel Lagopesole		19:30
Castel Lagopesole	20:30	
Castel Lagopesole		20:30
Castel Lagopesole	21:30	
Castel Lagopesole		21:30
Castel Lagopesole	22:30	
Castel Lagopesole		22:30

L'organizzazione infrastrutturale proposta per questo nodo prevede la creazione di una viabilità di collegamento del piazzale di stazione con la ex SS.98 e l'ampliamento del piazzale di stazione mediante opere di contenimento per consentire di ricavare stalli per autobus e alcuni posti auto. La nuova viabilità, adeguata alla circolazione dei mezzi pesanti consentirà anche l'accesso all'area tecnica di RFI prevista sul sedime dell'ex scalo merci.

### 3.4.1.7 Stazione di Rionero

La stazione di Rionero, oltre a servire in maniera ottimale la città, può essere collegata efficientemente al Centro Oncologico regionale tramite un servizio navetta in coincidenza con gli arrivi/partenze dei



treni. Un'ulteriore esigenza è costituita dall'interscambio con i servizi automobilistici di adduzione dai Comuni di Venosa, Ginestra e Ripacandida. La nuova viabilità "Oraziana" consentirà infatti di abbattere notevolmente i tempi di percorrenza degli autobus e quindi di ottimizzare il collegamento intermodale bus+treno, con Potenza. I Comuni interessati sono chiamati a raccordarsi reciprocamente nell'ambito della programmazione intra-UTOR per individuare le corse autobus di adduzione.

In Tabella 27 si riportano gli orari per il servizio ferroviario cadenzato da/per Potenza alla stazione di Rionero.

Tabella 27. Orari stazione di Rionero - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Rionero	06:13	
Rionero		06:47
Rionero	07:13	
Rionero	07:43	
Rionero	08:13	
Rionero		08:47
Rionero	09:13	
Rionero		09:47
Rionero		10:47
Rionero	11:13	
Rionero		12:47
Rionero	13:13	
Rionero		13:47
Rionero	14:13	
Rionero		14:47
Rionero		15:17
Rionero		15:47
Rionero	16:13	
Rionero		17:17
Rionero	18:13	
Rionero		18:47
Rionero	19:13	
Rionero		19:47
Rionero	20:13	
Rionero		20:47
Rionero	21:13	
Rionero	22:13	
Rionero		22:47

#### 3.4.1.8 Stazione di Melfi

Il nuovo programma di esercizio prevede una sosta prolungata a Melfi per le relazioni Potenza-Foggia in modo tale da evitare la propagazione di eventuali ritardi registrati, rispettivamente, tra Melfi e Foggia e tra Melfi e Potenza. Le corse verso Foggia sono calibrate per garantire le coincidenze con i servizi di lunga percorrenza, mentre quelle verso Potenza sono cadenzate ai 60' con rinforzi unidirezionali nelle fasce di punta nella direzione di marcia a maggiore traffico.



Nella Tabella 28 si riportano gli orari dei servizi in partenza verso Foggia e in arrivo da Foggia (gli orari potranno essere suscettibili di modifica dopo il primo triennio in funzione della progressiva velocizzazione della linea AC Foggia-Napoli al 2022 e al 2025). Nella Tabella 29 si riportano gli orari del servizio cadenzato da/per Potenza.

*Tabella 28. Orari stazione di Melfi. Treni da/per Foggia*

Stazione	Partenze per Foggia	Arrivi da Foggia
Melfi	06:10	
Melfi		06:47
Melfi	07:10	
Melfi		07:47
Melfi		08:47
Melfi	09:10	
Melfi		10:47
Melfi	11:10	
Melfi	13:10	
Melfi		13:47
Melfi	14:10	
Melfi		15:47
Melfi	16:10	
Melfi		17:47
Melfi	18:10	
Melfi	19:10	
Melfi		19:47
Melfi	20:10	
Melfi		21:47
Melfi	22:10	

*Tabella 29. Orari stazione di Melfi - Treni da/per Potenza*

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Melfi	06:00	
Melfi	07:00	
Melfi		07:00
Melfi	07:30	
Melfi	08:00	
Melfi	09:00	
Melfi		09:00
Melfi		10:00
Melfi	11:00	
Melfi		11:00
Melfi	13:00	
Melfi		13:00
Melfi	14:00	
Melfi		14:00
Melfi		15:00
Melfi		15:30
Melfi	16:00	
Melfi		16:00
Melfi		17:30
Melfi	18:00	



Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Melfi	19:00	
Melfi		19:00
Melfi	20:00	
Melfi		20:00
Melfi	21:00	
Melfi		21:00
Melfi	22:00	
Melfi		23:00

### 3.4.1.9 Area d'interscambio San Nicola di Melfi

Oltre all'attuale nodo di interscambio gomma-gomma già realizzato nell'area di San Nicola di Melfi ed oggetto di interscambio di alcune linee del TPL provinciale, è importante evidenziare che la Regione Basilicata ha formalmente chiesto al competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana di voler prevedere nell'ambito di Contratto di Programma RFI - aggiornamento annualità 2020-2021 - risorse finanziarie per la realizzazione di una variante di tracciato sulla linea ferroviaria Potenza - Foggia in corrispondenza di San Nicola di Melfi. Tale variante consentirebbe di dare risposta al traffico merci e anche passeggeri interessante l'area nord della Regione soprattutto in relazione alla presenza dello stabilimento industriale FCA di San Nicola di Melfi. In tale ottica sicuramente la flessibilità da prevedere nella gestione dei contratti di servizio a seguito della procedura di affidamento dovrà consentire la valorizzazione della suddetta area d'interscambio mediante il potenziamento dell'integrazione modale in corrispondenza della stessa.

### 3.4.2 SERVIZI SU RETE FAL

Sulla direttrice Gravina-Avigliano Lucania-Potenza sono previste 16 coppie di treni circolanti sulla tratta Avigliano Lucania-Potenza di cui 11 raggiungono Avigliano Città e 5 Genzano.

#### 3.4.2.1 Stazione di Avigliano Lucania

In Tabella 30 si riportano gli orari delle 16 coppie di treni FAL tra Avigliano e Potenza sulle quali calibrare il servizio di adduzione.

Tabella 30. Orari FAL stazione di Avigliano - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Avigliano Lucania	05:58	
Avigliano Lucania		06:45
Avigliano Lucania	07:00	
Avigliano Lucania		08:25
Avigliano Lucania	08:30	
Avigliano Lucania	09:00	
Avigliano Lucania		09:45
Avigliano Lucania		10:25
Avigliano Lucania	10:30	
Avigliano Lucania	11:15	



Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Avigliano Lucania		12:20
Avigliano Lucania		12:55
Avigliano Lucania	13:10	
Avigliano Lucania		13:45
Avigliano Lucania		13:58
Avigliano Lucania	14:10	
Avigliano Lucania		14:25
Avigliano Lucania		14:58
Avigliano Lucania	15:00	
Avigliano Lucania		15:58
Avigliano Lucania	16:00	
Avigliano Lucania	16:30	
Avigliano Lucania	17:30	
Avigliano Lucania		17:40
Avigliano Lucania		18:20
Avigliano Lucania	18:30	
Avigliano Lucania	19:10	
Avigliano Lucania		19:30
Avigliano Lucania	20:10	
Avigliano Lucania		20:30
Avigliano Lucania	21:30	
Avigliano Lucania		21:40

### 3.4.2.2 Stazione di Pietragalla

L'amministrazione Comunale di Pietragalla ha rappresentato l'esigenza di realizzare nei pressi della stazione dello scalo ferroviario FAL di Pietragalla, su terreno di proprietà comunale, un'area di sosta per gli autoveicoli privati nonché per consentire la fermata degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale - linee operaie provenienti dai Comuni di Oppido Lucano, Acerenza e Montemilone e diretti a San Nicola di Melfi. Tale area di sosta potrebbe valorizzare altresì l'integrazione con il servizio ferroviario sulla linea Potenza - Avigliano Lucania - Oppido Lucano esercitata dalla FAL.

In Tabella 31 si riportano gli orari delle 5 coppie di treni tra Genzano e Potenza sulle quali calibrare il servizio di adduzione.

Tabella 31. Orari stazione di Pietragalla - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Pietragalla	07:10	
Pietragalla	08:40	
Pietragalla		13:10
Pietragalla		14:15
Pietragalla	14:40	
Pietragalla	15:40	
Pietragalla		16:15
Pietragalla		18:00
Pietragalla		19:45
Pietragalla	21:10	



### 3.4.2.3 Stazione di Acerenza

In Tabella 32 si riportano gli orari delle 5 coppie di treni tra Genzano e Potenza sulle quali calibrare il servizio di adduzione ad Acerenza da Oppido Lucano e Cancellara.

Tabella 32. Orari stazione di Acerenza - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Acerenza	07:00	
Acerenza	08:30	
Acerenza		13:25
Acerenza		14:25
Acerenza	14:30	
Acerenza	15:30	
Acerenza		16:25
Acerenza		18:15
Acerenza		19:55
Acerenza	21:00	

### 3.4.2.4 Stazione di Genzano

In Tabella 33 si riportano gli orari delle 5 coppie di treni tra Genzano e Potenza sulle quali calibrare il servizio di adduzione da Genzano città a Genzano Scalo e la prosecuzione da/per Altamura.

Tabella 33. Orari stazione di Genzano - Treni da/per Potenza

Stazione	Partenze per Potenza	Arrivi da Potenza
Genzano	06:35	
Genzano	08:05	
Genzano		13:50
Genzano	14:05	
Genzano		14:50
Genzano	15:05	
Genzano		16:50
Genzano		18:40
Genzano		20:20
Genzano	20:35	

### 3.4.2.5 Linea Matera - Bari. Stazione di Matera

In Tabella 34 si riportano gli orari dei servizi FAL presso la stazione di Matera, sulla linea Matera - Bari.

Tabella 34. Orari stazione di Matera - Treni da/per Bari

Stazione	Partenze per Bari	Arrivi da Bari
Matera	03:55	
Matera	05:25	
Matera	05:55	
Matera		06:15
Matera	06:25	
Matera	06:55	
Matera		07:15



Stazione	Partenze per Bari	Arrivi da Bari
Matera	07:25	
Matera	07:55	
Matera		08:15
Matera	08:55	
Matera		09:15
Matera	09:55	
Matera		10:15
Matera		10:40
Matera	10:55	
Matera		11:15
Matera		11:40
Matera	11:55	
Matera		12:40
Matera	12:55	
Matera		13:15
Matera		13:40
Matera	13:55	
Matera		14:15
Matera		14:40
Matera	14:55	
Matera		15:15
Matera	15:25	
Matera	15:55	
Matera		16:15
Matera	16:25	
Matera	16:55	
Matera		17:15
Matera	17:25	
Matera		17:45
Matera	17:55	
Matera		18:15
Matera	18:55	
Matera		19:15
Matera	19:55	
Matera		20:15
Matera		20:40
Matera	20:55	
Matera		21:15
Matera		22:15
Matera		23:15

### 3.4.2.6 Ulteriori Aree di Interscambio in ambito territoriale della Provincia di Matera

L'Amm.ne Provinciale di Matera già da tempo ha rappresentato all'Ente Regione l'esigenza di voler realizzare nodi di interscambio a servizio del trasporto pubblico sul territorio di competenza, a seguito di incontri, approfondimenti tecnici ed varie interlocuzioni, con Deliberazione n. 1036/2015 la Giunta Regionale di Basilicata ha ammesso a finanziamento tre aree di interscambio gomma-gomma nei territori di Garaguso, Montalbano Jonico e Pisticci, denominate:



1. Area d'interscambio scalo Grassano - Garaguso - Tricarico
2. Area d'interscambio Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa
3. Area d'interscambio Pisticci Scalo

Interventi riportati anche fra gli interventi progettuali del Piano Regionale dei Trasporti approvato nel dicembre 2016.

La prima delle aree è ricompresa nell'UTOR n. 5 di Matera - Stigliano - Collina Materana, le altre due ricomprese nell'UTOR n. 4 della Costa Jonica.

A seguito di più approfondite valutazioni fatte da parte della Provincia di Matera, di concerto con i Comuni di Garaguso e Pisticci, anche in relazione alle nuove previsioni del presente Piano illustrate in vari incontri tenutisi con gli Enti interessati sul territorio l'Amm.ne Provinciale ha chiesto la rimodulazione del Programma finanziato.

Infatti, riconosciuta la necessità strategica di localizzare le aree di interscambio nelle adiacenze di snodi fondamentali per la nuova rete di servizi di trasporto pubblico locale, la Provincia di Matera ha ipotizzato la realizzazione dei due nodi di Interscambio Grassano - Garaguso - Tricarico e Pisticci Scalo, rispettivamente, nei pressi della Stazione Ferroviaria di Grassano e della Stazione Ferroviaria di Pisticci Scalo, avendo verificato l'esistenza di aree prossime ai due scali ferroviari con i requisiti minimi progettuali per la destinazione a infrastrutture di interscambio. Rete Ferroviaria Italiana, coinvolta nella questione in quanto proprietaria delle aree da infrastrutturare tecnologicamente, già impegnata in un proprio Programma di riqualificazione delle Stazioni Ferroviarie di proprietà, si è resa disponibile alla cessione/concessione delle aree di che trattasi.

Ad oggi, quindi si stanno definendo gli ultimi dettagli fra Provincia di Matera, individuata quale soggetto attuatore degli interventi, ed RFI proprio in merito alle modalità e condizioni di cessione-acquisizione delle due aree su cui realizzare i nodi di interscambio gomma-ferro.

Realizzati i nodi di interscambio, i Comuni delle due UTOR interessati potranno farsi carico di collegare i propri territori, mediante idonei servizi di adduzione, ai medesimi nodi garantendo agli utenti più ampia offerta di servizi di TPL.

### **3.5 Risorse recuperabili da sovrapposizioni dei servizi automobilistici attuali con i servizi ferroviari di progetto**

La nuova organizzazione dei servizi ferroviari prevede una intensificazione dei servizi sulla direttrice Bella Muro - Potenza - Melfi concordata con tutti i Comuni serviti dalle tratte ferroviarie che, per dispiegare pienamente tutte le sue potenzialità richiede di essere accompagnata da una rimodulazione dei servizi su gomma nella logica dell'intermodalità gomma-ferro nelle stazioni ferroviarie principali o nei nodi di simmetria dell'orario grafico ferroviario (punti di incrocio dei treni che si ripetono ciclicamente nell'arco della giornata sfalsati tra loro di 30' o 60').



La riorganizzazione dei servizi automobilistici ha preso le mosse dalla ricognizione delle corse che possono essere considerate in sovrapposizione funzionale rispetto ai servizi ferroviari in modo da determinare il monte chilometrico a disposizione per i nuovi servizi ma anche per riutilizzare tali risorse in altri ambiti in cui la dotazione attuale di risorse è attualmente non pienamente soddisfacente.

### 3.5.1 TRATTA MELFI-POTENZA

Per la tratta Melfi-Potenza in Tabella 35 si riportano le percorrenze delle linee automobilistiche in totale e parziale sovrapposizione con i servizi ferroviari, mentre in Tabella 36 sono riportate, adottando la stessa classificazione, le percorrenze annue al netto delle corse operaie e scolastiche.

Tabella 35. Sovrapposizioni sulla tratta Melfi-Potenza

Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale (*)	
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	209	3'762.00	401	10'821.00
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	-	-	610	38'464.00
PZ Linea: 090 - Melfi - Rionero in Vulture - Atella	-	-	305	7'015.00
PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	-	-	209	10'450.00
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	-	-	610	22'852.00
PZ Linea: 158 - Forenza - Potenza	-	-	610	43'310.00
PZ Linea: 159 - Venosa - Scalera - Potenza	-	-	915	66'185.00
PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	-	-	418	20'482.00
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PILKINGTON	610	11'816.00	610	16'470.00
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	2'926	50'996.00	418	15'466.00
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	706	24'264.40	7'964	415'855.60
PZ Linea: 384 - S.N. di Pietragalla - C.da Maggesaria	-	-	136	10'880.00
TI Linea: PZ 305 - S.N. di Melfi - POTENZA Sup.	-	-	305	19'825.00
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - FOGGIA	-	-	159	19'080.00
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - Melfi	-	-	206	12'360.00
TI Linea: PZ 307 - FOGGIA - POTENZA Sup.	-	-	366	43'920.00
TI Linea: PZ 310 - POTENZA C.le - Melfi	230	12'755.00	-	-
TI Linea: PZ 313 - Melfi - POTENZA C.le	120	7'200.00	-	-
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	-	-	133	9'975.00
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	-	-	155	12'400.00
TI Linea: PZ 311 - MELFI - POTENZA C.le	135	12'775.00	-	-
<b>Totale</b>	<b>4936</b>	<b>123568,4</b>	<b>14530</b>	<b>795810,6</b>

(\*) Le percorrenze si riferiscono al percorso completo

Tabella 36. Sovrapposizioni sulla tratta Melfi-Potenza al netto delle corse scolastiche ed operaie

Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale		
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	
				Percorso completo	In sovrapposizione completa
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	209	3'762.00	401	10'821	7'218
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	-	-	192	11'712	3'456
PZ Linea: 090 - Melfi - Rionero in Vulture - Atella	-	-	305	7'015	5'490
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	-	-	192	8'640	3'456



Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale		
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	
				Percorso completo	In sovrapposizione completa
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PILKINGTON	192	3'456.00	610	16'470	10'980
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	627	9'614.00	-	-	-
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	497	18'914.00	4'654	237'596	158'766
PZ Linea: 384 - S.N. di Pietragalla - C.da Maggesaria	-	-	136	10'880	2'992
TI Linea: PZ 305 - S.N. di Melfi - POTENZA Sup.	-	-	305	19'825	18'300
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - FOGGIA	-	-	159	19'080.00	9'540.00
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - Melfi	-	-	206	12'360.00	6'180.00
TI Linea: PZ 307 - FOGGIA - POTENZA Sup.	-	-	366	43'920	21'960
TI Linea: PZ 310 - POTENZA C.le - Melfi	230	12'755.00	-	12'755.00	-
TI Linea: PZ 313 - Melfi - POTENZA C.le	120	7'200.00	-	-	-
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	-	-	133	9'975.00	17'280
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	-	-	155	12'400.00	
TI Linea: PZ 311 - MELFI - POTENZA C.le	135	12'775.00	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>2'010</b>	<b>68'476.00</b>	<b>7'814</b>	<b>433'449.00</b>	<b>265'618.00</b>

Tabella 37. Sovrapposizioni sulla tratta Melfi-Potenza al netto delle corse scolastiche ed operaie - dettaglio corse

Linea	Corsa	Da	A	Orario Partenza	Orario Arrivo	FREQUENZA	GIORNI	Km	Percorrenze Annue	Tipo di sovrapposizione
TI Linea: PZ 305 - S.N. di Melfi - POTENZA Sup.	PZ 305	Zona Industriale San Nicola	Potenza Superiore	16:55	18:31	P2	288	73	21.045,00	Parziale
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - FOGGIA	PZ 306	Potenza M. R.	Foggia	22:25	00:40	P2	159	120	19.080,00	Parziale
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - Melfi	PZ 306	Potenza M. R.	Melfi	22:25	23:35	P3	206	120	12.360,00	Parziale
TI Linea: PZ 307 - FOGGIA - POTENZA Sup.	PZ 307	Foggia	Potenza Superiore	22:50	00:53	P	365	120	43.800,00	Parziale
TI Linea: PZ 310 - POTENZA C.le - Melfi	PZ 310	Potenza C.le	Melfi	19:00	20:25	L2	230	60	12.755,00	Completa
TI Linea: PZ 311 - MELFI - POTENZA C.le	PZ 311	Melfi	Potenza C.le	21:10	23:15	L4	135	120	16.200,00	Completa
TI Linea: PZ 313 - Melfi - POTENZA C.le	PZ 313	Melfi	Potenza C.le	13:20	14:40	L4	120	60	7.200,00	Completa
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	PZ 318	Potenza M. R.	S.N. Melfi	06:10	07:35	L	133	75	9.975,00	Parziale
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	PZ 318	Potenza M. R.	S.N. Melfi	06:10	07:35	L3	155	75	12.400,00	Parziale
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	A517	San Fele	Melfi	07:00	08:25	Non scol.	96	46	4.416,00	Parziale
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	A514	Atella	Melfi	06:20	06:55	Feriale	305	21	6.405,00	Parziale
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	A2895	Rionero in Vulturne	Melfi	08:05	08:30	Scolastica	209	18	3.762,00	Completa
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	A535	Pescopagano	Rionero in Vulturne	06:55	08:20	Non Scol	96	61	5.856,00	Parziale
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	R539	Rionero in Vulturne	Pescopagano	13:50	15:10	Non Scol	96	61	5.856,00	Parziale



Linea	Corsa	Da	A	Orario Partenza	Orario Arrivo	FREQUENZA	GIORNI	Km	Percorrenze Annuie	Tipo di sovrapposizione
PZ Linea: 090 - Melfi - Rionero in Vulture - Atella	A541	Melfi	Atella	10:30	11:30	Feriale	305	23	7.015,00	Parziale
PZ Linea: 093 - S.Illario - Atella - Rionero - Melfi	A549	Sant'Illario	Melfi	06:55	08:30	Non scol.	96	45	4.320,00	Parziale
PZ Linea: 093 - S.Illario - Atella - Rionero - Melfi	R554	Melfi	Sant'Illario	13:25	14:50	Non scol.	96	45	4.320,00	Parziale
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	A1331	Rionero in Vulture	Zona Industriale San Nicola	06:25	07:15	Feriale	305	28	8.540,00	Parziale
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	R1335	Melfi	Rionero in Vulture	07:35	08:15	Non Scol	96	20	1.920,00	Completa
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	A1333	Rionero in Vulture	Melfi	13:50	14:22	Non Scol	96	16	1.536,00	Completa
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	R1336	Zona Industriale San Nicola	Rionero in Vulture	16:00	16:50	Feriale	305	26	7.930,00	Parziale
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	A1346	Melfi	Barile	14:15	14:25	Scolastica	209	14	2.926,00	Completa
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	R1357	Barile	Melfi	14:40	14:55	Scolastica	209	14	2.926,00	Completa
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	A1348	Melfi	Rionero in Vulture	14:30	14:55	Scolastica	209	18	3.762,00	Completa
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1792	Atella	Potenza	05:30	07:00	Feriale	305	47,6	14.518,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R3043	Atella	Lavello	06:25	07:20	Scol.	209	38	7.942,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1821	Potenza	Melfi	07:00	09:05	Feriale	305	66	20.130,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1822	Lagopesole	Melfi	06:35	08:40	Scol.	209	50	10.450,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1823	Lagopesole	Melfi	07:05	09:05	Non Scol	96	43	4.128,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1797	Melfi	Rionero in Vulture	07:45	08:05	Non Scol	96	14	1.344,00	Completa
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1798	Melfi	Potenza	07:00	09:20	Feriale	305	68	20.740,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1825	Rionero in Vulture	Melfi	08:45	09:05	Non Scol	96	14	1.344,00	Completa
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1827	Potenza	Atella	10:00	11:25	Feriale	305	46	14.030,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1801	San Giorgio	Potenza	07:10	08:05	Non Scol	96	31,2	2.995,20	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1828	Rionero in Vulture	Lavello	10:25	11:40	Feriale	305	39	11.895,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R3044	Potenza	Melfi	12:00	13:35	Scol.	209	53,2	11.118,80	Completa
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1829	Potenza	Melfi	12:00	13:30	Non scol.	96	53,2	5.107,20	Completa
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A3035	Lavello	Potenza	07:15	09:20	Scol.	209	80	16.720,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1830	Potenza	Lavello	12:30	15:05	Non scol.	96	80	7.680,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1804	Lavello	Potenza	07:35	09:35	Non scol.	96	80	7.680,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1831	Atella	Rapolla	13:00	13:30	Non scol.	96	18	1.728,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1808	Atella	Potenza	11:30	12:55	Feriale	305	46	14.030,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1810	Lavello	Rionero in Vulture	11:40	12:55	Scol.	209	41	8.569,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1811	Melfi	Atella	11:55	12:50	Non scol.	96	21	2.016,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A3036	Melfi	Atella	12:00	12:55	Scol.	209	21	4.389,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	A1813	Melfi	Potenza	12:50	15:00	Non scol.	96	68	6.528,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1841	Potenza	San Giorgio	13:50	14:40	Non Scol	96	31,2	2.995,20	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1842	Potenza	Rionero in Vulture	14:05	15:30	Non scol.	96	58,4	5.606,40	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1847	Potenza	Rionero in Vulture	17:35	19:30	Feriale	305	54,6	16.653,00	Parziale
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1848	Potenza	Lavello	17:45	19:55	Feriale	305	84,6	25.803,00	Parziale

Linea	Corsa	Da	A	Orario Partenza	Orario Arrivo	FREQUENZA	GIORNI	Km	Percorrenze Annuie	Tipo di sovrapposizione
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	R1849	Area industriale San Nicola	Atella	20:05	21:05	Feriale	305	34	10.370,00	Parziale
PZ Linea: 384 - S.N. di Pietragalla - C.da Maggessaria	A2629	Area industriale San Nicola	Lavello	04:45	05:45	Giornaliera	68	80	5.440,00	Parziale
PZ Linea: 384 - S.N. di Pietragalla - C.da Maggessaria	R2630	Lavello	Area industriale San Nicola	15:00	16:05	Giornaliera	68	80	5.440,00	Parziale
<b>Totale</b>									<b>493.694,80</b>	

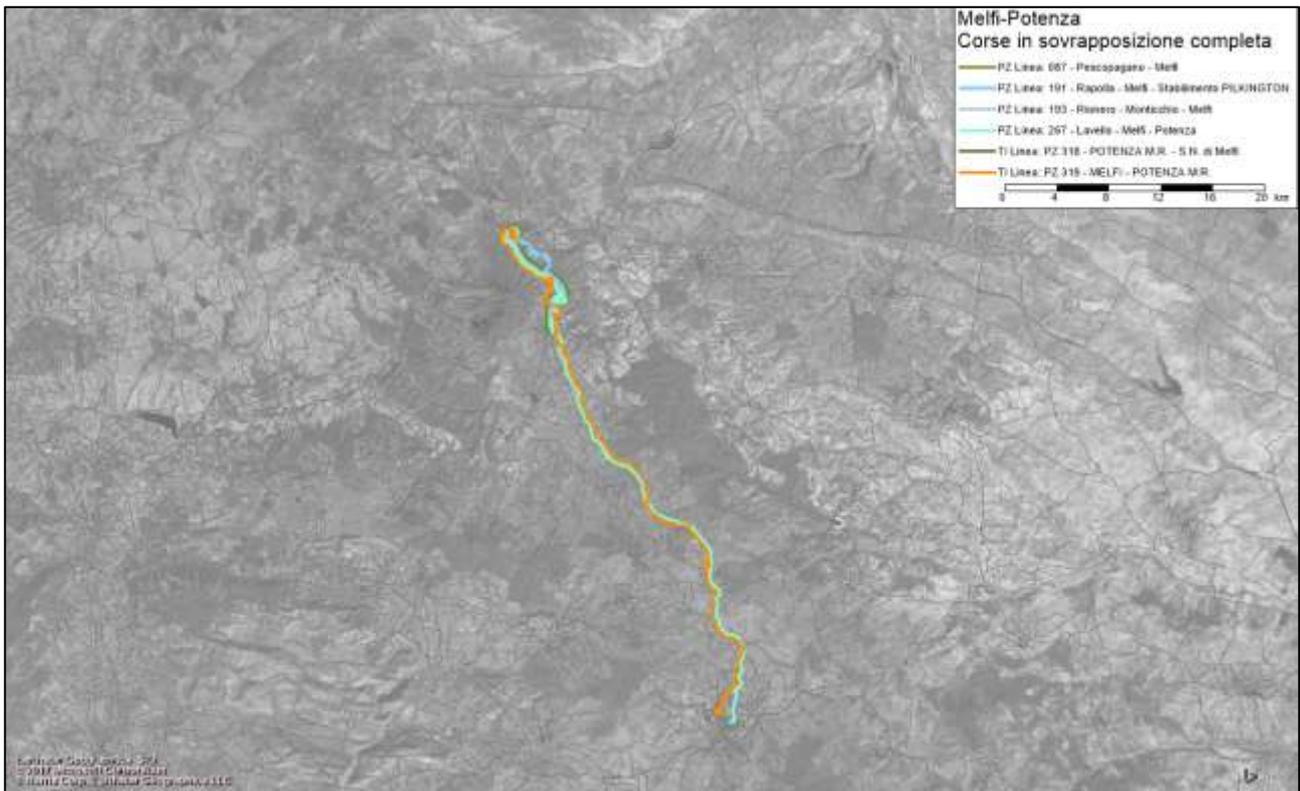


Figura 37. Sovrapposizione completa con i servizi ferroviari della tratta Melfi-Potenza, delle sole corse rimodulabili

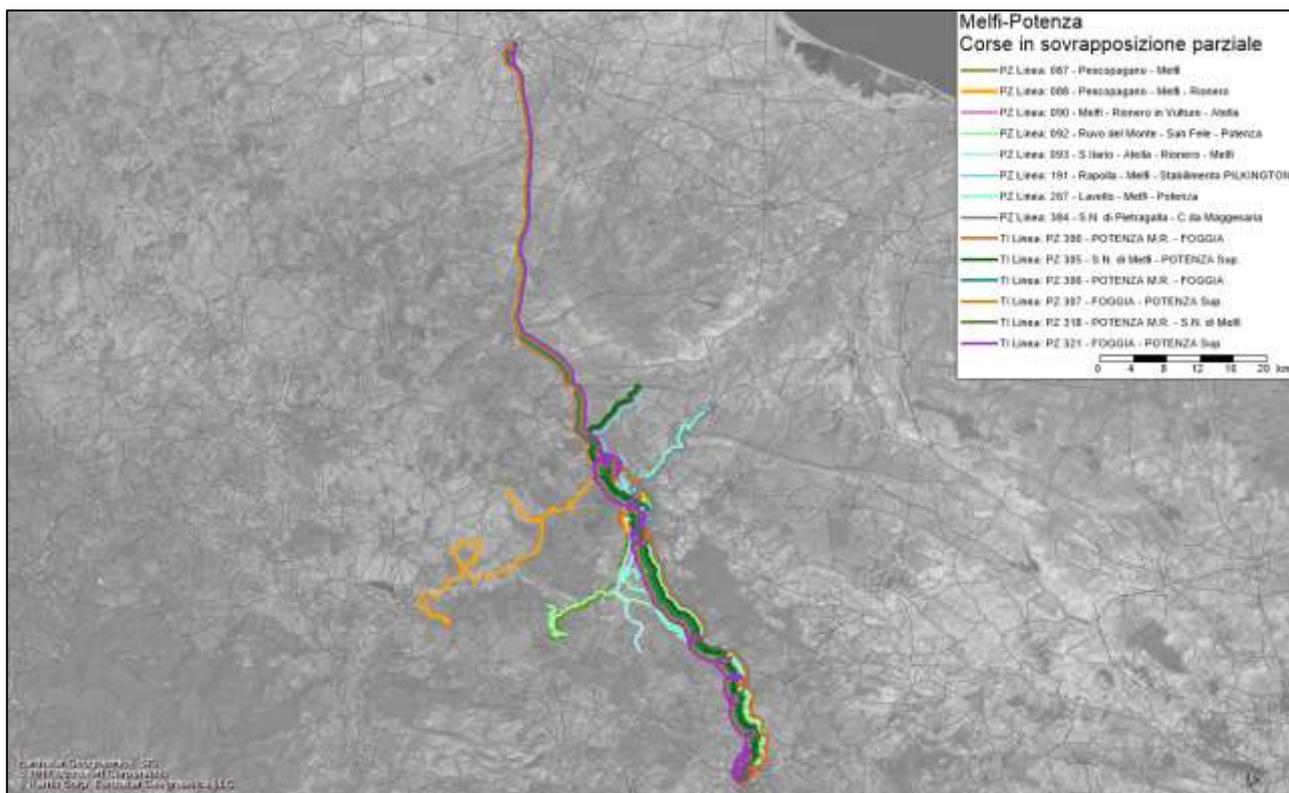


Figura 38. Sovrapposizione parziale con i servizi ferroviari della tratta Melfi-Potenza, delle sole corse rimodulabili

### 3.5.1.1 Confronto tempi di viaggio

Nella tabella seguente si riporta il confronto dei tempi di viaggio tra le varie modalità di trasporto tra Melfi e Potenza.

Tabella 38. Sovrapposizioni sulla tratta Melfi-Potenza

Relazione	Auto	Treno	Bus extraurbano	
			Diretta	Con fermate intermedie
Potenza Centrale-Melfi Centrale	00:45 – 01:00	01:05	00:50 – 01:00	01:40 – 02:00

### 3.5.2 TRATTA BELLA MURO-POTENZA

Per la tratta Bella Muro-Potenza in Tabella 39 si riportano le percorrenze delle linee automobilistiche in totale e parziale sovrapposizione con i servizi ferroviari, mentre in Tabella 40 sono riportate, con la stessa classificazione, le percorrenze annue al netto delle corse operaie e scolastiche. Si segnala che, parte delle percorrenze (stimate in 90'684 bus\*km/anno), sono necessarie anche per l'istituzione del collegamento suburbano Tito-Potenza (cfr. succ. 6.4.3.1).

Tabella 39. Sovrapposizioni sulla tratta Bella Muro-Potenza

Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale (*)	
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	-	-	1'638	64'107.40
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	418	22'990.00	3'886	258'972.00
PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	-	-	418	22'572.00



Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale (*)	
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	1'254	33'440.00	1'220	54'900.00
PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	30'866.00	-	-
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	2'666	112'879.40	-	-
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	-	-	1'638	66'949.00
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	1'830	22'200.00	-	-
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	275	11'000.00	-	-
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00	-	-
TI Linea: PZ 122 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	276	11'040.00	-	-
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00	-	-
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	305	12'200.00	-	-
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	305	12'200.00	-	-
<b>Totale</b>	<b>8'489</b>	<b>290'815.40</b>	<b>8'800</b>	<b>467'500.40</b>

(\*) Le percorrenze si riferiscono al percorso completo

Tabella 40. Sovrapposizioni sulla tratta Bella Muro-Potenza al netto delle corse scolastiche ed operaie

Linea	Sovrapposizione completa		Sovrapposizione parziale		
	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	Corse anno	Percorrenze [bus*km/anno]	
				Percorso completo	In sovrapposizione completa
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	-	-	802	31'441	16'040
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	-	-	1'525	89'094	61'000
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	140	4'200.00	610	27'450	12'200
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'412	61'695.30	-	-	-
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	-	-	610	25'010	12'200
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	1'590	18'600.00	-	-	-
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	275	11'000.00	-	-	-
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00	-	-	-
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00	-	-	-
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	305	12'200.00	-	-	-
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	305	12'200.00	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4'577</b>	<b>141'895.30</b>	<b>3'547</b>	<b>172'994.70</b>	<b>101'440.00</b>

Tabella 41. Sovrapposizioni sulla tratta Bella Muro-Potenza al netto delle corse scolastiche ed operaie - dettaglio corse

Linea	Corsa	Da	A	Orario Partenza	Orario Arrivo	FREQUENZA	GIORNI	KM	Percorrenze Annue	Tipo di sovrapposizione
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	PZ 120	Potenza Macchia Romana	Bella Muro	11:15	12:15	L1	276	40	11040	Completa
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	PZ 121	Bella Muro	Potenza Macchia Romana	08:45	09:45	L1	276	40	11040	Completa



Linea	Corsa	Da	A	Orario Partenza	Orario Arrivo	FREQUENZA	GIORNI	KM	Percorrenze Annuie	Tipo di sovrapposizione	
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	PZ 123	Bella Muro	Potenza Macchia Romana	12:25	13:25	L1		276	40	11040	Completa
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M,R, - BELLA MURO	PZ 124	Potenza	Bella Muro	22:35	23:15	L		305	40	12200	Completa
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	PZ 125	Bella Muro	Potenza	19:50	20:36	L		305	40	12200	Completa
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	R749	Potenza	Savoia di Lucania	08:15	09:20	Feriale		253	37.1	9386.3	Parziale
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	A743	Savoia di Lucania	Potenza	07:20	08:10	Non Scol		96	41.7	4003.2	Parziale
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	R750	Potenza	Savoia di Lucania	08:15	09:25	Feriale		52	43.7	2272.4	Parziale
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	A745	Savoia di Lucania	Potenza	11:30	12:20	Feriale		52	43.8	2277.6	Parziale
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	R751	Potenza	Savoia di Lucania	13:50	15:10	Non Scol		96	42.6	4089.6	Parziale
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	A746	Savoia di Lucania	Potenza	11:25	12:15	Feriale		253	37.2	9411.6	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	R1025	Potenza	Pescopagano	09:30	11:20	Feriale		305	66	20130	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	A1017	Muro Lucano	Potenza	07:15	08:55	Feriale		305	52	15860	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	A1018	Pescopagano Ospedale	Potenza	07:05	09:05	Scolastica		209	72	15048	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	A1019	Pescopagano Ospedale	Potenza	07:15	09:05	Non Scol		96	66	6336	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	R1034	Potenza	Muro Lucano	18:30	19:45	Feriale		305	52	15860	Parziale
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	A1023	Muro Lucano	Potenza	16:45	18:15	Feriale		305	52	15860	Parziale
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	R1084	Potenza	Picerno	13:10	14:45	Scolastica		70	32	2240	Completa
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	R3028	Potenza	Picerno	14:10	14:50	Scolastica		70	28	1960	Completa
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	A1090	Vietri di Potenza	Potenza	15:55	17:25	Feriale		305	45	13725	Parziale
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	R1093	Potenza	Vietri di Potenza	17:50	19:20	Feriale		305	45	13725	Parziale
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	A1182	Baragiano	Potenza	06:45	08:00	Non Scol		96	47.7	4579.2	Completa
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	R1188	Potenza	Baragiano	11:00	12:05	Feriale		305	43.1	13145.5	Completa
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	R1189	Potenza	Baragiano	14:10	15:15	Non Scol		96	43.1	4137.6	Completa
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	A1186	Baragiano	Potenza	12:15	13:15	Feriale		305	44.1	13450.5	Completa
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	A1187	Baragiano	Potenza	16:35	17:40	Feriale		305	43.3	13206.5	Completa
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	R1193	Potenza	Baragiano	17:40	18:50	Feriale		305	43.2	13176	Completa
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	A2299	Balvano	Potenza	15:30	16:30	Feriale		305	41	12505	Parziale
<b>Totale</b>									<b>315'010,0</b>		

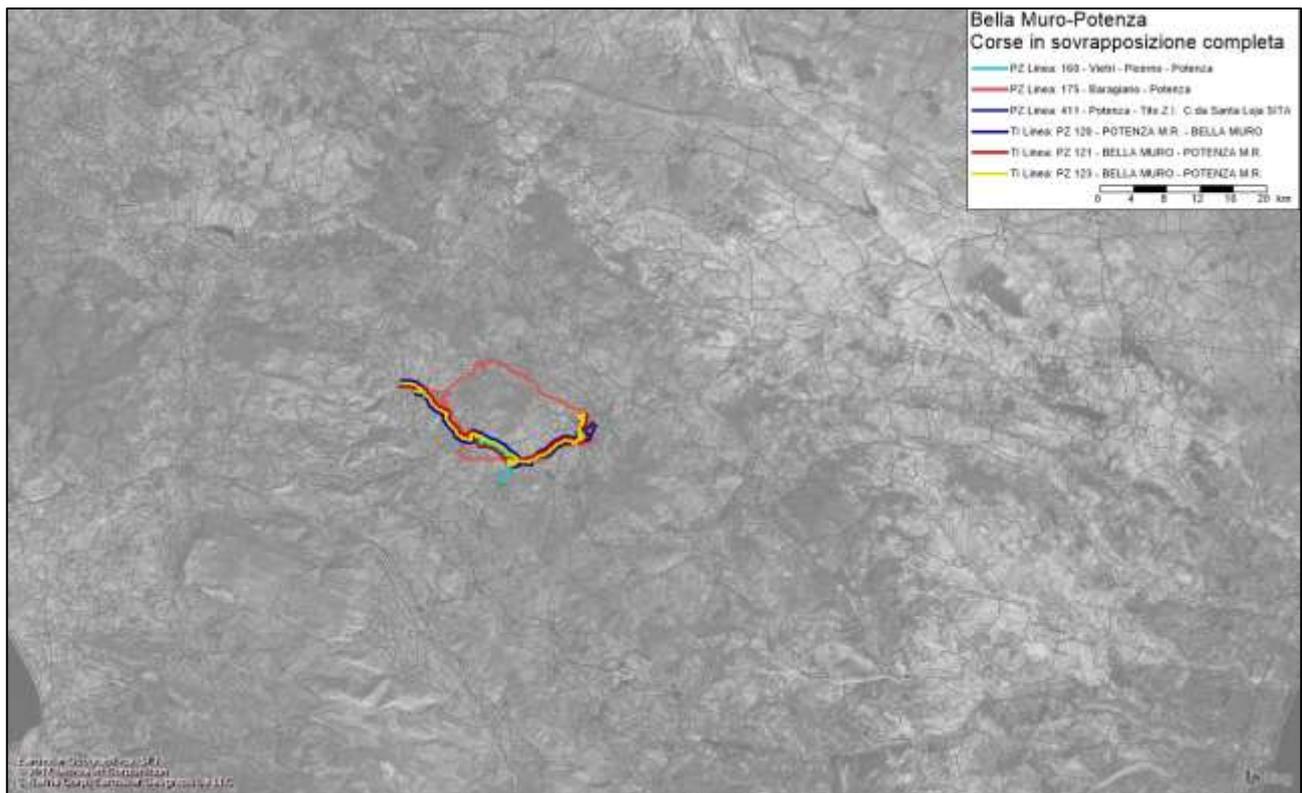


Figura 39. Sovrapposizione completa con i servizi ferroviari della tratta Bella Muro-Potenza, delle sole corse rimodulabili

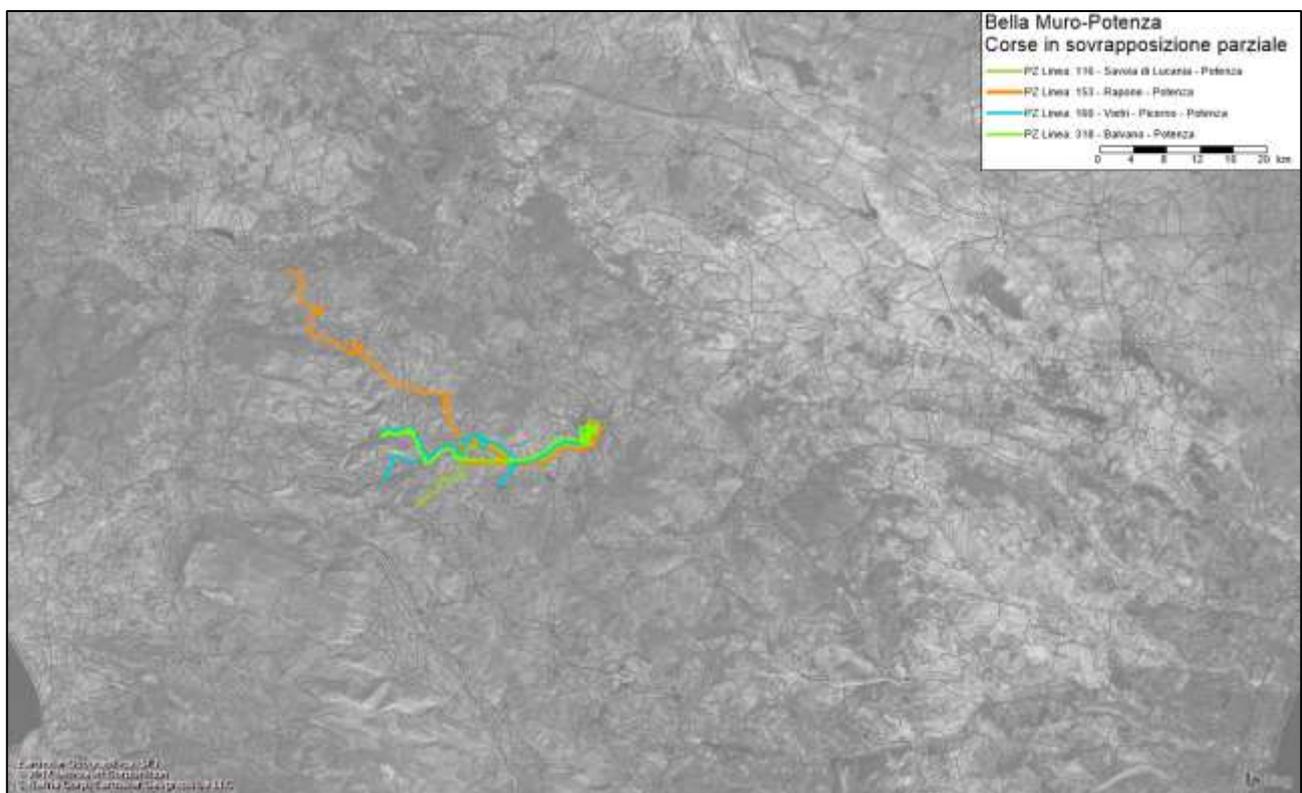


Figura 40. Sovrapposizione parziale con i servizi ferroviari della tratta Bella Muro-Potenza, delle sole corse rimodulabili



### 3.5.2.1 Confronto tempi di viaggio

Nella tabella seguente si riporta il confronto dei tempi di viaggio tra le diverse modalità di trasporto tra Bella e Potenza.

Tabella 42. Sovrapposizioni sulla tratta Bella Muro-Potenza

Relazione	Auto	Treno	Bus extraurbano	
			Via Basentana 1 coppia giorno	Via Avigliano
Potenza Centrale – Stazione Bella-Muro	00:40 – 00:50	00:35	01:00	01:25
Stazione Bella-Muro – Bella		-		Altro instradamento

## 4 Rete Portante Regionale - Componente automobilistica collegamento rete CORE

Nel presente capitolo viene descritta la componente della rete di interesse regionale che ha la finalità di garantire l'accessibilità ai principali nodi della rete CORE di riferimento per la Regione Basilicata, rappresentati dagli aeroporti di Napoli e Bari e dalle stazioni ferroviarie di Bari, Foggia e Salerno. Questa rete di servizi automobilistici veloci non serve l'adduzione alla stazione di Foggia che è prevista esclusivamente tramite modalità ferroviaria (vedi capitolo precedente).

Nell'immagine seguente sono riportate le relazioni coperte dalla componente automobilistica di collegamento ai nodi della rete CORE.

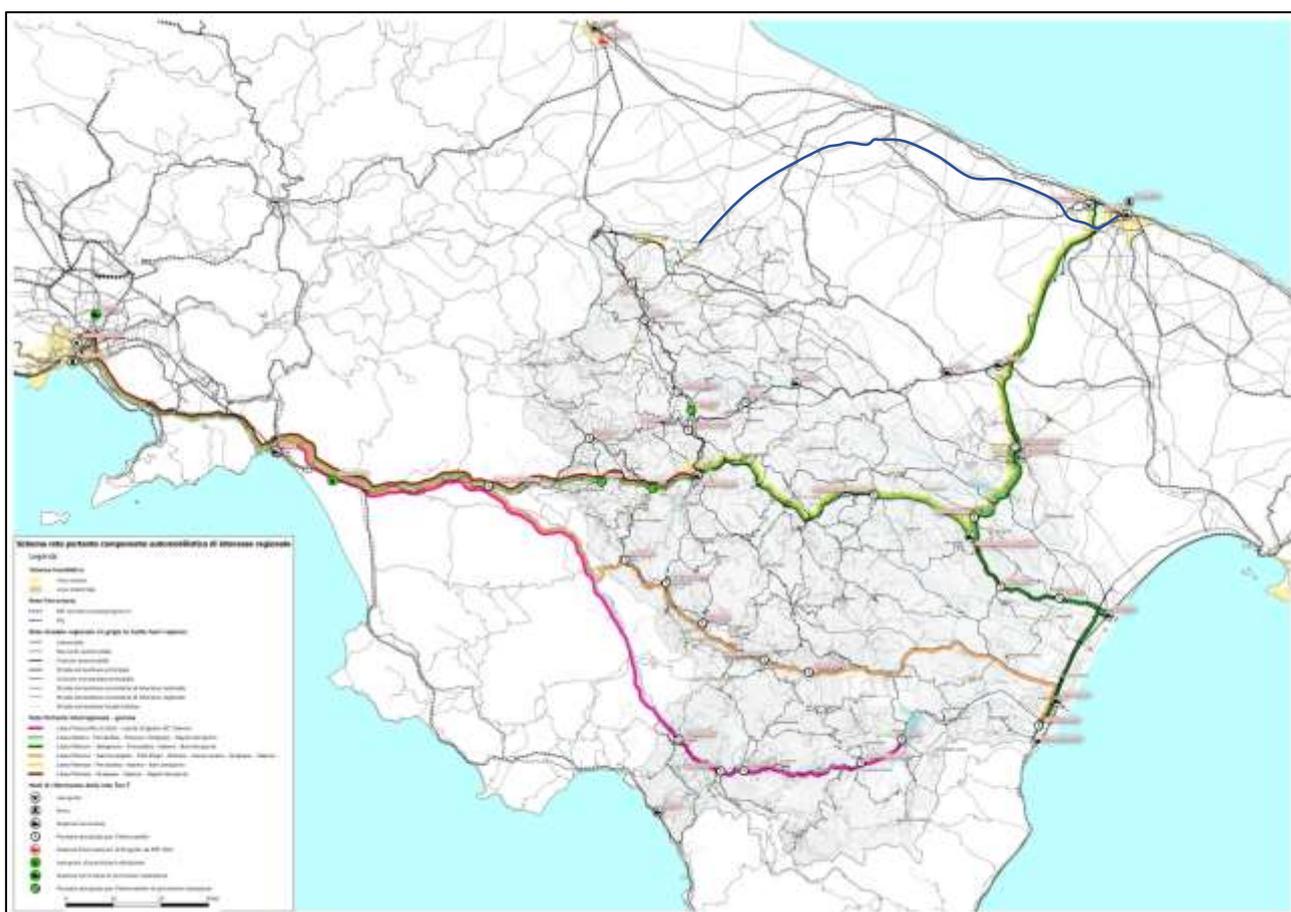


Figura 41. Planimetria della rete portante regionale - componente collegamento RETE CORE

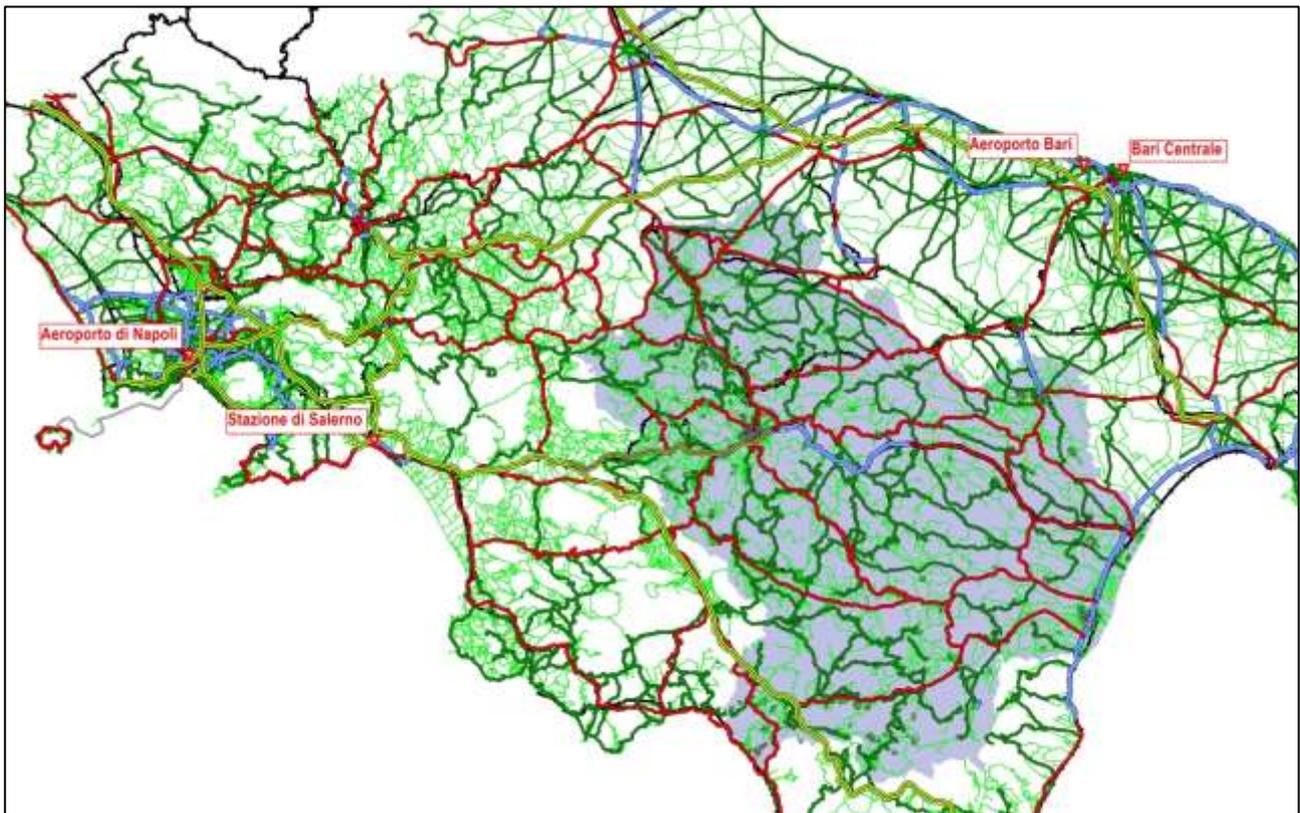


Figura 42. Nodi principali della rete core serviti dalle nuove linee automobilistiche previste dal Piano di Bacino: aeroporti di Napoli e Bari, stazioni di Salerno e Bari.

La rete portante regionale di trasporto pubblico automobilistico di collegamento con i nodi della rete CORE si compone di 6 linee:

1. Francavilla in Sinni - Lauria - Sicignano - Salerno (3 coppie di corse)
2. Matera - Ferrandina - Potenza - Sicignano - Napoli aeroporto (3 coppie di corse di cui 1 limitata a Potenza)
3. Nova Siri - Policoro - Santarcangelo - Villa d'Agri - Brienza - Atena Lucana - Sicignano - Salerno (2 coppie di corse)
4. Nova Siri - Policoro - Metaponto - Ferrandina - Matera - Bari aeroporto (2 coppie di corse)
5. Potenza - Ferrandina - Matera - Bari aeroporto (3 coppie di corse)
6. Linea Lavello - Bari (1 coppia di corse)



Figura 43. Proposta di Rete Portante componente adduzione nodi rete CORE

Le 6 linee, che costituiscono la struttura portante della rete di trasporto pubblico su gomma, grazie ad una serie limitata di fermate attrezzate per l'interscambio con le linee di adduzione e l'auto privata, garantiscono a circa il 60% della popolazione regionale un accesso diretto ai nodi di riferimento della rete CORE.

L'esercizio delle sei linee è previsto con autobus da 15 metri o bipiano in modo da garantire adeguata capacità e comfort di viaggio.

Questa nuova componente della rete regionale, le cui linee si sviluppano quasi completamente su viabilità autostradale o di tipo B, ben si coniuga con il progetto di autostrada intelligente recentemente lanciato da ANAS in cooperazione con il MIT attraverso la previsione di sistemi ITS finalizzati all'infomobilità, all'e-ticketing ma anche al monitoraggio delle flotte in tempo reale per garantire il coordinamento delle coincidenze. In tal modo, nel medio periodo, l'Autostrada del Mediterraneo si candida a rappresentare una vera e propria antenna della rete Alta Velocità verso le aree interne della Basilicata meridionale.

## 4.1 Descrizione delle linee della rete portante componente accesso nodi CORE

### 4.1.1 LINEA FRANCAVILLA IN SINNI - SALERNO STAZIONE

La linea prevede tre coppie di corse che collegano Senise a Salerno, servendo le aree di interscambio (AI) intermedie di Francavilla in Sinni, Lauria Nord, Lagonegro Sud e Sicignano degli Alburni. Nell'area di interscambio di Sicignano degli Alburni fermano altre linee di progetto dirette all'aeroporto di Napoli, Potenza o Matera; indirettamente è stato pertanto reso possibile il trasbordo per raggiungere anche altri centri della Regione. Gli orari sono stati studiati per massimizzare le opportunità di interscambio con i servizi AV alla Stazione di Salerno.

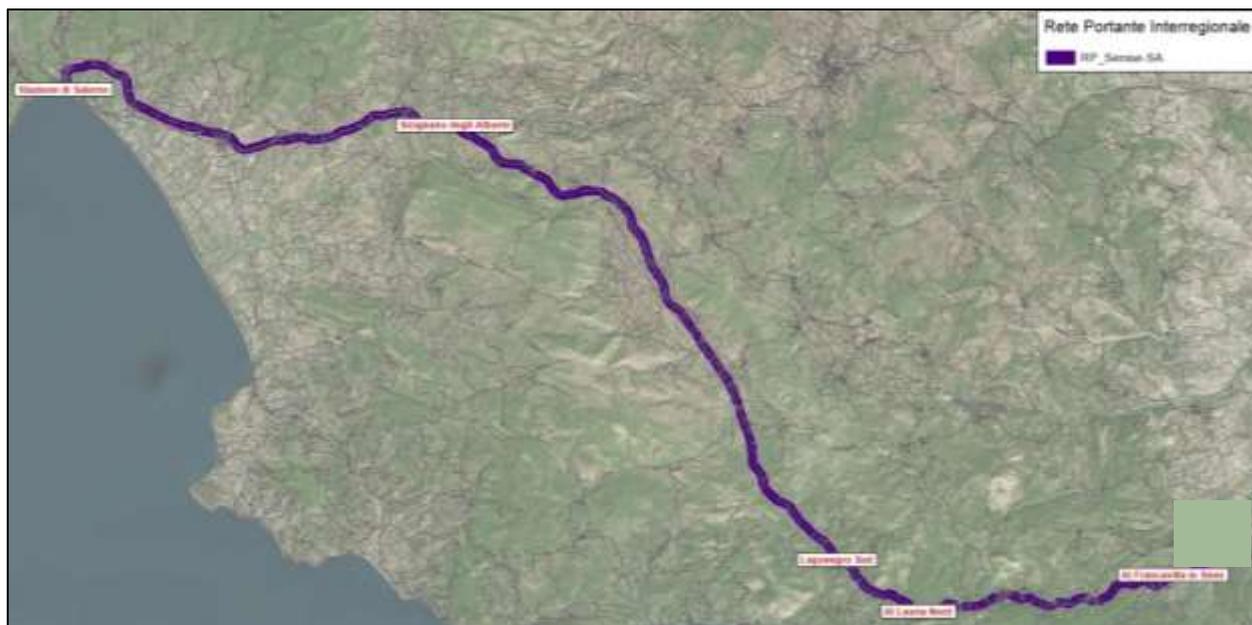


Figura 44. Linea Francavilla in Sinni - Salerno

**Direzione Francavilla in Sinni - Salerno Stazione**

Tabella 43. Corsa delle 4:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		04:20	
Al Lauria Nord	04:46	04:46	
Lagonegro Sud	04:55	04:55	
Sicignano degli Alburni	05:41	05:51	Con Linea PZ-APT NA per <b>Napoli</b> aeroporto delle 05:50
Stazione di Salerno	06:50		Con Frecciarossa per <b>Torino</b> delle 07:17 Con Italo per <b>Torino</b> delle 07:37

Tabella 44. Corsa delle 9:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		09:20	
Al Lauria Nord	09:46	09:46	
Lagonegro Sud	09:55	09:55	
Sicignano degli Alburni	10:41	10:51	Con Linea MT-APT NA per <b>Napoli</b> Aeroporto delle 10:50 Con Linea MT-APT NA per <b>Matera</b> delle 11:10
Stazione di Salerno	11:50		Con Italo per <b>Venezia</b> delle 11:58 Con Frecciabianca per <b>Roma</b> delle 12:29

Tabella 45. Corsa delle 15:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		15:55	
Al Lauria Nord	16:21	16:21	
Lagonegro Sud	16:30	16:30	
Sicignano degli Alburni	17:16	17:26	Con Linea MT-APT NA per <b>Napoli</b> Aeroporto delle 17:35 Con Linea MT-APT NA per <b>Matera</b> delle 17:35
Stazione di Salerno	18:25		Con Frecciabianca per <b>Roma</b> delle 18:47

### Direzione Salerno Stazione - Francavilla in Sinni

Tabella 46. Corsa delle 10:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Salerno		10:00	
Sicignano degli Alburni	11:01	11:11	Con Linea MT-APT NA per <b>Matera</b> delle 11:10
Lagonegro Sud	11:55	11:55	
Al Lauria Nord	12:04	12:04	
Al Francavilla in Sinni	12:30		

Tabella 47. Corsa delle 16:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Salerno		16:25	Con Frecciarossa da <b>Milano</b> delle 15:52 Con Italo da <b>Torino</b> delle 16:16
Sicignano degli Alburni	17:26	17:36	Con Linea MT-APT NA per <b>Matera</b> delle 17:35
Lagonegro Sud	18:20	18:20	
Al Lauria Nord	18:29	18:29	
Al Francavilla in Sinni	18:55		

Tabella 48. Corsa delle 21:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Salerno		21:40	Con Frecciarossa da <b>Venezia</b> delle 21:24
Sicignano degli Alburni	22:41	22:51	Con Linea PZ-APT NA per <b>Potenza</b> delle 22:50
Lagonegro Sud	23:35	23:35	
Al Lauria Nord	23:44	23:44	
Al Francavilla in Sinni	00:10		

#### 4.1.2 LINEA NOVA SIRI - SALERNO STAZIONE

La linea prevede due coppie di corse che collegano Nova Siri alla stazione di Salerno, passando per le aree di interscambio (AI) intermedie di Policoro (stazione), Sant’Arcangelo, Bivio Montemurro, Villa d’Agri, Marsico Nuovo, Bivio Brienza e Sicignano degli Alburni, al fine di soddisfare al meglio le esigenze dell’utenza sarà prevista in corso d’opera anche la fermata nell’AI di Paterno-Galaino. Gli orari sono stati studiati per far sì che alla stazione di Salerno sia possibile arrivare in corrispondenza con servizi dell’alta velocità per raggiungere rapidamente le principali destinazioni Italiane.

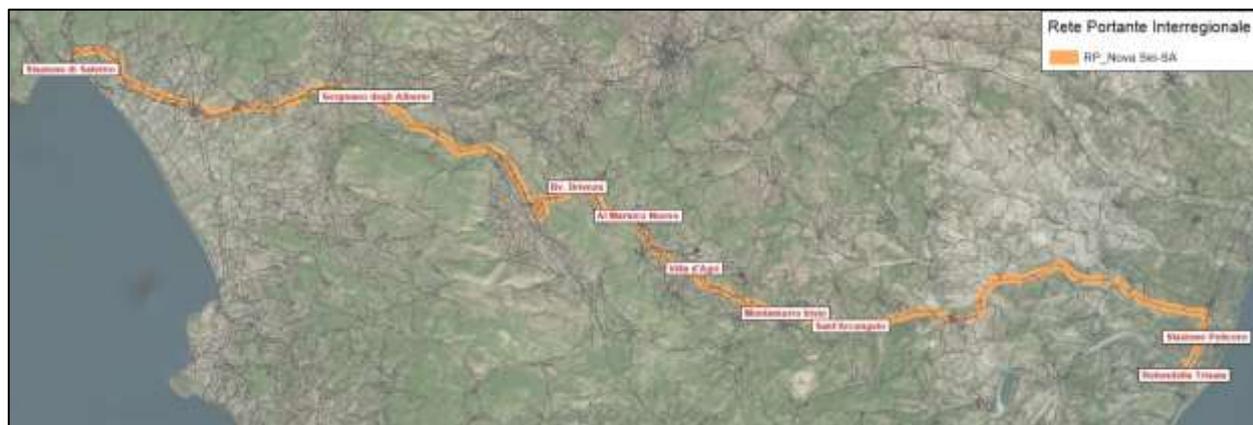


Figura 45. Linea Nova Siri - Salerno Stazione



**Direzione Nova Siri - Salerno Stazione**

*Tabella 49. Corsa delle 05:32*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Rotondella Trisaia		05:32	
Stazione di Policoro	05:40	05:40	
Sant'Arcangelo	06:30	06:30	
Montemurro bivio	06:38	06:38	
Villa d'Agri	06:50	06:50	
Marsico Nuovo	07:00	07:00	
Brienza bivio	07:09	07:09	
Sicignano degli Alburni	07:40	07:45	
Stazione di Salerno	08:45		Con <i>Frecciarossa</i> per <b>Milano</b> delle 09:14

*Tabella 50. Corsa delle 11:32*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Rotondella Trisaia		11:32	
Stazione di Policoro	11:40	11:40	
Sant'Arcangelo	12:30	12:30	
Montemurro bivio	12:38	12:38	
Villa d'Agri	12:50	12:50	
Marsico Nuovo	13:00	13:00	
Brienza bivio	13:09	13:09	
Sicignano degli Alburni	13:40	13:45	
Stazione di Salerno	14:45		Con <i>Frecciarossa</i> per <b>Milano</b> delle 15:10

**Direzione Salerno Stazione - Nova Siri**

*Tabella 51. Corsa delle 11:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Salerno		11:30	Con <i>Frecciabianca</i> da <b>Roma</b> delle 11:18
Sicignano degli Alburni	12:30	12:35	
Brienza bivio	13:06	13:06	
Marsico Nuovo	13:15	13:15	
Villa d'Agri	13:25	13:25	
Montemurro bivio	13:37	13:37	
Sant'Arcangelo	13:45	13:45	
Stazione di Policoro	14:35	14:35	
Rotondella Trisaia	14:43		

*Tabella 52. Corsa delle 20:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Salerno		20:15	Con <i>Frecciarossa</i> da <b>Torino</b> delle 19:42
Sicignano degli Alburni	21:15	21:20	
Brienza bivio	21:51	21:51	
Marsico Nuovo	22:00	22:00	
Villa d'Agri	22:10	22:10	
Montemurro bivio	22:22	22:22	
Sant'Arcangelo	22:30	22:30	
Stazione di Policoro	23:20	23:20	
Rotondella Trisaia	23:28		

### 4.1.3 LINEA MATERA - POTENZA - NAPOLI AEROPORTO

La linea prevede due coppie di corse che collegano il terminal bus di Matera Serra Rifusa con l'aeroporto di Napoli, passando per l'area di interscambio di Ferrandina, Grassano, Potenza e Sicignano degli Alburni. L'area di interscambio di Sicignano consente il trasbordo con la linea di progetto Francavilla in Sinni - Salerno. Gli orari delle corse sono stati calibrati sulle partenze e gli arrivi dell'aeroporto di Napoli.

Su questa linea, come anche sulla sua variante Potenza - Napoli Aeroporto già descritta nel paragrafo precedente, è possibile valutare, di concerto con l'UTOR competente, l'istituzione di fermate presso Tito Scalo e Svincolo Balvano per il raccordo con eventuali servizi di adduzione. L'eventuale fermata presso lo svincolo di Balvano è subordinata alla conclusione dei lavori sul RA 5 mentre quella a Tito Scalo è subordinata all'individuazione di un percorso che eviti perditempi eccessivi per uscire e rientrare sulla viabilità extraurbana principale.

In prospettiva questa linea potrebbe subire le seguenti modifiche:

- **attivazione di una fermata intermedia all'Aeroporto di Pontecagnano** (ad esempio a seguito dello spostamento dei voli Low cost da Napoli);
- **estensione della linea con spostamento del capolinea alla stazione AV di Napoli Afragola** in caso di realizzazione di un'adeguata connessione della stessa alla viabilità extraurbana principale e di intensificazione dei servizi AV che effettuano fermata.

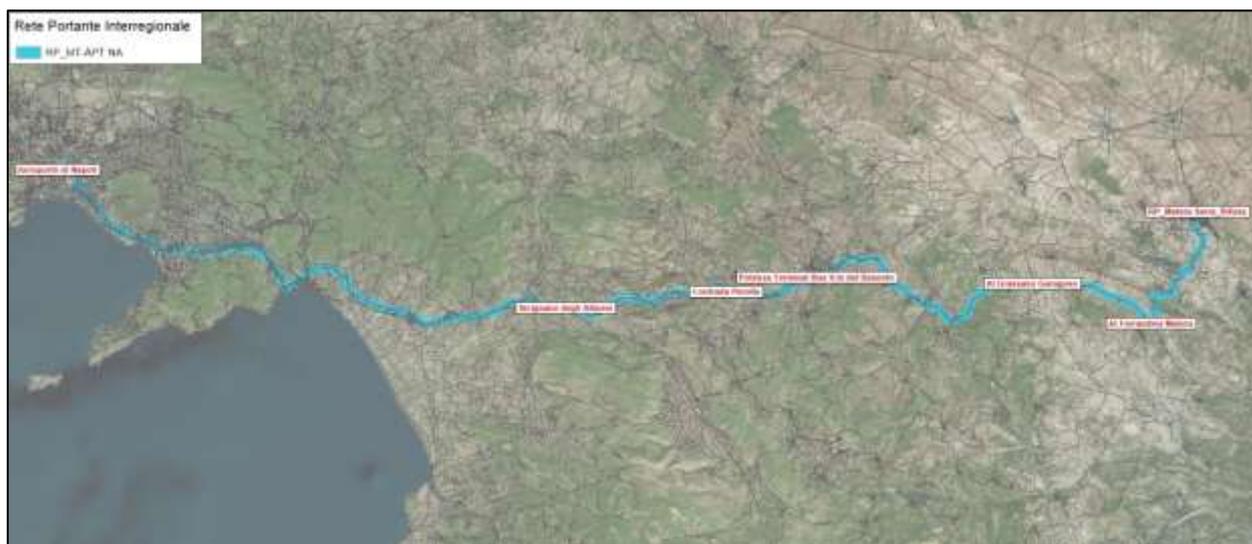


Figura 46. Linea Matera - Potenza Napoli Aeroporto

#### Direzione Matera - Potenza - Napoli Aeroporto

Tabella 53. Corsa delle 08:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Serra Rifusa		08:10	
Ferrandina	08:45	08:45	
Grassano	09:10	09:10	
Potenza Terminal Bus	09:50	09:50	
Contrada Perolla	10:10	10:10	
Sicignano degli Alburni	10:40	10:50	Con Linea <i>Francavilla in Sinni-SA</i> per <b>Salerno stazione</b> delle 10:51



Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
			Con Linea <i>Francavilla in Sinni-SA per Francavilla in Sinni</i> delle 11:11
Aeroporto di Napoli	12:10		12 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire da 40 minuti dopo l'arrivo del bus in aeroporto,

Tabella 54. Corsa delle 14:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Serra Rifusa		14:55	
Ferrandina	15:30	15:30	
Grassano	15:55	15:55	
Potenza Terminal Bus	16:35	16:35	
Contrada Perolla	16:55	16:55	
Sicignano degli Alburni	17:25	17:35	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA per Francavilla in Sinni</i> delle 17:36
Aeroporto di Napoli	18:55		8 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire da 40 minuti dopo l'arrivo del bus in aeroporto,

#### Direzione Napoli Aeroporto - Potenza - Matera

Tabella 55. Corsa delle 09:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Aeroporto di Napoli		09:40	12 voli in arrivo in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti dalla partenza del bus dall'aeroporto
Sicignano degli Alburni	11:00	11:10	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA per Francavilla in Sinni</i> delle 11:11
Contrada Perolla	11:40	11:40	
Potenza Terminal Bus	12:00	12:00	
Grassano	12:40	12:40	
Ferrandina	13:05	13:05	
Matera Serra Rifusa	13:40		

Tabella 56. Corsa delle 16:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Aeroporto di Napoli		16:05	9 voli in arrivo in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti dalla partenza del bus dall'aeroporto
Sicignano degli Alburni	17:25	17:35	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA per Francavilla in Sinni</i> delle 17:36
Contrada Perolla	18:05	18:05	
Potenza Terminal Bus	18:25	18:25	
Grassano	19:05	19:05	
Ferrandina	19:30	19:30	
Matera Serra Rifusa	20:05		

#### 4.1.4 LINEA POTENZA - NAPOLI AEROPORTO

La linea prevede una coppia di corse che collegano il terminal bus di Potenza con l'aeroporto di Napoli, passando per l'area di interscambio di Sicignano degli Alburni. L'area di interscambio di Sicignano consente il trasbordo con la linea di progetto Francavilla in Sinni - Salerno. Gli orari delle corse sono stati calibrati sulle partenze e gli arrivi dell'aeroporto di Napoli. Su questa linea, come anche sulla Matera - Potenza - Napoli Aeroporto, è possibile valutare, di concerto con l'UTOR competente, l'istituzione di fermate presso Tito Scalo e Svincolo Balvano per il raccordo con eventuali servizi di adduzione. L'eventuale

fermata presso lo svincolo di Balvano è subordinata alla conclusione dei lavori sul RA 5 mentre quella a Tito Scalo è subordinata all'individuazione di un percorso che eviti perditempi eccessivi per uscire e rientrare sulla viabilità extraurbana principale.

In prospettiva questa linea potrebbe subire le seguenti modifiche:

- **attivazione di una fermata intermedia all'Aeroporto di Pontecagnano** (ad esempio a seguito dello spostamento dei voli Low cost da Napoli);
- **estensione della linea con spostamento del capolinea alla stazione AV di Napoli Afragola** in caso di realizzazione di un'adeguata connessione della stessa alla viabilità extraurbana principale e di intensificazione dei servizi AV che effettuano fermata.

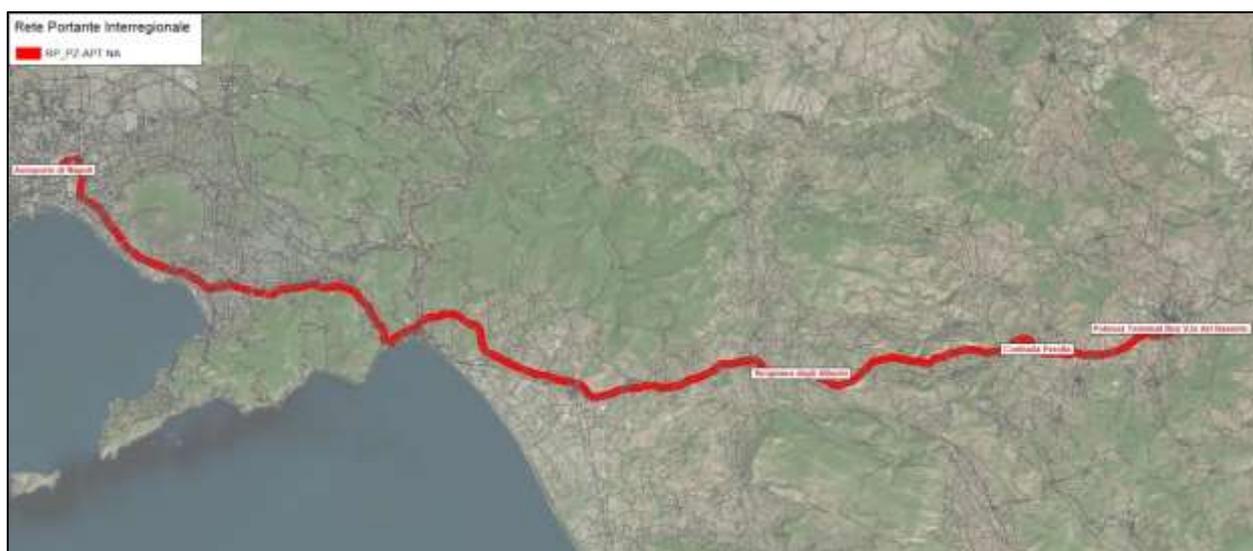


Figura 47. Linea Potenza - Napoli Aeroporto

### Direzione Potenza - Napoli Aeroporto

Tabella 57. Corsa delle 04:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza Terminal Bus		04:50	
Contrada Perolla	05:10	05:10	
Sicignano degli Alburni	05:40	05:50	Con Linea <i>Francavilla in Sinni-SA</i> per <b>Salerno</b> delle 05:51
Aeroporto di Napoli	07:10		8 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire dai 40 minuti successivi all'arrivo dell'autobus in aeroporto,

### Direzione Napoli - Potenza

Tabella 58. Corsa delle 21:20

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Aeroporto di Napoli		21:20	5 voli atterrati in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti prima della partenza dell'autobus dall'aeroporto,
Sicignano degli Alburni	22:40	22:50	Con Linea <i>Francavilla in Sinni-SA</i> per <b>Francavilla in Sinni</b> delle 22:51
Contrada Perolla	23:20	23:20	
Potenza Terminal Bus	23:40		

#### 4.1.5 LINEA POTENZA - MATERA - BARI AEROPORTO

La linea prevede tre coppie di corse che collegano il terminal bus di Potenza con l'aeroporto di Bari, passando per le aree di interscambio (AI) intermedie di Grassano, Ferrandina e Matera. Gli orari delle corse sono stati calibrati sulle partenze e gli arrivi dell'aeroporto di Bari. Da Bari Aeroporto è facilmente raggiungibile anche il centro della città mediante il servizio ferroviario.



Figura 48. Linea Potenza - Bari Aeroporto

#### Direzione Potenza - Matera - Bari

Tabella 59. Corsa delle 05:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Potenza Terminal Bus		05:00	
Grassano	05:40	05:40	
Ferrandina	06:05	06:05	
Matera Serra Rifusa	06:35	06:35	
Aeroporto di Bari	07:45		6 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire da 40 minuti dall'arrivo del bus in aeroporto,

Tabella 60. Corsa delle 09:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Potenza Terminal Bus		09:00	
Grassano	09:40	09:40	
Ferrandina	10:05	10:05	
Matera Serra Rifusa	10:35	10:35	
Aeroporto di Bari	11:45		5 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire da 40 minuti dall'arrivo del bus in aeroporto,

Tabella 61. Corsa delle 16:45

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Potenza Terminal Bus		16:45	
Grassano	17:25	17:25	
Ferrandina	17:50	17:50	
Matera Serra Rifusa	18:20	18:20	
Aeroporto di Bari	19:30		6 voli in partenza in una finestra di 1,5 ore a partire da 40 minuti dall'arrivo del bus in aeroporto,



### Direzione Bari - Matera - Potenza

Tabella 62. Corsa delle 13:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Aeroporto di Bari		13:00	4 voli in arrivo , in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti dalla partenza del bus dall'aeroporto
Matera Serra Rifusa	14:10	14:10	
Ferrandina	14:40	14:40	
Grassano	15:05	15:05	
Potenza Terminal Bus	15:45		

Tabella 63. Corsa delle 19:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Aeroporto di Bari		19:00	2 voli in arrivo , in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti dalla partenza del bus dall'aeroporto
Matera Serra Rifusa	20:10	20:10	
Ferrandina	20:40	20:40	
Grassano	21:05	21:05	
Potenza Terminal Bus	21:45		

Tabella 64. Corsa delle 22:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Aeroporto di Bari		22:30	7 voli in arrivo , in una finestra di 1,5 ore fino a 40 minuti dalla partenza del bus dall'aeroporto
Matera Serra Rifusa	23:40	23:40	
Ferrandina	00:10	00:10	
Grassano	00:35	00:35	
Potenza Terminal Bus	01:15		

#### 4.1.6 LINEA NOVA SIRI - MATERA - BARI

La linea prevedeva originariamente due coppie di corse che collegavano Nova Siri con l'aeroporto di Bari, passando per le aree di interscambio di Policoro, Metaponto, Bernalda, Pisticci Scalo, Ferrandina, Svincolo Pomarico e Matera Serra Rifusa. Con orari delle corse calibrati sulle partenze e arrivi dell'aeroporto di Bari. Successivamente alla risoluzione del Consiglio Regionale approvata con D.G. 122/2020 si ipotizza di istituire tre coppie di corse Nova Siri - Bari Aeroporto, delle quali una con percorso ipotizzato originariamente, via Matera, altre due dirette che passando per le aree di interscambio di Policoro, Metaponto, procedono direttamente in direzione Taranto e poi verso Bari. Le modifiche apportate a questa linea sono descritte nel paragrafo 3.1.1 del secondo volume della presente relazione di Piano. Di seguito si riportano solo le modifiche alla linea in termini di numero di corse e di percorrenze.

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza [Km]	Corse/giorno	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT BA	Andata	167,61	1	365	61.177,65
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT BA	Ritorno	168,35	1	365	61.447,75
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - APT BA - diretta	Andata	150,00	2	365	109.500,00
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - APT BA - diretta	Ritorno	150,00	2	365	109.500,00
<b>TOTALE km</b>						<b>341.625,40</b>

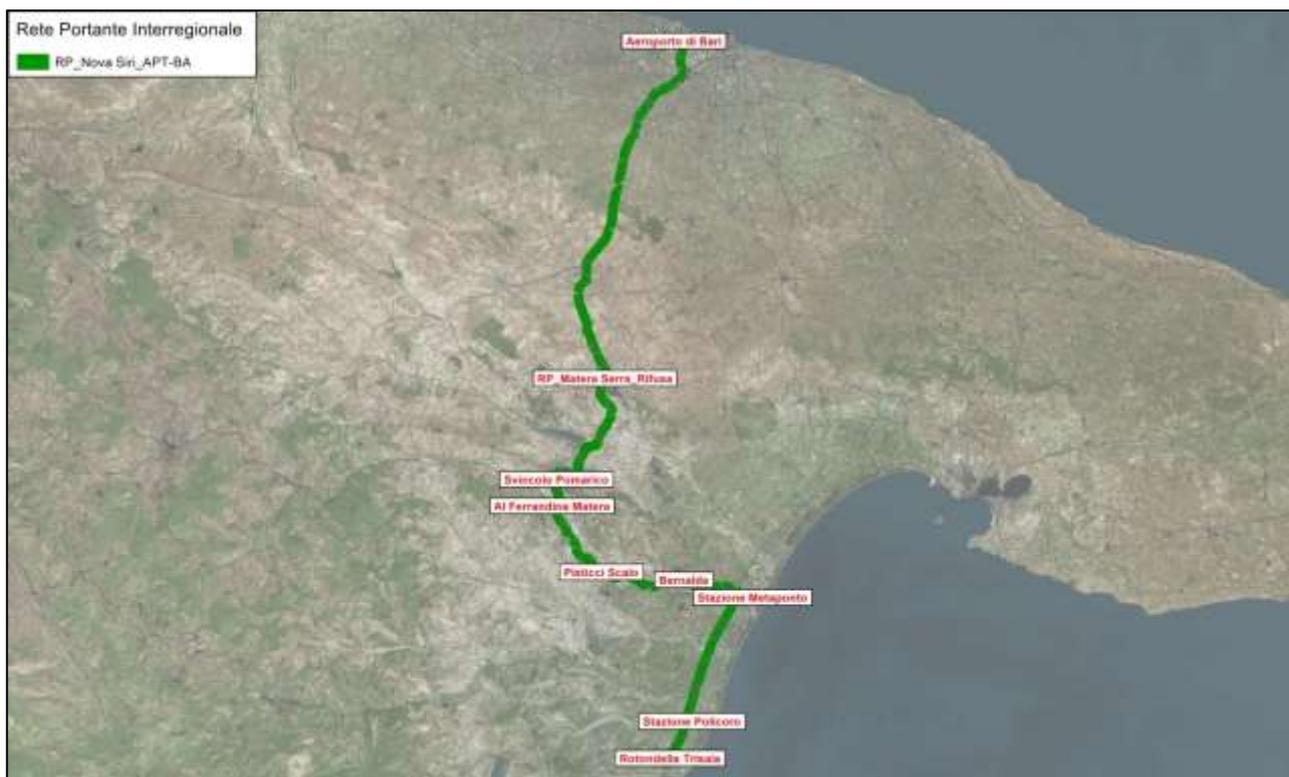


Figura 49. Linea Nova Siri - Bari Aeroporto via Matera

Nelle tabelle sotto sono riportati gli orari originariamente previsti per le due coppie di corse, di queste, in sede di redazione dei programmi d'esercizio, ne sarà confermata solo una, nella stessa sede saranno stabiliti anche gli orari delle due coppie di corse "dirette".

**Direzione Nova Siri - Matera - Bari**

Tabella 65. Corsa delle 07:20

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Rotondella Trisaia		07:20	
Policoro	07:28	07:28	
Metaponto	07:51	07:51	
Bernalda	08:03	08:03	
Pisticci Scalo	08:17	08:17	
Ferrandina	08:30	08:30	
Svincolo Pomarico	08:40	08:40	
Matera Serra Rifusa	09:00	09:00	
Aeroporto di Bari	10:10		3 partenze a partire da 40 minuti dall'arrivo in aeroporto, in una finestra di 1,5 ore



Tabella 66. Corsa delle 11:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Rotondella Trisaia		11:30	
Policoro	11:38	11:38	
Metaponto	12:01	12:01	
Bernalda	12:13	12:13	
Pisticci Scalo	12:27	12:27	
Ferrandina	12:40	12:40	
Svincolo Pomarico	12:50	12:50	
Matera Serra Rifusa	13:10	13:10	
Aeroporto di Bari	14:20		6 partenze a partire da 40 minuti dall'arrivo in aeroporto, in una finestra di 1,5 ore

### Direzione Bari - Matera - Nova Siri

Tabella 67. Corsa delle 11:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Aeroporto di Bari		11:40	6 arrivi fino a 40 minuti dalla partenza dall'aeroporto, in una finestra di 1,5 ore
Matera Serra Rifusa	12:50	12:50	
Svincolo Pomarico	13:10	13:10	
Ferrandina	13:20	13:20	
Pisticci Scalo	13:33	13:33	
Bernalda	13:47	13:47	
Metaponto	13:59	13:59	
Policoro	14:22	14:22	
Rotondella Trisaia	14:30		

Tabella 68. Corsa delle 16:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenza
Aeroporto di Bari		16:55	4 arrivi fino a 40 minuti dalla partenza dall'aeroporto, in una finestra di 1,5 ore
Matera Serra Rifusa	18:05	18:05	
Svincolo Pomarico	18:25	18:25	
Ferrandina	18:35	18:35	
Pisticci Scalo	18:48	18:48	
Bernalda	19:02	19:02	
Metaponto	19:14	19:14	
Policoro	19:37	19:37	
Rotondella Trisaia	19:45		

#### 4.1.7 LINEA LAVELLO - BARI

Tale nuovo collegamento si aggiunge alle due coppie di corse già presenti che collegano Lavello con Bari nell'ambito dei servizi di TPL di competenza della Regione Puglia e dà riscontro alle esigenze di mobilità

esprese dall'utenza pendolare anche universitaria consentendo di poter rientrare da Bari anche in fascia pomeridiana.

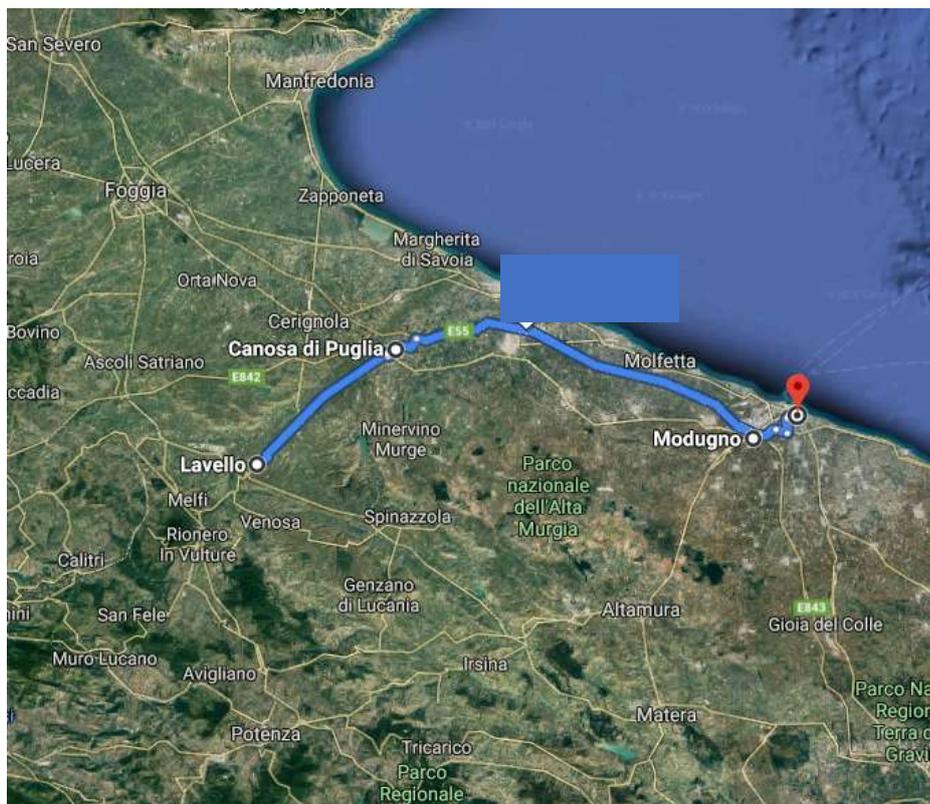


Figura 50. Linea Lavello - Bari.

**Direzione Lavello - Bari**

Tabella 69. Corsa delle 8:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lavello		8:15	Coincidenza con la linea Palazzo San Gervasio – Lavello delle 7:58
Canosa	8:48	8:48	
Modugno	9:45	9:45	
Bari	10:05		

**Direzione Bari - Lavello**

Tabella 70. Corsa delle 18:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Bari		18:30	
Modugno	18:50	18:50	
Canosa	19:47	19:47	
Lavello	20:20		*

\* in sede di definizione dei Programmi d'esercizio definitivi sarà valutato il possibile estendimento a Montemilone di tale corsa

#### 4.1.8 PERCORRENZE DELLA RETE DI PROGETTO COMPONENTE CORE

La tabella seguente riassume le percorrenze annuali (bus\*Km/anno) della componente CORE della rete portante automobilistica regionale.

Tabella 71. Programma di esercizio e stima delle percorrenze della rete CORE

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza [Km]	Corse/giorno	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
RP_Francavilla in Sinni_SA	Francavilla in Sinni - Salerno	Andata	170,73	3	365	186'949,35
RP_Francavilla in Sinni_SA	Francavilla in Sinni - Salerno	Ritorno	171,90	3	365	188'230,50
RP_Nova Siri-SA	Nova Siri - Val d'Agri – Salerno	Andata	224,42	2	365	163'823,06
RP_Nova Siri-SA	Nova Siri - Val d'Agri – Salerno	Ritorno	225,67	2	365	164'738,63
RP_MT_APT-NA	Matera - Potenza - APT Napoli	Andata	260,80	2	365	190'380,84
RP_MT_APT-NA	Matera - Potenza - APT Napoli	Ritorno	267,42	2	365	195'216,28
RP_PZ_APT-NA	Potenza - APT Napoli	Andata	158,66	1	365	57'909,76
RP_PZ_APT-NA	Potenza - APT Napoli	Ritorno	159,97	1	365	58'390,05
RP_PZ_APT-BA	Potenza - Matera - APT Bari	Andata	170,04	3	365	186'192,21
RP_PZ_APT-BA	Potenza - Matera - APT Bari	Ritorno	165,02	3	365	180'697,42
RP_Lavello_BA	Lavello - Bari	Andata	115,00	1	365	41'975,00
RP_Lavello_-BA	Lavello - Bari	Ritorno	115,00	1	365	41'975,00
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT Bari	Andata	167,61	2	365	122'352,33
RP_Nova Siri_APT-BA	Nova Siri - Matera - APT Bari	Ritorno	168,35	2	365	122'894,71
<b>TOTALE</b>						<b>1'901'727,92</b>

Per l'istituzione della rete CORE è stata prevista la rimodulazione dei servizi rappresentati planimetricamente in Figura 51 e dettagliati in Tabella 72.

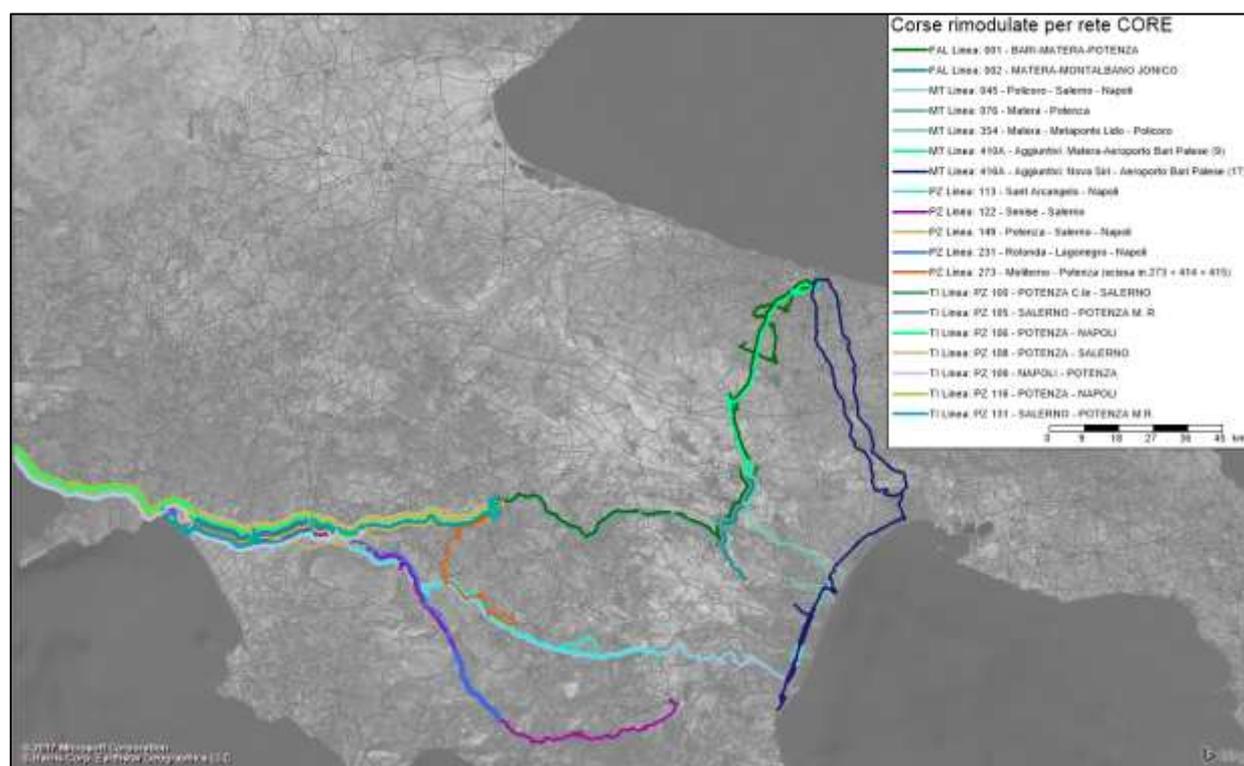


Figura 51. Servizi rimodulati per realizzazione della rete CORE



Tabella 72. Servizi rimodulati per realizzazione della rete CORE

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	2'676	207'965.20
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	305	13'633.50
MT Linea: 045 - Policoro - Salerno - Napoli	610	170'800.00
MT Linea: 076 - Matera - Potenza	585	64'350.00
MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	915	73'200.00
MT Linea: 410A - Aggiuntivi: Matera-Aeroporto Bari Palese (9)	2'190	144'540.00
MT Linea: 416A - Aggiuntivi: Nova Siri - Aeroporto Bari Palese (17)	1'460	248'200.00
PZ Linea: 113 - Sant Arcangelo - Napoli	610	137'860.00
PZ Linea: 122 - Senise - Salerno	610	123'220.00
PZ Linea: 149 - Potenza - Salerno - Napoli	1'940	325'890
PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	72	8'928.00
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	1'220	73'657.50
TI Linea: PZ 100 - TARANTO - SALERNO	305	76'250
TI Linea: PZ 105 - SALERNO - POTENZA M. R.	276	27'600
TI Linea: PZ 108 - POTENZA - SALERNO	276	27'600
TI Linea: PZ 131 - SALERNO - POTENZA M.R.	305	30'500
TI Linea: PZ 263 - EBOLI - BUCCINO	305	13'750
TI Linea: PZ 264 - BUCCINO - EBOLI	305	13'750
TI Linea: PZ 265 - EBOLI - BUCCINO	305	13'750
TI Linea: PZ 266 - BUCCINO - EBOLI	305	13'750
TI Linea: PZ 504 - POTENZA - SALERNO	305	30'500
<b>Totale</b>	<b>15'880</b>	<b>1'839'695.00</b>

#### 4.1.9 LINEE AGGIUNTIVE MATERA - BARI

Nell'ambito delle risorse assegnate alla Città di Matera per l'evento *Matera Capitale della Cultura Europea 2019*, è volontà dell'Amm.ne Comunale affidare almeno altre 5 coppie di corse fra Matera e Bari per favorire il collegamento della Città all'Aeroporto Barese.

## 4.2 Coordinamento degli orari per l'intermodalità nei nodi della CORE

### 4.2.1 AEROPORTO DI NAPOLI

L'aeroporto di Napoli è servito da due coppie di corse provenienti da Matera e da una coppia di corse provenienti da Potenza. Considerando un margine minimo di 40 minuti tra gli arrivi e partenze in aeroporto delle corse automobilistiche e i decolli/atterraggi degli aerei, queste riescono a garantire diverse coincidenze entro una finestra di 50' minuti.

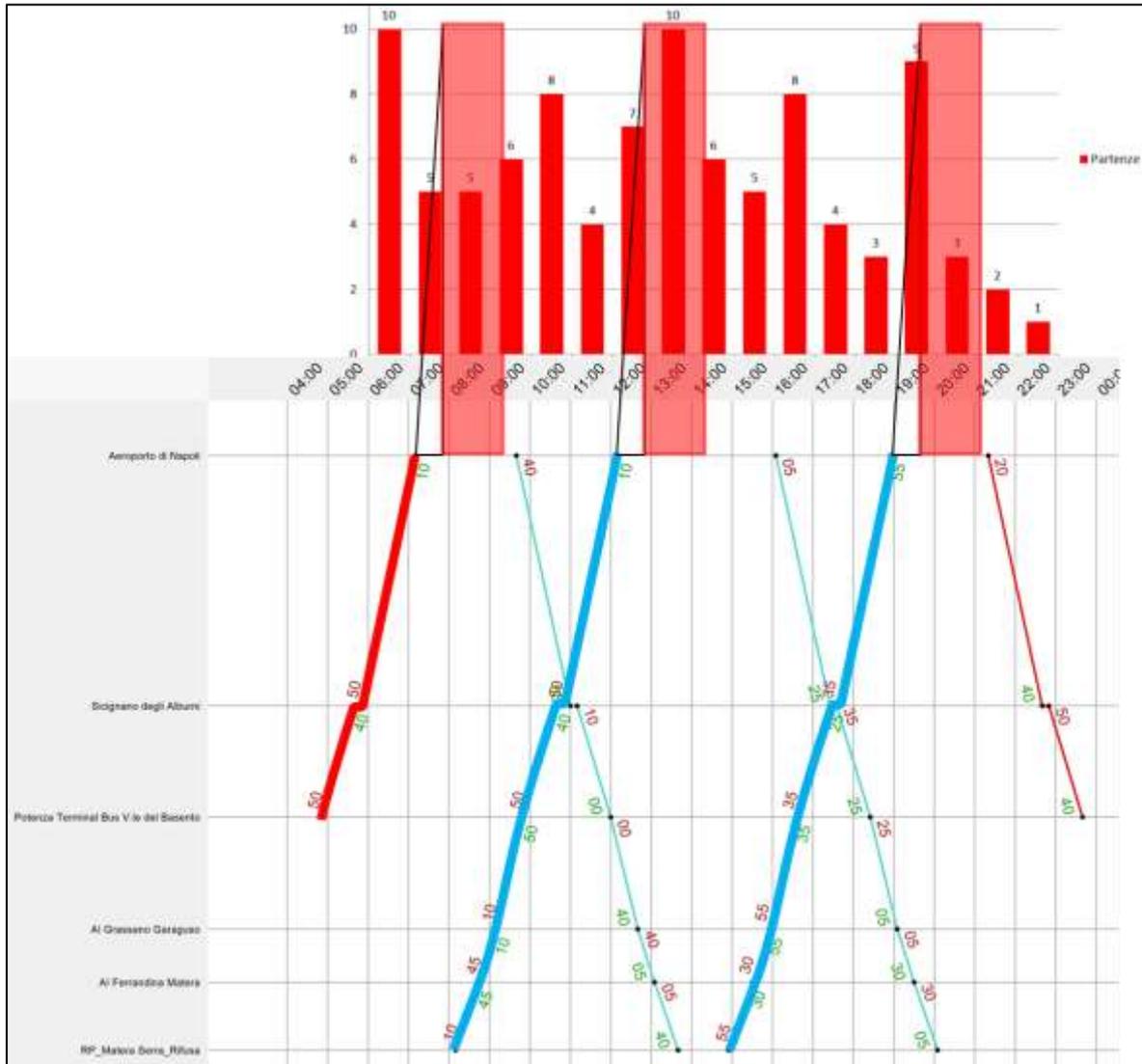


Figura 52. Bus in arrivo all'aeroporto di Napoli e partenze voli intercettati entro 1,5 ore a 40 minuti dall'arrivo

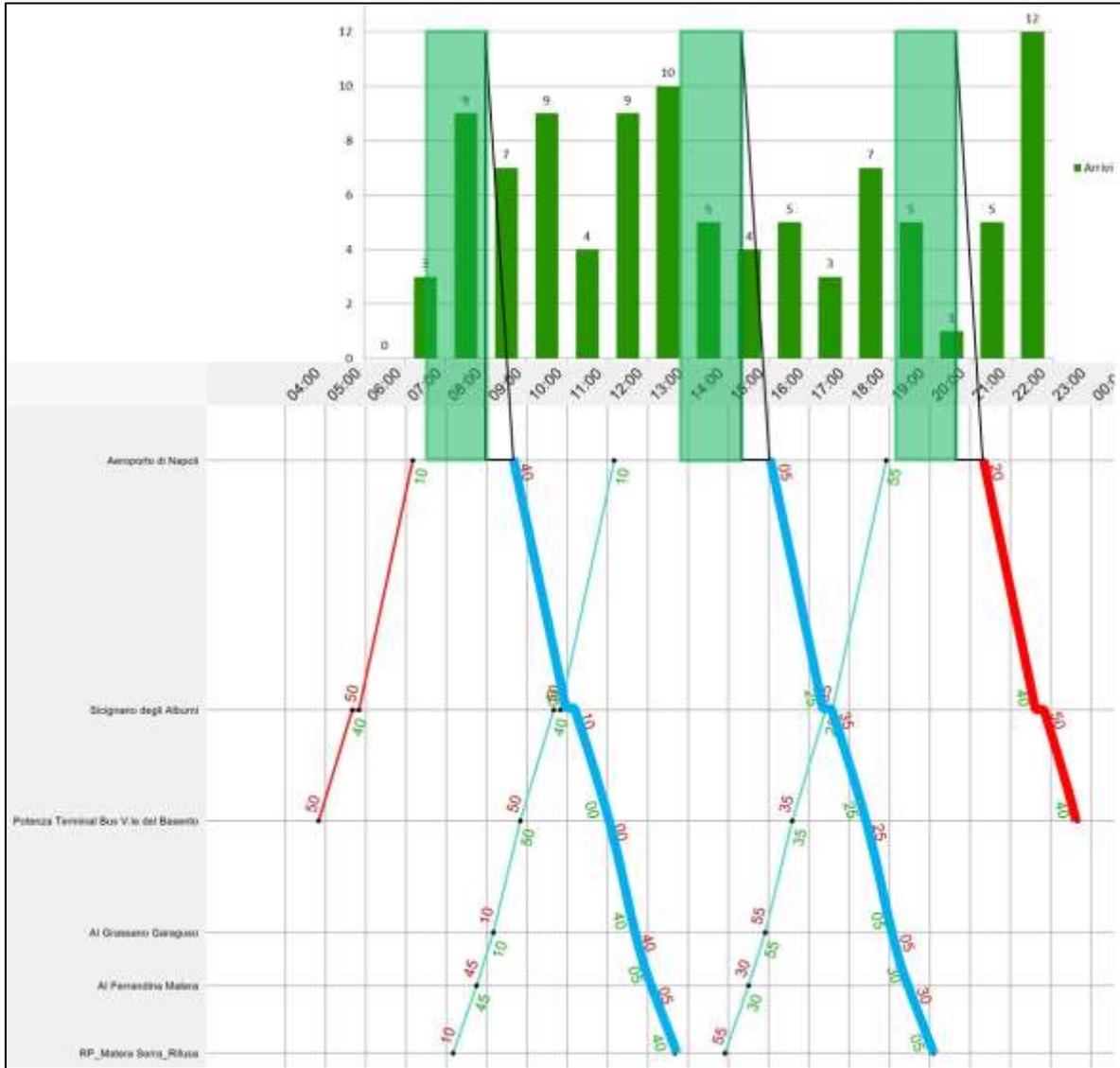


Figura 53. Bus in partenza dall'aeroporto di Napoli e voli in arrivo intercettati entro 1,5 ore a 40 minuti dalla partenza



### 4.2.2 AEROPORTO DI BARI

L'aeroporto di Bari è servito da tre coppie di corse provenienti da Potenza e due coppie di corse provenienti da Nova Siri. Considerando un margine minimo di 40 minuti tra gli arrivi e partenze in aeroporto delle corse automobilistiche e i decolli/atterraggi degli aerei, queste riescono a garantire diverse coincidenze entro una finestra di 50' minuti.

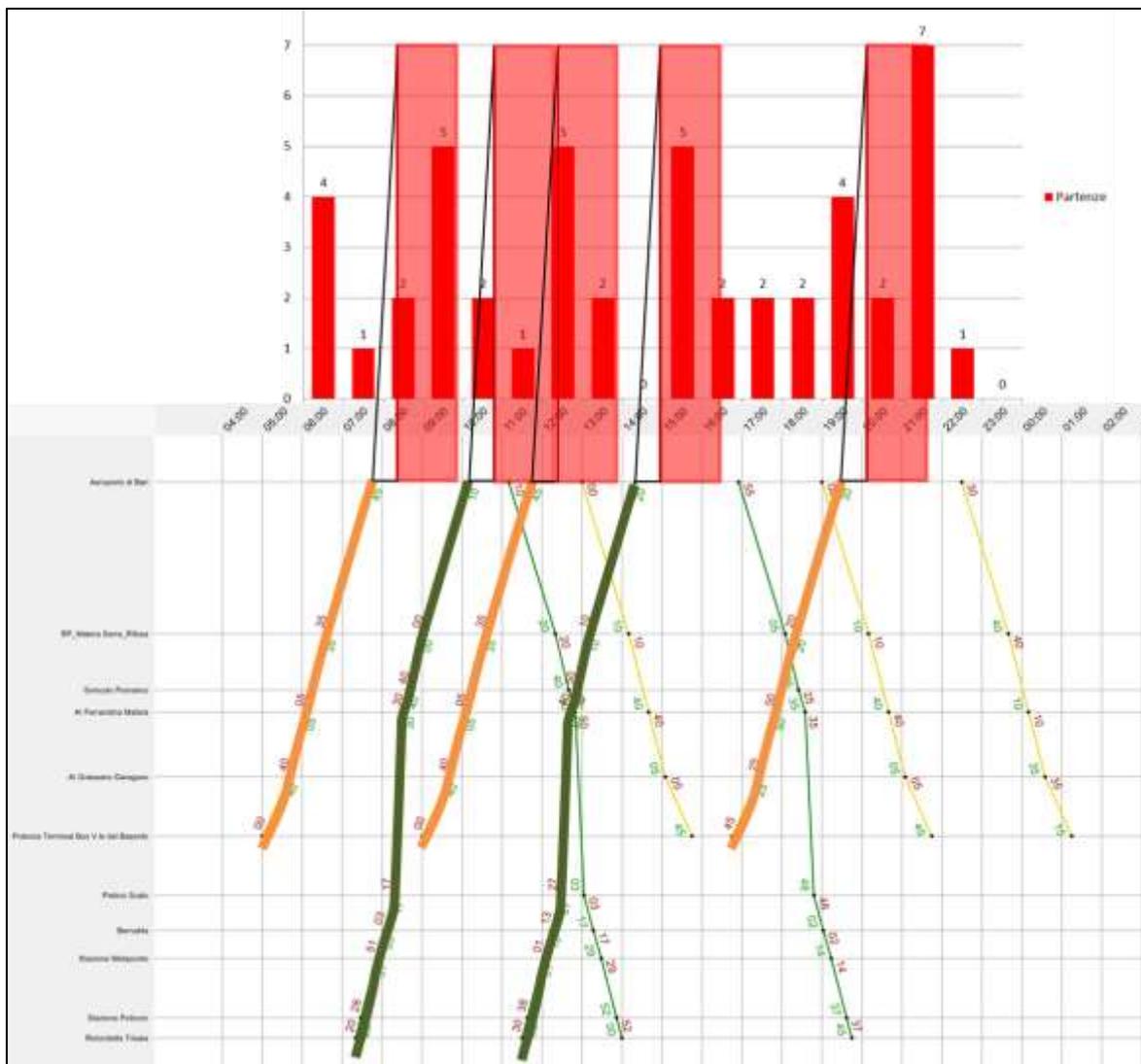


Figura 54. Bus in arrivo all'aeroporto di Bari e partenze voli intercettati entro 1,5 ore a 40 minuti dall'arrivo

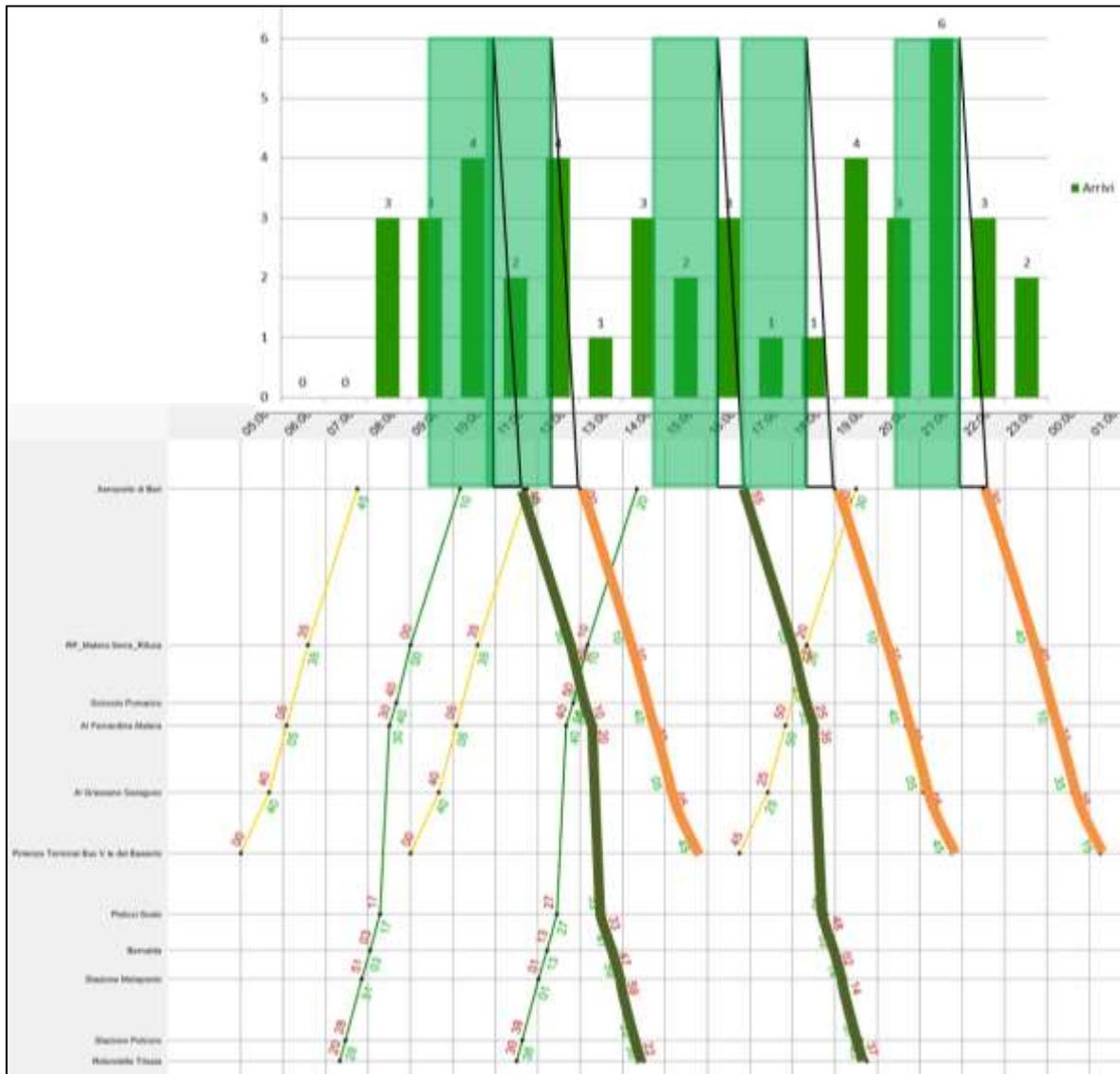


Figura 55. Bus in partenza dall'aeroporto di Bari e voli in arrivo intercettati entro 1,5 ore a 40 minuti dalla partenza

### 4.2.3 STAZIONE DI SALERNO

La stazione di Salerno è servita da tre coppie di corse provenienti da Francavilla in Sinni che inter-scambiano a Sicignano degli Alburni con altrettante corse provenienti da Potenza/Matera, e due coppie di corse provenienti da Nova Siri.

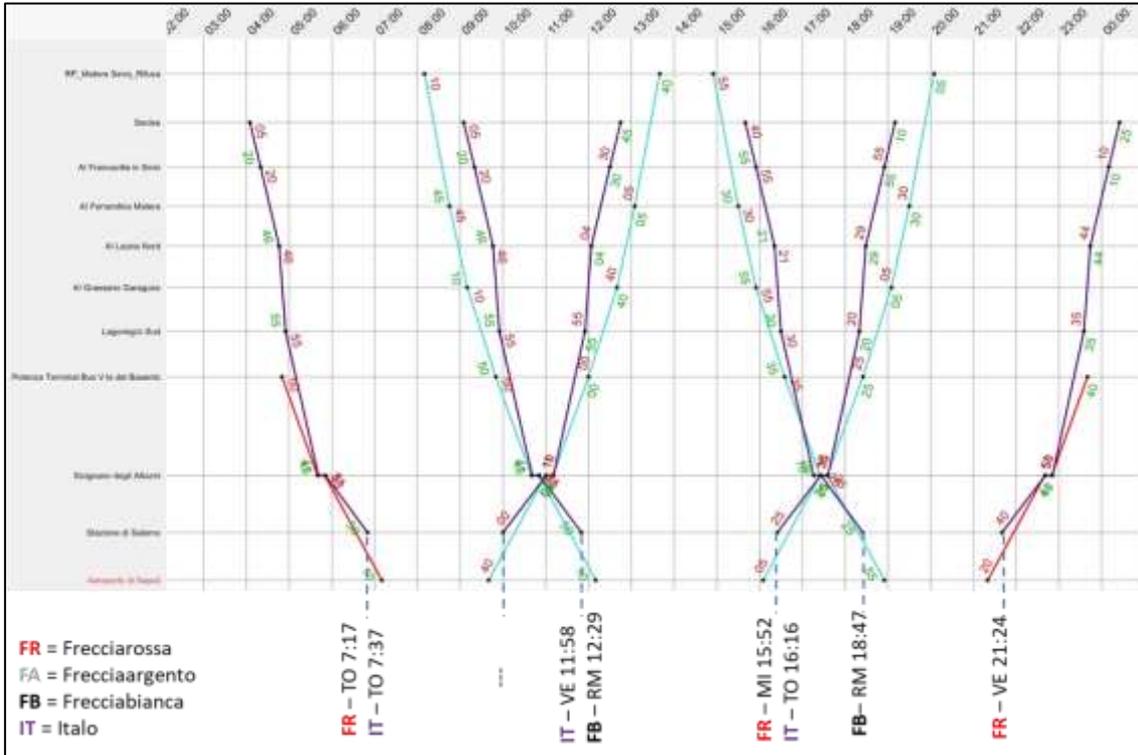


Figura 56. Coincidenze alla stazione di Salerno con le linee della rete portante da Francavilla in sinni e da Matera/Potenza

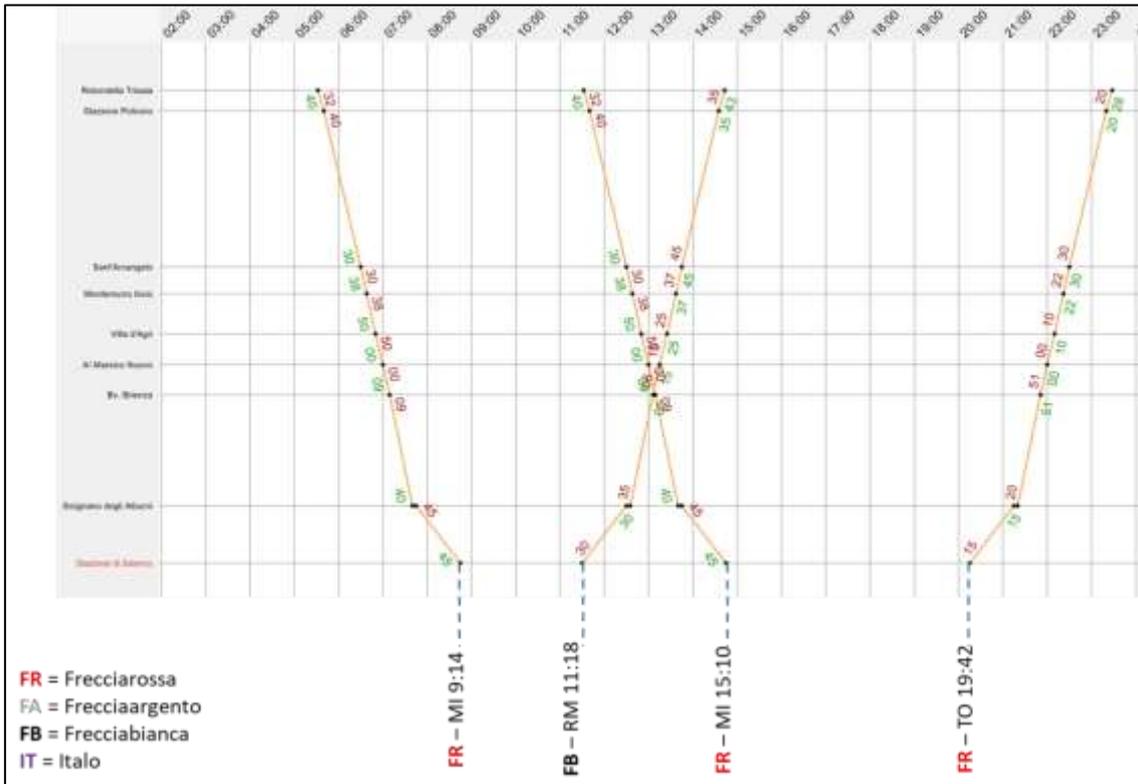


Figura 57. Coincidenze alla stazione di Salerno con le linee della rete portante da Nova Siri



## 4.3 Fermate principali della rete

Nella tabella seguente sono riportate le fermate principali di accesso alla rete portante regionale di collegamento ai nodi della rete CORE. Nella ultima colonna sono riportati i Comuni che potrebbero gravitare sulle suddette fermate.

Fermata	Linee rete Portante	Comuni
Sicignano degli Alburni	MT-APT NA Nova Siri-SA PZ-APT NA Francavilla in Sinni-SA	Balvano, Vietri di Potenza, Savoia di Lucania
Al Ferrandina	MT-APT NA Nova Siri-APT BA PZ-APT BA	Ferrandina
Potenza Terminal Bus V.le del Basento	MT-APT NA PZ-APT BA PZ-APT NA	Potenza, Brindisi Montagna, Tolve, Vaglio Basilicata, Avigliano, Trivigno, Albano di Lucania, Acerenza, Cancellara, Pietragalla, Ruoti, Pignola, Abriola, Calvello, Laurenzana, Anzi, Tito, Piacerno, Muro Lucano, Castelgrande, Bella, Baragiano, Oppido Lucano
Matera Serra_Rifusa	MT-APT NA Nova Siri-APT BA PZ-APT BA	Matera
Rotondella Trisaia	Nova Siri-APT BA Nova Siri-SA	Nova Siri, Rotondella, Valsinni, Colobraro
Stazione Policoro	Nova Siri-APT BA Nova Siri-SA	Policoro, Scanzano Jonico, Montalbano Jonico
Al Grassano Garaguso	MT-APT NA PZ-APT BA	Grassano, Garguso, Calciano, Tricarico, Oliveto Lucano, Salandra, Grottole, Accettura, San Mauro Forte, Castelmezzano, Campomaggiore, Pietrapertosa, San Chirico Nuovo, Irsina
Lagonegro Sud	Francavilla in Sinni-SA	Lagonegro, Rivello, Trecchina
Francavilla in Sinni	Francavilla in Sinni-SA	Senise, Castronuovo di Sant'Andrea, Noepoli, San Paolo Albanese, San Costantino Albanese, Terranova di Pollino, Cersosimo, Valsinni, San Giorgio Lucano
Svincolo Pomarico	Nova Siri-APT BA	Miglionico, Pomarico, Montescaglioso
Stazione Metaponto	Nova Siri-APT BA	Metaponto
Bv. Brienza	Nova Siri-SA	Brienza, Sasso di Castalda, Satriano di Lucania, Sant'Angelo le Fratte
Bernalda	Nova Siri-APT BA	Bernalda
Villa d'Agri	Nova Siri-SA	Villa d'Agri, Marsicovetere, Tramutola, Viggiano
Pisticci Scalo	Nova Siri-APT BA	Pisticci, Craco
Montemurro bivio	Nova Siri-SA	Montemurro, Grumento Nova, Moliterno, Sarconi, Spinoso
Al Lauria Nord	Francavilla in Sinni-SA	Lauria, Nemoli, Castelluccio Superiore, Castelluccio Inferiore, Latronico, Castelsaraceno, Rotonda, Maratea
Sant'Arcangelo	Nova Siri-SA	Sant'Arcangelo, San Brancato, Gorgoglione, Cirigliano, Stigliano, Aliano, Armento, San Martino D'Agri, Corleto Perticara, Guardia Perticara, San Chirico Raparo, Roccanova, Missanello, Gallicchio
Al Marsico Nuovo	Nova Siri-SA	Marsico Nuovo, Paterno

La dotazione minima per queste fermate è costituita da:

- spazi di sosta attrezzati per l'interscambio tra i bus della rete CORE e gli eventuali servizi automobilistici della rete regionale e di UTOR;
- sistemi di informazione all'utenza;
- locali per i servizi ai viaggiatori ( aree di attesa, servizi igienici, punti di ristoro);
- parcheggi.

Tra queste fermate ve ne sono alcune che svolgono funzioni di rango superiore in quanto in esse è previsto l'interscambio tra linee della rete portante regionale per consentire collegamenti con/tra le città di Potenza e Matera. Nei paragrafi seguenti si riportano degli schemi funzionali per le fermate suddette.

#### 4.3.1 NODO DI SCAMBIO DI SICIGNANO DEGLI ALBURNI

Al fine di massimizzare l'effetto rete ottenibile tramite il coordinamento degli orari delle diverse linee, è stata prevista la creazione di un nodo di interscambio in corrispondenza dello svincolo di Sicignano tra l'Autostrada del Mediterraneo e il raccordo autostradale Sicignano - Potenza. In corrispondenza di questo nodo di interscambio sono previste due coincidenze fondamentali di seguito esplicitate.

- a) Coincidenza tra le corse delle linee "Francavilla in Sinni - Salerno" e "Matera - Napoli", in modo da consentire ai passeggeri provenienti da Francavilla in Sinni di poter andare all'aeroporto di Napoli e a quelli provenienti da Matera di andare alla stazione ferroviaria di Salerno. L'interscambio vale anche in direzione opposta per i passeggeri provenienti dalla stazione di Salerno e dall'aeroporto di Napoli e diretti a Francavilla in Sinni e a Matera.
- b) Coincidenza tra corse precedenti in direzione opposta della linea "Francavilla in Sinni - Salerno" e della linea "Matera - Napoli" in modo da realizzare un collegamento tra la valle del Sinni e Potenza che, grazie alle caratteristiche della rete stradale utilizzata e nonostante i tempi legati all'interscambio, presenta un tempo di viaggio inferiore ai collegamenti esistenti che utilizzano la viabilità secondaria di tipo C e di tipo F.



Figura 58. Svincolo di Sicignano degli Alburni con identificazione dell'area che ospiterà il nodo di interscambio.



Il nodo di interscambio di Sicignano prevede, previo raccordo con la Regione Campania e l'Amm.ne Comunale interessata, la realizzazione di:

- un piazzale di manovra e una fermata attrezzata asfaltati e illuminati con una capacità complessiva di un numero idoneo di stalli idonei ad ospitare autobus di grandi dimensioni e muniti di marciapiede;
- la riorganizzazione dell'attuale accesso al piazzale sterrato incluso nelle aree di pertinenza dello svincolo trasformandolo in una intersezione con la SP. 36 dotata di adeguato arredo funzionale e di un attraversamento pedonale per il collegamento ai servizi di ristorazione posti sul fronte stradale opposto al piazzale.



Tabella 73. Orologio Sicignano degli Alburni

### Sicignano degli Alburni

L'area di Interscambio di Sicignano degli Alburni è un nodo strategico che non solo consente agli utenti provenienti da **Fran-cavilla in Sinni** di poter trasbordare per raggiungere l'aeroporto di **Napoli**, ma anche di raggiungere i **principali centri della Regione**.

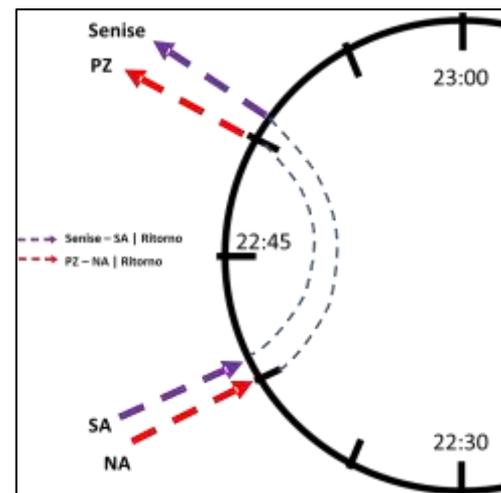
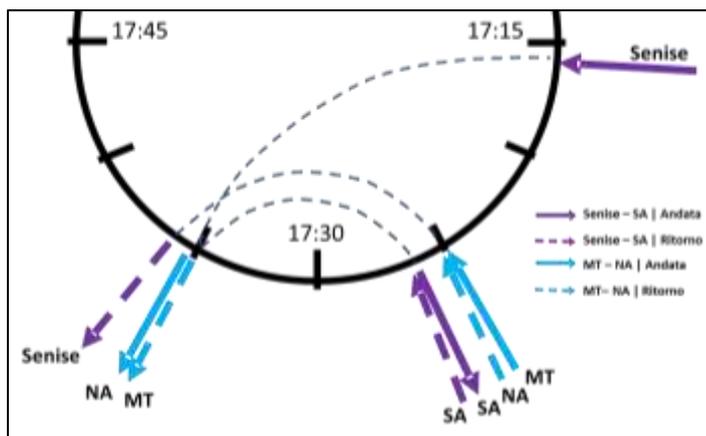
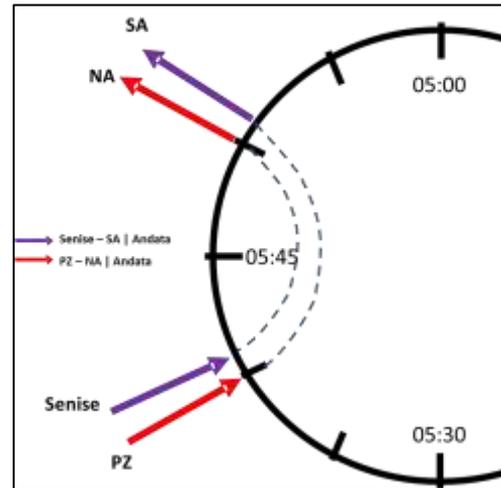
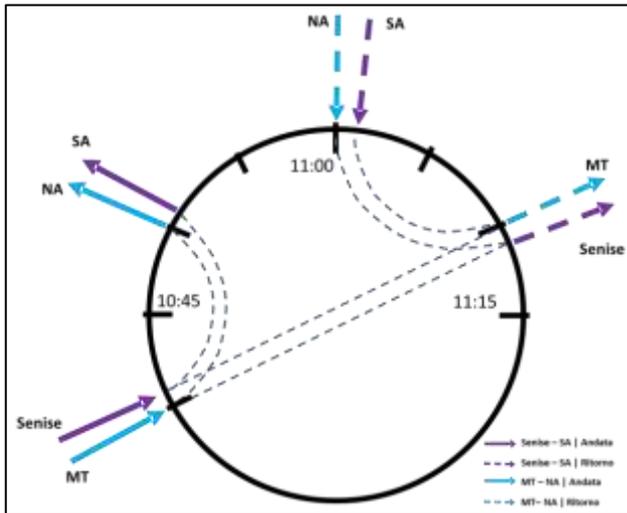




Tabella 74. Confronto tempi di viaggio da Senise a Potenza

Corse della rete portante				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
09:20	12:00	Sicignano	29min	2h 40min
15:55	18:25	Sicignano	19min	2h 30min

Corse attuali (fonte COTRAB)				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
07:50	11:10	Senise	25min	3h 20min
08:35	11:00	Polla	5min	2h 25min
12:55	16:40	Senise	50min	3h 45min
13:35	16:40	Senise	10min	3h 5min

Tabella 75. Confronto tempi di viaggio da Potenza a Senise

Corse della rete portante				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
09:50	12:30	Sicignano	31min	2h 40min
16:35	18:55	Sicignano	11min	2h 20min

Corse attuali (fonte COTRAB)				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
14:00	17:30	Senise	40min	3h 30min
14:00	17:25	Lagonegro	5min	2h 25min
14:00	17:35	Lagonegro	5min	3h 35min

#### 4.3.2 NODO DI SCAMBIO DI BRIENZA

L'area di interscambio "Bivio Brienza" è un ulteriore nodo che consente la coincidenza tra le corse della linea "Nova Siri - Salerno" con i servizi attuali, in modo da consentire ai passeggeri provenienti dalla costa Ionica di raggiungere Potenza e viceversa. Ciò è possibile in quanto l'attuale linea PZ 273, che svolge servizio tra Montemurro e Potenza, ben si presta per realizzare questa coincidenza; tuttavia le corse attuali andrebbero riviste dal punto di vista dell'orario di partenza per riuscire a consentire lo scambio a Brienza.

#### Brienza

L'area di Interscambio di Brienza è un nodo che consente agli utenti provenienti da **Nova Siri** di poter trasbordare per raggiungere **Potenza**.

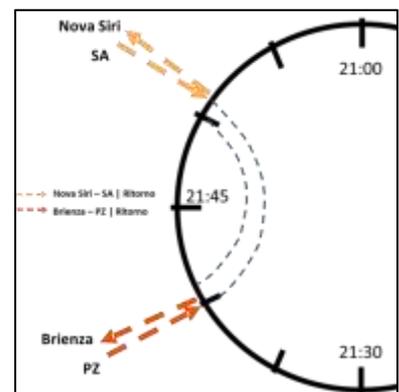
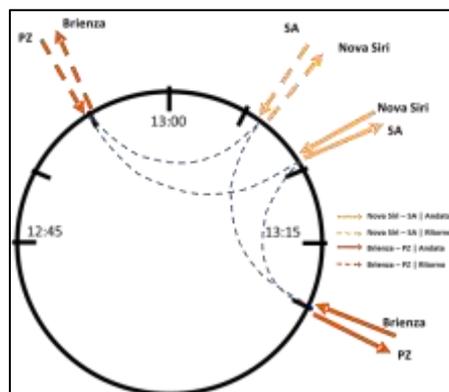
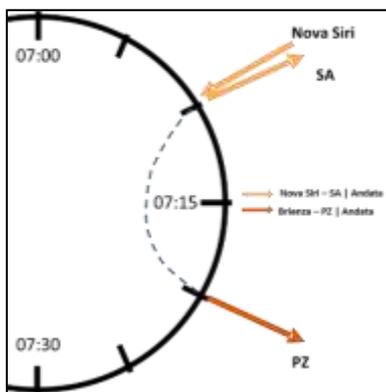


Tabella 76. Confronto tempi di viaggio da Sant’Arcangelo a Potenza

Corse della rete portante				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
06:30	08:10	Brienza	11min	1h 40min
12:30	14:10	Brienza	11min	1h 40min

Corse attuali (fonte COTRAB)				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
05:10	07:35	Polla	0min	2h 25min

Tabella 77. Confronto tempi di viaggio da Potenza a Sant’Arcangelo

Corse della rete portante				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
12:05	13:45	Brienza	11min	1h 40min
20:50	22:30	Brienza	11min	1h 40min

Corse attuali (fonte COTRAB)				
Partenza	Arrivo	Cambio	Attesa	Durata
11:00	13:20	Villa d’Agri	0min	2h 20min
14:00	16:10	-	-	2h 10min
14:00	17:30	Polla	20min	3h 30min

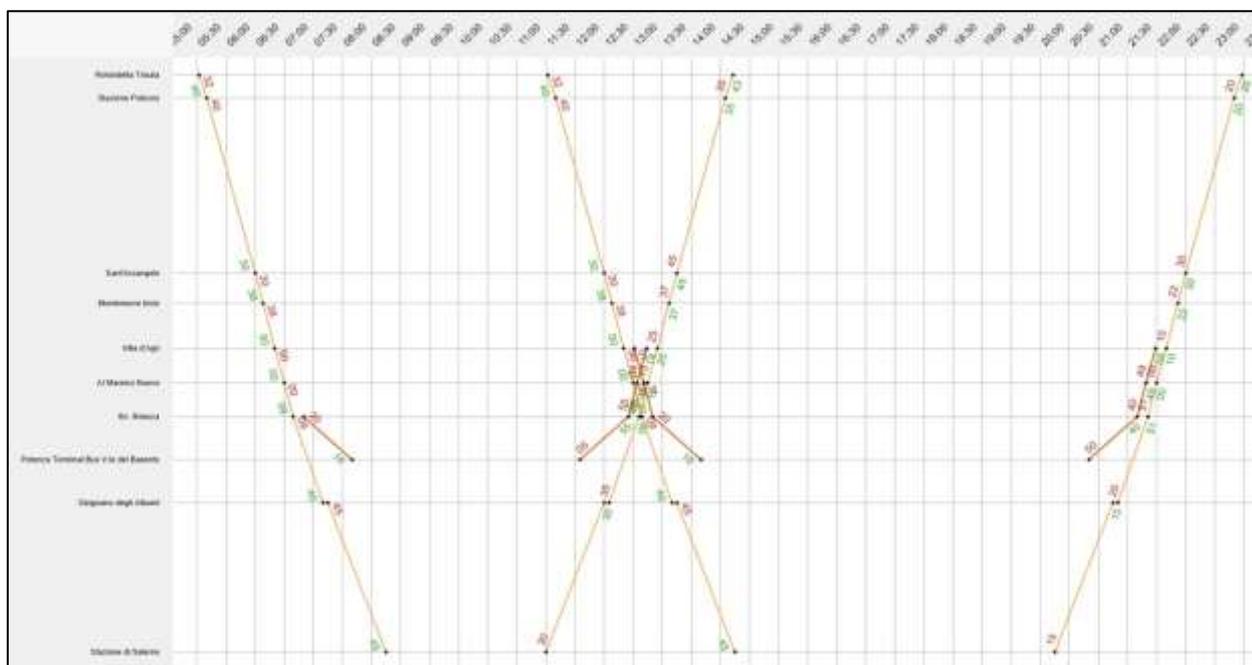


Figura 59. Coincidenze alla fermata Bivio Brienza

### 4.3.3 NODO DI SCAMBIO DI FERRANDINA

L’area di interscambio “Ferrandina” è un nodo che consente la coincidenza tra le linee della rete Core “Nova Siri - APT Bari” e “Matera - APT Napoli”, in modo da consentire ai passeggeri provenienti dalla costa Ionica di raggiungere Potenza e l’aeroporto di Napoli ma anche la corrispondenza con le linee intra UTOR.

Con Deliberazione n. 639 del 6 luglio 2018, la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l’intervento “Realizzazione Area di scambio intermodale presso la stazione di Ferrandina Scalo - Matera” per un importo totale di 1,0 M€ a valere sulle risorse di cui al PO FESR 2014-2020 ed ha approvato lo schema di Accordo per l’attuazione dello stesso intervento da sottoscrivere fra Regione Basilicata, RFI e Comune di Ferrandina

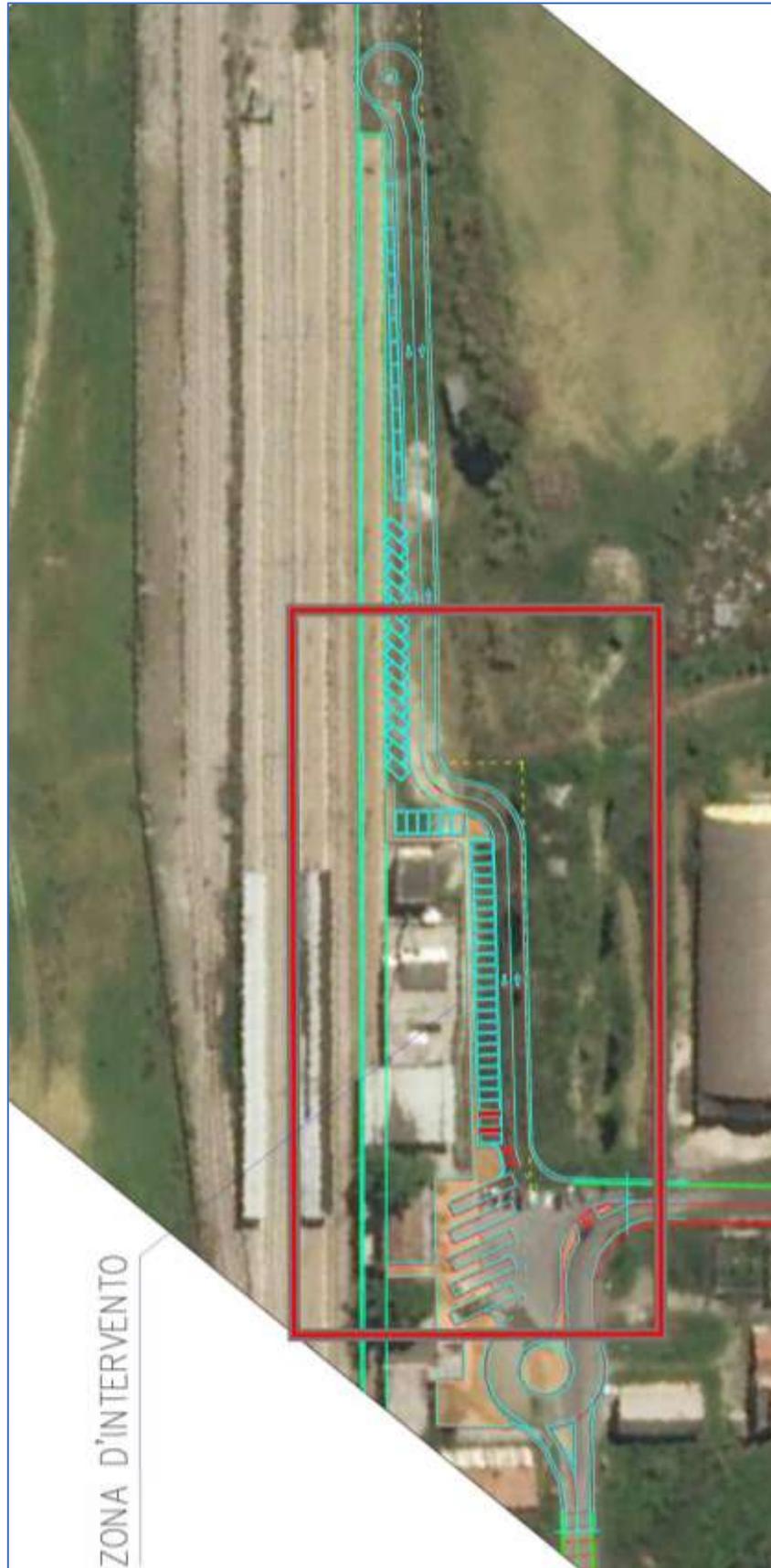


Figura 60. Planimetria generale

Gli interventi previsti riguardano la creazione di una nuova rampa in direzione Potenza - Ferrandina

Scalo e l'adeguamento della viabilità locale fino alla stazione. In corrispondenza della stazione è prevista la creazione di un piazzale destinato ad ospitare una serie di stalli di fermata per autobus prospicienti il Fabbricato di stazione e attigui alle rampe pedonali di accesso al 2° e 3° binario ed un parcheggio per autovetture.

### Ferrandina

L'area di Interscambio di Ferrandina è un nodo che consente agli utenti provenienti da **Nova Siri** di poter trasbordare e per raggiungere **Potenza** ed eventualmente proseguire fino all'aeroporto di Napoli.

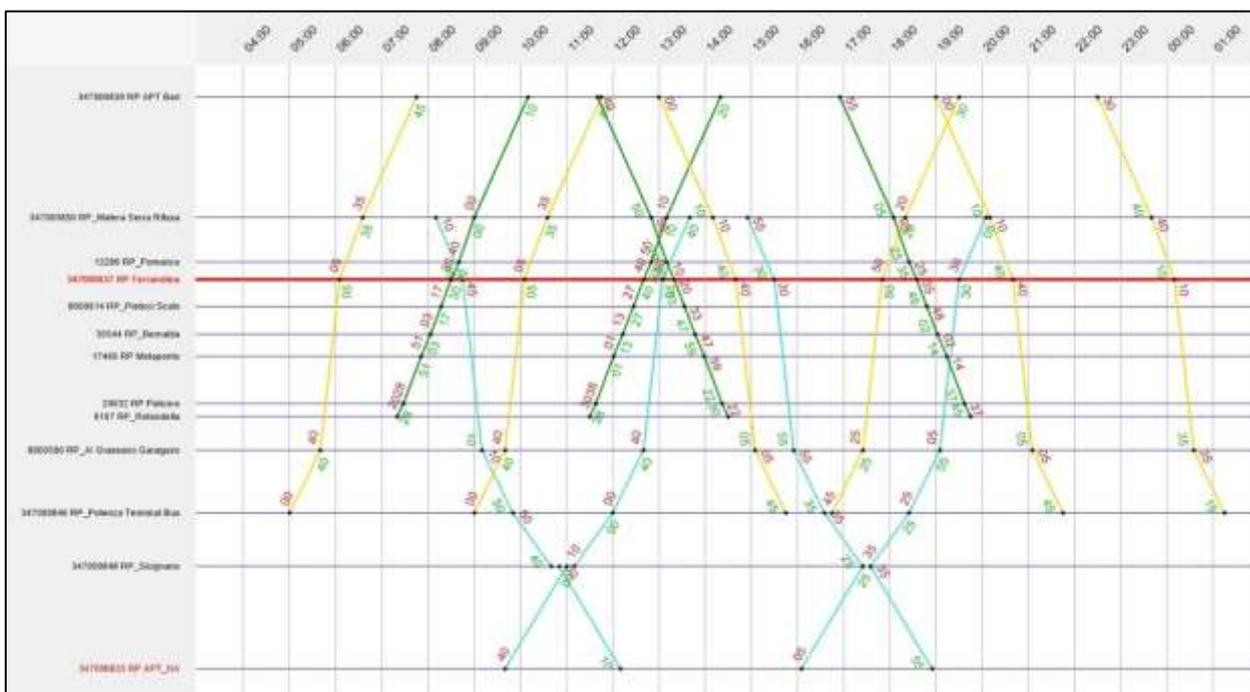
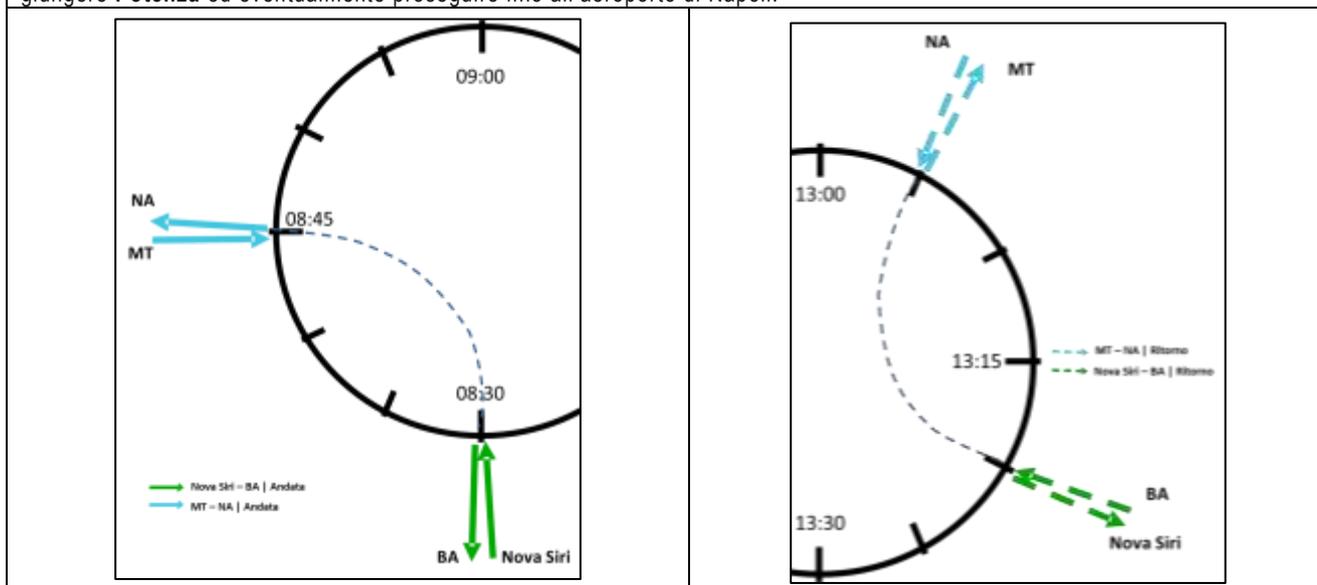


Figura 61. Coincidenze all'area di interscambio Ferrandina



## 5 Rete regionale ordinaria automobilistica

### 5.1 Componente multifunzionale

Nell'*Allegato "REG"* si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani di competenza regionale con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate.

#### 5.1.1 LINEE DI PROGETTO COMPLEMENTARI ALLA RETE PORTANTE

Le attività di partecipazione e concertazione con le 5 UTOR (fino al Luglio 2018) e le nuove esigenze emerse dal territorio nei primi mesi di vigenza della nuova Giunta Regionale (insediatasi nell'Aprile 2019) hanno permesso di individuare una serie di linee complementari alla rete portante automobilistica di accesso alla rete CORE che ne completano la copertura tramite interscambio.

### 5.1.1.1 Linea Villa d'Agri - Potenza

Questa linea, che prevede due coppie di corse che collegano Villa d'Agri a Brienza, è stata introdotta in sostituzione delle corse A3060, A1941, R1991 e R2025 della linea PZ 273 Moliterno - Potenza (aventi stesso itinerario) per creare un collegamento con Potenza per coloro che provengono da Nova Siri con la linea portante CORE Nova Siri - Salerno.

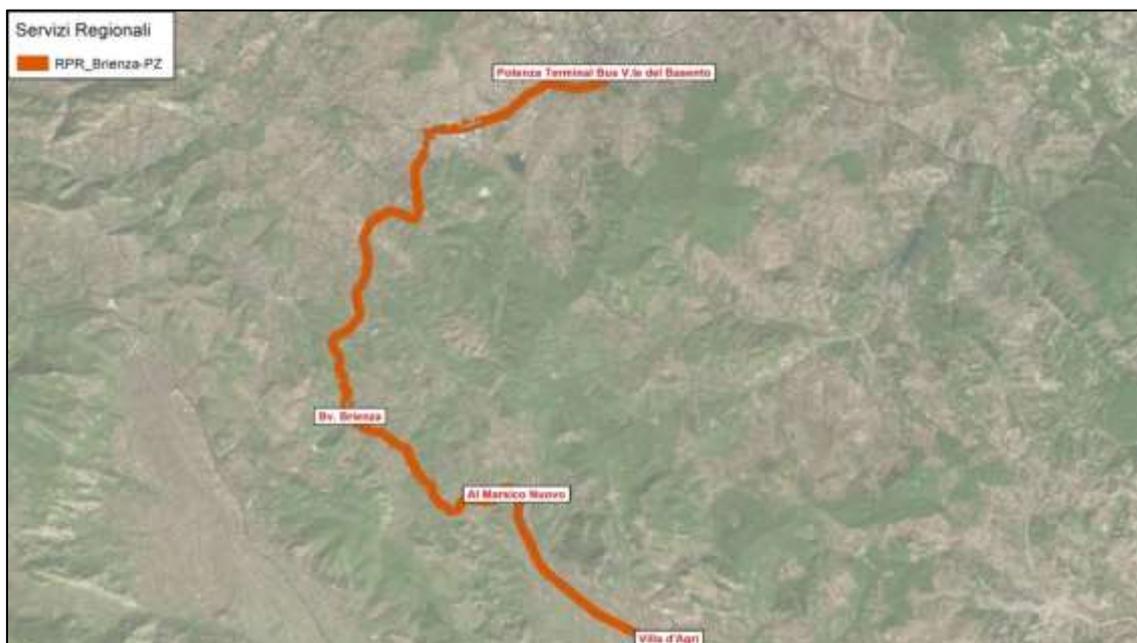


Figura 62. Linea Villa d'Agri - Potenza

Tabella 78. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Brienza-Potenza	A	31.39	1	365	11'456.22
Villa d'Agri-Potenza	A	56.33	1	365	20'559.75
Villa d'Agri-Potenza	R	57.44	2	365	41'934.37
<b>TOTALE</b>					<b>73'950.33</b>

### Direzione Villa d'Agri - Potenza

Tabella 79. Corsa delle 07:20

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Villa d'Agri			
Al Marsico Nuovo			
Bv. Brienza		07:20	Con Linea Nova Siri-SA da Nova Siri delle 07:09
Potenza	08:10		



Tabella 80. Corsa delle 13:01

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Villa d'Agri		13:01	
Al Marsico Nuovo	13:11	13:11	
Bv. Brienza	13:20	13:20	Con Linea Nova Siri-SA da <b>Nova Siri</b> delle 13:09
Potenza	14:10		

**Direzione Potenza - Villa d'Agri**

Tabella 81. Corsa delle 12:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza		12:05	
Bv. Brienza	12:55	12:55	Con Linea Nova Siri-SA per <b>Nova Siri</b> delle 13:06
Al Marsico Nuovo	13:04	13:04	
Villa d'Agri	13:14		

Tabella 82. Corsa delle 20:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza		20:50	
Bv. Brienza	21:40	21:40	Con Linea Nova Siri-SA per <b>Nova Siri</b> delle 21:51
Al Marsico Nuovo	21:49	21:49	
Villa d'Agri	21:59		

**5.1.1.2 Linea Maratea - Policoro**

La linea prevedeva due coppie di corse che collegavano Maratea a Policoro, passando per le aree di interscambio (AI) intermedie di Lauria Nord, Francavilla in Sinni e Senise. Successivamente alla risoluzione del Consiglio Regionale approvata con D.G. 122/2020 si ipotizza di istituire una sola coppia, riservando la possibilità di istituirne una seconda in corso d'opera, anche sulla scorta di domanda non soddisfatta. Gli orari sono stati studiati per intercettare la linea della rete Core Nova Siri - Bari Aeroporto.

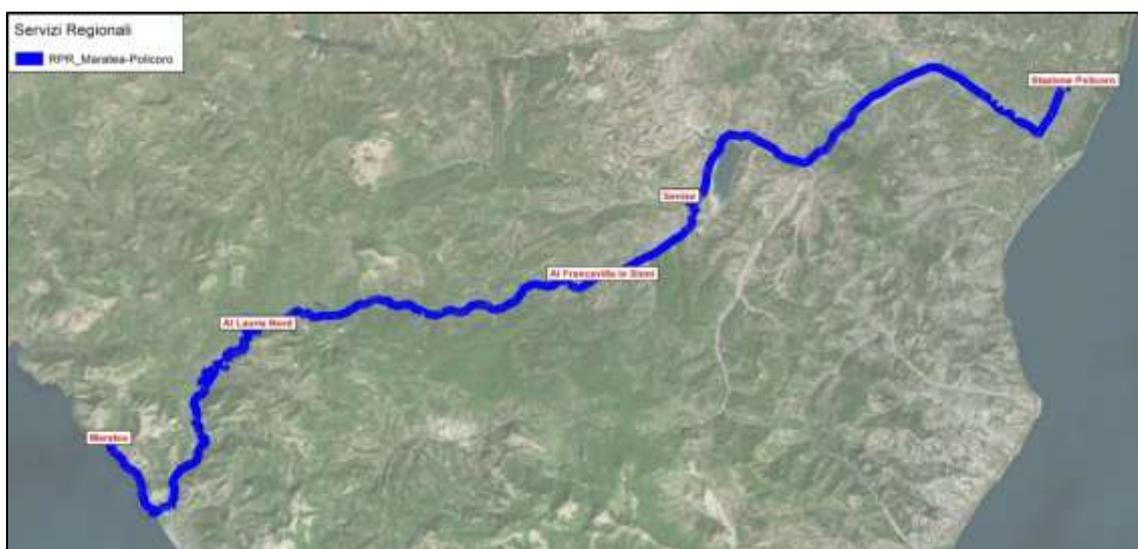


Figura 63. Linea Maratea - Policoro



Tabella 83. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Maratea-Policoro	A	129.75	1	365	47.359,41
Maratea-Policoro	R	130.21	1	365	47.528,04
<b>TOTALE</b>					<b>94.887,45</b>

**Direzione Maratea - Policoro**

Tabella 84. Corsa delle 04:42

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Maratea		04:42	
Al Lauria Nord	05:42	05:42	
Al Francavilla in Sinni	06:08	06:08	
Senise	06:23	06:23	
Policoro	07:13		Con Linea Nova Siri-APT Bari per Bari delle 07:28

**Direzione Policoro - Maratea**

Tabella 85. Corsa delle 20:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Policoro		19:52	Con Linea Nova Siri-APT Bari da Bari delle 19:37
Senise	20:42	20:42	
Al Francavilla in Sinni	20:57	20:57	
Al Lauria Nord	21:23	21:23	
Maratea	22:23		

### 5.1.1.3 Linea Melfi - Matera

La linea prevede tre coppie di corse che collegano Melfi a Matera, passando per le fermate di Lavello, Palazzo San Gervasio e Matera Serra Rifusa.



Figura 64. Linea Melfi - Matera

Tabella 86. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Melfi-Matera	A	137.25	3	365	150'288.27
Melfi-Matera	R	132.02	3	365	144'557.04
<b>TOTALE</b>					<b>294'845.32</b>

#### Direzione Melfi - Matera

Tabella 87. Corsa delle 08:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Melfi		08:00	
Lavello	08:28	08:28	
Venosa	08:50	08:50	
Palazzo San Gervasio	09:10	09:10	
Matera Serra Rifusa	10:10	10:10	
Matera Centrale	10:15		

Tabella 88. Corsa delle 12:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Melfi		12:30	
Lavello	12:58	12:58	
Venosa	13:20	13:20	
Palazzo San Gervasio	13:40	13:40	
Matera Serra Rifusa	14:40	14:40	Con Linea MT-APT Napoli per Napoli delle 14:55
Matera Centrale	14:45		



*Tabella 89. Corsa delle 18:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Melfi		18:00	
Lavello	18:28	18:28	
Venosa	18:50	18:50	
Palazzo San Gervasio	19:10	19:10	
Matera Serra Rifusa	20:10	20:10	
Matera Centrale	20:15		

**Direzione Matera - Melfi**

*Tabella 90. Corsa delle 10:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Centrale		10:00	
Matera Serra Rifusa	10:05	10:05	
Palazzo San Gervasio	11:05	11:05	
Venosa	11:25	11:25	
Lavello	11:47	11:47	
Melfi	12:15		

*Tabella 91. Corsa delle 15:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Centrale		15:00	
Matera Serra Rifusa	15:05	15:05	
Palazzo San Gervasio	16:05	16:05	
Venosa	16:25	16:25	
Lavello	16:47	16:47	
Melfi	17:15		

*Tabella 92. Corsa delle 20:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Centrale		20:15	
Matera Serra Rifusa	20:20	20:20	Con Linea MT-APT Napoli da Napoli delle 20:05
Palazzo San Gervasio	21:20	21:20	
Venosa	21:40	21:40	
Lavello	22:02	22:02	
Melfi	22:30		

Alcune coppie di corse della linea descritta transiteranno via Montemilone, gli orari di tali corse saranno stabiliti in sede di definizione dei Programmi d'esercizio dei servizi.

### 5.1.1.4 Linea Metaponto - Matera

La linea prevede tre coppie di corse che collegano Metaponto a Matera Serra Rifusa, passando per le fermate di Bernalda, Pisticci Scalo, Ferrandina, Svincolo Pomarico.



Figura 65. Linea Metaponto - Matera

Tabella 93. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Metaponto-Matera	A	70.05	3	365	76'704.76
Metaponto-Matera	R	71.17	3	365	77'933.34
<b>TOTALE</b>					<b>154'638.10</b>

#### Direzione Metaponto - Matera

Tabella 94. Corsa delle 09:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione Metaponto		09:30	
Bernalda	09:42	09:42	
Pisticci Scalo	09:56	09:56	
Al Ferrandina Matera	10:09	10:09	
Svincolo Pomarico	10:19	10:19	
Matera Serra Rifusa	10:39		



*Tabella 95. Corsa delle 15:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione Metaponto		15:30	
Bernalda	15:42	15:42	
Pisticci Scalo	15:56	15:56	
Al Ferrandina Matera	16:09	16:09	
Svincolo Pomarico	16:19	16:19	
Matera Serra Rifusa	16:39		

*Tabella 96. Corsa delle 18:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione Metaponto		18:00	
Bernalda	18:12	18:12	
Pisticci Scalo	18:26	18:26	
Al Ferrandina Matera	18:39	18:39	
Svincolo Pomarico	18:49	18:49	
Matera Serra Rifusa	19:09		

**Direzione Matera - Metaponto**

*Tabella 97. Corsa delle 10:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Serra Rifusa		10:00	
Svincolo Pomarico	10:20	10:20	
Al Ferrandina Matera	10:30	10:30	
Pisticci Scalo	10:43	10:43	
Bernalda	10:57	10:57	
Stazione Metaponto	11:09		

*Tabella 98. Corsa delle 14:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Serra Rifusa		14:30	
Svincolo Pomarico	14:50	14:50	
Al Ferrandina Matera	15:00	15:00	
Pisticci Scalo	15:13	15:13	
Bernalda	15:27	15:27	
Stazione Metaponto	15:39		

*Tabella 99. Corsa delle 16:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Matera Serra Rifusa		16:30	
Svincolo Pomarico	16:50	16:50	
Al Ferrandina Matera	17:00	17:00	
Pisticci Scalo	17:13	17:13	
Bernalda	17:27	17:27	
Stazione Metaponto	17:39		

### 5.1.1.5 Linea Palazzo S. Gervasio - Potenza

Il comune di Montemilone ha proposto di riprogrammare le percorrenze della linea PZ 097 - Minervino Murge - Potenza, al fine di raggiungere la rete Core a Potenza, passando per la nuova Superstrada Oraziana. La linea prevede due coppie di corse che collegano Palazzo San Gervasio a Potenza Terminal Basento, passando per le fermate di Montemilone, Venosa, Rionero in Vulture.

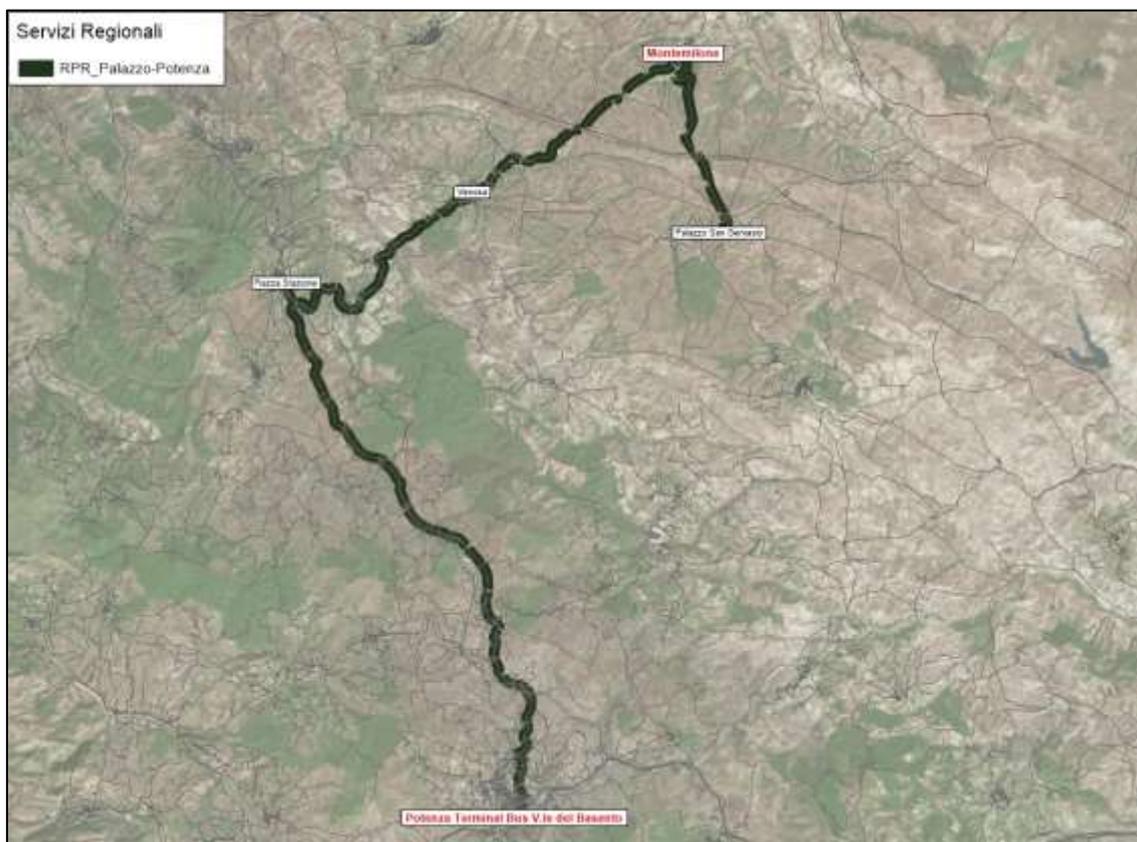


Figura 66. Linea Palazzo San Gervasio - Potenza

Tabella 100. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Palazzo San Gervasio-Potenza	A	90.61	2	305	55'272.48
Palazzo San Gervasio-Potenza	R	90.31	2	305	55'092.06
<b>TOTALE</b>					<b>110'364.54</b>

#### Direzione Palazzo San Gervasio - Potenza

Tabella 101. Corsa delle 07:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		07:30	
Montemilone	07:50	07:50	
Venosa	08:15	08:15	
Rionero in Vulture Stazione	08:45	08:45	
Potenza Terminal Bus	09:30		Con Linea MT-APT Napoli per <b>Napoli</b> delle 09:50



Tabella 102. Corsa delle 14:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		14:10	
Montemilone	14:30	14:30	
Venosa	14:55	14:55	
Rionero in Vulture Stazione	15:25	15:25	
Potenza Terminal Bus	16:10		Con Linea MT-APT Napoli per <b>Napoli</b> delle 16:35

### Direzione Potenza - Palazzo San Gervasio

Tabella 103. Corsa delle 12:15

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza Terminal Bus		12:15	Con Linea MT-APT Napoli da <b>Napoli</b> delle 12:00
Rionero in Vulture Stazione	13:00	13:00	
Venosa	13:30	13:30	
Montemilone	13:55	13:55	
Palazzo San Gervasio	14:15		

Tabella 104. Corsa delle 18:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza Terminal Bus		18:40	Con Linea MT-APT Napoli da <b>Napoli</b> delle 18:25
Rionero in Vulture Stazione	19:25	19:25	
Venosa	19:55	19:55	
Montemilone	20:20	20:20	
Palazzo San Gervasio	20:40		

#### **5.1.1.6 Linea: Palazzo San Gervasio - Lavello - Candela**

Tale linea di nuova istituzione consente di migliorare il collegamento dei Comuni dell'area nord della Basilicata con particolare riferimento a Palazzo San Gervasio, Montemilone, Venosa e Lavello con Candela, in modo da garantire l'interscambio modale sia con i servizi automobilistici di media/lunga percorrenza sia con la stazione ferroviaria, oggetto di futuri interventi di adeguamento previsti nell'ambito del Contratto di Programma RFI. In particolare una delle due coppie sarà esercitata in orario tale da consentire il raggiungimento, in fascia scolastica, della città di Lavello, sede di importanti istituti scolastici di ordine superiore, anche a seguito dell'avvenuto piano di ridimensionamento scolastico, che hanno fortemente manifestato necessità di collegamento con le aree limitrofe di residenza degli studenti.

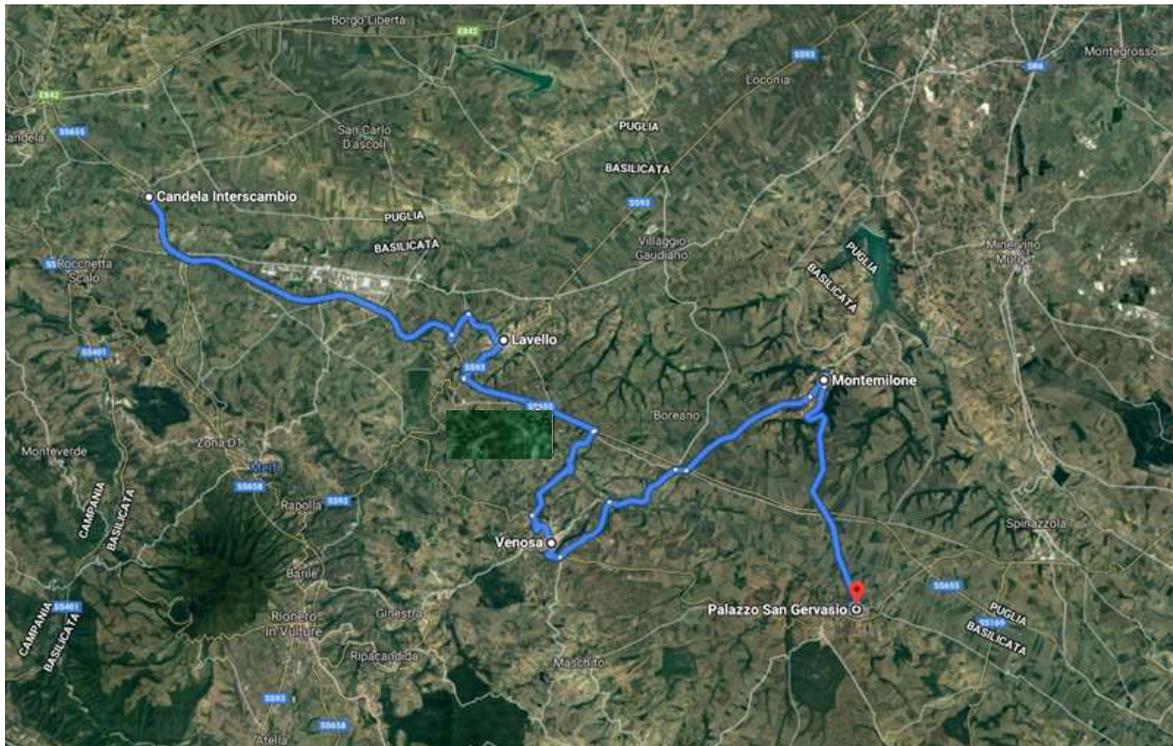


Figura 67. Linea Palazzo San Gervasio - Lavello - Candela

**Direzione: Palazzo S. Gervasio - Candela**

Tabella 105. Corsa delle 6:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		6:50	
Montemilone	7:12	7:12	
Venosa	7:36	7:36	
Lavello	7:58	7:58	
Candela (interscambio autobus)	8:25		Con Autobus per Roma delle 8:40

Tabella 106. Corsa delle 12:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		12:50	
Montemilone	13:12	13:12	
Venosa	13:36	13:36	
Lavello	13:58	13:58	
Candela (interscambio autobus)	14:25		Con Autobus per Roma delle 14:30 e 14:45



**Direzione: Candela- Palazzo S. Gervasio**

*Tabella 107. Corsa delle 13:50*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Candela (interscambio autobus)		13:50	
Lavello	14:17	14:17	
Venosa	14:39	14:39	
Montemilone	15:03	15:03	
Palazzo San Gervasio	15:25		Con Autobus da Roma delle 12:50 e 13:15

*Tabella 108. Corsa delle 15:25*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Candela (interscambio autobus)		15:25	
Lavello	15:52	15:52	
Venosa	16:14	16:14	
Montemilone	16:38	16:38	
Palazzo San Gervasio	17:00		Con Autobus da Roma delle 13:59 e 15:15

*Tabella 109. Percorrenze sviluppate*

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km] Per corsa	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Palazzo S. Gervasio - Candela	A + R	81,20	4	365	118.552,00
<b>TOTALE</b>					<b>118.552,00</b>

### 5.1.1.7 Linea PZ 267 - Lavello - Melfi - Potenza

Il Comune di Avigliano ha richiesto l'istituzione di una corsa serale aggiuntiva per la linea PZ 267: Lavello - Melfi - Potenza, sulla tratta Potenza - Filiano, in modo da consentire il ritorno da Potenza in tarda serata.

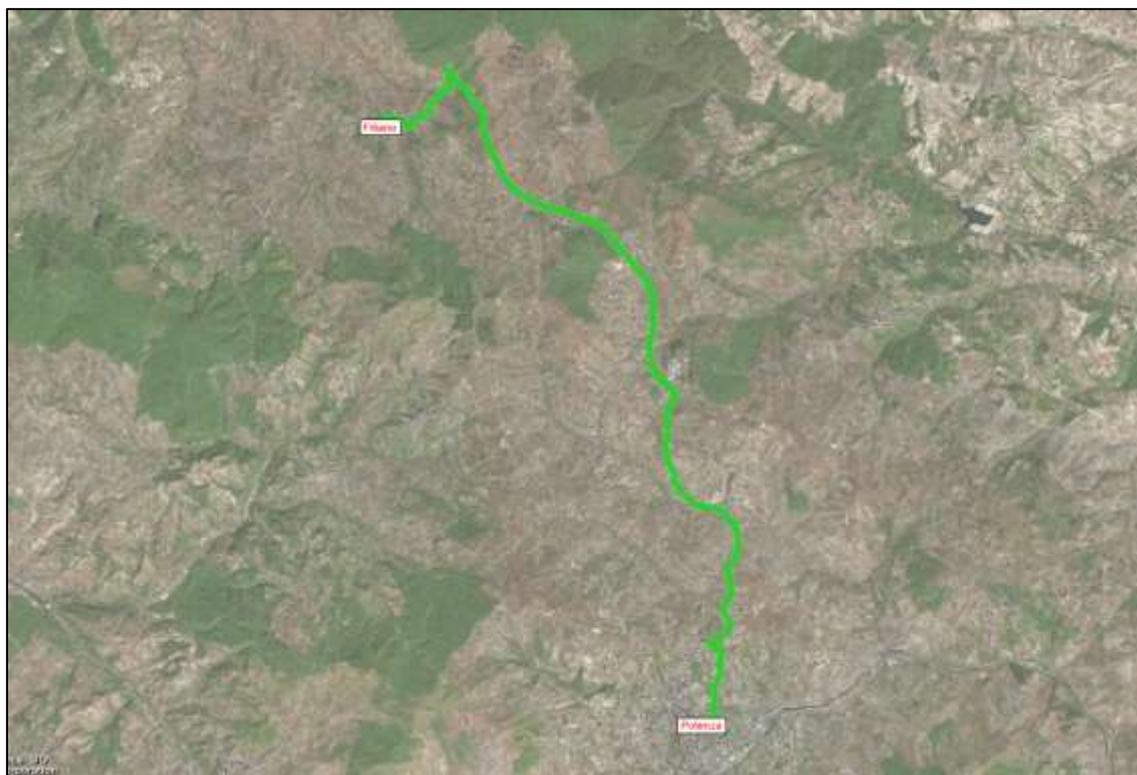


Figura 68. Linea Lavello-Melfi-Potenza

Tabella 110. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Potenza-Filano	A	34.00	1	305	10'370.00
<b>TOTALE</b>					<b>10'370.00</b>

#### Direzione Potenza - Filiano

Tabella 111. Corsa delle 07:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza		23:45	
Filiano	00:25		

### 5.1.1.8 Linea Viggianello - Rotondella

Il comune di Viggianello ha richiesto dei servizi che permettano di collegare il comune ai nodi della rete portante regionale. Per il collegamento con Matera, è stata istituita una coppia di corse che collega Viggianello con Rotondella Trisaia, servendo la fermata intermedia di San Severino Lucano.



Figura 69. Linea Viggianello - Rotondella Trisaia

Tabella 112. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Viggianello-Rotondella	A	85.78	1	365	31'307.89
Viggianello-Rotondella	R	86.71	1	365	31'647.86
<b>TOTALE</b>					<b>62'955.76</b>

#### Direzione Viggianello - Rotondella Trisaia

Tabella 113. Corsa delle 05:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		05:30	
San Severino Lucano	06:00	06:00	
Rotondella Trisaia	07:10		Con Linea Nova Siri-APT Bari per Bari delle 07:20

#### Direzione Rotondella Trisaia - Viggianello

Tabella 114. Corsa delle 19:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Rotondella Trisaia		20:00	Con Linea Nova Siri-APT Bari da Bari delle 19:45
San Severino Lucano	21:10	21:10	
Viggianello	21:40		

### 5.1.2 CORSE IN FASCIA SCOLASTICA INTER UTOR CONFERMATE

Le corse in fascia scolastica sul territorio regionale sono cartografate in Figura 70 mentre quelle di competenza regionale (INTER UTOR) sono riportate in Figura 71; in Tabella 115 è riportata la sintesi delle percorrenze su base annua.



Figura 70. Totalità delle corse in fascia scolastica

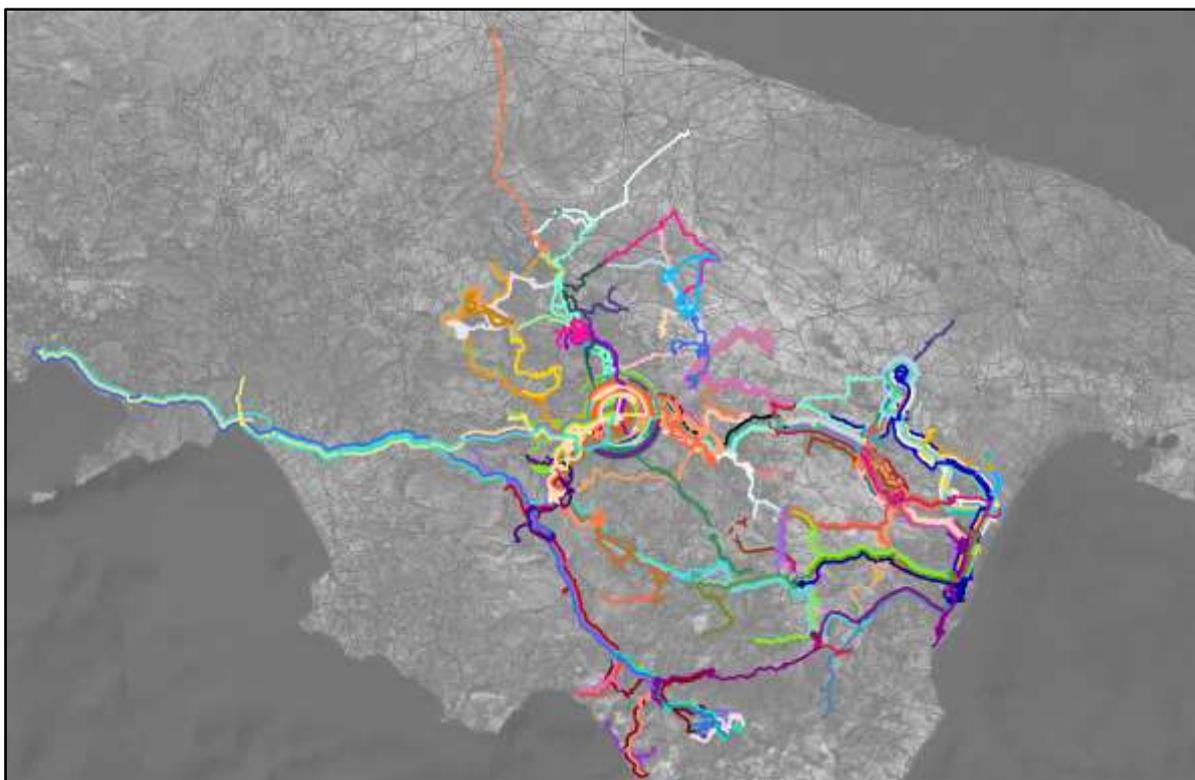


Figura 71. Componente corse in fascia scolastica di competenza regionale (INTER UTOR)



Tabella 115. Componente servizi fascia scolastica - Numero di corse e relative percorrenze

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	1'848	86'107.00
FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'141	57'956.60
MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - Anic - Potenza - Tito ZI	560	69'270.00
MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	735	61'740.00
MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	305	13'420.00
MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	305	15'250.00
MT Linea: 026 - Tricarico - Albano di Lucania	215	5'375.00
MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	253	5'566.00
MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00
MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	730	35'040.00
MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	730	33'580.00
MT Linea: 050 - Colobraro - Tursi - Matera	305	28'365.00
MT Linea: 052 - Stigliano - Montalbano	610	32'940.00
MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'095.00
MT Linea: 056 - Aliano - Sant'arcangelo	215	4'945.00
MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	180	16'920.00
MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	404	20'200.00
MT Linea: 072 - Grassano - Matera - Potenza	610	93'330.00
MT Linea: 074 - Grassano - Scalo FF.SS - Z.Ind. Pisticci Scalo	365	18'250.00
MT Linea: 076 - Matera - Potenza	560	61'600.00
MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'740.00
MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	358	17'531.00
MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	305	26'108.00
MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	735	17'640.00
MT Linea: 332 - Bernalda - Ginosa	215	6'450.00
MT Linea: 335 - Gorgoglione - S. Arcangelo	430	21'500.00
MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	520	31'200.00
MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	215	3'225.00
MT Linea: 340 - Stigliano - Pisticci Scalo - Matera	610	57'340.00
MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	305	19'215.00
MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	1'165	54'950.00
MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	430	18'060.00
MT Linea: 345 - San Mauro Forte - Accettura - Potenza	430	30'960.00
MT Linea: 346 - Gorgoglione - Stigliano - Potenza	430	31'390.00
MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	520	29'120.00
MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	1'410	111'110.00
MT Linea: 354A - Aggiuntivi: Policoro- Matera (?)	430	31'390.00
MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	610	27'450.00
MT Linea: 356 - Stigliano - S.Arcangelo via Cogne Saurina SS598	430	18'060.00
MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Ferrandina Scalo (6)	255	19'635.00
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	418	26'752.00
PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	514	40'555.20
PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	941	20'597.50
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	1'237	67'787.30
PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	418	26'166.80
PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	57'919.50



Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	836	19'228.00
PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	209	9'007.90
PZ Linea: 103 - S.Arcangelo - Potenza via SS92	514	40'098.00
PZ Linea: 105 - Senise - S.Arcangelo - Potenza via val Dagri	915	119'102.50
PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	418	25'080.00
PZ Linea: 112 - Rocanova - Moliterno - Montesano Scalo	418	14'630.00
PZ Linea: 113 - Sant Arcangelo - Napoli	305	68'930.00
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	836	32'666.70
PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'795.00
PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	36'600.00
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'220	105'530.00
PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	610	28'060.00
PZ Linea: 157 - Muro Lucano - Calitri	418	13'585.00
PZ Linea: 158 - Forenza - Potenza	610	43'310.00
PZ Linea: 159 - Venosa - Scalera - Potenza	1'333	84'995.00
PZ Linea: 162 - Banzi - Venosa	418	25'916.00
PZ Linea: 163 - Genzano - Spinazzola	1'489	33'964.00
PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
PZ Linea: 178 - Filiano - Pescopagano	610	31'110.00
PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	36'600.00
PZ Linea: 192 - Stabilimento PILKINGTON - Foggianello - Melfi	418	12'122.00
PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	836	111'188.00
PZ Linea: 207 - S. Ianni - Anzeliconte	418	10'450.00
PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	305	17'385.00
PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	5'434.00
PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	305	9'150.00
PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	976	21'573.00
PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	305	70'455.00
PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	1'028	30'213.00
PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	723	36'150.00
PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	418	15'048.00
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	2'474	159'805.10
PZ Linea: 271 - Montemurro - Potenza	418	37'160.20
PZ Linea: 272 - S.Angelo le Fratte - Potenza	836	36'177.90
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	2'073	163'184.50
PZ Linea: 273A - Aggiuntivi: Moliterno - Potenza (3 Bivio Marsico Nuovo- Potenza)	418	21'318.00
PZ Linea: 276 - San Giorgio - Senise	418	7'524.00
PZ Linea: 283 - S.Arcangelo - Policoro	610	30'500.00
PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	418	14'525.50
PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	610	12'810.00
PZ Linea: 296 - Praia a Mare - Lauria	418	13'376.00
PZ Linea: 299 - Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole	305	6'252.50
PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	305	4'239.50
PZ Linea: 301 - Giannattasio - Potenza	418	15'048.00
PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	1'220	29'280.00
PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	205	39'565.00

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	3'858	100'864.50
PZ Linea: 418 - Castelsaraceno- Scanzano- Marconia	180	16'740.00
TI Linea: PZ 111 - SALERNO – POTENZA M. R.	304	30'400.00
TI Linea: PZ 301 - FOGGIA - MELFI	305	18'300.00
<b>Totale</b>	<b>60'818</b>	<b>3'530'855.70</b>

### 5.1.3 CORSE INDIFFERENZIATE INTER UTOR CONFERMATE

Nella Figura 72 e in Tabella 116 sono sintetizzate la distribuzione spaziale e le percorrenze annuali della componente dei servizi INTER UTOR classificabili come indifferenziate.

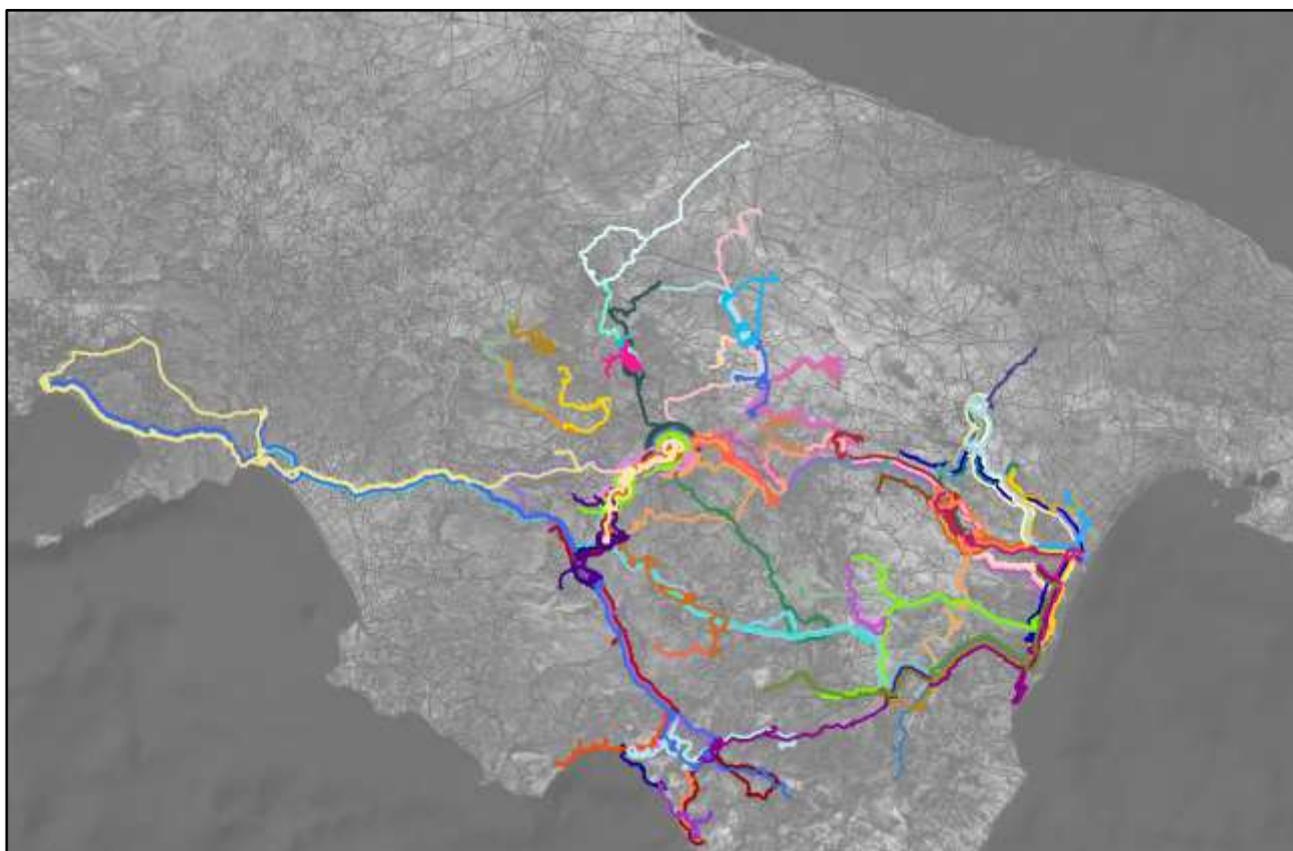


Figura 72. Componente corse indifferenziate INTER UTOR di competenza regionale

Tabella 116. Componente indifferenziata di competenza regionale (INTER UTOR)

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	372	33'523.40
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	2'512	139'588.50
FAL Linea: 006 - LAGONEGRO-SALA CONSILINA (Terminal Bus)	610	22'295.50
FAL Linea: 007 - ATENA-BRIENZA	610	10'387.30
FAL Linea: 009 - POTENZA-PAESTUM (Lido Cinzia)	730	77'745.00
FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'220	64'126.80
MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - Anic - Potenza - Tito ZI	1'680	221'070.00
MT Linea: 007 - Pisticci - Sc.Metaponto - Ginosa Marina	1'220	61'000.00



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	485	35'390.00
MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	915	40'260.00
MT Linea: 022 - Tricarico - Scalo Grassano - Anic	1'020	54'060.00
MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	915	43'920.00
MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	1'091	25'594.00
MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00
MT Linea: 032 - Salandra - Ferrandina - Policoro - Nova Siri Scalo	720	75'960.00
MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	2'480	119'040.00
MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	1'460	67'160.00
MT Linea: 046 - Aliano - Policoro	610	39'650.00
MT Linea: 049 - Accettura - Policoro	360	23'400.00
MT Linea: 050 - Colobraro - Tursi - Matera	305	28'365.00
MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'310.00
MT Linea: 056 - Aliano - Sant'Arcangelo	215	4'945.00
MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	300	28'200.00
MT Linea: 073 - Oliveto - Garaguso - Policoro	610	61'610.00
MT Linea: 074 - Grassano - Scalo FF.SS - Z.Ind. Pisticci Scalo	2'335	116'750.00
MT Linea: 076 - Matera - Potenza	1'195	131'450.00
MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'525.00
MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	662	23'635.00
MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	735	53'671.00
MT Linea: 255A - Aggiuntivi: Irsina- San Nicola di Melfi- CROB di Rionero (?)	606	73'713.00
MT Linea: 321 - Senise - Policoro - Taranto	1'220	176'980.00
MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'345	34'814.00
MT Linea: 332 - Bernalda - Ginosa	215	6'450.00
MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	90	5'400.00
MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	1'075	16'125.00
MT Linea: 342 - Accettura - San Mauro Forte - Pisticci Scalo	610	35'990.00
MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	915	57'645.00
MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	305	12'810.00
MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	610	25'620.00
MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	90	5'040.00
MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	790	35'550.00
MT Linea: 412A - Aggiuntivi: Matera - Rionero in Vulture CROB (1)	510	68'340.00
MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Ferrandina Scalo (6)	255	19'635.00
PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	514	40.555,20
PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	810	18'870.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	610	76'097.50
PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	192	11'788.80
PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	37'393.00
PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	328	7'216.00
PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	1'011	27'588.20
PZ Linea: 103 - S.Arcangelo - Potenza via SS92	1'316	107'489.00
PZ Linea: 105 - Senise - S.Arcangelo - Potenza via val Dagri	915	119'407.50
PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	192	11'520.00
PZ Linea: 112 - Rocanova - Moliterno - Montesano Scalo	1'028	29'108.00
PZ Linea: 113 - Sant Arcangelo - Napoli	305	68'930.00



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	610	19'746.00
PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'978.00
PZ Linea: 122 - Senise - Salerno	610	122'000.00
PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	1'525	34'628.70
PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	1'237	27'151.30
PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	610	39'650.00
PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	25'010.00
PZ Linea: 149 - Potenza - Salerno - Napoli	1'730	176.325,00
PZ Linea: 151 - San Fele - Napoli	1'220	103'700.00
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	610	21'960.00
PZ Linea: 157 - Muro Lucano - Calitri	2'056	72'733.00
PZ Linea: 159 - Venosa - Scalera - Potenza	305	22'265.00
PZ Linea: 161 - Venosa - Spinazzola	418	16'720.00
PZ Linea: 163 - Genzano - Spinazzola	1'821	56'614.00
PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	38'430.00
PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	192	28'992.00
PZ Linea: 211 - Ceruzzo - Pantana	209	2'717.00
PZ Linea: 214 - Pantana di Viggianello - Sibari	360	39'240.00
PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con integrazione Conocchielle	360	58'680.00
PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	1'525	72'590.00
PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	2'580	40'948.00
PZ Linea: 220 - Agromonte - Scario	610	69'540.00
PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	357	34'986.00
PZ Linea: 227 - Nemoli - SS585	610	12'810.00
PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	2'444	457'866.00
PZ Linea: 233 - Genzano - Palazzo SG - Loconia	246	14'760.00
PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	3'192	64'959.00
PZ Linea: 237 - Oppido Lucano - Piana del Sele	140	18'200.00
PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	1'717	85'850.00
PZ Linea: 249 - Pietrapertosa - Nova Siri Scalo	300	35'400.00
PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	802	28'406.20
PZ Linea: 259 - Campomaggiore - Policoro	74	9'176.00
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	96	3'936.00
PZ Linea: 272 - S. Angelo le Fratte - Potenza	802	35'158.60
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	994	103'581.00
PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	1'830	49'825.50
PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
PZ Linea: 290 - Terranova del Pollino - Metaponto	360	29'160.00
PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	1'830	38'430.00
PZ Linea: 298 - Lagopesole - Sterpito - Giannattasio	305	4'056.50
PZ Linea: 299 - Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole	305	6'252.50
PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	1'500	19'340.50
PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	3'685	78'103.50
PZ Linea: 313 - Scalo Buccino - Brienza	610	28'060.00
PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	610	24'095.00
PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	475	86'875.00



Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 374 - Sarconi - Policoro	260	23'400.00
PZ Linea: 381 - Venosa - Palazzo SG - Scanzano	126	18'900.00
PZ Linea: 400 - Lauria - Potenza	610	80'215.00
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	802	22'281.00
PZ Linea: 417A - Aggiuntivi: Potenza-Serre Persano	520	42'640.00
PZ Linea: 418 - Castelsaraceno- Scanzano- Marconia	180	16'740.00
TI Linea: PZ 101 - NAPOLI C.le - POTENZA C.le	305	45.750,00
TI Linea: PZ 104 - TARANTO - NAPOLI	305	91.500,00
TI Linea: PZ 106 - POTENZA - NAPOLI	57	8.550,00
TI Linea: PZ 107 - SALERNO - TARANTO	305	76.250,00
TI Linea: PZ 109 - NAPOLI - POTENZA	362	54.300,00
TI Linea: PZ 112 - POTENZA - SALERNO	305	30.500,00
TI Linea: PZ 113 - SALERNO - POTENZA C.le	305	30.500,00
TI Linea: PZ 116 - POTENZA - NAPOLI	305	45.750,00
TI Linea: PZ 201 - POTENZA M.R. - TARANTO	305	45.750,00
TI Linea: PZ 302 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
TI Linea: PZ 303 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
TI Linea: PZ 304 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
TI Linea: PZ 308 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
TI Linea: PZ 309 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
TI Linea: PZ 315 - FOGGIA - MELFI	135	8.100,00
<b>Totale</b>	<b>94'330</b>	<b>5'999'614.80</b>

## 5.2 Componente linee operaie

La totalità delle corse riconosciute come operaie sono cartografate in Figura 73 mentre nella Tabella 117 è riportata la sintesi delle percorrenze su base annua. Secondo quanto descritto al paragrafo 2.3 per l'attribuzione della competenza delle linee operaie è stato utilizzato un criterio misto geografico e di frequentazione potenziale in base al quale, tali servizi sono stati assegnati alle UTOR in base alla domanda servita.

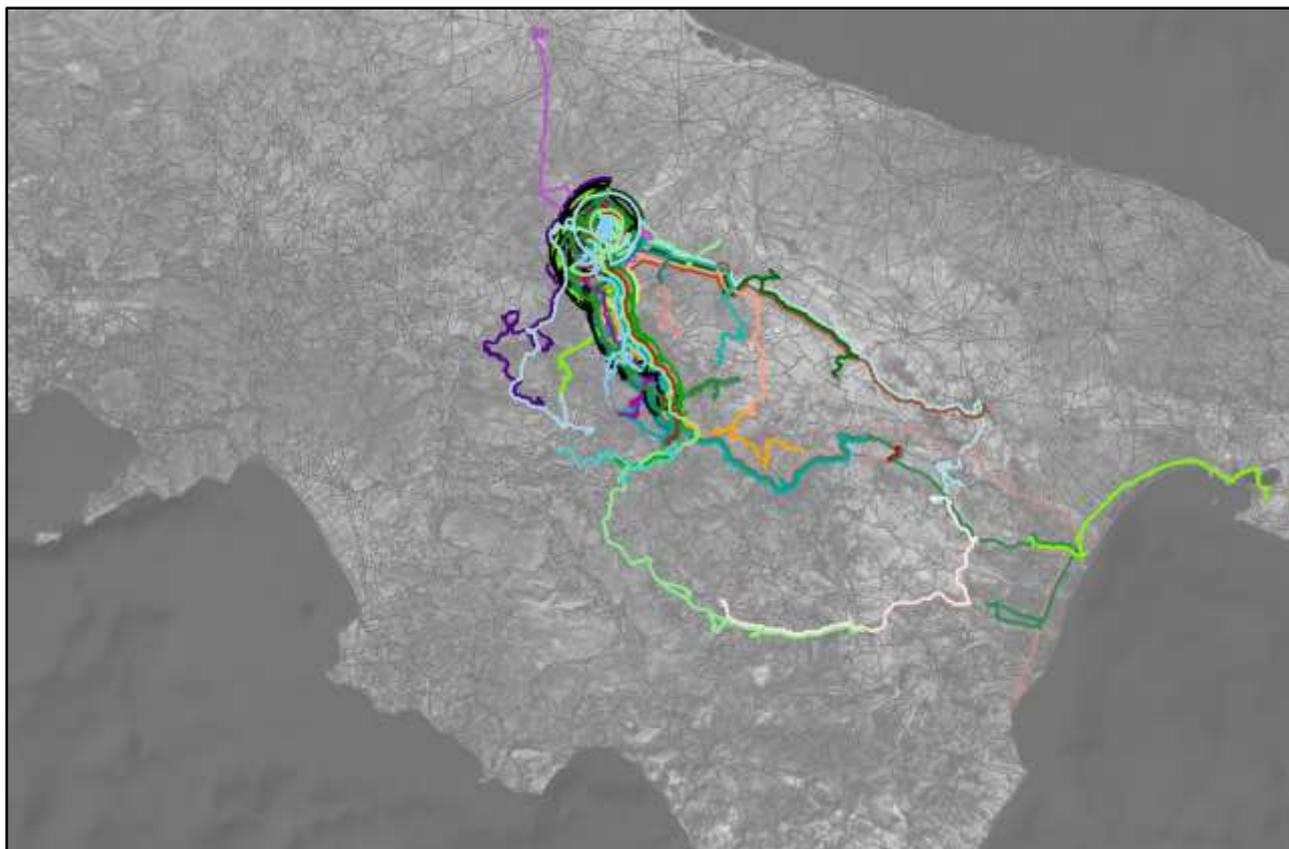


Figura 73. Totalità corsaie operaie

Tabella 117. Componente linee operaie totali e di competenza regionale (solo corsaie INTER UTOR)

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 019 - Tricarico - Melfi via Vaglio	2190	232'140.00
MT Linea: 033 - Ferrandina - Matera - Melfi via Bradanica	2750	401'500.00
MT Linea: 034 - Nova Siri - Melfi ponte Bailey	2190	416'100.00
MT Linea: 043 - Montalbano - Pisticci sc. - San Nicola Di Melfi via Basentana	2190	440'190.00
MT Linea: 044 - Matera - Melfi via Bradanica	730	76'650.00
MT Linea: 064 - Grottole - Ponte Bailey	4380	48'180.00
MT Linea: 067 - Grassano - Melfi via Basentana	2190	262'800.00
MT Linea: 077 - Bernalda - Metaponto - Taranto	1020	77'520.00
MT Linea: 255 - Irsina - Melfi	2190	198'195.00
MT Linea: 419A - Aggiuntivi: Ferrandina- Viggiano Zona Industriale (13)	510	51'510.00
PZ Linea: 137 - Potenza - Arena Industriale di Melfi	3650	292'000.00
PZ Linea: 176 - Muro Lucano - Pescopagano - SATA	2190	202'575.00
PZ Linea: 177 - Atella - Melfi - Gaudiano	300	17'580.00
PZ Linea: 179 - Filiano - Atella - S.Nicola di Melfi	10590	528'670.00
PZ Linea: 182 - Forenza - Maschito - Venosa - S.Nicola di Melfi	6210	352'765.00
PZ Linea: 185 - Montemilone - Lavello - S.Nicola Melfi - Rocchetta	4438	159'506.00
PZ Linea: 188 - Tolve - Genzano - San Nicola di Melfi	4380	221'190.00
PZ Linea: 189 - Acerenza - Genzano - Lavello - S.Nicola di Melfi	5600	443'870.00
PZ Linea: 194 - Ripacandida - Ginestra - S.Nicola di Melfi	2190	100'740.00
PZ Linea: 198 - Rapolla - Melfi - S.N. di Melfi	6628	202'614.00
PZ Linea: 199 - Melfi - S.Nicola di Melfi - SFIR	860	76'540.00
PZ Linea: 239 - Oppido Lucano - S. Nicola di Melfi	2190	164'250.00
PZ Linea: 261 - Picerno - S.Nicola di Melfi	2190	233'565.00



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 264 - Ruoti – Avigliano - S.N. di Pietragalla - SATA	2190	146'944.90
PZ Linea: 265 - Ruoti - Avigliano - SATA	2190	157'023.00
PZ Linea: 266 - S.N. di Pietragalla - Lagopesole - SATA	2190	122'092.50
PZ Linea: 285 - Venosa - S.Nicola di Melfi	2190	65'700.00
PZ Linea: 306 - Potenza - S. Nicola di Melfi	2'190	221'190.00
PZ Linea: 307 - Oppido Lucano - S.N. di Melfi	6570	343'830.00
PZ Linea: 360 - Stab. Marzotto - Baragiano	2440	18'086.50
PZ Linea: 377 - S.Brancato - S.N. di Melfi	2190	359'160.00
PZ Linea: 383 - Lagopesole - S.Cataldo - SATA	5475	187'172.00
PZ Linea: 408 - Potenza- Ferrero Zona Industriale di Balvano	1556	51'348.00
<b>Totale</b>	<b>100937</b>	<b>6'873'196.90</b>

### 5.2.1 MOBILITY MANAGEMENT

Il Mobility Management - introdotto dal Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 - conosciuto come decreto Ronchi - riconosce la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager. Gli enti pubblici con più di 300 dipendenti e le imprese private con oltre 800 dipendenti, devono individuare un responsabile della mobilità del personale.

Il decreto delinea due figure per il Mobility Management: il Mobility Manager di azienda e il Mobility Manager di area.

Il Mobility Manager di azienda ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL), con cui si sostengono soluzioni di trasporto alternativo e sostenibile. Ogni azienda deve comunicare la nomina del Mobility Manager aziendale al Mobility Manager di area.

Dal 2000 è stato introdotto il Mobility Manager di area, figura istituita con il compito di mantenere i collegamenti fra la struttura comunale e le aziende di trasporto locale, di assistere le aziende nella redazione dei piani spostamento casa-lavoro, collaborando alla loro realizzazione, con un ausilio tecnico e supporto informativo di promuovere iniziative di mobilità di area.

Il Mobility Manager di Area, che ha, tra l'altro, il compito di:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati ai sensi del decreto;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale;



- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di car-sharing;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

Al fine di ottimizzare gli spostamenti, soprattutto quelli diretti alla zona industriale di Melfi, si ritiene necessaria l'istituzione di tale figura al fine di valutare, congiuntamente con le imprese insediate nell'area succitata, le iniziative più idonee a soddisfare la domanda di mobilità pendolare con l'obiettivo di ottimizzare i servizi di trasporto pubblico a servizio della stessa.



## 6 Reti automobilistiche delle singole UTOR

### 6.1 Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi

#### 6.1.1 SERVIZI EXTRAURBANI

I servizi extraurbani saranno finanziati dal fondo nazionale TPL ed il loro costo sarà valutato, a valle della definizione dei lotti di gara, in base ai valori di corrispettivi unitari definiti prendendo a riferimento, per quanto possibile, i valori unitari di costo standard determinati applicando il Decreto 157/2018 - Costi Standard emanato dal MIT in attuazione della L. 147/2013 e dell'art. 27, comma 2, lett. b) del D.L.gs. 50/2016, così come meglio riportato nel successivo Capitolo 8.

#### 6.1.2 SERVIZI COMUNALI

Come riportato nel PRT l'Unità Territoriale Ottimale di Rete dal punto di vista trasportistico del TPL costituisce il lotto per l'affidamento dei servizi di TPL extraurbani intra-UTOR e dei servizi comunali riorganizzati in chiave sovracomunale e facenti parte comunque del Bacino Unico regionale. L'obiettivo principale è il superamento della frammentazione della governance e della gestione dei servizi pubblici locali, attraverso la promozione di processi di concentrazione con chiare economie di scala ed efficientamento dei servizi in chiave integrata per reti.

Come indicato nel PRT e nell'ambito della governance definita dallo stesso e dal presente Piano dei Trasporti di Bacino, ai sensi di quanto previsto dalla L.R. n. 7/2014 e s.m.i., le Amm.ni Comunali interessate da servizi di TPL comunale/urbano conservano gli obblighi di cofinanziamento dei contratti di servizio affidati dalla Regione Basilicata.

Per stabilire le percorrenze chilometriche da considerare per i servizi di TPL comunali ai fini della procedura di affidamento dei servizi sono stati coinvolti i 47 Comuni interessati, chiedendo loro di confermare i servizi attuali ovvero indicare eventuali variazioni agli stessi servizi ritenuti necessari per soddisfare le esigenze degli utenti. Per ciascun Comune è stato acquisito il Programma d'Esercizio di Progetto, cioè la rete dei servizi di TPL, completa di linee e corse per ciascuna linea, ritenuta e certificata dagli stessi Comuni oggetto della procedura di affidamento. In tal modo sono state ricavate per ciascun Comune le percorrenze da mettere a gara nell'ambito delle percorrenze dell'UTOR di riferimento.



Attualmente i servizi comunali sono finanziati con le modalità stabilite con DCR n. 610/1997 e DCR n. 513/2009, ai sensi delle quali la Regione partecipa in quota parte con un contributo forfettario determinato sulla base di parametri socio-territoriali, mentre la rimanente parte del corrispettivo rimane in capo ai Bilanci Comunali.

Ai sensi del presente Piano, in sede di affidamento dei servizi, la Regione Basilicata garantisce ad ogni Comune, già dotato di servizi di TPL comunale/urbano, il livello storico dei servizi (produzione chilometrica storica), così come i Comuni, nel caso in cui la percorrenza di progetto sia la stessa di quella storica, dovranno garantire lo stesso livello di contribuzione attuale.

Pertanto per la copertura finanziaria dei servizi di TPL comunali bisogna distinguere:

- Comuni con percorrenze di progetto invariate rispetto a quelle storiche: per i quali le quote di contribuzione in capo ai Comuni rimangono invariate rispetto a quelle attuali, mentre la Regione si farà carico dei maggiori oneri connessi agli eventuali maggiori corrispettivi da porre a base di gara (corrispettivi determinati anche ai sensi del D.M. costi standard) rispetto ai corrispettivi storici;
- Comuni con percorrenze di progetto maggiori rispetto a quelle storiche: per i quali i Comuni dovranno farsi carico oltre che delle quote di contribuzione storicamente già sostenute, anche dei maggiori oneri relativi alle maggiori percorrenze, mentre la Regione si farà carico dei maggiori oneri connessi agli eventuali maggiori corrispettivi da porre a base di gara (corrispettivi determinati anche ai sensi del D.M. costi standard) rispetto ai corrispettivi attuali, limitatamente alle percorrenze storiche.

Per quanto riguarda i due Comuni capoluogo di Provincia di Potenza e Matera, fermo restando i principi sopra riportati, la Regione si farà carico delle maggiori percorrenze scaturenti dai Programmi di Esercizio di Progetto e funzionali alla più ampia riorganizzazione di tutto il sistema di TPL che interessa le due città e alla necessità di modificare i percorsi in ambito urbano per garantire i servizi di adduzione alle aree di interscambio programmate nell'ambito del presente Piano.

Inoltre al Comune di Potenza la Regione garantisce una compartecipazione finanziaria sulla gestione degli impianti fissi meccanizzati di TPL sulla base delle disposizioni normative e regolamentari regionali vigenti.

L'impegno alla compartecipazione finanziaria da parte dei Comuni secondo i criteri riportati in precedenza dovrà essere assunto mediante la definizione e sottoscrizione di apposita Intesa Istituzionale/Accordo tra i Comuni di ciascuna UTOR, la Regione e l'Ente titolare del Contratto di servizio, così come individuate dal presente Piano (cfr. par. 2.2.4). Nelle stesse Intese/Accordi oltre agli impegni di natura finanziaria dovranno essere dettagliatamente esplicitate le forme di collaborazione istituzionale tra le competenti strutture delle Amm.ni Comunali e gli Enti gestori del contratto, i quali ultimi, anche in base ai principi di sussidiarietà, dovranno recepire e riportare le eventuali mutate esigenze di mobilità espresse dall'utenza durante la vigenza del contratto relativamente ai servizi in ambito comunale compresi nelle rispettive UTOR.



## 6.2 Pianificazione dei servizi di TPL di competenza delle UTOR

Nei paragrafi successivi si riporta la descrizione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle singole UTOR da considerare per l'affidamento dei servizi stessi quale lotto di gara, costituita da servizi extraurbani di collegamento tra i vari centri, i poli industriali e verso i nodi di interscambio della rete portante regionale e dai servizi propriamente comunali e/o urbani esercitati all'interno dei Comuni già titolari degli stessi. Negli allegati alla presente relazione è invece riportata la rete completa dei relativi Programmi d'Esercizio per ciascuna UTOR di riferimento.

### 6.2.1 SERVIZI EXTRAURBANI INTERNI ALLE UTOR DI RIFERIMENTO

La definizione dei servizi extraurbani è stata effettuata mediante la preventiva verifica dei servizi attualmente svolti nei territori appartenenti a ciascuna UTOR come dagli attuali Contratti provinciali operandone una razionalizzazione in funzione dei valori di load factor (frequentazione) così come emerge dai dati di esercizio acquisiti dagli Enti titolari dei contratti di Servizio (Province). Inoltre tiene conto, per quanto possibile, della proposta di riorganizzazione degli stessi già contenuta nel *Documento di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale di cui all'art. 16-bis L. 135/2012, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della L. 228/2012* approvato dalla Giunta con DGR 1345/2013. In particolare le percorrenze relative a linee aventi valori di load factor non superiore al 10% sono state oggetto di riprogrammazione al fine di rispondere alle due seguenti esigenze:

- migliorare la mobilità verso i nodi di interscambio con servizi di adduzione agli scali ferroviari e/o alle aree di interscambio gomma-gomma;
- accogliere le proposte di nuovi collegamenti avanzati da parte del territorio ed in particolare emerse nell'ambito della concertazione fra Regione e Comuni effettuata nel processo di pianificazione.

Per ciascuna UTOR ogni paragrafo riporta i servizi extraurbani suddivisi in:

- Servizi automobilistici di adduzione;
- Servizi automobilistici di progetto;
- Servizi automobilistici confermati in fascia scolastica;
- Servizi automobilistici confermati indifferenziati;
- Servizi automobilistici confermati a servizio dei poli industriali (linee operaie).

### 6.2.2 SERVIZI COMUNALI E/O URBANI INTERNI ALLE UTOR DI RIFERIMENTO

Così come previsto dal PRT, nel processo di redazione del presente Piano dei Trasporti di Bacino gli EE.LL. sono stati coinvolti nella pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale comunale, tenuto conto che la gestione ed il monitoraggio dei relativi contratti di servizio affidati dalla Regione, per legge rimane comunque in capo alle stesse attraverso la Provincia quale Ente di area vasta o direttamente in capo ai Comuni capofila nel caso delle UTOR di Potenza e Matera - Collina Materana, infatti per il principio di sussidiarietà, le Amm.ni Comunali sono tenute a coordinare i servizi di TPL Comunale e/o urbano con quelli



di rango superiore, integrati funzionalmente con le linee "portanti" del TPL (automobilistiche o ferroviarie), nei nodi d'interscambio.

In particolare per i servizi intra UTOR di livello Comunale e/o più propriamente urbani sono stati richiesti ed acquisite da parte delle Amm.ni Comunali i Programmi d'Esercizio attualmente svolti così come da Contratti di Servizio a seguito degli affidamenti da parte degli stessi Comuni. Sulla base dei Programmi di Esercizio attuali i Comuni hanno proposto le eventuali integrazioni e modifiche così da definire i Programmi d'Esercizio di Progetto che rientreranno nel lotto di gara dell'UTOR.

Per ciascuna UTOR ogni paragrafo riporta i servizi comunali e/o urbani mediante quadri riepilogativi riportanti per ciascun Comune interessato:

- Le percorrenze annuali di progetto corrispondenti ai programmi d'esercizio riportati negli allegati al presente Piano così come dichiarate dalle Amm.ni comunali competenti;
- Il Corrispettivo annuale necessario per l'espletamento dei servizi di cui al precedente punto;
- La quota massima di contribuzione annuale i cui oneri sono in capo al Bilancio Regionale.

Limitatamente alle UTOR di Potenza e Matera i successivi paragrafi riportano altresì i servizi di tipo suburbano che pur collegando centri particolarmente vicini ai due Comuni capoluogo si differenziano da servizi propriamente extraurbani in quanto effettuano percorsi di distribuzione all'interno delle due città di Potenza e Matera svolgendo quindi all'interno di queste ultime un servizio complementare ai servizi propriamente urbani.

Tali servizi suburbani, sono stati progettati grazie alla rimodulazione di servizi extraurbani esistenti e sono stati valutati come tali in sede di definizione dei costi standard dei singoli lotti.

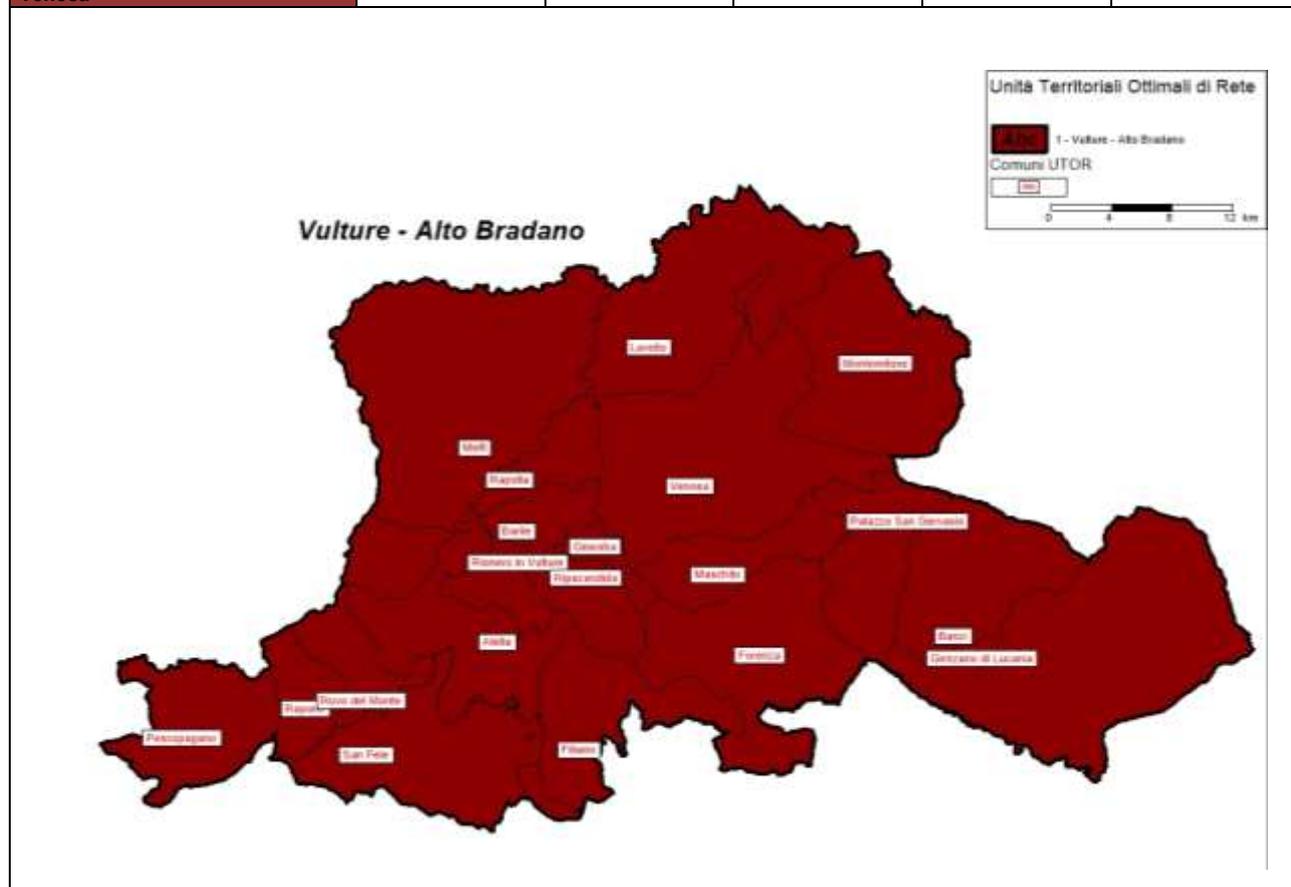
Sempre per le sole UTOR di Potenza e Matera i relativi paragrafi riportano un focus relativo agli attestamenti dei servizi extraurbani intra UTOR ed inter UTOR ai nodi di interscambio interni al perimetro urbano così come programmati nell'ambito delle risorse di cui al PO FESR 2014-2020 e/o a valere su risorse FSC e Statali; per Potenza Terminal FAL del Gallitello e Terminal nei pressi dell'Università degli Studi di Basilicata, per Matera Terminal di Serra Rifusa e nei pressi della ex Centrale del Latte in Viale delle Nazioni Unite.

## 6.3 UTOR Vulture - Alto Bradano

Nell'immagine seguente si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR.

Tabella 118. UTOR 1: Vulture - Alto Bradano

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Atella	88	3840	643	No	2
Banzi	82	1355	129	Si	0
Barile	24	2815	351	No	0
Filiano	71	2989	357	No	0
Forenza	115	2141	184	Si	0
Genzano di Lucania	207	5787	685	Si	0
Ginestra	13	738	43	No	0
Lavello	134	13715	1678	No	5
Maschito	45	1705	120	No	1
Melfi	205	17718	12732	No	3
Montemilone	113	1669	96	No	0
Palazzo San Gervasio	62	4954	538	Si	1
Pescopagano	69	1957	231	Si	0
Rapolla	30	4443	296	No	0
Rapone	29	987	136	No	0
Rionero in Vulture	53	13302	1962	No	3
Ripacandida	33	1759	115	No	0
Ruvo del Monte	32	1094	112	No	0
San Fele	97	3070	276	No	0
Venosa	169	11933	1799	No	1





Di seguito si riportano per l'UTOR Vulture - Alto Bradano, i paragrafi relativi a:

- Servizi Extraurbani di progetto
- Servizi Extraurbani confermati
- Servizi Comunali/Urbani

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 119. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Vulture - Alto Bradano

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	1'629'909.50
di cui:	
<i>di adduzione</i>	400'770.00
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	60'456.10
<i>di progetto</i>	20'198.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	483'286.70
<i>indifferenziate</i>	665'198.70
Linee operaie	2'118'075.00
Linee Comunali/Urbani	723'284.65
<b>Totale</b>	<b>4'471'269.15</b>

### 6.3.1 SERVIZI EXTRAURBANI DI PROGETTO

#### 6.3.1.1 Servizi automobilistici di adduzione ai servizi ferroviari

Le percorrenze in sovrapposizione con i servizi ferroviari della direttrice Bella-Muro - Potenza - Melfi sono oggetto di una riorganizzazione dei servizi su gomma al fine di consentire l'adduzione ai servizi ferroviari.

Le immagini seguenti mostrano la riorganizzazione di tali servizi in modo che i Comuni che sono stati privati delle corse sopprimibili in quanto in sovrapposizione con il servizio ferroviario, possano fruire di un collegamento automobilistico con le stazioni più vicine (Melfi, Rionero in Vulture, Castel Lagopesole).

Considerato che una delle esigenze maggiormente manifestata dalle comunità locali è stata quella del potenziamento dei servizi verso il CROB di Rionero, si è ritenuto utile istituire un servizio di adduzione tra lo scalo ferroviario e l'ospedale i cui orari sono riportati nel dettaglio nelle tabelle seguenti.

In relazione alle ulteriori esigenze, in corso di vigenza dei contratti di servizio, dovrà prevedersi la possibilità di introdurre collegamenti tra alcune specifiche aree (Val d'Agri, Lagonegrese, ...) e il CROB di Rionero, anche mediante la rimodulazione di percorrenze che dovessero risultare meno utilizzate.

## Stazione di Rionero

### Linea: Rionero in Vulture - Ospedale CROB



Figura 74. Stazione Rionero - Ospedale CROB

### Direzione: Stazione Rionero in Vulture - Ospedale CROB

Tabella 120. Corsa delle 06:51

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		06:51	Con treno da <b>Potenza</b> delle 06:47
Ospedale CROB	06:57		

Tabella 121. Corsa delle 08:53

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		08:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 08:47
Ospedale CROB	08:59		

Tabella 122. Corsa delle 09:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		09:55	Con treno da <b>Potenza</b> delle 09:47
Ospedale CROB	10:01		

Tabella 123. Corsa delle 12:53

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		12:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 12:47
Ospedale CROB	12:59		



*Tabella 124. Corsa delle 13:53*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		13:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 13:47
Ospedale CROB	13:59		

*Tabella 125. Corsa delle 14:55*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		14:55	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:47
Ospedale CROB	15:01		

*Tabella 126. Corsa delle 17:25*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		17:25	Con treno da <b>Potenza</b> delle 17:17
Ospedale CROB	17:31		

*Tabella 127. Corsa delle 18:53*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		18:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 18:47
Ospedale CROB	18:59		

*Tabella 128. Corsa delle 19:53*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		19:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:47
Ospedale CROB	19:59		

*Tabella 129. Corsa delle 20:53*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		20:53	Con treno da <b>Potenza</b> delle 20:47
Ospedale CROB	20:59		

*Tabella 130. Corsa delle 22:55*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		22:55	Con treno da <b>Potenza</b> delle 22:47
Ospedale CROB	23:01		

***Direzione: Ospedale CROB - Stazione di Rionero in Vulture***

*Tabella 131. Corsa delle 05:55*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		05:55	
Stazione di Rionero in Vulture	06:01		Con treno per <b>Potenza</b> delle 06:13

*Tabella 132. Corsa delle 07:55*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		07:55	
Stazione di Rionero in Vulture	08:01		Con treno per <b>Potenza</b> delle 08:13



*Tabella 133. Corsa delle 09:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		09:01	
Stazione di Rionero in Vulture	09:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:13

*Tabella 134. Corsa delle 11:11*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		11:11	
Stazione di Rionero in Vulture	11:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 11:13

*Tabella 135. Corsa delle 13:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		13:01	
Stazione di Rionero in Vulture	13:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 13:13

*Tabella 136. Corsa delle 14:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		14:01	
Stazione di Rionero in Vulture	14:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:13

*Tabella 137. Corsa delle 16:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		16:01	
Stazione di Rionero in Vulture	16:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 16:13

*Tabella 138. Corsa delle 17:55*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		17:55	
Stazione di Rionero in Vulture	18:01		Con treno per <b>Potenza</b> delle 18:13

*Tabella 139. Corsa delle 19:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		19:01	
Stazione di Rionero in Vulture	19:09		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:13

*Tabella 140. Corsa delle 20:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		20:01	
Stazione di Rionero in Vulture	20:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 20:13

*Tabella 141. Corsa delle 21:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Ospedale CROB		21:01	
Stazione di Rionero in Vulture	21:07		Con treno per <b>Potenza</b> delle 21:13

### Linea: San Fele - Rionero in Vulture



Figura 75. San Fele - Rionero in Vulture

**Direzione: San Fele - Stazione Rionero in Vulture**

Tabella 142. Corsa delle 06:08

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
San Fele		06:08	
Ruvo del Monte	06:23	06:23	
Atella	06:43	06:43	
Stazione di Rionero in Vulture	06:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:13

Tabella 143. Corsa delle 12:08

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
San Fele		12:08	
Ruvo del Monte	12:23	12:23	
Atella	12:43	12:43	
Stazione di Rionero in Vulture	12:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 13:13



Tabella 144. Corsa delle 15:08

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
San Fele		15:08	
Ruvo del Monte	15:23	15:23	
Atella	15:43	15:43	
Stazione di Rionero in Vulture	15:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 16:13

Tabella 145. Corsa delle 19:08

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
San Fele		19:08	
Ruvo del Monte	19:23	19:23	
Atella	19:43	19:43	
Stazione di Rionero in Vulture	19:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 20:13

**Direzione: Stazione Rionero in Vulture - San Fele**

Tabella 146. Corsa delle 09:02

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		09:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 08:47
Atella	09:17	09:17	
Ruvo del Monte	09:37	09:37	
San Fele	09:52		

Tabella 147. Corsa delle 14:02

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		14:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 13:47
Atella	14:17	14:17	
Ruvo del Monte	14:37	14:37	
San Fele	14:52		

Tabella 148. Corsa delle 17:32

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		17:32	Con treno da <b>Potenza</b> delle 17:17
Atella	17:47	17:47	
Ruvo del Monte	18:07	18:07	
San Fele	18:22		

Tabella 149. Corsa delle 21:02

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		21:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 20:47
Atella	21:17	21:17	
Ruvo del Monte	21:37	21:37	
San Fele	21:52		

## Linea: Cecci - Rionero in Vulture

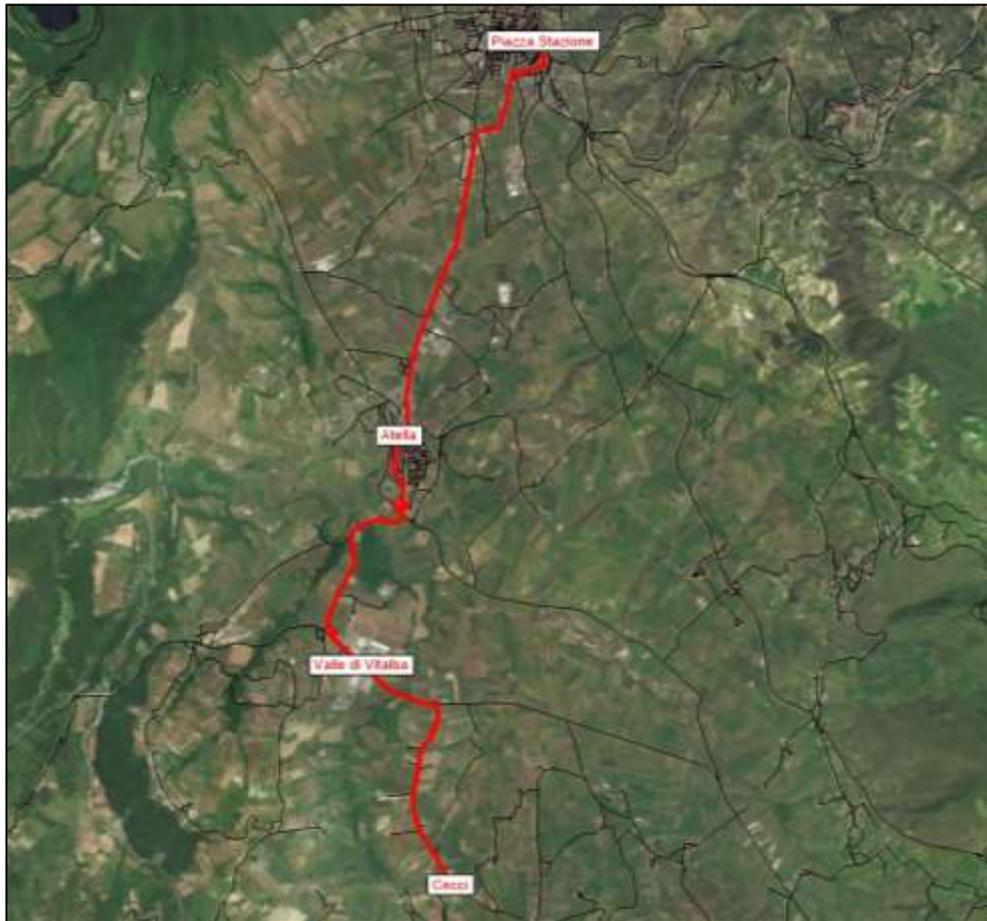


Figura 76. Cecci - Rionero in Vulture

### Direzione: Cecci - Stazione Rionero in Vulture

Tabella 150. Corsa delle 06:48

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Cecci		06:48	
Valle di Vitalba	06:58	06:58	
Atella	07:13	07:13	
Stazione di Rionero in Vulture	07:28		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:43

Tabella 151. Corsa delle 12:18

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Cecci		12:18	
Valle di Vitalba	12:28	12:28	
Atella	12:43	12:43	
Stazione di Rionero in Vulture	12:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 13:13

Tabella 152. Corsa delle 17:18

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Cecci		17:18	
Valle di Vitalba	17:28	17:28	
Atella	17:43	17:43	
Stazione di Rionero in Vulture	17:58		Con treno per <b>Potenza</b> delle 18:13



**Direzione: Stazione Rionero in Vulture - Cecci**

*Tabella 153. Corsa delle 09:02*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		09:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 08:47
Atella	09:17	09:17	
Valle di Vitalba	09:32	09:32	
Cecci	09:42		

*Tabella 154. Corsa delle 14:02*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		14:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 13:47
Atella	14:17	14:17	
Valle di Vitalba	14:32	14:32	
Cecci	14:42		

*Tabella 155. Corsa delle 19:02*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Rionero in Vulture		19:02	Con treno da <b>Potenza</b> delle 18:47
Atella	19:17	19:17	
Valle di Vitalba	19:32	19:32	
Cecci	19:42		

**Stazione di Melfi**

**Linea: Zona industriale di Melfi - Melfi**

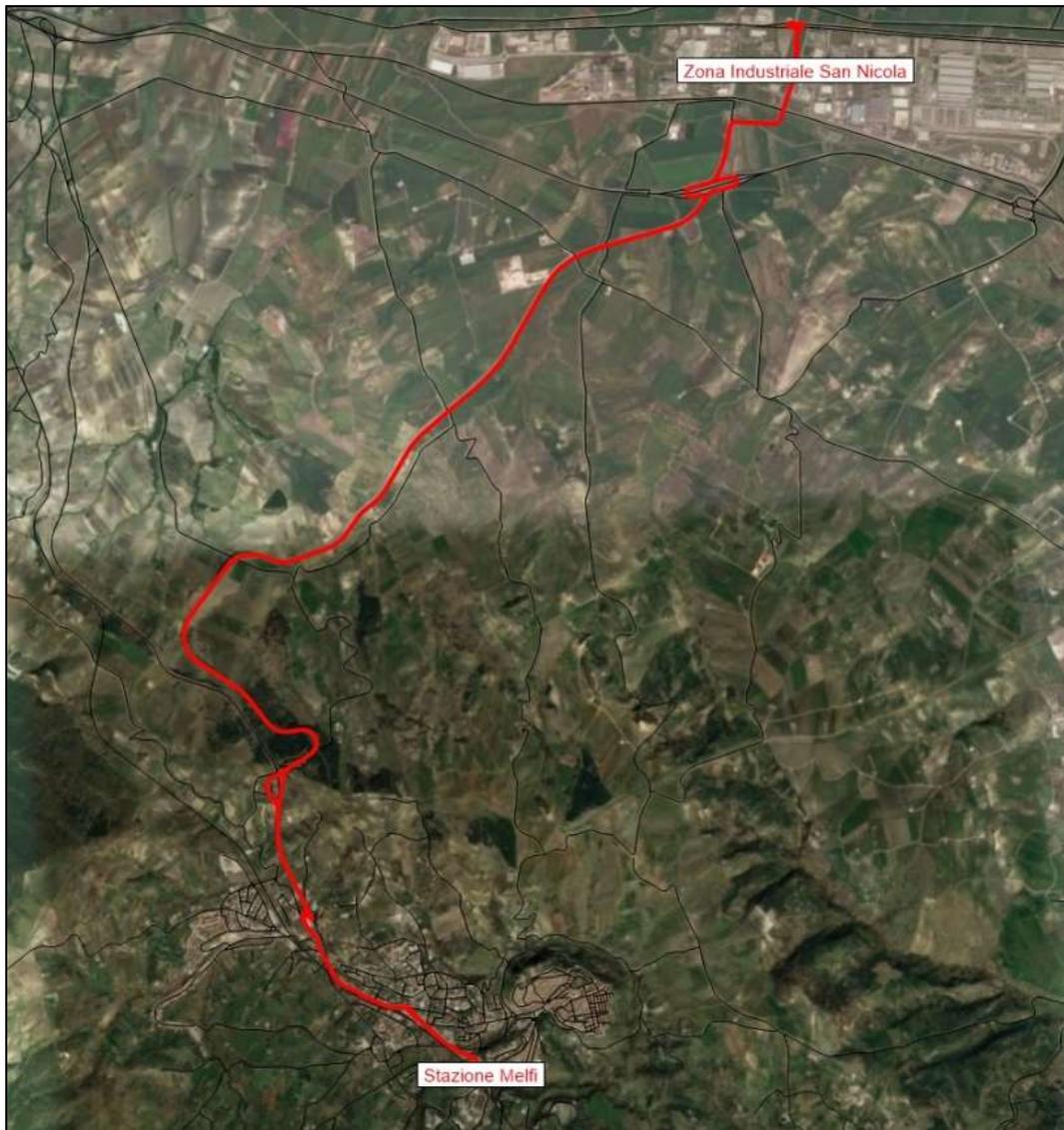


Figura 77. Zona industriale di Melfi - Melfi

**Direzione: Zona industriale di Melfi - Melfi**

Tabella 156. Corsa delle 08:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Zona industriale di Melfi		08:25	
Stazione di Melfi	08:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:00

Tabella 157. Corsa delle 13:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Zona industriale di Melfi		13:25	
Stazione di Melfi	13:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:00



*Tabella 158. Corsa delle 18:25*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Zona industriale di Melfi		18:25	
Stazione di Melfi	18:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:00

*Tabella 159. Corsa delle 20:25*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Zona industriale di Melfi		20:25	
Stazione di Melfi	20:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 21:00

***Direzione: Melfi - Zona Industriale di Melfi***

*Tabella 160. Corsa delle 07:10*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		07:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:00
Zona industriale di Melfi	07:30		

*Tabella 161. Corsa delle 09:10*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		09:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 09:00
Zona industriale di Melfi	09:30		

*Tabella 162. Corsa delle 14:10*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		14:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:00
Zona industriale di Melfi	14:30		

*Tabella 163. Corsa delle 19:10*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		19:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:00
Zona industriale di Melfi	19:30		



## Linea: Pescopagano - Melfi



Figura 78. Pescopagano - Melfi

### Direzione: Pescopagano - Melfi

Tabella 164. Corsa delle 06:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		06:50	
Sant'Andrea di Conza	07:00	07:00	
Calitri	07:10	07:10	
Rapone-Ruvo San Fele	07:15	07:15	
Stazione di Melfi	07:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 08:00

Tabella 165. Corsa delle 11:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		11:55	
Sant'Andrea di Conza	12:05	12:05	
Calitri	12:15	12:15	
Rapone-Ruvo San Fele	12:20	12:20	
Stazione di Melfi	12:50		Con treno per <b>Potenza</b> delle 13:00

Tabella 166. Corsa delle 17:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		17:50	
Sant'Andrea di Conza	18:00	18:00	
Calitri	18:10	18:10	
Rapone-Ruvo San Fele	18:15	18:15	
Stazione di Melfi	18:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:00



**Direzione: Melfi - Pescopagano**

*Tabella 167. Corsa delle 09:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		09:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 09:00
Rapone-Ruvo San Fele	09:45	09:45	
Calitri	09:50	09:50	
Sant'Andrea di Conza	10:00	10:00	
Pescopagano	10:10		

*Tabella 168. Corsa delle 14:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		14:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:00
Rapone-Ruvo San Fele	14:45	14:45	
Calitri	14:50	14:50	
Sant'Andrea di Conza	15:00	15:00	
Pescopagano	15:10		

*Tabella 169. Corsa delle 19:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		19:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:00
Rapone-Ruvo San Fele	19:45	19:45	
Calitri	19:50	19:50	
Sant'Andrea di Conza	20:00	20:00	
Pescopagano	20:10		

**Linea: Lavello - Melfi**



*Figura 79. Lavello - Melfi*



**Direzione: Lavello - Melfi**

*Tabella 170. Corsa delle 06:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lavello		06:00	
Rapolla	06:30	06:30	
Stazione di Melfi	06:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:00

*Tabella 171. Corsa delle 13:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lavello		13:00	
Rapolla	13:30	13:30	
Stazione di Melfi	13:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:00

*Tabella 172. Corsa delle 18:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lavello		18:00	
Rapolla	18:30	18:30	
Stazione di Melfi	18:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:00

**Direzione: Melfi - Lavello**

*Tabella 173. Corsa delle 07:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		07:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:00
Rapolla	07:30	07:30	
Lavello	08:00		

*Tabella 174. Corsa delle 14:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		14:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:00
Rapolla	14:30	14:30	
Lavello	15:00		

*Tabella 175. Corsa delle 19:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Melfi		19:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:00
Rapolla	19:30	19:30	
Lavello	20:00		

## Stazione di Castel Lagopesole

### Linea: Sant'Ilario - Castel Lagopesole



Figura 80. Sant'Ilario - Castel Lagopesole

### Direzione Sant'Ilario - Castel Lagopesole

Tabella 176. Corsa delle 06:37

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Sant'Ilario		06:37	
Filiano	06:57	06:57	
Dragonetti	07:02	07:02	
Stazione di Castel Lagopesole	07:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:30

Tabella 177. Corsa delle 08:37

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Sant'Ilario		08:37	
Filiano	08:57	08:57	
Dragonetti	09:02	09:02	
Stazione di Castel Lagopesole	09:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:30

Tabella 178. Corsa delle 12:37

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Sant'Ilario		12:37	
Filiano	12:57	12:57	
Dragonetti	13:02	13:02	



Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole	13:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 13:30

*Tabella 179. Corsa delle 18:37*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Sant'Ilario		18:37	
Filiano	18:57	18:57	
Dragonetti	19:02	19:02	
Stazione di Castel Lagopesole	19:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:30

***Direzione Castel Lagopesole - Sant'Ilario***

*Tabella 180. Corsa delle 07:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		07:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:30
Dragonetti	07:58	07:58	
Filiano	08:03	08:03	
Sant'Ilario	08:23		

*Tabella 181. Corsa delle 11:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		11:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 11:30
Dragonetti	11:58	11:58	
Filiano	12:03	12:03	
Sant'Ilario	12:23		

*Tabella 182. Corsa delle 14:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		14:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:30
Dragonetti	14:58	14:58	
Filiano	15:03	15:03	
Sant'Ilario	15:23		

*Tabella 183. Corsa delle 19:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		19:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:30
Dragonetti	19:58	19:58	
Filiano	20:03	20:03	
Sant'Ilario	20:23		

**Area d'interscambio San Nicola di Melfi**

Nella UTOR risulta altresì funzionale il potenziamento dell'Area d'interscambio di San Nicola di Melfi. Al riguardo, come già detto in precedenza, la Regione Basilicata ha formalmente chiesto al competente



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana di voler prevedere nell'ambito di Contratto di Programma RFI - aggiornamento annualità 2020-2021 - risorse finanziarie per la realizzazione di una variante di tracciato sulla linea ferroviaria Potenza - Foggia in corrispondenza di San Nicola di Melfi. Tale variante consentirebbe di dare risposta al traffico merci e anche passeggeri interessante l'area nord della Regione soprattutto in relazione alla presenza dello stabilimento industriale FCA di San Nicola di Melfi. In tale ottica sicuramente la flessibilità da prevedere nella gestione dei contratti di servizio a seguito della procedura di affidamento dei servizi dovrà consentire la valorizzazione della suddetta area d'interscambio mediante il potenziamento dell'integrazione modale in corrispondenza della stessa.

### Sintesi delle percorrenze

Nella tabella seguente di riportano le percorrenze di progetto per le linee appena descritte.

Tabella 184. Percorrenze sviluppate dai servizi di adduzione

Tratta	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Rionero in Vulture – Ospedale CROB	1,00	22	365	8'030
San Fele – Rionero in Vulture	30,00	8	365	87'600
Cecci – Rionero in Vulture	14,00	6	365	30'660
Zona ind.le Melfi – Melfi	18,00	8	365	52'560
Pescopagano – Melfi	50,00	6	365	109'500
Lavello – Melfi	22,00	6	365	48'180
Sant'Ilario – Castel Lagopesole	22,00	8	365	64'240
<b>TOTALE</b>				<b>400'770</b>

#### **6.3.1.2 Linea Palazzo S. Gervasio - Rionero in Vulture**

Il comune di Montemilone ha proposto di riprogrammare le percorrenze della linea PZ 097 - Minervino Murge - Potenza, al fine di raggiungere la rete Core a Potenza, passando per la nuova Superstrada Oraziana. La linea prevede due coppie di corse che collegano Palazzo San Gervasio a Rionero in Vulture, dove sarà possibile sfruttare il nuovo servizio ferroviario che garantirà di arrivare a Potenza, passando per le fermate di Montemilone e Venosa.



Figura 81. Linea Palazzo San Gervasio - Rionero in Vulture

Tabella 185. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Palazzo S.Gervasio - Rionero	A	49.74	2	305	30'340.55
Palazzo S.Gervasio - Rionero	R	49.37	2	305	30'115.55
<b>TOTALE</b>					<b>60'456.10</b>

**Direzione Palazzo San Gervasio - Rionero in Vulture**

Tabella 186. Corsa delle 05:45

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		05:45	
Montemilone	06:05	06:05	
Venosa	06:30	06:30	
Rionero in Vulture Stazione	07:00		

Tabella 187. Corsa delle 09:45

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Palazzo San Gervasio		09:45	
Montemilone	10:05	10:05	
Venosa	10:30	10:30	
Rionero in Vulture Stazione	11:00		

### **Direzione Rionero in Vulture - Palazzo San Gervasio**

Tabella 188. Corsa delle 10:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Rionero in Vulture Stazione		10:05	
Venosa	10:35	10:35	
Montemilone	11:00	11:00	
Palazzo San Gervasio	11:20		

Tabella 189. Corsa delle 16:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Rionero in Vulture Stazione		16:05	
Venosa	16:35	16:35	
Montemilone	17:00	17:00	
Palazzo San Gervasio	17:20		

#### **6.3.1.3 Linea Banzi - Genzano Scalo**

La riprogrammazione della linea PZ 097 - Minervino Murge - Potenza, ha reso necessario il prolungamento di alcune corse della linea PZ 232 - Genzano - Genzano Scalo fino a Banzi, in modo da non lasciare l'utenza di Banzi priva di collegamenti verso Potenza. Il Capoluogo sarà quindi raggiungibile tramite il servizio ferroviario.



Figura 82. Linea Banzi - Genzano scalo



Tabella 190. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lun- ghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Banzi – Genzano scalo	A	12.00	2	305	7'320.00
Banzi – Genzano scalo	R	12.00	1	209	2'508.00
Banzi – Genzano scalo	R	12.00	1	305	3'660.00
<b>TOTALE</b>					<b>13'488.00</b>

**Direzione Banzi - Genzano Scalo**

Tabella 191. Corsa delle 05:55

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Banzi		05:55	
Genzano di Lucania	06:05	06:05	
Genzano scalo	06:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 06:35

Tabella 192. Corsa delle 07:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Banzi		07:25	
Genzano di Lucania	07:35	07:35	
Genzano scalo	07:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 08:05

**Direzione Genzano Scalo - Banzi**

Tabella 193. Corsa delle 14:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano scalo		14:00	Con treno da <b>Potenza</b> delle 13:50
Genzano di Lucania	14:10	14:10	
Banzi	14:20		

Tabella 194. Corsa delle 17:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Genzano scalo		17:05	Con treno da <b>Potenza</b> delle 16:50
Genzano di Lucania	17:15	17:15	
Banzi	17:25		



### 6.3.1.4 Linea Venosa - Lavello

La corsa A557 della linea PZ 094 Venosa - Lavello è stata posticipata per venire in contro alle necessità degli studenti degli istituti superiori di Venosa.

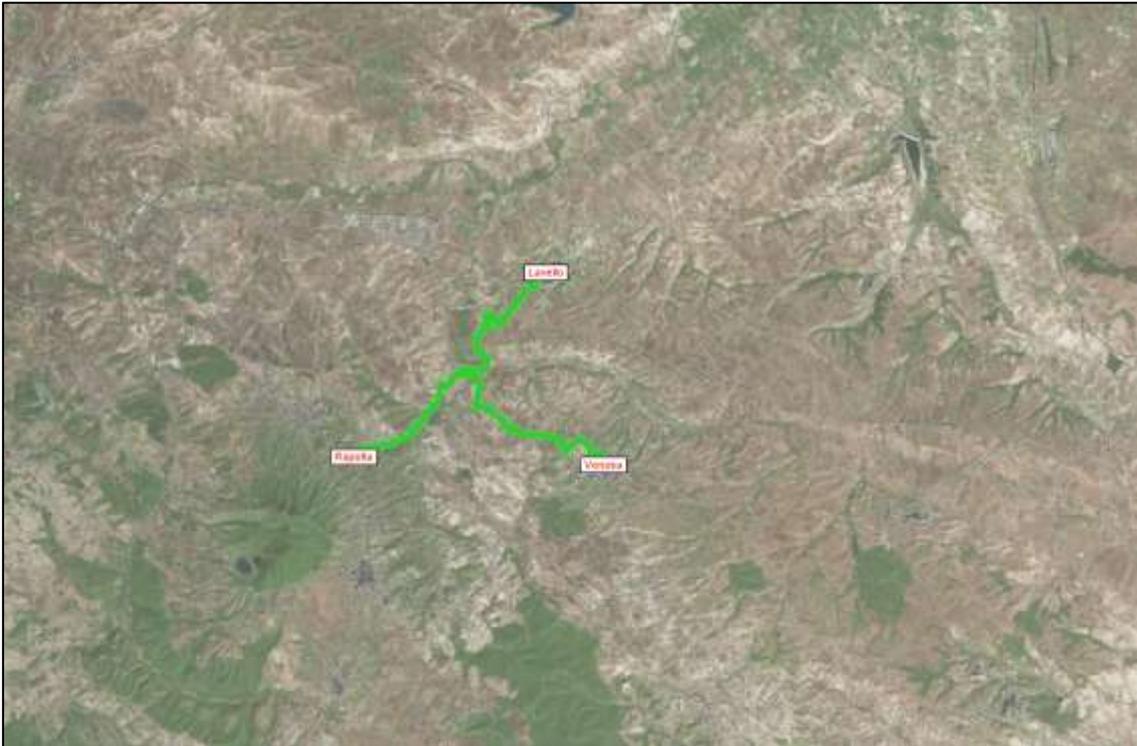


Figura 83. Linea Banzi - Genzano scalo

Tabella 195. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lun- ghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Venosa – Rapolla - Lavello	A	22.00	1	305	6'710.00
<b>TOTALE</b>					<b>6'710.00</b>

### Direzione Venosa - Lavello

Tabella 196. Corsa delle 13:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Venosa		13:10	
Rapolla	13:35	13:35	
Lavello	13:50		

### 6.3.2 SERVIZI EXTRAURBANI CONFERMATI

Nelle tabelle e nelle immagini seguenti si riportano la rappresentazione cartografica dei servizi e la sintesi delle percorrenze dei servizi extraurbani confermati riferiti ai servizi in fascia scolastica, indifferenziati e di collegamento verso i poli industriali.

#### 6.3.2.1 Servizi in fascia scolastica

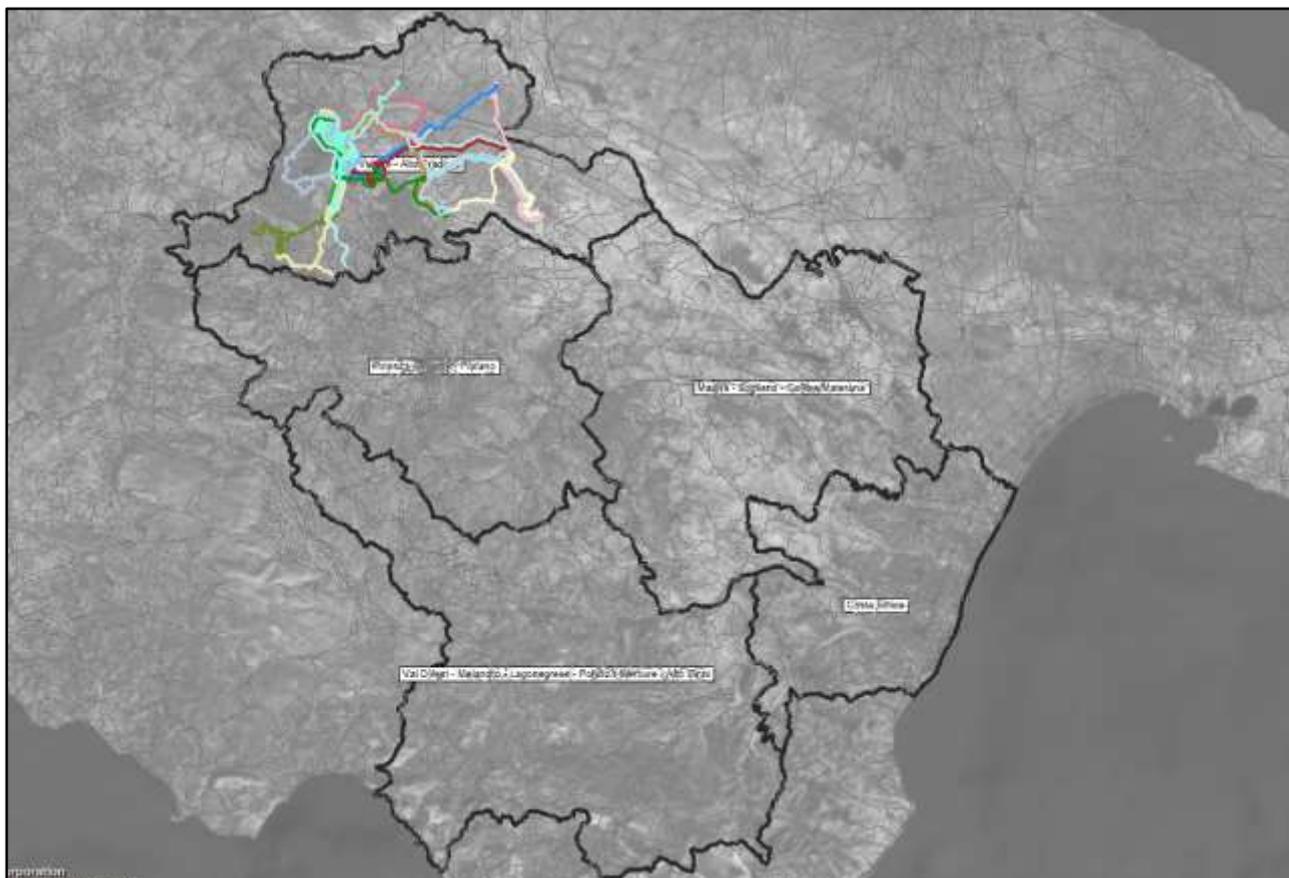


Figura 84. Corse confermate in fascia scolastica

Tabella 197. Servizi extraurbani confermati - in fascia scolastica

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	1'881	82'555.00
PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	209	10'450.00
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	418	14'212.00
PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	723	15'392.00
PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'672	43'890.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	836	19'771.40
PZ Linea: 097A - Aggiuntivi: Minervino Murge - Potenza (4 Banzi- Genzano)	418	3'135.00
PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	1'045	53'232.30
PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	418	418.00
PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'864	49'316.00
PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	723	31'157.00
PZ Linea: 180 - Forenza - Genzano di Lucania	418	10'032.00
PZ Linea: 181 - Forenza - Maschito - Palazzo S.G.	418	12'540.00

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PILKINGTON	418	8'360.00
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	3'022	66'608.00
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	2'299	41'173.00
PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'830	7'320.00
<b>Totale</b>	<b>18'917</b>	<b>483'286.70</b>

### 6.3.2.2 Servizi indifferenziati

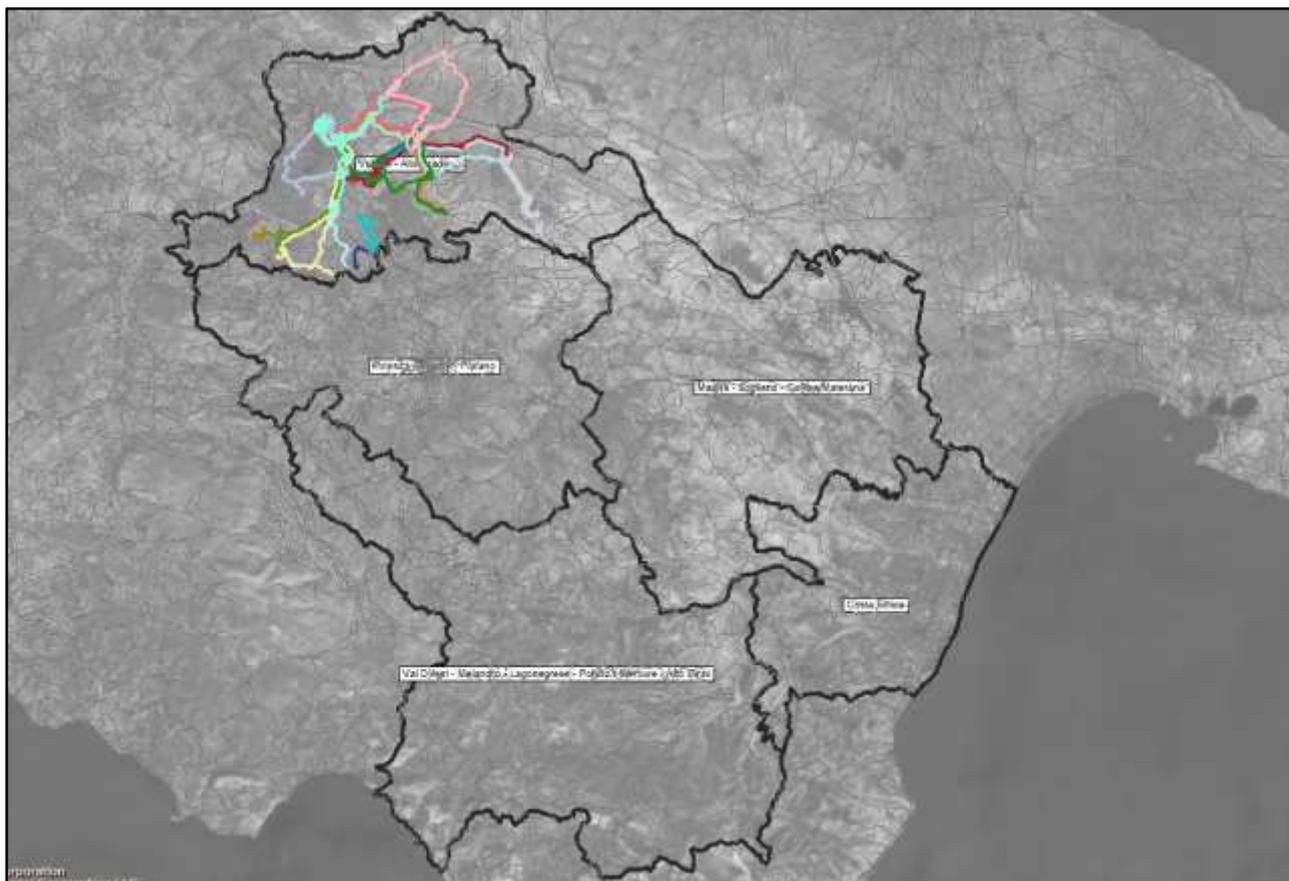


Figura 85. Corse confermate indifferenziate

Tabella 198. Servizi extraurbani confermati - indifferenziati

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	3'948	116'162.00
PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	1'621	48'415.00
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	819	15'578.00
PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	1'203	23'213.00
PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'508	37'254.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	96	1'843.20
PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	3'033	133'123.50
PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'926	48'150.00
PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	1'333	45'638.00
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	1'333	32'206.00

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	2'519	47'454.00
PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	610	3'660.00
PZ Linea: 287 - Rapone - Ruvo del Monte - Innesso SS401	2'190	45'990.00
PZ Linea: 298 - Lagopesole - Sterpito - Giannattasio	915	7'320.00
PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	1'028	6'927.00
PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'220	4'880.00
PZ Linea: 379 - Venosa- Lavello- Gaudiano (Stab. EUGEA)	1'060	33'660.00
<b>Totale</b>	<b>26'667</b>	<b>665'198.70</b>

### 6.3.2.3 Servizi a servizio dei poli industriali

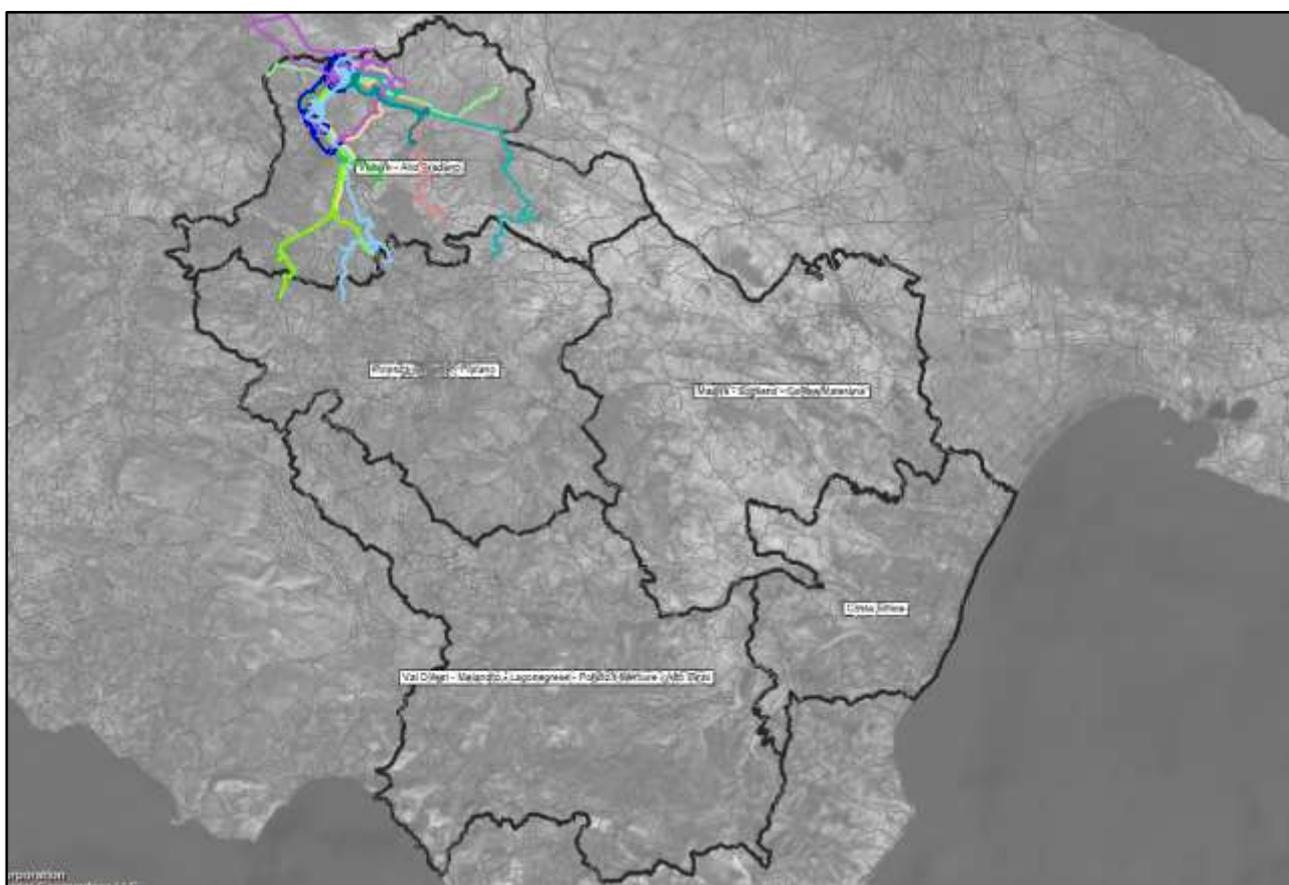


Figura 86. Corse confermate verso i poli industriali

Tabella 199. Servizi extraurbani confermati - operaie

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 177 - Atella - Melfi - Gaudiano	300	17'580.00
PZ Linea: 179 - Filiano - Atella - S.Nicola di Melfi	10'590	528'670.00
PZ Linea: 182 - Forenza - Maschito - Venosa - S.Nicola di Melfi	6'210	352'765.00
PZ Linea: 185 - Montemilone - Lavello - S.Nicola Melfi - Rocchetta	4'438	159'506.00
PZ Linea: 189 - Acerenza - Genzano - Lavello - S.Nicola di Melfi	5'600	443'870.00
PZ Linea: 194 - Ripacandida - Ginestra - S.Nicola di Melfi	2'190	100'740.00



Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 198 - Rapolla - Melfi - S.N. di Melfi	6'628	202'614.00
PZ Linea: 199 - Melfi - S.Nicola di Melfi - SFIR	860	76'540.00
PZ Linea: 285 - Venosa - S.Nicola di Melfi	2'190	65'700.00
PZ Linea: 383 - Lagopesole - S.Cataldo - SATA	4'745	170'090.00
<b>Totale</b>	<b>43'751</b>	<b>2'118'075.00</b>

### 6.3.3 SERVIZI COMUNALI/URBANI

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbani interni all'UTOR.

Tabella 200. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Atella	47'411.00
Barile	14'030.00
Lavello	71'091.00
Melfi	332'950.60
Rapolla	55'083.05
Rionero in Vulture	78'642.00
San Fele	47'077.00
Venosa	77'000.00
<b>Totale</b>	<b>723'284.65</b>

## 6.4 UTOR Potenza - Marmo - Platano

Nell'immagine seguente si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR.

Tabella 201. UTOR 2: Potenza - Marmo - Platano

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Abriola	96	1564	180	No	0
Acerenza	77	2433	276	Si	0
Albano di Lucania	55	1455	91	No	0
Anzi	77	1727	141	No	0
Avigliano	85	11697	1692	No	0
Balvano	42	1842	921	Si	1
Baragiano	29	2669	439	Si	0
Bella	99	5230	681	Si	0
Brindisi Montagna	59	904	74	No	0
Calvello	106	1945	253	No	0
Campomaggiore	12	820	82	No	0
Cancellara	42	1353	104	No	0
Castelgrande	35	971	77	Si	0
Castelmezzano	34	816	75	No	0
Laurenzana	95	1857	201	No	0
Muro Lucano	125	5484	822	Si	1
Oppido Lucano	54	3825	480	Si	0
Picerno	78	6002	699	No	0
Pietragalla	66	4189	689	No	0
Pietrapertosa	67	1056	83	No	0
Pignola	56	6828	605	No	0
Potenza	174	67348	18700	No	0
Ruoti	55	3575	570	Si	0
San Chirico Nuovo	23	1396	95	Si	0
Tito	71	7329	3794	No	1
Tolve	128	3271	252	Si	0
Trivigno	26	687	55	No	0
Vaglio Basilicata	43	2050	275	No	0
Vietri di Potenza	52	2861	293	No	0

Potenza - Marmo - Platano





Di seguito si riportano per l'UTOR Potenza - Marmo - Platano, i paragrafi relativi a:

- Servizi Extraurbani di progetto
- Servizi Extraurbani confermati
- Servizi Suburbani
- Attestamenti dei servizi extraurbani
- Servizi Comunali/Urbani

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 202. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Potenza - Marmo - Platano

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	3'099'668.17
di cui:	
<i>di adduzione</i>	159'140.00
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	0.00
<i>di progetto</i>	17'465.00
<i>suburbane</i>	265'510.17
<i>in fascia scolastica</i>	1'256'052.40
<i>indifferenziate</i>	1'311'500.60
Linee operaie	2'273'301.90
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urbani	2'549'888.95
<b>Totale</b>	<b>8'269'014.02</b>

#### 6.4.1 SERVIZI EXTRAURBANI DI PROGETTO

##### 6.4.1.1 Servizi automobilistici di adduzione ai servizi ferroviari

Le percorrenze in sovrapposizione con i servizi ferroviari della direttrice Bella-Muro - Potenza - Melfi sono oggetto di una riorganizzazione dei servizi su gomma al fine di consentire l'adduzione ai servizi ferroviari.

Le immagini seguenti mostrano la riorganizzazione di tali servizi in modo che i Comuni che sono stati privati delle corse sopprimibili in quanto in sovrapposizione con il servizio ferroviario, possano fruire di un collegamento automobilistico con le stazioni più vicine (Castel Lagopesole, Picerno o Bella Muro).

## Stazione di Castel Lagopesole

### Linea: Gianturco di Sant'Angelo - Castel Lagopesole



Figura 87. Gianturco di S. Angelo - Castel Lagopesole

### **Direzione Gianturco di Sant'Angelo - Castel Lagopesole**

Tabella 203. Corsa delle 06:58

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Gianturco di Sant'Angelo		06:58	
San Giorgio	07:03	07:03	
Possidente	07:10	07:10	
Stazione di Castel Lagopesole	07:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:30

Tabella 204. Corsa delle 08:58

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Gianturco di Sant'Angelo		08:58	
San Giorgio	09:03	09:03	
Possidente	09:10	09:10	
Stazione di Castel Lagopesole	09:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:30

Tabella 205. Corsa delle 13:58

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Gianturco di Sant'Angelo		13:58	
San Giorgio	14:03	14:03	
Possidente	14:10	14:10	
Stazione di Castel Lagopesole	14:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:30



*Tabella 206. Corsa delle 18:58*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Gianturco di Sant'Angelo		18:58	
San Giorgio	19:03	19:03	
Possidente	19:10	19:10	
Stazione di Castel Lagopesole	19:15		Con treno per <b>Potenza</b> delle 19:30

***Direzione Castel Lagopesole - Gianturco di Sant'Angelo***

*Tabella 207. Corsa delle 07:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		07:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:30
Possidente	07:50	07:50	
San Giorgio	07:57	07:57	
Gianturco di Sant'Angelo	08:02		

*Tabella 208. Corsa delle 11:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		11:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 11:30
Possidente	11:50	11:50	
San Giorgio	11:57	11:57	
Gianturco di Sant'Angelo	12:02		

*Tabella 209. Corsa delle 14:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		14:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:30
Possidente	14:50	14:50	
San Giorgio	14:57	14:57	
Gianturco di Sant'Angelo	15:02		

*Tabella 210. Corsa delle 19:45*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Castel Lagopesole		19:45	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:30
Possidente	19:50	19:50	
San Giorgio	19:57	19:57	
Gianturco di Sant'Angelo	20:02		

## Stazione di Picerno

### Linea: Vietri di Potenza - Picerno

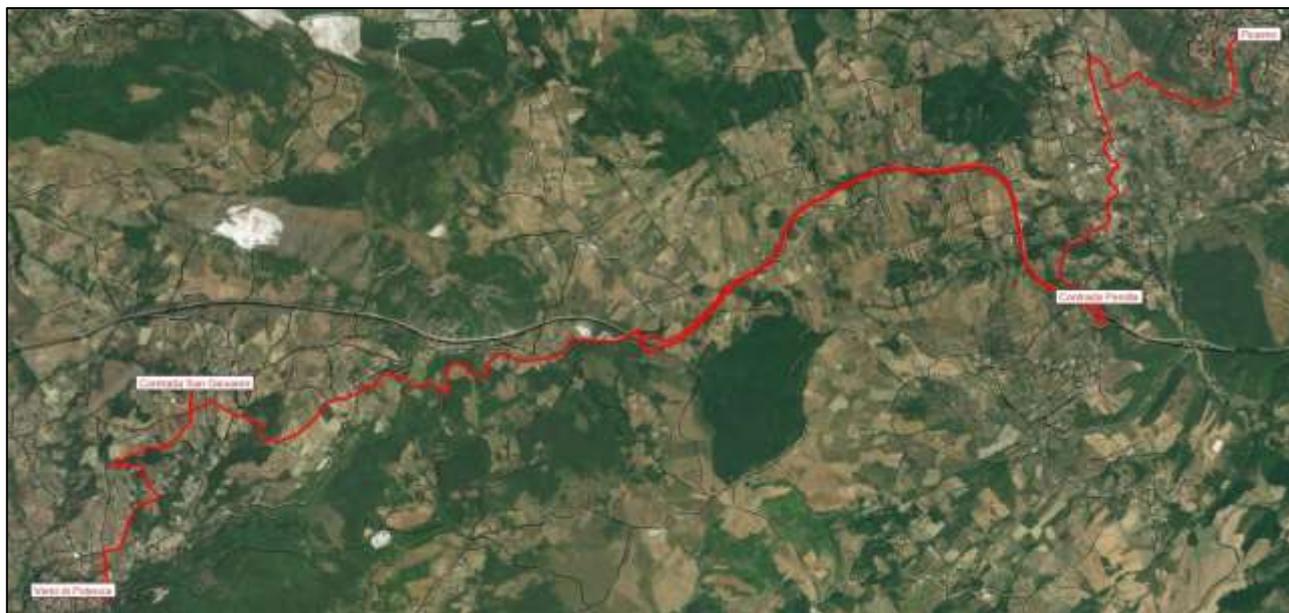


Figura 88. Vietri di Potenza - Picerno

### Direzione Vietri di Potenza - Picerno

Tabella 211. Corsa delle 06:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Vietri di Potenza		06:05	
Contrada San Giovanni	06:10	06:10	
Contrada Perolla	06:40	06:40	
Picerno	06:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:00

Tabella 212. Corsa delle 08:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Vietri di Potenza		08:05	
Contrada San Giovanni	08:10	08:10	
Contrada Perolla	08:40	08:40	
Picerno	08:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:00

Tabella 213. Corsa delle 15:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Vietri di Potenza		15:05	
Contrada San Giovanni	15:10	15:10	
Contrada Perolla	15:40	15:40	
Picerno	15:45		Con treno per <b>Potenza</b> delle 16:00

### Direzione Picerno - Vietri di Potenza

Tabella 214. Corsa delle 07:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		07:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:00



Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Contrada Perolla	07:15	07:15	
Contrada San Giovanni	07:45	07:45	
Vietri di Potenza	07:50		

Tabella 215. Corsa delle 14:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		14:10	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:00
Contrada Perolla	14:15	14:15	
Contrada San Giovanni	14:45	14:45	
Vietri di Potenza	14:50		

Tabella 216. Corsa delle 19:15

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		19:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:00
Contrada Perolla	19:20	19:20	
Contrada San Giovanni	19:50	19:50	
Vietri di Potenza	19:55		

### Stazione di Bella Muro

#### Linea: Pescopagano - Bella Muro

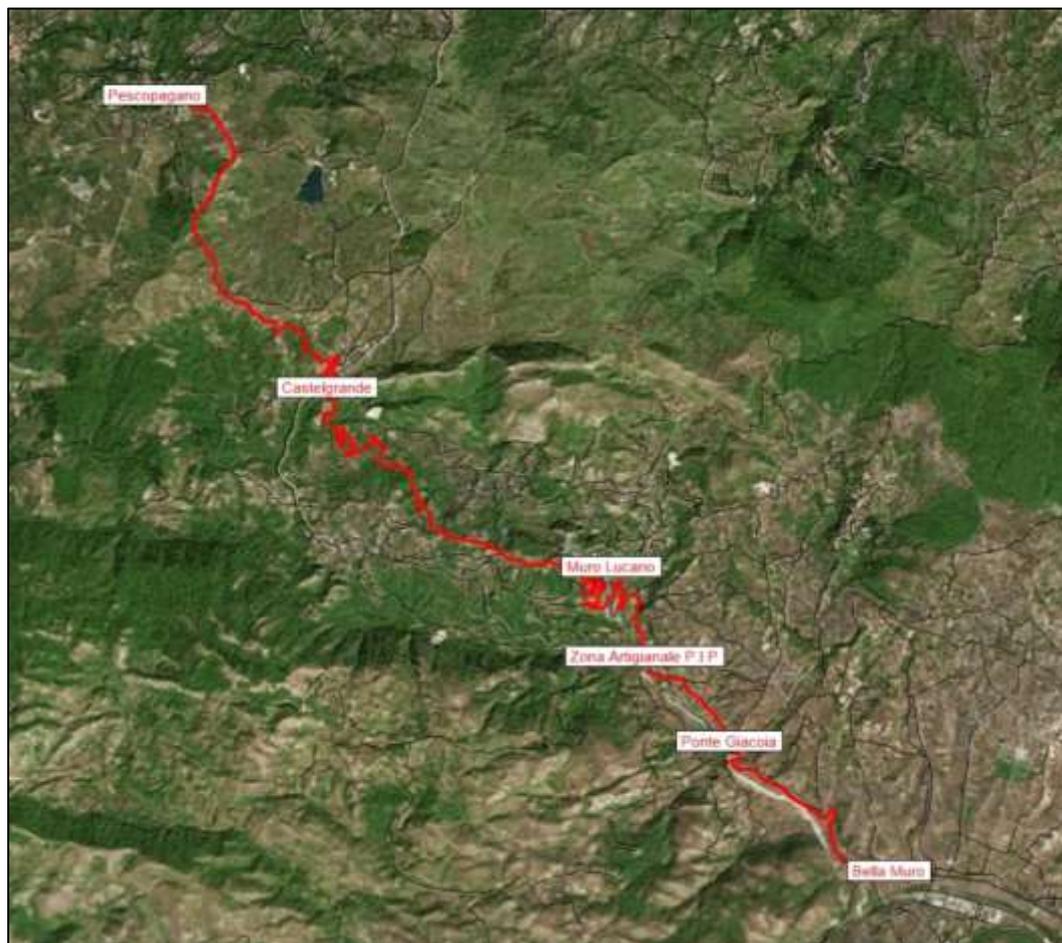


Figura 89. Pescopagano - Bella Muro Picerno



### **Direzione Pescopagano - Bella Muro**

*Tabella 217. Corsa delle 05:35*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		05:35	
Castelgrande	05:50	05:50	
Muro Lucano	06:10	06:10	
Zona artigianale P.I.P.	06:20	06:20	
Ponte Giacoia	06:25	06:25	
Stazione di Bella Muro	06:30		Con treno per <b>Potenza</b> delle 06:40

*Tabella 218. Corsa delle 13:35*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		13:35	
Castelgrande	13:50	13:50	
Muro Lucano	14:10	14:10	
Zona artigianale P.I.P.	14:20	14:20	
Ponte Giacoia	14:25	14:25	
Stazione di Bella Muro	14:30		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:40

*Tabella 219. Corsa delle 17:01*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pescopagano		17:01	
Castelgrande	17:16	17:16	
Muro Lucano	17:36	17:36	
Zona artigianale P.I.P.	17:46	17:46	
Ponte Giacoia	17:51	17:51	
Stazione di Bella Muro	17:56		Con treno per <b>Potenza</b> delle 18:11

### **Direzione Bella Muro - Pescopagano**

*Tabella 220. Corsa delle 07:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		07:30	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:15
Ponte Giacoia	07:35	07:35	
Zona artigianale P.I.P.	07:40	07:40	
Muro Lucano	07:50	07:50	
Castelgrande	08:10	08:10	
Pescopagano	08:25		

*Tabella 221. Corsa delle 15:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		15:30	Con treno da <b>Potenza</b> delle 15:15
Ponte Giacoia	15:35	15:35	
Zona artigianale P.I.P.	15:40	15:40	
Muro Lucano	15:50	15:50	
Castelgrande	16:10	16:10	
Pescopagano	16:25		



Tabella 222. Corsa delle 19:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		19:30	Con treno da Potenza delle 19:15
Ponte Giacoia	19:35	19:35	
Zona artigianale P.I.P.	19:40	19:40	
Muro Lucano	19:50	19:50	
Castelgrande	20:10	20:10	
Pescopagano	20:25		

**Linea: Bella - Bella Muro**

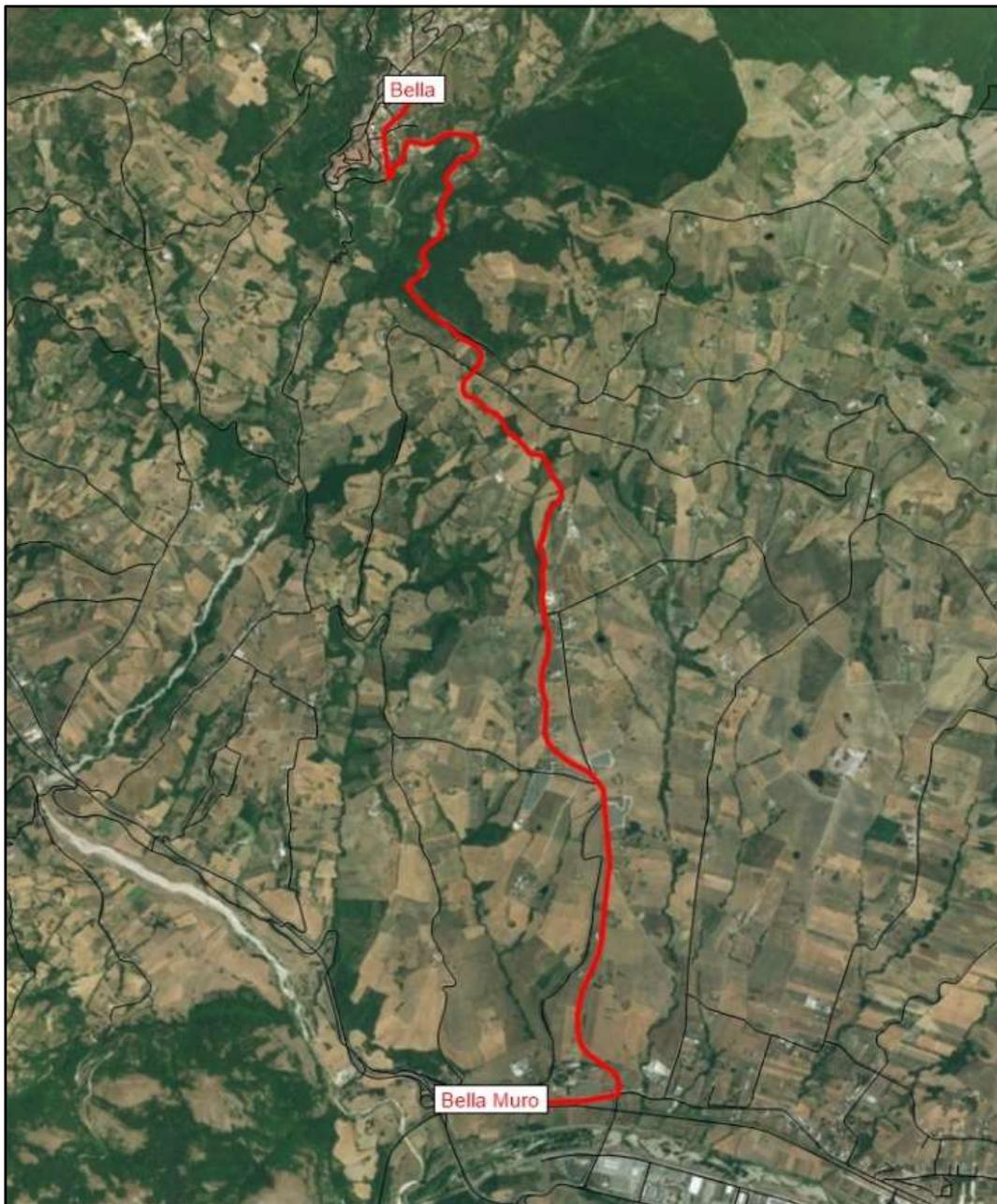


Figura 90. Bella - Bella Muro



### **Direzione Bella - Bella Muro**

*Tabella 223. Corsa delle 06:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Bella		06:15	
Stazione di Bella Muro	06:25		Con treno per <b>Potenza</b> delle 06:40

*Tabella 224. Corsa delle 08:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Bella		08:15	
Stazione di Bella Muro	08:25		Con treno per <b>Potenza</b> delle 08:40

*Tabella 225. Corsa delle 14:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Bella		14:15	
Stazione di Bella Muro	14:25		Con treno per <b>Potenza</b> delle 14:40

*Tabella 226. Corsa delle 17:46*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Bella		17:46	
Stazione di Bella Muro	17:56		Con treno per <b>Potenza</b> delle 18:11

### **Direzione Bella Muro - Bella**

*Tabella 227. Corsa delle 07:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		07:30	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:15
Bella	07:40		

*Tabella 228. Corsa delle 13:08*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		13:08	Con treno da <b>Potenza</b> delle 12:53
Bella	13:18		

*Tabella 229. Corsa delle 15:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		15:30	Con treno da <b>Potenza</b> delle 15:15
Bella	15:40		

*Tabella 230. Corsa delle 19:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stazione di Bella Muro		19:30	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:15
Bella	19:40		

### **Stazione di Pietragalla - Ferrovie Appulo Lucane**

L'amministrazione Comunale di Pietragalla ha rappresentato l'esigenza di realizzare nei pressi della stazione dello scalo ferroviario FAL di Pietragalla, su terreno di proprietà comunale, un'area di sosta per gli

autoveicoli privati nonché per consentire la fermata degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale - linee operaie provenienti dai Comuni di Oppido Lucano, Acerenza e Montemilone e diretti a San Nicola di Melfi. Tale area di sosta potrebbe valorizzare altresì l'integrazione con il servizio ferroviario sulla linea Potenza - Avigliano Lucania - Oppido Lucano esercitata dalla FAL.

### Sintesi delle percorrenze

Nella tabella seguente di riportano le percorrenze di progetto per le linee appena descritte.

Tabella 231. Percorrenze annue riassegnate ai servizi di adduzione alle linee ferroviarie

Tratta	Lunghezza [Km]	Numero corse/g	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Gianturco di S. Angelo – Castel Lagopesole	8,00	8	365	23'360
Vietri di Potenza – Picerno	20,00	6	365	43'800
Pescopagano – Bella Muro	30,00	6	365	65'700
Bella – Bella Muro	9,00	8	365	26'280
<b>TOTALE</b>				<b>159'140</b>

#### **6.4.1.2 Linea extraurbana PZ 415 Tito - Potenza corse in fascia scolastica**

Il comune di Tito ha richiesto la modifica dell'instradamento delle corse scolastiche A1928, R2015 e R2016, appartenenti alla linea PZ 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza, in modo da servire gli studenti della nuova area residenziale "Fontana Camillo", sfruttando la fermata già esistente.

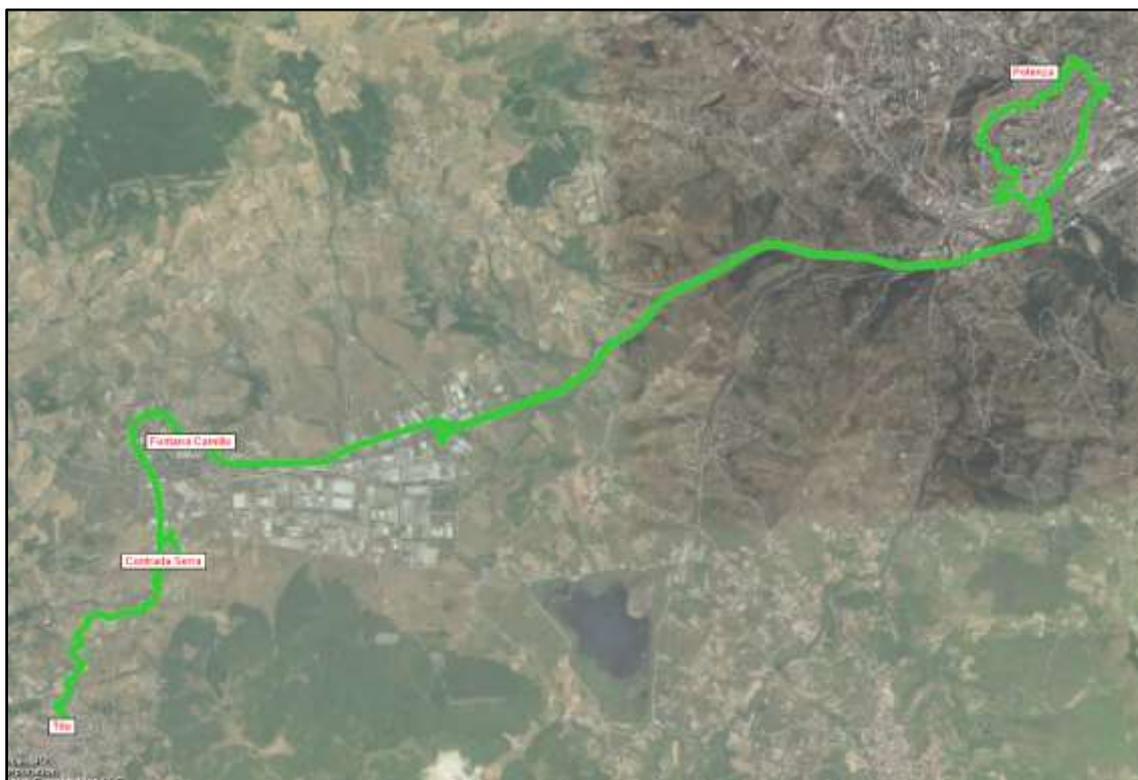


Figura 91. Linea Tito - Potenza



Tabella 232. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lun- ghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Tito - Potenza	A	22.00	1	305	7'015.00
Tito - Potenza	R	28.00	1	209	5'852.00
Tito - Potenza	A	22.00	1	305	4'598.00
<b>TOTALE</b>					<b>17'465.00</b>

**Direzione Tito - Potenza**

Tabella 233. Corsa delle 07:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Tito		07:05	
Contrada Serra	07:10	07:10	
Fontana Camillo	07:18	07:18	
Potenza	08:00		

**Direzione Potenza - Tito**

Tabella 234. Corsa delle 13:15

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza		13:15	
Fontana Camillo	13:52	13:52	
Contrada Serra	14:00	14:00	
Tito	14:05		

Tabella 235. Corsa delle 14:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Potenza		14:05	
Fontana Camillo	14:38	14:38	
Contrada Serra	14:45	14:45	
Tito	14:50		

**6.4.1.3 Linee operaie di UTOR - Modifiche ed integrazioni**

A seguito di ulteriori istanze emerse in sede di concertazione riavviata a seguito delle elezioni regionali, sono state introdotte modifiche ed integrazioni che riguardano anche linee operaie verso lo stabilimento F.C.A. di San Nicola di Melfi. Nel presente paragrafo sono descritte le modifiche/integrazioni approntate.



### Linea Campomaggiore - Potenza -San Nicola di Melfi ZI

A seguito delle modifiche apportate alle linee operaie dell'UTOR 6 in prima battuta si era ipotizzata la modifica di tracciato delle linee PZ 137 e PZ 306, arretrando il capolinea a Campomaggiore. Nell'ambito delle valutazioni sono state recepite le istanze pervenute dall'utenza ed è stata prevista l'istituzione di una nuova linea Campomaggiore - S. Nicola di Melfi, con 3 coppie di corse, in modo da soddisfare l'utenza dei tre turni di servizio previsti alla F.C.A. e di tutto l'indotto. Le percorrenze aggiuntive necessarie risultano di 222.285,00 km, parte delle quali, complessivi 89.600,00 km, è possibile recuperare dalla soppressione di due coppie bis che attualmente sono effettuate sulla linea PZ 137 che oggi risultano non più necessarie. Pertanto la rimodulazione a conti fatti presenta il quadro della successiva tabella.

Tabella 236. Nuova linea operaia: Campomaggiore - Potenza -San Nicola di Melfi ZI

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Linea P_O: Campomaggiore – Potenza –San Nicola di Melfi ZI	2'190	222.285,00
PZ Linea: 137 - Potenza - Arena Industriale di Melfi	2.190	202.400,00

Tale nuova linea consentirà al contempo di fornire riscontro alle numerose e continue istanze di un diverso e più veloce instradamento via Bradanica, anziché via Basentana e Potenza-Melfi, di alcune linee operaie provenienti dal materano (Grassano Scalo - Montalbano e Ferrandina) e dirette allo stabilimento F.C.A. di Melfi (cfr. par. 6.7.2.3).

### Linea Bella - San Fele - San Nicola di Melfi ZI

Ulteriori richieste sono giunte dai territori di Bella, San Fele, Rapone e Ruvo del Monte. È stato rappresentato che l'offerta attuale non copre tutta la domanda di trasporto verso lo stabilimento F.C.A. di S. Nicola di Melfi, pertanto è stata prevista l'istituzione di una nuova linea Bella - San Fele - San Nicola di Melfi ZI via Ofantina, le cui percorrenze sono riportate di seguito:

Tabella 237. Nuova linea operaia: Bella - San Fele - San Nicola di Melfi ZI

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Linea P_O: Bella – San Fele – San Nicola di Melfi ZI	2'190	165.500,00



### **Linea Avigliano - San Nicola di Melfi ZI**

Ulteriore riscontro è stato dato alle richieste di prendere atto e sanare in via definitiva le modalità di esercizio di linee attuali che vengono svolte difformemente da quanto previsto nel programma d'esercizio di contratto di servizio sottoscritto dalla Provincia di Potenza. È il caso della linea Avigliano - San Nicola di Melfi ZI. Per la quale dal 2015 sono state intensificate le corse prevedendo tre coppie di corse/giorno aggiuntive che non sono mai state ufficialmente riconosciute nel programma d'esercizio dei servizi svolti dal gestore attuale. Le nuove percorrenze di progetto da prevedere a copertura dei tre turni di servizio alla F.C.A. sono riportate nella tabella successiva.

*Tabella 238. Nuova linea operaia: Avigliano - San Nicola di Melfi ZI.*

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Linea P_O: Avigliano - San Nicola di Melfi ZI	2'190	137.970,00

### **Linea Ruoti - Avigliano - S.N. di Pietragalla - SATA**

Altra linea già attualmente esercitata per soddisfare le richieste dell'utenza pendolare risulta la linea PZ 264: Ruoti - Avigliano - S.N. di Pietragalla - SATA. Tale linea oggi svolge percorrenze maggiori rispetto a quelle contrattualmente previste: risulta pertanto doveroso prenderne atto in via definitiva in sede di nuovo Piano e procedere con l'adeguamento delle percorrenze. Pertanto con la presente proposta per la linea PZ 264 le percorrenze di progetto risultano 146'944.90 km a fronte dei 137'819.90 km previsti nell'attuale contratto di servizio, come riportato in tabella.

*Tabella 239. Incremento percorrenze linea PZ 264.*

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 264 - Ruoti - Avigliano - S.N. di Pietragalla - SATA	2'190	146'944.90

Le linee integrate e/o modificate implicano un incremento complessivo di percorrenze operaie d'UTOR di 436.155,00 km.

## 6.4.2 SERVIZI EXTRAURBANI CONFERMATI

### 6.4.2.1 Servizi in fascia scolastica

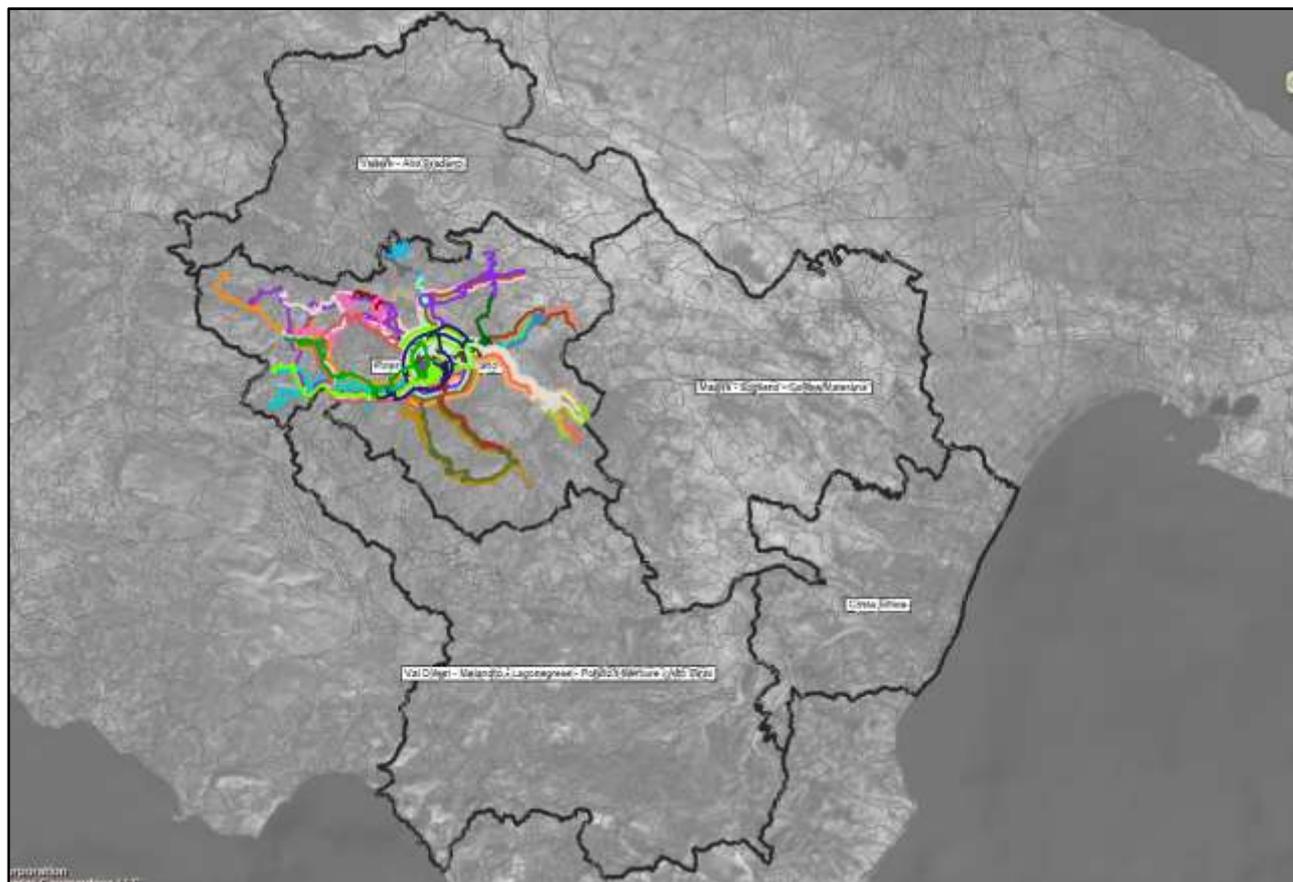


Figura 92. Corse confermate in fascia scolastica

Tabella 240. Servizi extraurbani confermati - in fascia scolastica

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	3'598	103'948.80
FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	2'474	53'262.20
FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	1'333	23'035.60
PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'232.50
PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	1'254	26'543.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	627	23'219.90
PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	514	27'146.00
PZ Linea: 101A - Aggiuntivi: San Chirico Nuovo- Potenza (2)	418	22'572.00
PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	442	18'525.00
PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'350	60'373.80
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'559	87'338.00
PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'847	104'307.00
PZ Linea: 155 - Zippariello - S.Cataldo - Avigliano	418	5'852.00
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	2'961	106'508.30
PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	30'866.00
PZ Linea: 172 - Baragiano - Baragiano Scalo	305	2'440.00
PZ Linea: 174 - Baragiano Scalo - Avigliano	418	14'003.00
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'254	51'184.10

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	305	13'115.00
PZ Linea: 241 - Tolve - Potenza Corsa A	418	16'093.00
PZ Linea: 242 - Tolve - Potenza Corsa C	418	16'302.00
PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	1'893	73'296.30
PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	418	20'900.00
PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	1'490	59'059.60
PZ Linea: 258 - Campomaggiore - Laurenzana	305	7'899.50
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	836	23'387.10
PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	1'728	44'259.70
PZ Linea: 269 - S.Chirco Raparo - Montemurro - Potenza	836	28'633.00
PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'056	55'670.00
PZ Linea: 303 - Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole	1'124	17'391.00
PZ Linea: 304 - Lagopesole - Paola Doce - Lagopesole	418	7'315.00
PZ Linea: 305 - Lagopesole - Scalo Pietragalla	610	1'220.00
PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'045	36'575.00
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	1'028	41'939.00
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	240	3'600.00
TI Linea: PZ 122 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	276	11'040.00
<b>Totale</b>	<b>38'046</b>	<b>1'256'052.40</b>

#### 6.4.2.2 Servizi indifferenziati

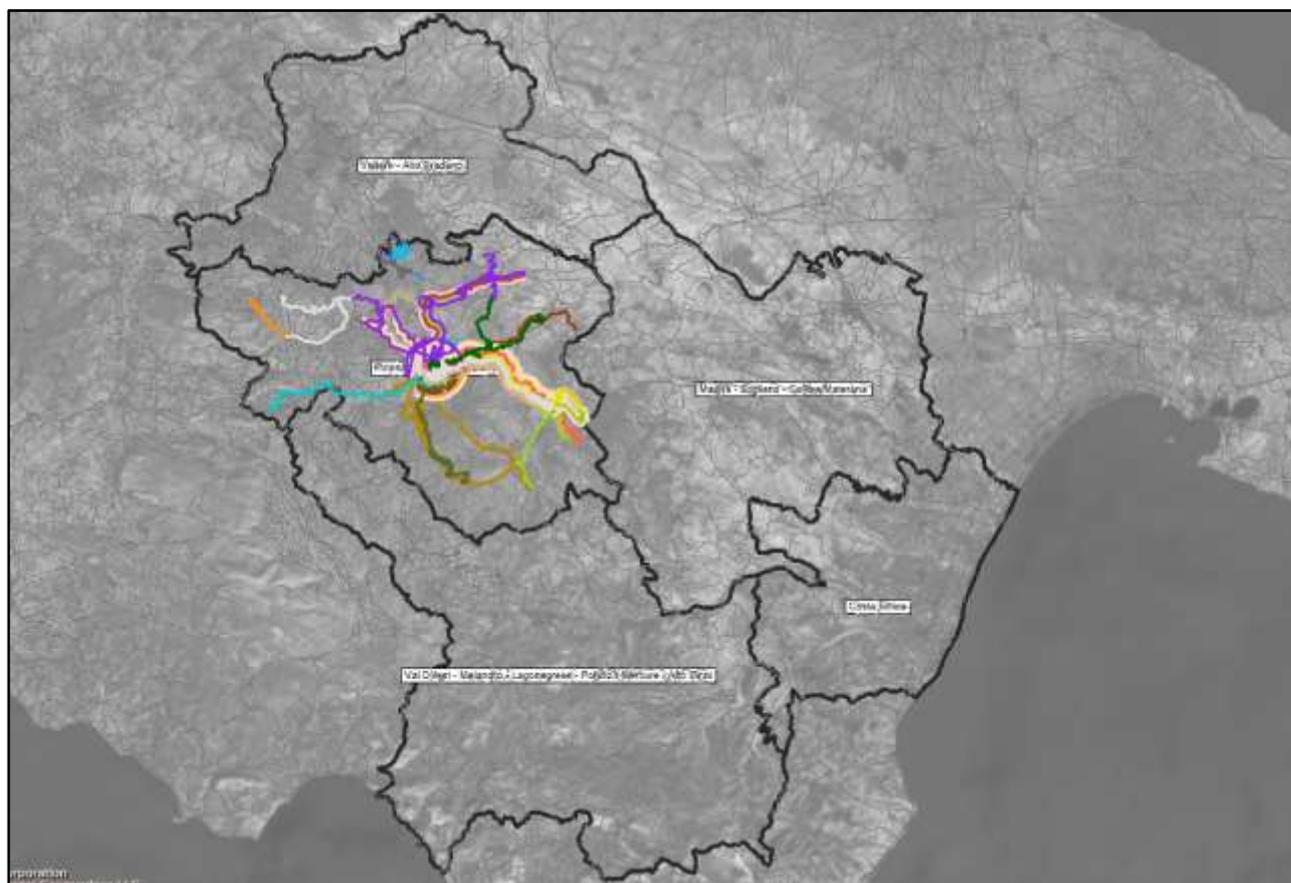


Figura 93. Corse confermate indifferenziate



Tabella 241. Servizi extraurbani confermati - indifferenziate

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	5'531	225'360.20
FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	1'287	26'904.30
FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	3'643	25'912.70
PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'019.00
PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	2'632	53'041.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	2'039	88'617.90
PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	706	36'712.00
PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	778	18'517.40
PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'316	59'888.80
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	610	7'930.00
PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'237	40'369.00
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	418	8'151.00
PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	6'466.00
PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	3'105	131'075.00
PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	2'085	92'202.50
PZ Linea: 246 - Campomaggiore - Albano - PZ	610	29'890.00
PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	610	24'164.00
PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	3'146	120'896.90
PZ Linea: 258 - Campomaggiore - Laurenzana	409	10'811.50
PZ Linea: 262 - Campomaggiore - Albano - Potenza	610	29'890.00
PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	7'240	105'431.40
PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'440	73'200.00
PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	305	1'006.50
PZ Linea: 303 - Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole	1'141	17'239.00
PZ Linea: 304 - Lagopesole - Paola Doce - Lagopesole	209	3'657.50
PZ Linea: 305 - Lagopesole - Scalo Pietragalla	610	1'220.00
PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'621	55'927.00
<b>Totale</b>	<b>46'768</b>	<b>1'311'500.60</b>

### 6.4.2.3 Servizi a servizio dei poli industriali

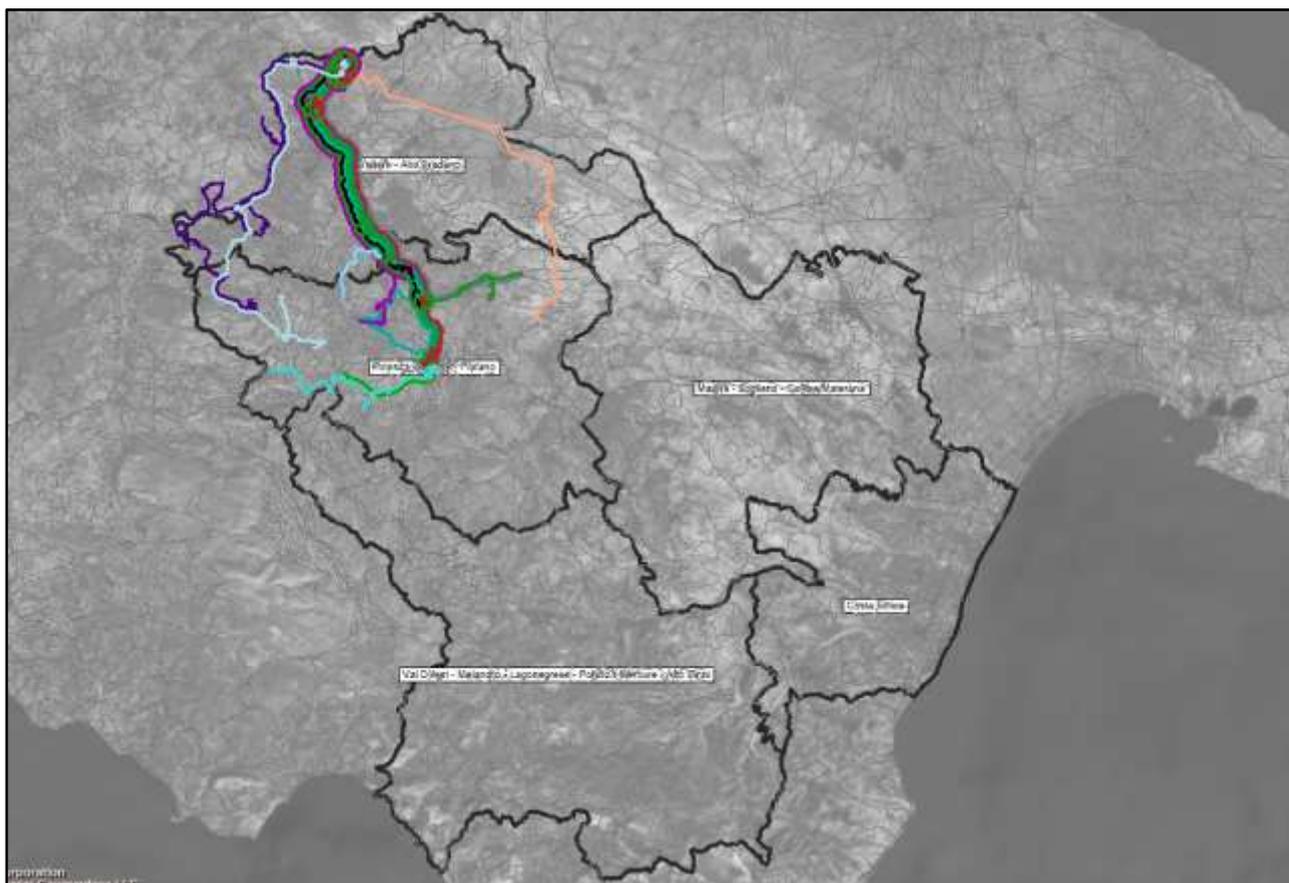


Figura 94. Corse confermate verso i poli industriali

Tabella 242. Servizi extraurbani confermati - operaie

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 137 - Potenza - Arena Industriale di Melfi	2.190	202'400,00
PZ Linea: 176 - Muro Lucano - Pescopagano - SATA	2'190	202'575,00
PZ Linea: 188 - Tolve - Genzano - San Nicola di Melfi	4'380	221'190,00
PZ Linea: 239 - Oppido Lucano - S. Nicola di Melfi	2'190	164'250,00
PZ Linea: 261 - Picerno - S.Nicola di Melfi	2'190	233'565,00
PZ Linea: 264 - Ruoti - Avigliano - S.N. di Pietragalla - SATA	2'190	146'944,90
PZ Linea: 265 - Ruoti - Avigliano - SATA	2'190	157'023,00
PZ Linea: 266 - S.N. di Pietragalla - Lagopesole - SATA	2'190	122'092,50
PZ Linea: 306 - Potenza - S. Nicola di Melfi	2'190	221'190,00
PZ Linea: 307 - Oppido Lucano - S.N. di Melfi	6'570	343'830,00
PZ Linea: 360 - Stab. Marzotto - Baragiano	2'440	18'086,50
PZ Linea: 383 - Lagopesole - S.Cataldo - SATA	730	17'082,00
PZ Linea: 408 - Potenza- Ferrero Zona Industriale di Balvano	1'556	51'348,00
<b>Totale</b>	<b>33'191</b>	<b>2'101'576,90</b>

### 6.4.3 SERVIZI SUBURBANI

Il Piano di Bacino, per le relazioni Tito-Potenza e Pignola-Potenza, caratterizzate da una domanda significativa e di corto raggio, al fine di offrire un'alternativa competitiva all'uso dell'auto privata, prevede l'istituzione di un servizio suburbano. Tale servizio, differentemente da tutti gli altri servizi extraurbani, effettua un percorso di distribuzione all'interno della città di Potenza minimizzando l'esigenza di una rottura di carico per raggiungere le principali destinazioni. Le linee suburbane all'interno del capoluogo hanno un percorso diverso rispetto a quello eventuale dei servizi extraurbani (Ipotesi descritta nel capitolo 6.4.4.2) mentre hanno in comune il capolinea in campo urbano, previsto al nuovo Terminal delle linee extraurbane presso il Polo Universitario (vedi Figura 95). Corre l'obbligo sottolineare che le 20 coppie di corse che, complessivamente, vengono offerte tra l'area del Gallitello e il Terminal dell'Università concorrono anche a rafforzare il servizio urbano all'interno della città di Potenza dal momento che esse saranno fruibili con il medesimo titolo di viaggio del trasporto urbano anche dai cittadini potentini. Si richiama l'attenzione anche sul fatto che il Piano prevede che per questi servizi il materiale rotabile da adottare sia a pianale semiribassato e allestimento interno di tipo suburbano.

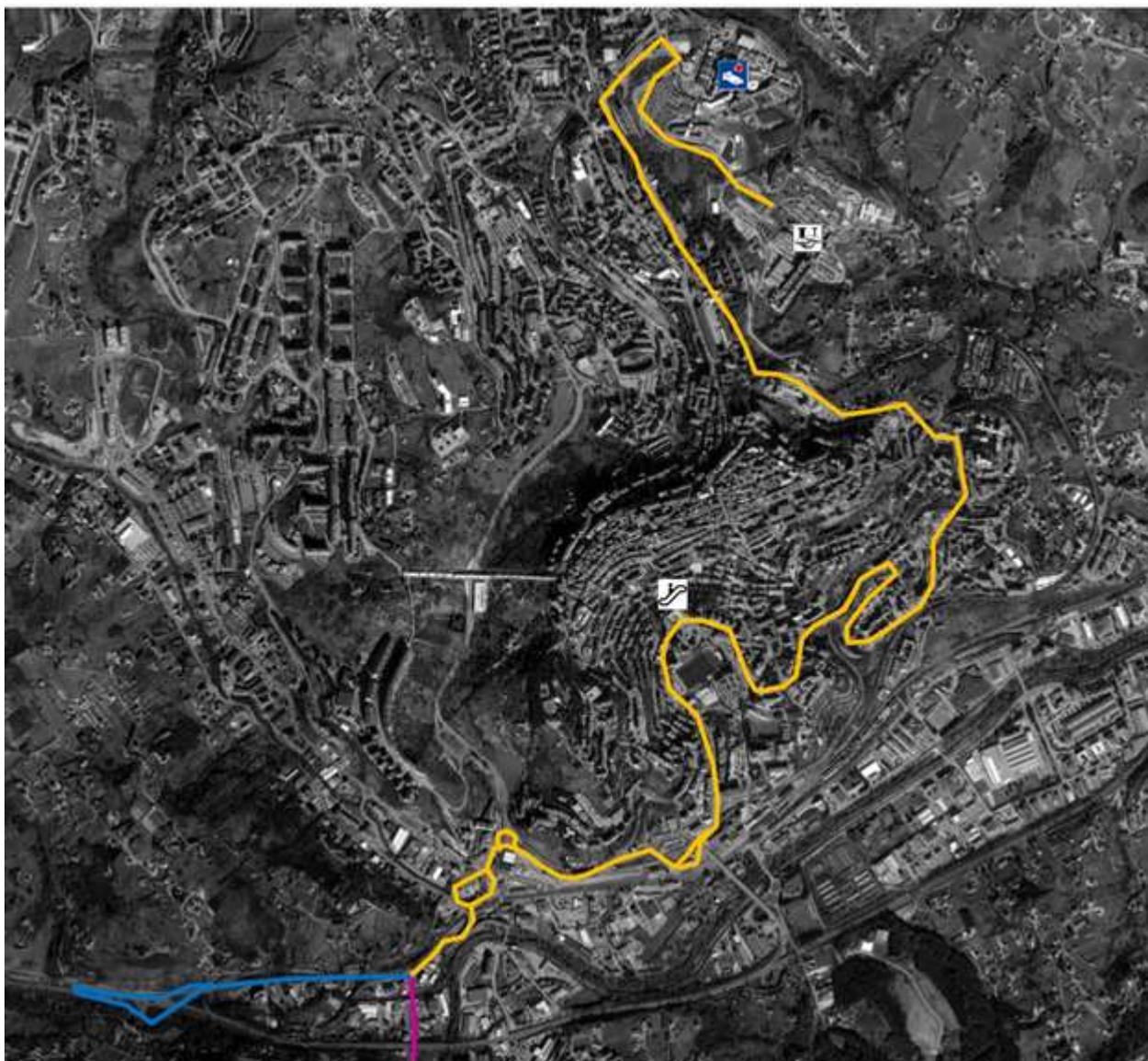


Figura 95. Percorso in ambito urbano dei servizi suburbani

### 6.4.3.1 Linea Tito - Potenza

La linea prevede dieci coppie di corse, aggiuntive ai servizi scolastici esistenti, che collegano Tito a Potenza. La linea transita all'interno della Zona Industriale di Tito in modo da garantire la distribuzione/raccolta dei numerosi lavoratori e avventori provenienti sia da Tito che da Potenza.

Le 10 coppie di corse sono state previste con cadenza giornaliera e sviluppano circa 157'000 bus\*km/anno.

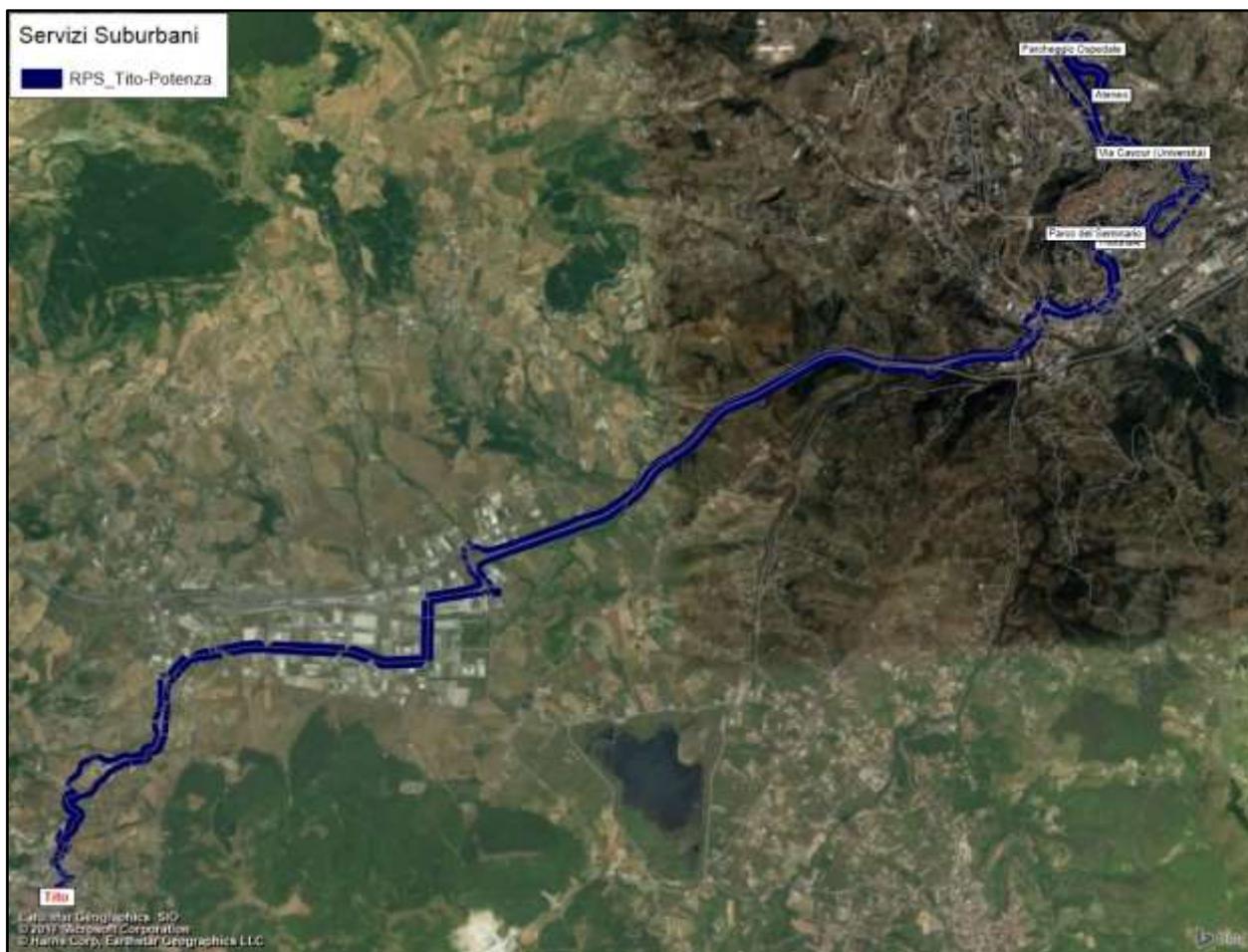


Figura 96. Linea Tito - Potenza

### Direzione Tito-Potenza

Tabella 243. Corse di andata

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Tito	09:00	Potenza Università	09:55
Tito	10:00	Potenza Università	10:55
Tito	12:00	Potenza Università	12:55
Tito	15:00	Potenza Università	15:55
Tito	16:00	Potenza Università	16:55
Tito	17:00	Potenza Università	17:55
Tito	18:00	Potenza Università	18:55
Tito	19:00	Potenza Università	19:55



Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Tito	22:00	Potenza Università	22:55
Tito	00:00 (*)	Potenza Università	00:55 (*)

(\*) GIORNO SUCCESSIVO

### Direzione Potenza-Tito

Tabella 244. Corse di ritorno

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Potenza Università	10:00	Tito	10:55
Potenza Università	11:00	Tito	11:55
Potenza Università	12:00	Tito	12:55
Potenza Università	16:00	Tito	16:55
Potenza Università	17:00	Tito	17:55
Potenza Università	18:00	Tito	18:55
Potenza Università	19:00	Tito	19:55
Potenza Università	20:00	Tito	20:55
Potenza Università	22:00	Tito	22:55
Potenza Università	23:00	Tito	23:55

### Reperimento delle risorse per l'esercizio

Le risorse per l'esercizio dei nuovi servizi suburbani Tito - Potenza sono state reperite prevendo la soppressione di servizi in sovrapposizione ai servizi ferroviari tra Bella - Muro e Potenza, di cui il Piano di Bacino ha previsto l'intensificazione, e agli stessi nuovi servizi suburbani tra Tito e Potenza (stesso orario di partenza e arrivo).

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Tito-Potenza.

Tabella 245 - Servizi in sovrapposizione di cui è prevista la soppressione

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO_1_R	1	R	12 km	276	3'312
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R._1_A	1	A	12 km	276	3'312
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R._1_A	1	A	12 km	276	3'312
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	1	R	12 km	305	3'660
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	1	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_1_R	1	R	12 km	253	3'036
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_2_A	2	A	12 km	96	1'152
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_2_R	2	R	12 km	52	624
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_4_A	4	A	12 km	52	624
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_4_R	4	R	12 km	96	1'152
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza_5_A	5	A	12 km	253	3'036
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_2_R	2	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_6_A	6	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_7_A	7	A	12 km	209	2'508



Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_8_A	8	A	12 km	96	1'152
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_10_R	10	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza_11_A	11	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza_4_R	4	R	12 km	70	840
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza_7_R	7	R	12 km	70	840
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza_10_A	10	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza_10_R	10	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_1_A	1	A	12 km	96	1'152
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_1_R	1	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_2_R	2	R	12 km	96	1'152
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_5_A	5	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_6_A	6	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza_6_R	6	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza_3_A	3	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza_3_R	3	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_1_A	1	A	14 km	240	3'360
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_2_A	2	A	12 km	65	780
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_2_R	2	R	12 km	65	780
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_3_A	3	A	12 km	305	3'660
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_3_R	3	R	12 km	305	3'660
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_4_A	4	A	12 km	253	3'036
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_4_R	4	R	12 km	253	3'036
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_5_A	5	A	12 km	52	624
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA_5_R	5	R	12 km	52	624
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	1	A	23 km	305	7'015
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	1	R	21 km	305	6'405
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	2	R	19 km	209	3'971
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	4	R	24 km	305	7'320
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	5	A	24 km	96	2'304
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	5	R	25 km	305	7'625
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	14	A	22 km	305	6'710
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	18	A	23 km	305	7'015
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	18	R	22 km	305	6'710
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	19	A	22,4 km	240	5'376
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	19	R	23 km	305	7'015
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	20	A	22 km	65	1'430
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	20	R	23 km	305	7'015
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	21	A	23 km	305	7'015
<b>TOTALE</b>					<b>180'930</b>

#### 6.4.3.2 Linea Pignola - Potenza

La linea prevede dieci coppie di corse, aggiuntive ai servizi scolastici esistenti, che collegano Pignola a Potenza.

Le 10 coppie di corse sono state considerate con cadenza giornaliera e sviluppano percorrenze su base annua pari a circa 108'000 bus\*km/anno.



Figura 97. Linea Pignola - Potenza



### Direzione Pignola-Potenza

Tabella 246. Corse di andata

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Pignola	09:30	Potenza Università	10:25
Pignola	10:30	Potenza Università	11:25
Pignola	11:30	Potenza Università	12:25
Pignola	12:30	Potenza Università	13:25
Pignola	15:30	Potenza Università	16:25
Pignola	16:30	Potenza Università	17:25
Pignola	17:30	Potenza Università	18:25
Pignola	18:30	Potenza Università	19:25
Pignola	19:30	Potenza Università	20:25
Pignola	20:30	Potenza Università	21:25

### Programma di esercizio - Direzione Potenza-Pignola

Tabella 247. Corse di ritorno

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Potenza Università	10:30	Pignola	11:25
Potenza Università	11:30	Pignola	12:25
Potenza Università	12:30	Pignola	13:25
Potenza Università	16:30	Pignola	17:25
Potenza Università	17:30	Pignola	18:25
Potenza Università	18:30	Pignola	19:25
Potenza Università	19:30	Pignola	20:25
Potenza Università	20:30	Pignola	21:25
Potenza Università	22:30	Pignola	23:25
Potenza Università	23:30	Pignola	00:25

### Reperimento delle risorse per l'esercizio

Le risorse per l'esercizio dei nuovi servizi suburbani sono state reperite tramite soppressione di servizi in sovrapposizione. La compensazione chilometrica è ottenuta facendo leva anche sul differente corrispettivo attualmente riconosciuto ai servizi FAL (circa il doppio di quelli COTRAB) che costituiscono la totalità delle corse sopresse.

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze (integrate dalle risorse economiche addizionali nel caso delle corse FAL) sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Pignola - Potenza.

Tabella 248 Servizi in sovrapposizione di cui è prevista la soppressione

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	2	A	14,6 km	209	3'051,4
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	6	A	14,6 km	305	4'453
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	8	A	14,6 km	305	4'453



Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	9	R	14,8 km	209	3'093,2
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	10	A	14,6 km	96	1'401,6
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	11	A	14,6 km	209	3'051,4
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	13	R	14,8 km	305	4'514
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	14	A	11,4 km	96	1'094,4
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	15	R	14,8 km	305	4'514
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	22	R	14,8 km	305	4'514
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	23	A	14,6 km	305	4'453
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	25	A	14,6 km	305	4'453
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	25	R	14,8 km	305	4'514
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	26	A	14,6 km	305	4'453
<b>TOTALE</b>					<b>52'013</b>

#### 6.4.4 ATTESTAMENTI SERVIZI EXTRAURBANI

La circolazione sulla viabilità urbana e l'attestamento degli autobus extraurbani nella città di Potenza costituiscono un problema su cui l'Amministrazione comunale ha espresso la volontà di intervenire.

Nel presente paragrafo, dopo aver fornito alcune informazioni sull'attuale funzionamento della rete dei servizi automobilistici extraurbani che convergono sul capoluogo regionale, vengono presentate prime ipotesi di circolazione e attestamento delle linee extraurbane all'interno della città il cui sviluppo verrà effettuato in specifici Piani di servizi che le Amministrazioni Comunali provvederanno a redigere.

##### 6.4.4.1 *Analisi sintetica dell'offerta di servizi extraurbani che attualmente servono la città di Potenza*

L'analisi è finalizzata a quantificare i servizi che gravitano su Potenza e la loro distribuzione spazio-temporale sulla rete stradale urbana.

Come emerge dall'esame della tabella seguente, in una giornata feriale scolastica arrivano e partono da Potenza circa 260 coppie corse di autobus extraurbani del sistema del TPL extraurbano, di cui:

- circa 200 di competenza della provincia di Potenza;
- 30 sostitutive dei servizi ferroviari FAL;
- 10 sostitutive dei servizi ferroviari Trenitalia che extraurbani della provincia di Matera.

A questi autobus si aggiungono quelli delle linee a mercato di lunga percorrenza che in genere però circolano in orari che non si sovrappongono ai picchi del traffico registrati sulla rete del TPL.



Tabella 249. Offerta di servizi nel giorno ferialo scolastico su Potenza distinta per direttrici della viabilità extraurbana principale con evidenziazione della componente operativa in fascia scolastica

	Totali		Direttrice Sud-Ovest		Direttrice Est		Direttrice Nord	
	Numero corse/g	di cui in orario scolastico	Numero corse/g	di cui in orario scolastico	Numero corse/g	di cui in orario scolastico	Numero corse/g	di cui in orario scolastico
Da Potenza	258	115	123	57	66	30	69	28
Verso Potenza	263	102	119	47	67	26	77	29
In transito	13	-	-	-	-	-	-	-

Nelle immagini seguenti si riporta la distribuzione oraria delle corse di servizi extraurbani di TPL in arrivo e partenza da Potenza con l'evidenziazione delle corse in fascia scolastica provenienti da comuni con alunni che frequentano le scuole di Potenza, riconosciute in base all'orario di arrivo al mattino (cfr. fig. Figura 98 e Figura 99) e a quello di ripartenza il pomeriggio (cfr. Figura 100 e Figura 101).

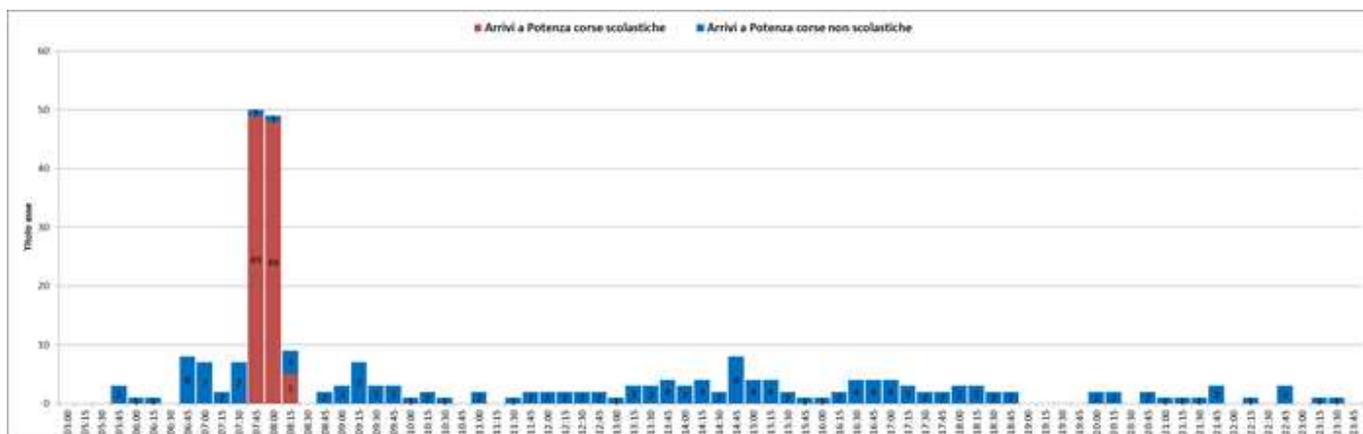


Figura 98. Distribuzione oraria degli arrivi a Potenza

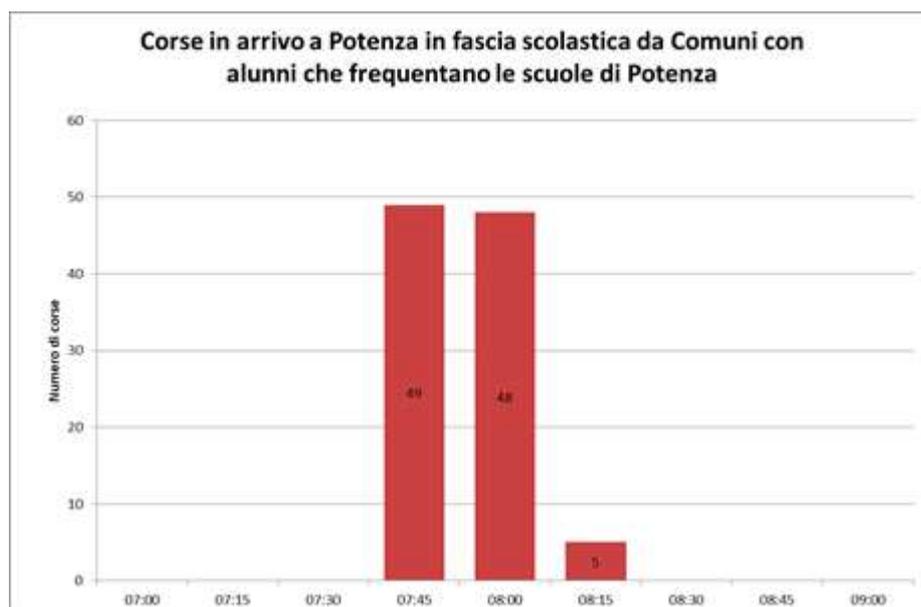


Figura 99. Distribuzione oraria delle corse, in fascia scolastica, in arrivo a Potenza da Comuni con alunni che frequentano le scuole di Potenza

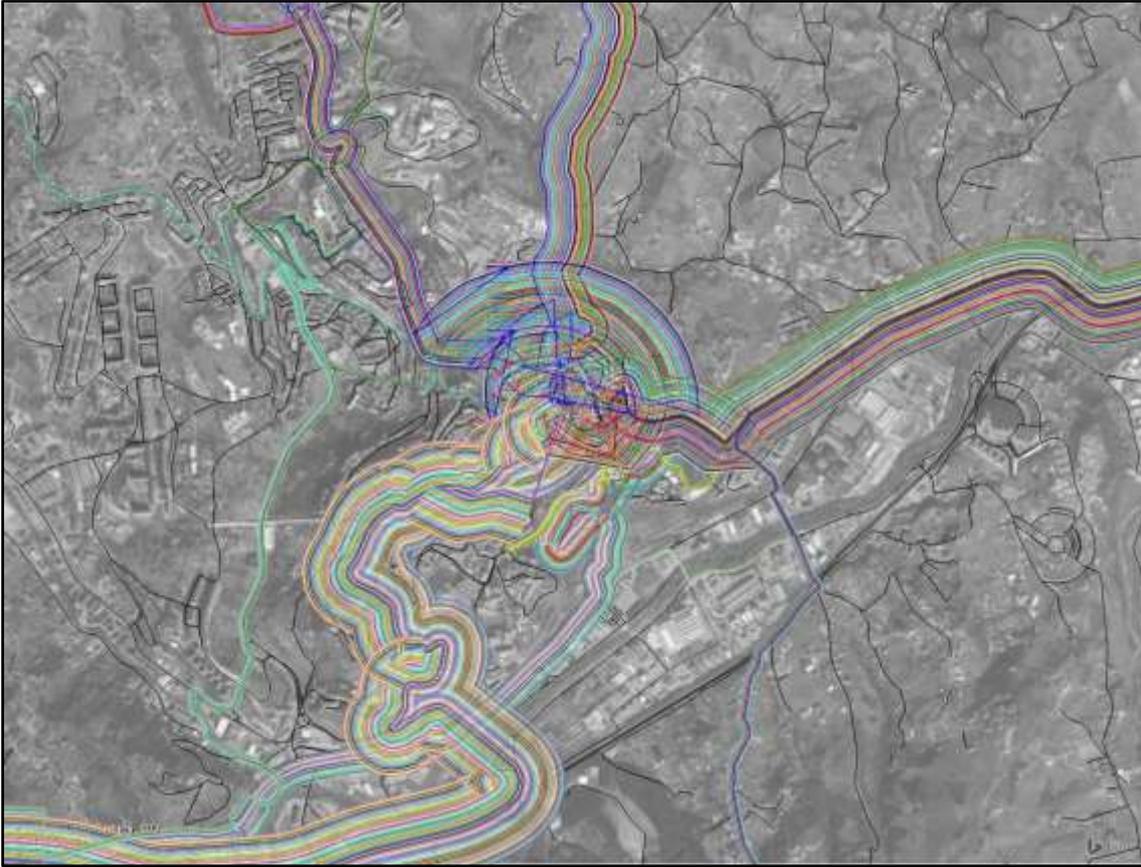


Figura 100. Distribuzione oraria delle partenze da Potenza

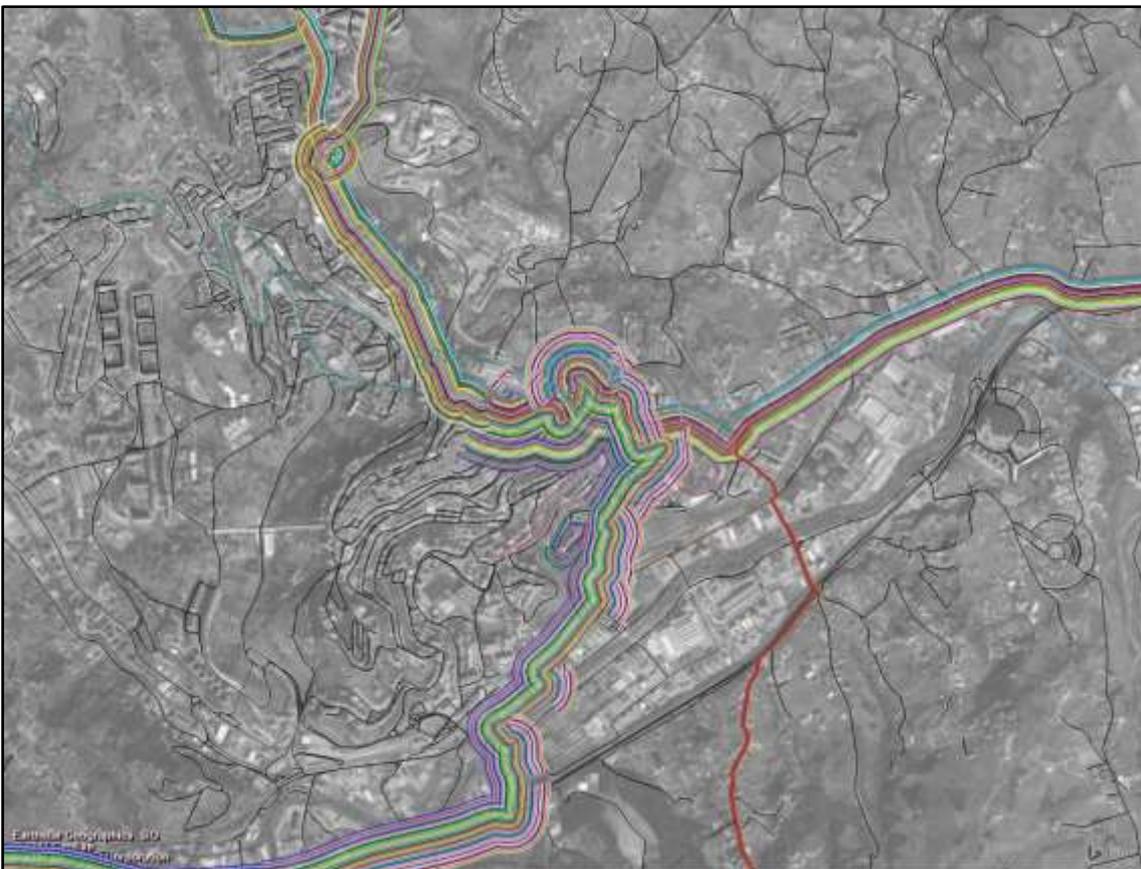


Figura 101. Distribuzione oraria delle corse, in fascia scolastica, in partenza da Potenza verso i Comuni con alunni che frequentano le scuole di Potenza

Nelle immagini seguenti si riportano, in sequenza, i percorsi delle linee in arrivo e partenza da Potenza sulla base delle quali è possibile riconoscere anche i corridoi maggiormente utilizzati.



*Figura 102. Totalità delle corse extraurbane in arrivo a Potenza*



*Figura 103. Corse extraurbane in fascia scolastica in arrivo a Potenza*



Figura 104. Totalità delle corse extraurbane in partenza da Potenza

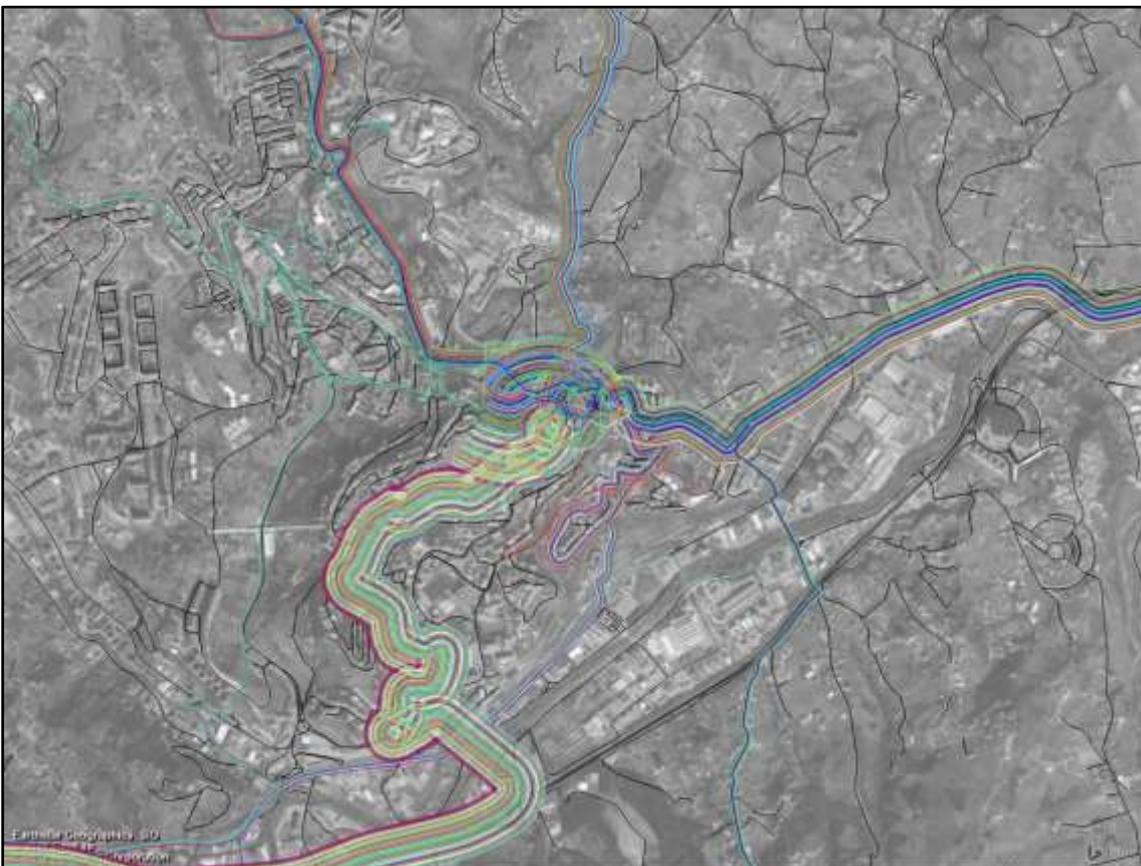


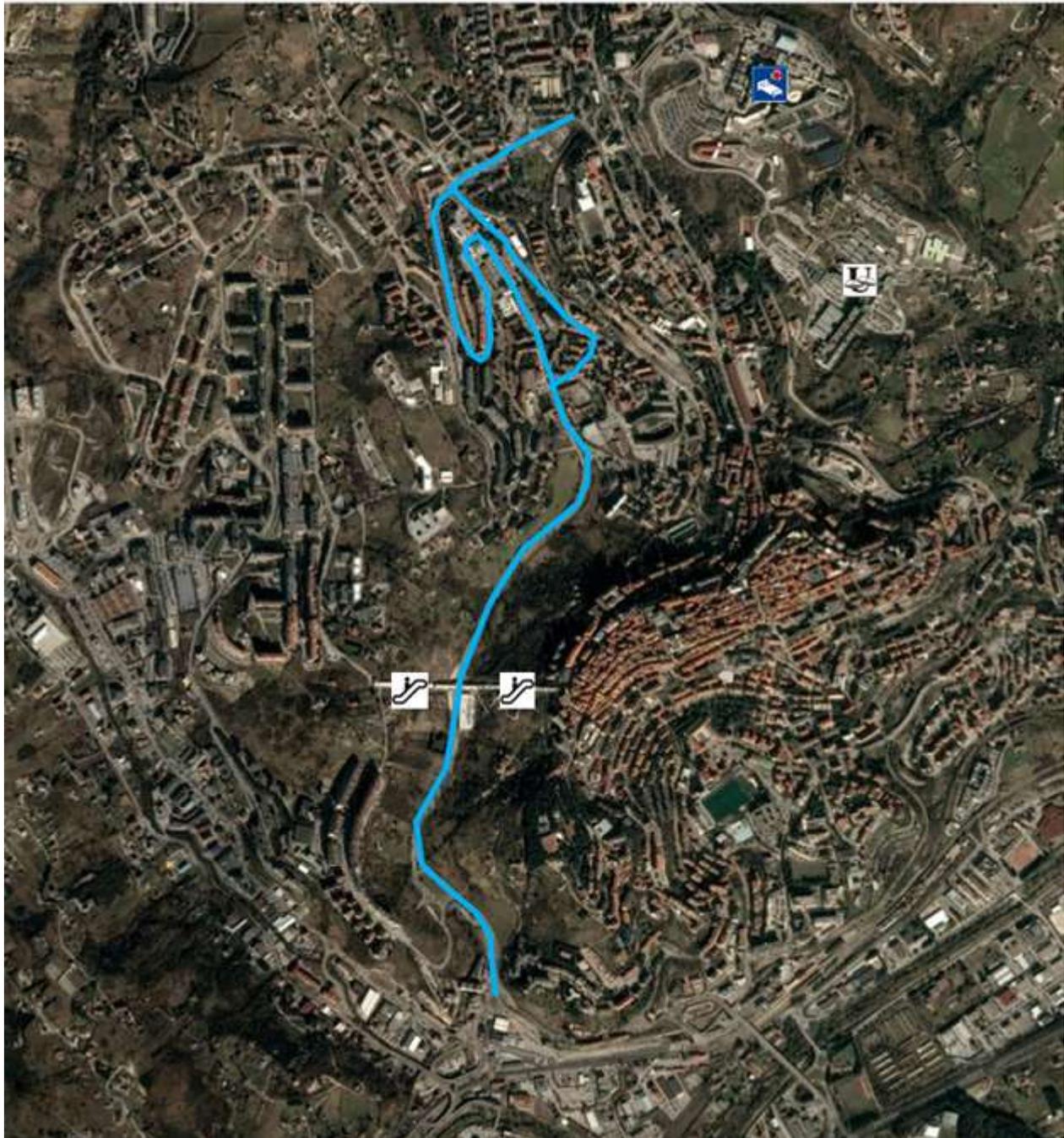
Figura 105. Corse extraurbane in fascia scolastica in partenza da Potenza



#### **6.4.4.2 Ipotesi di instradamento delle corse extraurbane**

Il Comune di Potenza ha rappresentato l'esigenza di razionalizzare l'organizzazione della rete dei servizi extraurbani e mitigare l'impatto sulla viabilità urbana nell'area compatta della città, sfruttando anche la realizzazione dei nodi di interscambio previsti dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Basilicata: Gallitello e Terminal Basento a sud, e il Terminal di nuova previsione presso il Polo Universitario (non lontano dall'Ospedale San Carlo).

L'elemento principale su cui si fonda la prima ipotesi di riorganizzazione è il riconoscimento di un unico itinerario che congiunge lo svincolo dell'Ospedale con il nodo complesso del Gallitello (vedi Figura 106 su cui circoscrivere la circolazione dei bus extraurbani). Su questo itinerario dovrebbero circolare gli autobus che, entrando in città dagli svincoli della Basentana, andrebbero ad attestarsi al nuovo terminal presso il polo universitario e da quelli che, entrando in città da Nord, andrebbero ad attestarsi invece al Gallitello. Questa organizzazione, a prezzo di un parziale mantenimento della circolazione degli autobus extraurbani all'interno della città, consentirebbe di ridurre drasticamente l'esigenza di un potenziamento del trasporto urbano che si renderebbe necessario in caso di completo trasbordo di tutti i passeggeri del servizio extraurbano ove tali servizi venissero "bloccati" alle porte della città. Durante gli orari di punta interessati da spostamenti pendolari con l'ingresso/uscita degli studenti degli Istituti superiori è previsto che i servizi extraurbani continuino l'attraversamento della città servendo le scuole. Potrebbe essere rivisitata ed aggiornata la localizzazione delle aree di fermata e dei percorsi pedonali degli alunni in modo da evitare l'attuale situazione di intralcio alla circolazione veicolare e, al riguardo, ciò potrebbe essere altresì parte di un progetto pilota di mobility management da inserire nel PUMS che il Comune di Potenza dovrà predisporre anche avvalendosi delle risorse statali allo scopo dedicate.



*Figura 106. Corridoio di circolazione dei servizi extraurbani in ambito urbano*

Le immagini seguenti (Figura 107 e Figura 108) mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento in fascia non scolastica ai terminal Gallitello e UniBas, seguendo l'instradamento descritto in precedenza. Trattandosi di una proposta progettuale non sono state conteggiate le corse di cui è prevista la soppressione e la sostituzione con servizi della rete CORE automobilistica in quanto, quest'ultima, non penetra in città.

Nel paragrafo 6.4.4.3 si riportano le analisi riferite all'ipotesi di eliminazione delle corse sostituite dai collegamenti intermodali a seguito dell'istituzione dei servizi di adduzione mentre nel paragrafo 6.4.4.4 sono riportate le elaborazioni riferite anche all'ipotesi di attivazione dei servizi suburbani in accesso al capoluogo.



Figura 107. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Potenza in fascia non scolastica, con proposta di attestamento al terminal Gallitello per le corse provenienti da Nord e al terminal UniBas per le corse provenienti da Sud



Figura 108. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Potenza in fascia non scolastica, con proposta di attestamento al terminal Gallitello per le corse dirette a Nord e al terminal UniBas per le corse dirette a Sud

Le immagini seguenti (Figura 109 e Figura 110) mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento nel periodo estivo ai terminal Gallitello e UniBas, seguendo l'instradamento descritto in precedenza.

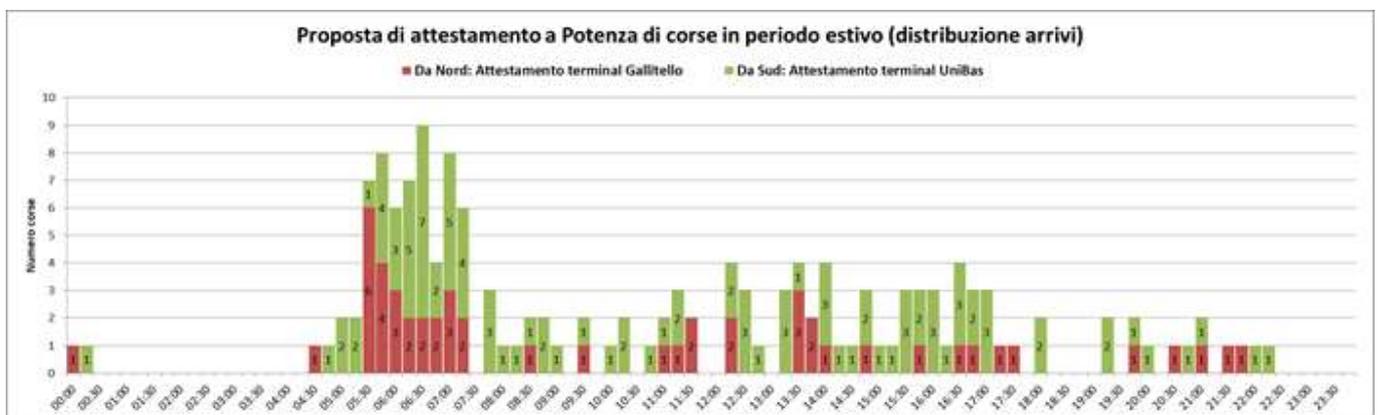


Figura 109. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Potenza nel periodo estivo, con proposta di attestamento al terminal Gallitello per le corse provenienti da Nord e al terminal UniBas per le corse provenienti da Sud



Figura 110. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Potenza nel periodo estivo, con proposta di attestamento al terminal Gallitello per le corse dirette a Nord e al terminal UniBas per le corse dirette a Sud

#### 6.4.4.3 Attestamenti a Potenza in caso di attivazione dei servizi di adduzione sulla direttrice Bella Muro - Potenza - Melfi

La nuova organizzazione dei servizi ferroviari che interessano la direttrice Bella Muro - Potenza -Melfi, come già osservato, contribuirà a ridurre il numero di autobus extraurbani con attestamento a Potenza. Pertanto alla luce di quanto evidenziato già al sottoparagrafo 6.4.4.2, le seguenti immagini mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento in fascia non scolastica ai terminal Gallitello e UniBas, al netto delle corse soppresse per l'istituzione dei servizi di adduzione sulle direttrici ferroviarie Bella Muro - Potenza e Melfi - Potenza.



Figura 111. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Potenza in fascia non scolastica, con attestamento al terminal Gallitello per le corse provenienti da Nord e al terminal UniBas per le corse provenienti da Sud al netto delle corse in sovrapposizione con la direttrice Bella - Potenza - Melfi

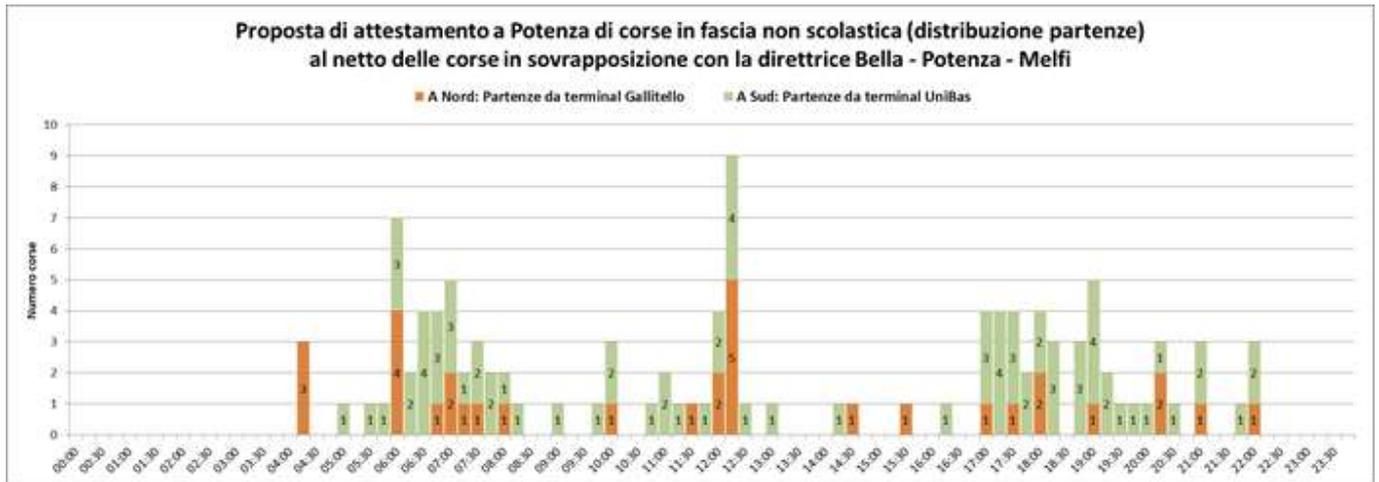


Figura 112. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Potenza in fascia non scolastica, con attestamento al terminal Gallitello per le corse dirette a Nord e al terminal UniBas per le corse dirette a Sud al netto delle corse in sovrapposizione con la direttrice Bella - Potenza - Melfi

#### 6.4.4.4 Attestamenti a Potenza in caso di attivazione dei servizi suburbani

L'introduzione delle linee suburbane per Tito e Pignola contribuirà a variare ulteriormente il numero di autobus extraurbani con attestamento a Potenza. Pertanto le seguenti immagini mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento in fascia non scolastica ai terminal Gallitello e UniBas, al netto anche delle corse soppresse per l'istituzione dei servizi suburbani Tito-Potenza e Pignola-Potenza (cfr. par. 0) nell'ipotesi di attivazione dei servizi di adduzione (cfr. par. 6.4.4.3).

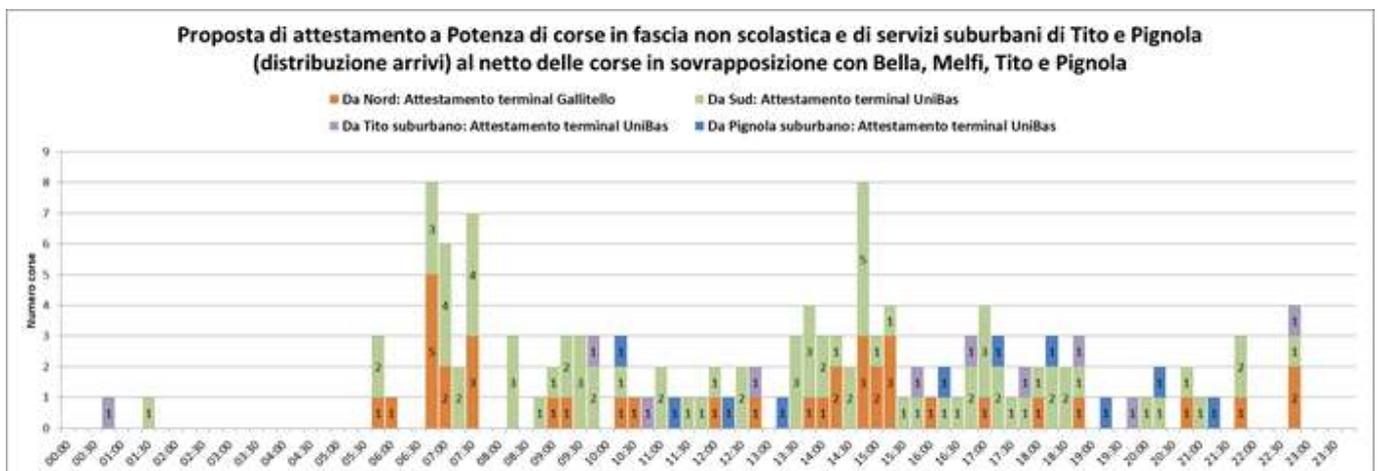


Figura 113. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Potenza in fascia non scolastica, con attestamento al terminal Gallitello per le corse provenienti da Nord e al terminal UniBas per le corse provenienti da Sud al netto delle corse in sovrapposizione con le direttrici Bella - Potenza - Melfi, Tito - Potenza e Pignola - Potenza

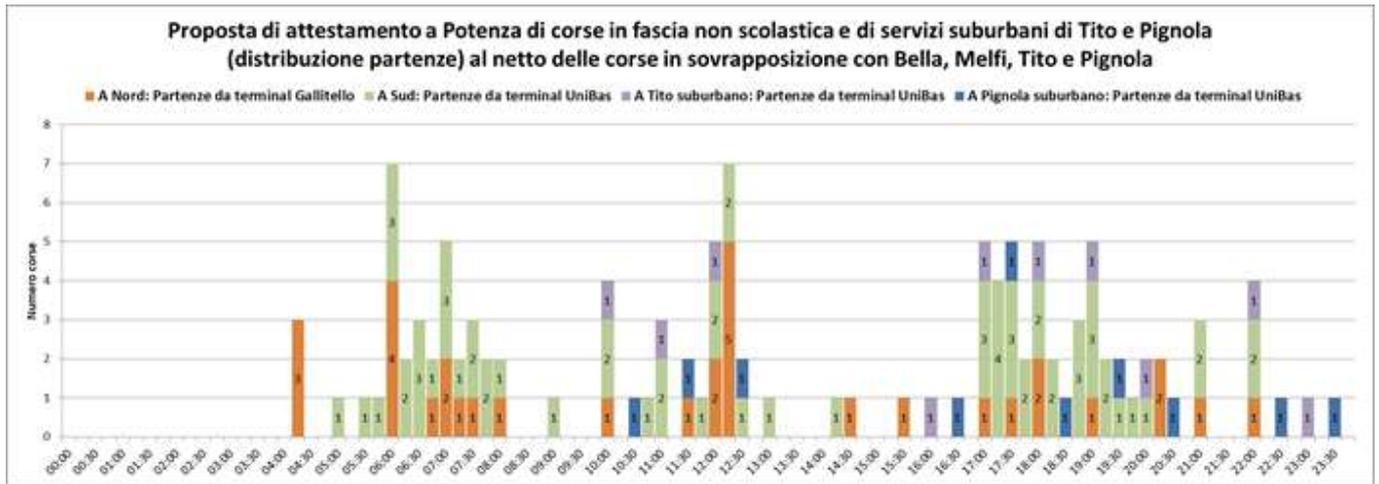


Figura 114. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Potenza in fascia non scolastica, con attestamento al terminal Gallitello per le corse dirette a Nord e al terminal UniBas per le corse dirette a Sud al netto delle corse in sovrapposizione con le direttrici Bella - Potenza - Melfi, Tito - Potenza e Pignola - Potenza

### 6.4.5 SERVIZI COMUNALI/URBANI

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbani interni all'UTOR.

Tabella 250. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Acerenza	55'598.40
Avigliano	152'605.50
Bella	125'256.90
Muro Lucano	33'810.00
Picerno	100'360.00
Pignola	130'076.50
Potenza	1'342'543.00
Ruoti	74'960.10
Vietri di Potenza	95'393.80
<b>Totale</b>	<b>2'110'604.20</b>



## 6.5 UTOR Val d'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni

Nell'immagine seguente si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR.

Tabella 251. UTOR 3: Val D'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Armento	59	651	53	No	0
Brienza	82	4066	544	No	0
Calvera	16	398	34	Sì	0
Carbone	48	651	45	Sì	0
Castelluccio Inferiore	29	2166	295	Sì	0
Castelluccio Superiore	33	833	106	Sì	0
Castelsaraceno	74	1413	84	No	0
Castronuovo di Sant'Andrea	47	1091	92	Sì	0
Cersosimo	25	678	37	Sì	0
Chiaromonte	69	1913	302	Sì	0
Corleto Perticara	89	2534	321	No	0
Episcopia	28	1439	170	No	0
Fardella	29	601	69	Sì	0
Francavilla in Sinni	46	4229	675	Sì	0
Gallicchio	23	883	81	No	0
Grumento Nova	66	1730	512	No	0
Guardia Perticara	53	561	140	No	0
Lagonegro	112	5614	1322	No	0
Latronico	76	4599	684	No	1
Lauria	175	13033	2518	No	1
Maratea	67	5195	819	No	0
Marsico Nuovo	100	4177	534	No	0
Marsicovetere	38	5508	1385	No	0
Missanello	22	573	57	No	1
Moliterno	98	4093	711	No	0
Montemurro	56	1261	94	No	0
Nemoli	19	1498	179	No	0
Noepoli	46	898	104	Sì	0
Paterno	40	3394	368	No	0
Rivello	69	2788	288	No	0
Roccanova	61	1593	202	No	0
Rotonda	43	3546	452	Sì	0
San Chirico Raparo	83	1093	90	No	0
San Costantino Albanese	43	750	53	Sì	0
San Martino d'Agri	50	817	47	No	0
San Paolo Albanese	30	292	13	Sì	0
San Severino Lucano	61	1606	162	Sì	0
Sant'Angelo Le Fratte	23	1444	414	No	0
Sant'Arcangelo	88	6526	909	No	0
Sarconi	30	1391	124	No	0
Sasso di Castalda	45	818	79	No	0
Satriano di Lucania	33	2394	258	No	0
Savoia di Lucania	33	1135	105	No	0
Senise	96	7157	1439	Sì	2
Spinoso	38	1490	265	No	0
Teana	19	633	54	Sì	0
Terranova di Pollino	112	1235	95	Sì	0
Tramutola	36	3112	487	No	1
Trecchina	38	2328	320	No	0
Viggianello	120	3057	325	Sì	1
Viggiano	89	3274	1573	No	0



## 6.5.1 SERVIZI EXTRAURBANI DI PROGETTO

### 6.5.1.1 Servizi automobilistici di adduzione ai servizi ferroviari

Le percorrenze in sovrapposizione con i servizi ferroviari della direttrice Bella-Muro - Potenza - Melfi sono oggetto di una riorganizzazione dei servizi su gomma al fine di consentire l'adduzione ai servizi ferroviari.

Le immagini seguenti mostrano la riorganizzazione di tali servizi in modo che i Comuni che sono stati privati delle corse sopprimibili in quanto in sovrapposizione con il servizio ferroviario, possano fruire di un collegamento automobilistico con la stazione di Picerno.

#### Stazione di Picerno

Linea: Savoia di Lucania - Picerno



Figura 115. Savoia di Lucania - Picerno

**Direzione Savoia di Lucania - Picerno**

Tabella 253. Corsa delle 06:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Savoia di Lucania		06:30	
Castellaro	06:40	06:40	
Contrada Perolla	06:45	06:45	
Picerno	06:50		Con treno per <b>Potenza</b> delle 07:00



*Tabella 254. Corsa delle 08:30*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Savoia di Lucania		08:30	
Castellaro	08:40	08:40	
Contrada Perolla	08:45	08:45	
Picerno	08:50		Con treno per <b>Potenza</b> delle 09:00

*Tabella 255. Corsa delle 14:32*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Savoia di Lucania		14:32	
Castellaro	14:42	14:42	
Contrada Perolla	14:47	14:47	
Picerno	14:52		Con treno per <b>Potenza</b> delle 15:00

*Tabella 256. Corsa delle 15:32*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Savoia di Lucania		15:32	
Castellaro	15:42	15:42	
Contrada Perolla	15:47	15:47	
Picerno	15:52		Con treno per <b>Potenza</b> delle 16:00

*Tabella 257. Corsa delle 20:49*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Savoia di Lucania		20:49	
Castellaro	20:59	20:59	
Contrada Perolla	21:04	21:04	
Picerno	21:09		Con treno per <b>Potenza</b> delle 21:24

***Direzione Picerno - Savoia di Lucania***

*Tabella 258. Corsa delle 07:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		07:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 07:00
Contrada Perolla	07:20	07:20	
Castellaro	07:25	07:25	
Savoia di Lucania	07:35		

*Tabella 259. Corsa delle 14:06*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		14:06	Con treno da <b>Potenza</b> delle 14:00
Contrada Perolla	14:11	14:11	
Castellaro	14:16	14:16	
Savoia di Lucania	14:26		



Tabella 260. Corsa delle 15:06

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		15:06	Con treno da <b>Potenza</b> delle 15:00
Contrada Perolla	15:11	15:11	
Castellaro	15:16	15:16	
Savoia di Lucania	15:26		

Tabella 261. Corsa delle 19:15

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		19:15	Con treno da <b>Potenza</b> delle 19:00
Contrada Perolla	19:20	19:20	
Castellaro	19:25	19:25	
Savoia di Lucania	19:35		

Tabella 262. Corsa delle 21:37

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Picerno		21:37	Con treno da <b>Potenza</b> delle 21:27
Contrada Perolla	21:42	21:42	
Castellaro	21:47	21:47	
Savoia di Lucania	21:57		

### Sintesi delle percorrenze

Nella tabella seguente di riportano le percorrenze di progetto per le linee appena descritte.

Tabella 263. Percorrenze annue riassegnate ai servizi di adduzione alle linee ferroviarie

Tratta	Lunghezza [Km]	Numero corse/g	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Savoia di Lucania – Picerno	19,00	10	365	69'350
<b>TOTALE</b>				<b>69'350</b>

#### **6.5.1.2 Linea Maratea - Lauria**

La linea prevede tre coppie di corse che collegano Maratea a Lauria, al fine di intercettare a Lauria la linea della rete Core Francavilla in Sinni - Salerno. Allo stato attuale, sulla scorta delle proposte formulate dall'Amministrazione comunale di Maratea, è stato previsto l'instradamento via Castrocuoco (Ss.585) anche tenendo conto delle caratteristiche dei mezzi impiegati (autobus da 15 metri).

L'eventuale instradamento sull'itinerario alternativo via Trecchina (SP. 3), che richiede una preventiva verifica di percorribilità, non comporta variazione del bilancio chilometrico, tenuto conto della sostanziale indifferenza tra le due alternative di itinerario.

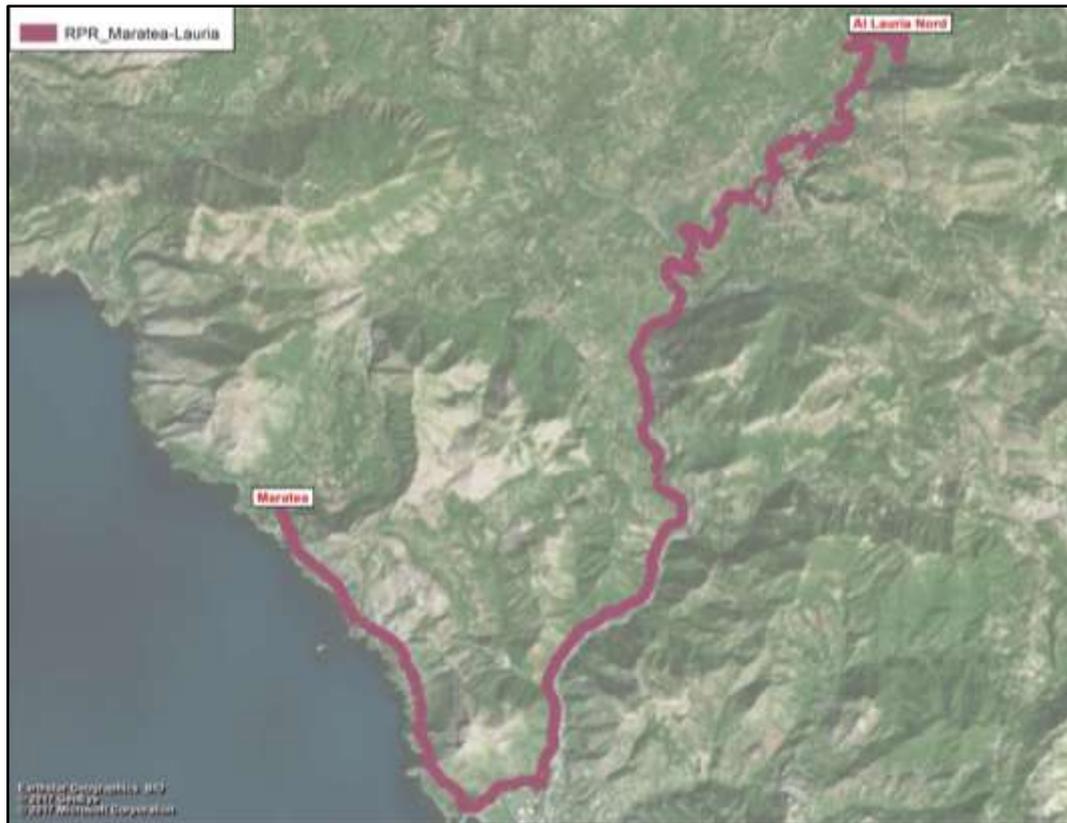


Figura 116. Linea Maratea - Lauria

Tabella 264. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Maratea - Lauria	A	38.76	3	365	42'444.83
Maratea - Lauria	R	40.22	3	365	44'045.72
<b>TOTALE</b>					<b>86'490.55</b>

**Direzione Maratea - Lauria Nord**

Tabella 265. Corsa delle 03:31

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Maratea		03:31	
Al Lauria Nord	04:31		Con Linea Francavilla in Sinni -SA per Salerno delle 04:46

Tabella 266. Corsa delle 08:31

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Maratea		08:31	
Al Lauria Nord	09:31		Con Linea Francavilla in Sinni -SA per Salerno delle 09:46

Tabella 267. Corsa delle 15:06

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Maratea		15:06	
Al Lauria Nord	16:06		Con Linea Francavilla in Sinni -SA per Salerno delle 16:21



### Direzione Lauria Nord - Maratea

Tabella 268. Corsa delle 12:19

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Lauria Nord		12:19	Con Linea <i>Francavilla in Sinni</i> -SA da <b>Salerno</b> delle 12:04
Maratea	13:19		

Tabella 269. Corsa delle 18:44

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Lauria Nord		18:44	Con Linea <i>Francavilla in Sinni</i> -SA da <b>Salerno</b> delle 18:29
Maratea	19:44		

Tabella 270. Corsa delle 23:59

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Lauria Nord		23:59	Con Linea <i>Francavilla in Sinni</i> -SA da <b>Salerno</b> delle 23:44
Maratea	00:59		

#### 6.5.1.3 Linea Senise - Lagonegro

I Comuni di Francavilla in Sinni e Senise hanno richiesto dei servizi che, servendo le aree di Serrapotamo, Sarmento e Frido-Basso Mercure, potessero avere accesso alle linee della rete portante regionale e allo stesso tempo agevolare il collegamento tra Senise, l'ospedale di Chiaromonte e Lagonegro. La linea prevede due coppie di corse che collegano Senise a Lagonegro, servendo l'area di interscambio di Francavilla in Sinni.

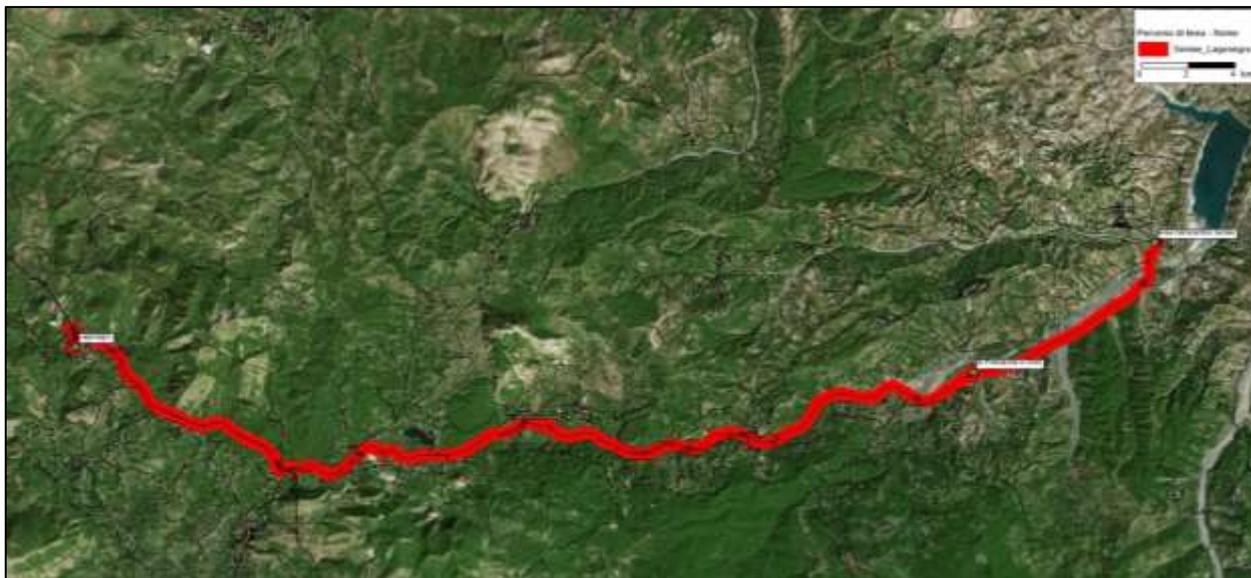


Figura 117. Linea Senise - Lagonegro

Tabella 271. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Senise-Lagonegro	A	47.00	2	305	28'670.00
Senise-Lagonegro	R	47.00	2	305	28'670.00
<b>TOTALE</b>					<b>57'340.00</b>



**Direzione Senise - Lagonegro**

*Tabella 272. Corsa delle 07:14*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Senise		07:14	
Al Francavilla in Sinni	07:24	07:24	
Lagonegro	08:00		

*Tabella 273. Corsa delle 14:15*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Senise		14:15	
Al Francavilla in Sinni	14:25	14:25	
Lagonegro	15:01		

**Direzione Lagonegro - Senise**

*Tabella 274. Corsa delle 07:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lagonegro		07:00	
Al Francavilla in Sinni	07:36	07:36	
Al Senise	07:46		

*Tabella 275. Corsa delle 14:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Lagonegro		14:00	
Al Francavilla in Sinni	14:36	14:36	
Al Senise	14:46		

#### 6.5.1.4 Linea Senise - Frido - Basso Mercure

I Comuni di Francavilla in Sinni e Senise hanno richiesto dei servizi che, servendo le aree di Serrapotamo, Sarmento e Frido-Basso Mercure, potessero avere accesso alle linee della rete portante regionale e allo stesso tempo agevolare il collegamento tra Senise, l'ospedale di Chiaromonte e Lagonegro. La linea prevede 6 corse che collegano Viggianello a Chiaromonte, servendo le fermate di San Severino Lucano e l'area di interscambio di Francavilla in Sinni.



Figura 118. Linea Senise - Frido-Basso Mercure

Tabella 276. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Viaggianello - Chiaromonte	A	42.00	4	305	51'240.00
Viaggianello - Chiaromonte	R	45.00	2	305	27'450.00
<b>TOTALE</b>					<b>78'690.00</b>

#### Direzione Viggianello - Chiaromonte

Tabella 277. Corsa delle 03:18

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		03:18	
San Severino Lucano	03:42	03:42	
Al Francavilla in Sinni	04:05	04:05	Con Linea <i>Francavilla in Sinni</i> -SA per <b>Salerno</b> delle 04:20
Chiaromonte	04:13		



Tabella 278. Corsa delle 06:27

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		06:27	
San Severino Lucano	06:51	06:51	
Al Francavilla in Sinni	07:14	07:14	Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 07:24 Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Senise</b> delle 07:36
Chiaromonte	07:22		

Tabella 279. Corsa delle 13:28

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		13:28	
San Severino Lucano	13:52	13:52	
Al Francavilla in Sinni	14:15	14:15	Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 14:25 Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Senise</b> delle 14:36
Chiaromonte	14:23		

Tabella 280. Corsa delle 14:53

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		14:53	
San Severino Lucano	15:17	15:17	
Al Francavilla in Sinni	15:40	15:40	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> per <b>Salerno</b> delle 15:55
Chiaromonte	15:48		

#### Direzione Chiaromonte - Viggianello

Tabella 281. Corsa delle 12:32

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Chiaromonte		12:32	
Al Francavilla in Sinni	12:40	12:40	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> da <b>Salerno</b> delle 12:30
San Severino Lucano	13:03	13:03	
Viggianello	13:27		

Tabella 282. Corsa delle 18:57

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Chiaromonte		18:57	
Al Francavilla in Sinni	19:05	19:05	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> da <b>Salerno</b> delle 18:55
San Severino Lucano	19:28	19:28	
Viggianello	19:52		

#### **6.5.1.5 Linea Senise - Sarmento**

I Comuni di Francavilla in Sinni e Senise hanno richiesto dei servizi che, servendo le aree di Serrapotamo, Sarmento e Frido-Basso Mercure, potessero avere accesso alle linee della rete portante regionale e allo stesso tempo agevolare il collegamento tra Senise, l'ospedale di Chiaromonte e Lagonegro. La linea prevede sei corse che collegano Terranova di Pollino a Francavilla in Sinni, servendo le fermate di San Costantino Albanese, San Paolo Albanese, Cersosimo, Noepoli e l'area di interscambio di Senise.

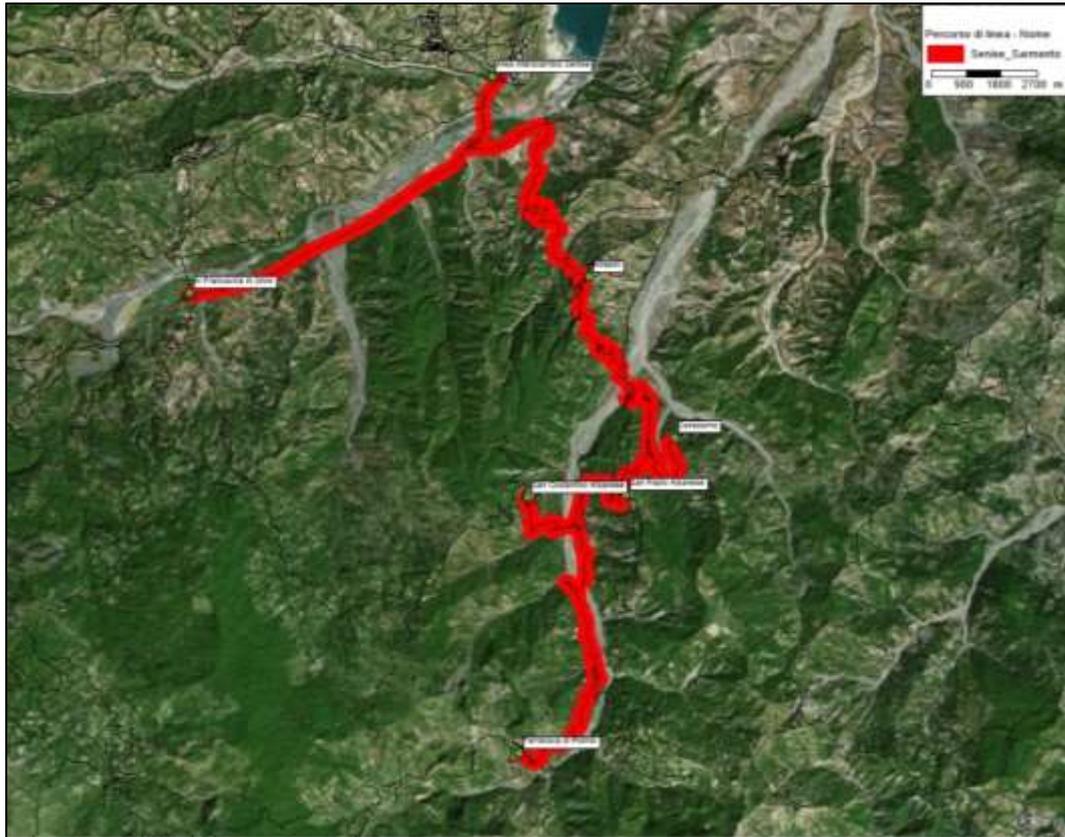


Figura 119. Linea Senise - Sarmento

**Direzione Terranova di Pollino - Francavilla in Sinni**

Tabella 283. Corsa delle 02:44

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Terranova di Pollino		02:44	
San Costantino Albanese	03:02	03:02	
San Paolo Albanese	03:15	03:15	
Cersosimo	03:25	03:25	
Noepi	03:39	03:39	
Al Senise	03:55	03:55	
Al Francavilla in Sinni	04:05		Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> per <b>Salerno</b> delle 04:20

Tabella 284. Corsa delle 05:53

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Terranova di Pollino		05:53	
San Costantino Albanese	06:11	06:11	
San Paolo Albanese	06:24	06:24	
Cersosimo	06:34	06:34	
Noepi	06:48	06:48	
Al Senise	07:04	07:04	
Al Francavilla in Sinni	07:14		Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 07:24



Tabella 285. Corsa delle 12:54

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Terranova di Pollino		12:54	
San Costantino Albanese	13:12	13:12	
San Paolo Albanese	13:25	13:25	
Cersosimo	13:35	13:35	
Noepoli	13:49	13:49	
Al Senise	14:05	14:05	
Al Francavilla in Sinni	14:15		Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 14:25

Tabella 286. Corsa delle 14:19

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Terranova di Pollino		14:19	
San Costantino Albanese	14:37	14:37	
San Paolo Albanese	14:50	14:50	
Cersosimo	15:00	15:00	
Noepoli	15:14	15:14	
Al Senise	15:30	15:30	
Al Francavilla in Sinni	15:40		Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> per <b>Salerno</b> delle 15:55

**Direzione Francavilla in Sinni - Terranova di Pollino**

Tabella 287. Corsa delle 12:45

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		12:45	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> da <b>Salerno</b> delle 12:30
Al Senise	12:55	12:55	
Noepoli	13:11	13:11	
Cersosimo	13:25	13:25	
San Paolo Albanese	13:35	13:35	
San Costantino Albanese	13:48	13:48	
Terranova di Pollino	14:06		

Tabella 288. Corsa delle 19:10

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		19:10	Con Linea <i>Francavilla in Sinni -SA</i> da <b>Salerno</b> delle 19:55
Al Senise	19:20	19:20	
Noepoli	19:36	19:36	
Cersosimo	19:50	19:50	
San Paolo Albanese	20:00	20:00	
San Costantino Albanese	20:13	20:13	
Terranova di Pollino	20:31		

### 6.5.1.6 Linea Senise - Serrapotamo

I Comuni di Francavilla in Sinni e Senise hanno richiesto dei servizi che, servendo le aree di Serrapotamo, Sarmento e Frido-Basso Mercure, potessero avere accesso alle linee della rete portante regionale e allo stesso tempo agevolare il collegamento tra Senise, l'ospedale di Chiaromonte e Lagonegro. La linea prevede sei corse che collegano Carbone a Francavilla in Sinni, servendo le fermate di Calvera, Teana, Fardella e Chiaromonte.



Figura 120. Linea Senise - Serrapotamo

Tabella 289. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Carbone-Francavilla in Sinni	A	32.50	4	305	39'650.00
Carbone-Francavilla in Sinni	R	32.50	2	305	19'825.00
<b>TOTALE</b>					<b>59'475.00</b>

#### Direzione Carbone - Francavilla in Sinni

Tabella 290. Corsa delle 03:23

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Carbone		03:23	
Calvera	03:34	03:34	
Teana	03:46	03:46	
Fardella	03:53	03:53	
Chiaromonte	04:02	04:02	
Al Francavilla in Sinni	04:10		Con Linea Senise-SA per Salerno delle 04:20



Tabella 291. Corsa delle 06:27

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Carbone		06:27	
Calvera	06:38	06:38	
Teana	06:50	06:50	
Fardella	06:57	06:57	
Chiaromonte	07:06	07:06	
Al Francavilla in Sinni	07:14		Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 07:24 Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Senise</b> delle 07:36

Tabella 292. Corsa delle 13:28

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Carbone		13:28	
Calvera	13:39	13:39	
Teana	13:51	13:51	
Fardella	13:58	13:58	
Chiaromonte	14:07	14:07	
Al Francavilla in Sinni	14:15		Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Lagonegro</b> delle 14:25 Con Linea <i>Senise-Lagonegro</i> per <b>Senise</b> delle 14:36

Tabella 293. Corsa delle 14:58

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Carbone		14:58	
Calvera	15:09	15:09	
Teana	15:21	15:21	
Fardella	15:28	15:28	
Chiaromonte	15:37	15:37	
Al Francavilla in Sinni	15:45		Con Linea <i>Senise-SA</i> per <b>Salerno</b> delle 15:55

**Direzione Francavilla in Sinni - Carbone**

Tabella 294. Corsa delle 12:40

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		12:40	Con Linea <i>Senise-SA</i> da <b>Salerno</b> delle 12:30
Chiaromonte	12:48	12:48	
Fardella	12:57	12:57	
Teana	13:04	13:04	
Calvera	13:16	13:16	
Carbone	13:27		

Tabella 295. Corsa delle 19:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Francavilla in Sinni		19:05	Con Linea <i>Senise-SA</i> da <b>Salerno</b> delle 18:55
Chiaromonte	19:13	19:13	
Fardella	19:22	19:22	
Teana	19:29	19:29	
Calvera	19:41	19:41	
Carbone	19:52		

### 6.5.1.7 Linea Viggianello - Lauria

Il comune di Viggianello ha richiesto dei servizi che permettano di collegare il comune ai nodi della rete portante regionale. Per il collegamento con Potenza, è stata istituita una coppia di corse che collega Viggianello con Al Lauria Nord, servendo le fermate intermedie di Centrale Mercure, Castelluccio inferiore e Castelluccio Superiore.

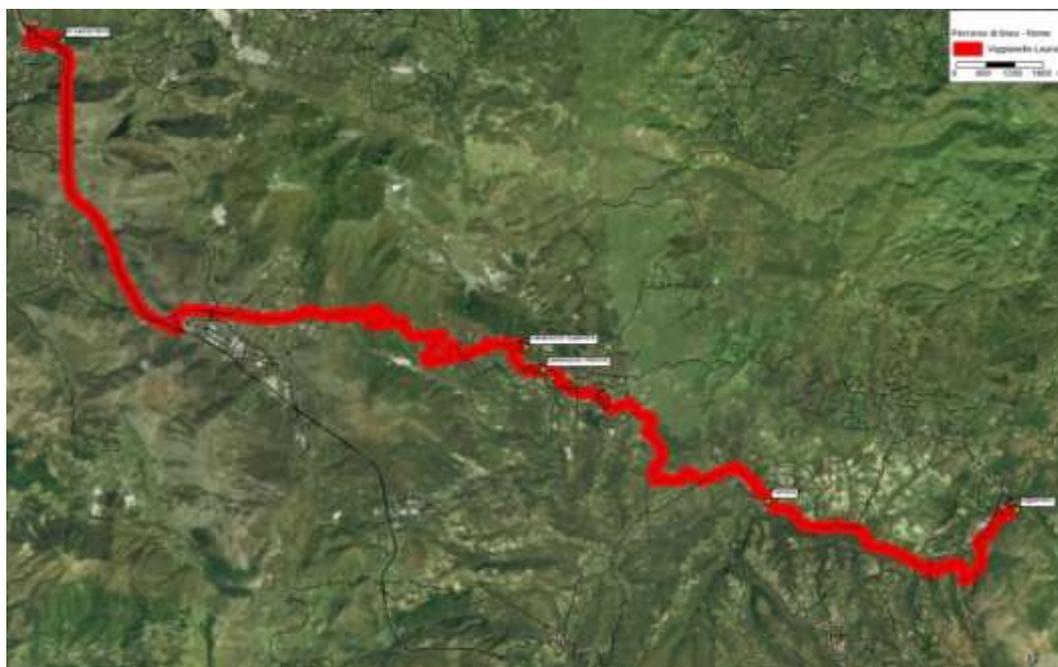


Figura 121. Linea Viggianello - Lauria

Tabella 296. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Viaggianello - Lauria	A	35.86	1	365	13'087.60
Viaggianello - Lauria	R	35.87	1	365	13'092.71
<b>TOTALE</b>					<b>26'180.31</b>

#### Direzione Viggianello - Lauria

Tabella 297. Corsa delle 05:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Viggianello		06:00	
Centrale Mercure	06:10	06:10	
Castelluccio Inferiore	06:20	06:20	
Castelluccio Superiore	06:30	06:30	
Al Lauria Nord	06:50		Con Linea PZ 400 per <b>Potenza</b> delle 06:50



**Direzione Lauria - Viggianello**

*Tabella 298. Corsa delle 21:00*

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Al Lauria Nord		21:00	Con Linea PZ 400 da <b>Potenza</b> delle 21:00
Castelluccio Superiore	21:20	21:20	
Castelluccio Inferiore	21:30	21:30	
Centrale Mercure	21:40	21:40	
Viggianello	21:50		

## 6.5.2 SERVIZI EXTRAURBANI CONFERMATI

### 6.5.2.1 Servizi in fascia scolastica

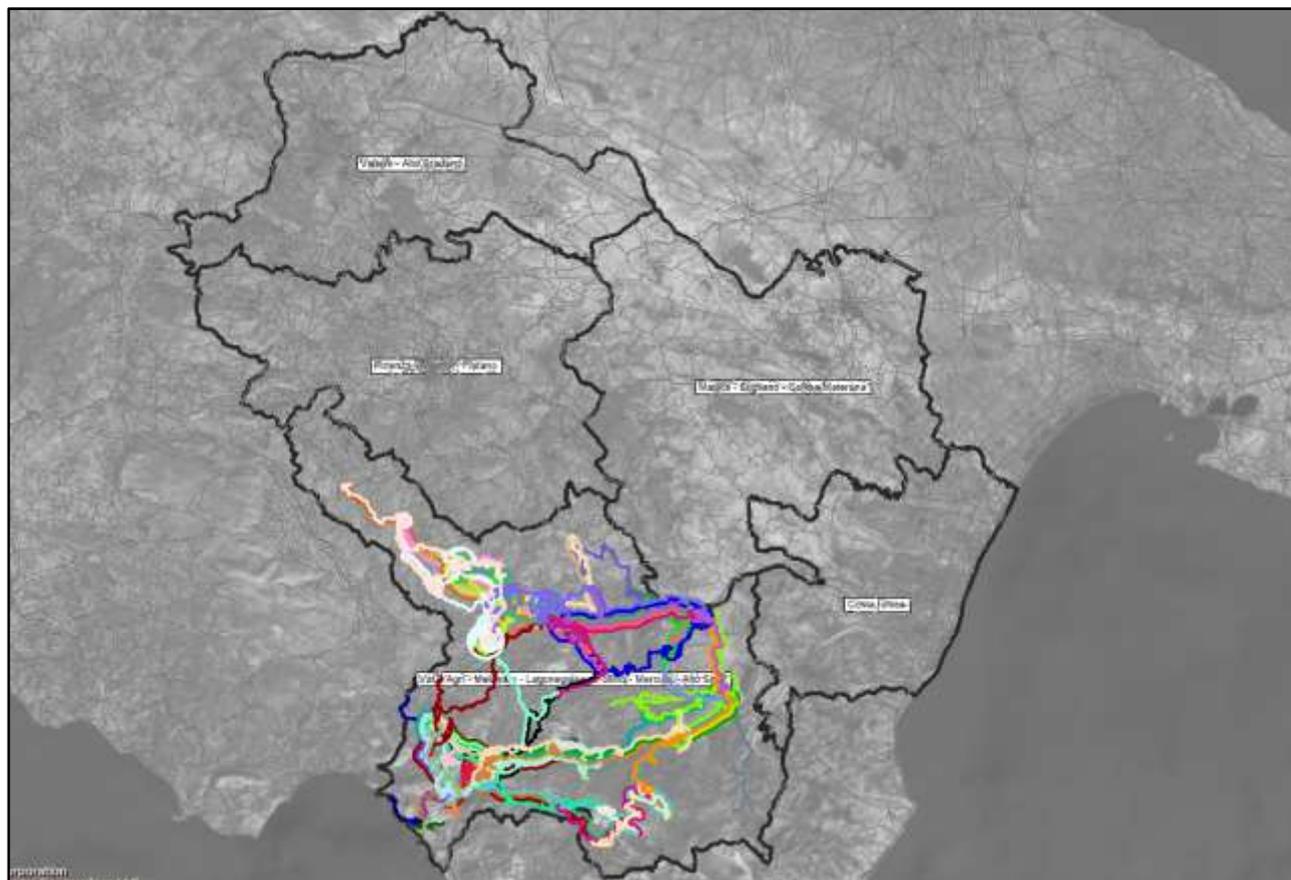


Figura 122. Corse confermate in fascia scolastica

Tabella 299. Servizi extraurbani confermati - in fascia scolastica

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	2'508	134'073.50
PZ Linea: 103 - S.Arcangelo - Potenza via SS92	514	13'878.00
PZ Linea: 106 - Corleto - SantArcangelo via Saurina	383	20'368.00
PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	1'141	44'545.40
PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa Dagri - Marsico Nuovo	627	33'231.00
PZ Linea: 111 - Montemurro - Sarconi - Moliterno	418	11'286.00
PZ Linea: 112 - Rocanova - Moliterno - Montesano Scalo	836	45'144.00
PZ Linea: 114 - Viggiano - Marsico Nuovo	627	20'126.70
PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	418	33'858.00
PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	418	4'598.00
PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	2'073	78'471.80
PZ Linea: 120A - Aggiuntivi: Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro (1 Francavilla Sul Sinni- Senise)	418	7'147.80
PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	819	67'333.00
PZ Linea: 123 - S.Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	836	37'620.00
PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	723	28'612.20
PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	209	6'729.80
PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS585	209	5'308.60



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS19	1'463	27'525.30
PZ Linea: 129 - S.Severino - Francavilla - Senise	418	15'089.80
PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	1'149	46'109.60
PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'333	50'529.80
PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	209	4'033.70
PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'185.00
PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	305	10'065.00
PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
PZ Linea: 136 - Brefaro - Massa - Maratea	932	9'128.00
PZ Linea: 206 - S. Ianni - Pecorone	514	12'528.00
PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	209	13'167.00
PZ Linea: 209 - Conocchielle - Lauria	514	43'433.00
PZ Linea: 210 - S.Severino L. - Castelluccio Inferiore	305	16'714.00
PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	2'926.00
PZ Linea: 213 - Voscari - Rotonda	418	23'617.00
PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	836	2'508.00
PZ Linea: 221 - Agromonte - Seluci - Lagonegro	418	23'408.00
PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	253	23'023.00
PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	418	29'260.00
PZ Linea: 225 - Francavilla - Lauria	418	24'662.00
PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	610	16'470.00
PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	418	10'032.00
PZ Linea: 270 - Spinoso - Villa D'Agri - Tramutola	209	7'942.00
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	209	13'376.00
PZ Linea: 274 - Senise - S.Arcangelo via Roccanova Castronuovo SA	1'350	42'659.80
PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	1'190	45'500.00
PZ Linea: 295 - Spinoso - Moliterno - Lagonegro	610	35'380.00
PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	2'056	73'654.00
PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	418	14'212.00
PZ Linea: 312 - Marsico Vetere - Moliterno	348	12'180.00
PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	1'254	40'128.00
PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S.Arcangelo	418	15'257.00
PZ Linea: 390 - San Chirico Raparo - Senise	418	30'514.00
PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	915	22'570.00
PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	16'929.00
PZ Linea: 393 - Grumento - Spinoso - S.Brancato	418	27'274.50
PZ Linea: 409 - Castelsaraceno - S.Brancato	418	15'048.00
PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	3'309	88'922.00
<b>Totale</b>	<b>39'608</b>	<b>1'527'905.80</b>

### 6.5.2.2 Servizi indifferenziati

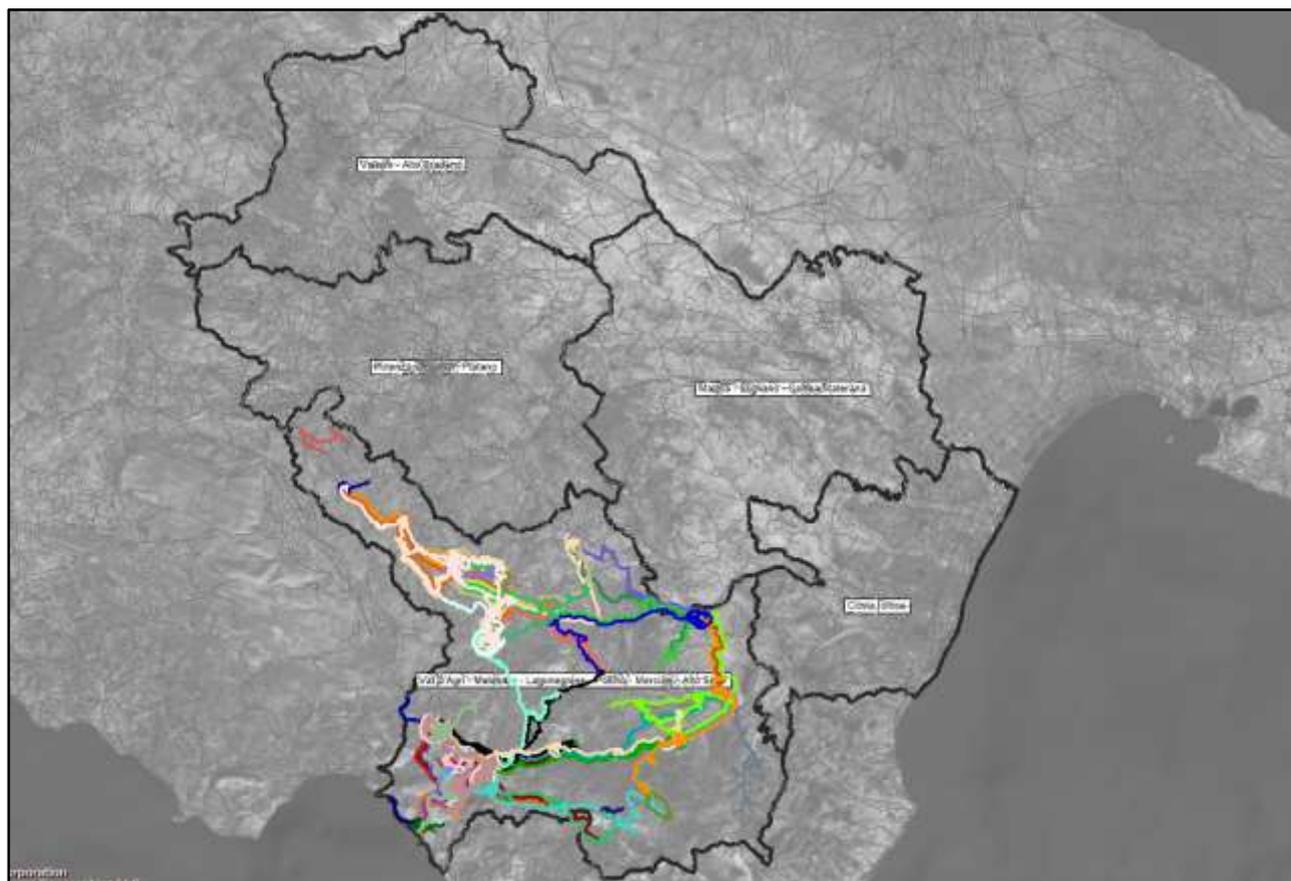


Figura 123. Corse confermate indifferenziate

Tabella 300. Servizi extraurbani confermati - indifferenziate

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 008 - BRIENZA-VILLA D'AGRI	610	18'788.00
FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	881	61'651.30
PZ Linea: 103 - S.Arcangelo - Potenza via SS 92	3'146	107'677.00
PZ Linea: 104 - Senise - S.Arcangelo	610	15'250.00
PZ Linea: 106 - Corleto - SantArcangelo via Saurina	35	1'995.00
PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	3'756	136'601.80
PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa Dagri - Marsico Nuovo	1'621	49'911.00
PZ Linea: 112 - Rocanova - Moliterno - Montesano Scalo	192	12'672.00
PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	192	15'552.00
PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	2'858	24'118.00
PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	1'446	54'589.40
PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	96	8'064.00
PZ Linea: 123 - S.Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	2'135	74'026.00
PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	497	19'760.80
PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	1'926	46'584.20
PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS 585	627	16'322.90
PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS 19	2'231	34'866.50
PZ Linea: 129 - S.Severino - Francavilla - Senise	1'412	36'610.00
PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	3'364	102'936.00
PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'926	42'919.20



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	305	5'886.50
PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'703.50
PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	915	14'335.00
PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
PZ Linea: 136 - Brefaro - Massa - Maratea	3'756	35'007.00
PZ Linea: 206 - S. Ianni - Pecorone	2'327	101'298.00
PZ Linea: 209 - Conocchielle - Lauria	96	8'112.00
PZ Linea: 211 - Ceruzzo - Pantana	610	7'015.00
PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con integrazione Conocchielle	360	4'500.00
PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	192	14'592.00
PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	1'734	35'990.00
PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	836	7'942.00
PZ Linea: 229 - Nemoli - Lauria - Lagonegro	610	23'180.00
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	915	43'790.50
PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	138	6'310.00
PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	634	24'174.00
PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	192	2'496.00
PZ Linea: 312 - Marsico Vetere - Moliterno	906	4'122.00
PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	1'220	14'030.00
PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	192	5'376.00
PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S.Arcangelo	192	7'680.00
PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	305	3'050.00
PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	38'351.50
PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	8'478	210'412.80
<b>Totale</b>	<b>56'016</b>	<b>1'528'862.00</b>

### 6.5.2.3 Servizi a servizio dei poli industriali

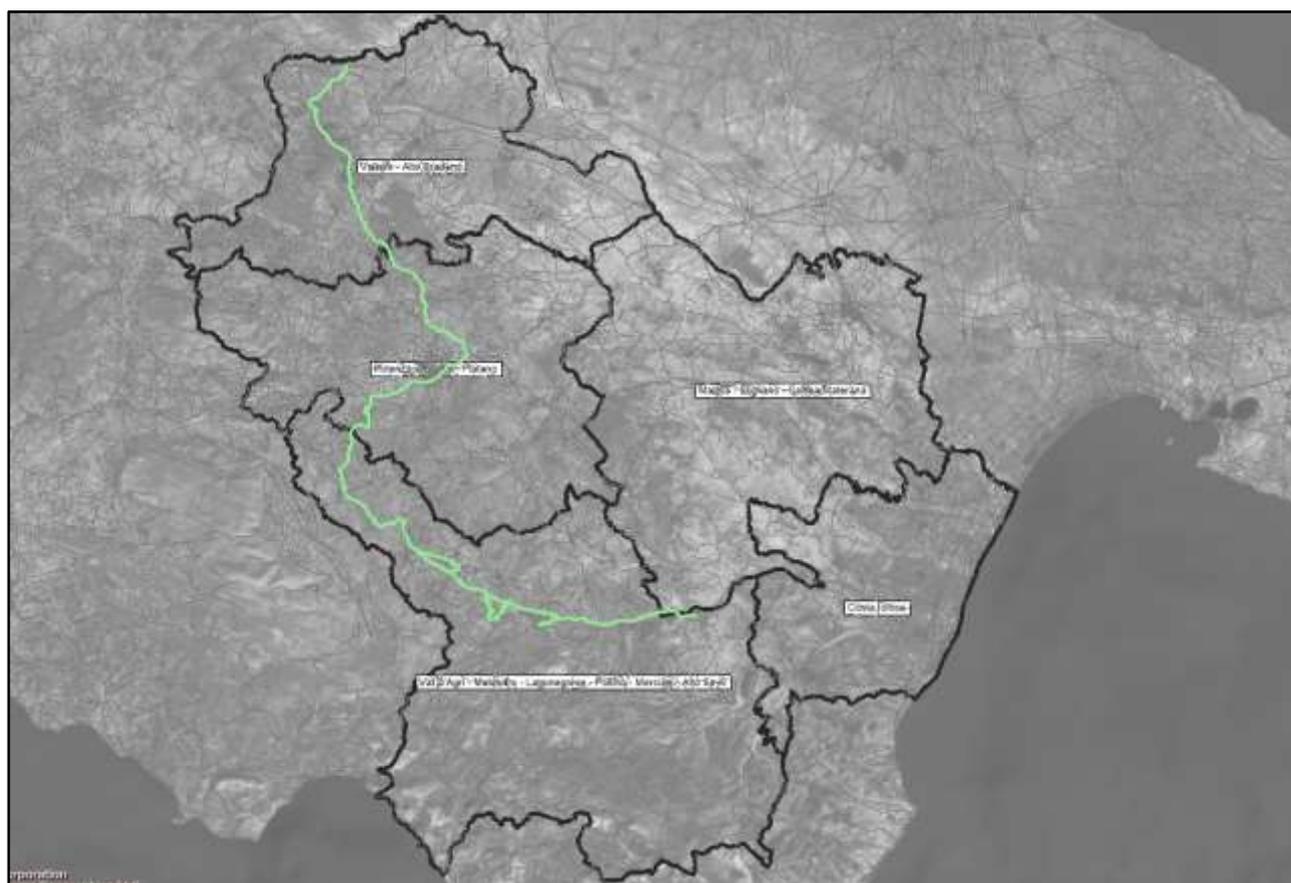


Figura 124. Corse confermate verso i poli industriali

Tabella 301. Servizi extraurbani confermati - operaie

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
PZ Linea: 377 - S.Brancato - S.N. di Melfi	2'190	359'160.00
<b>Totale</b>	<b>2'190</b>	<b>359'160.00</b>

### 6.5.3 SERVIZI COMUNALI/URBANI

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbanici interni all'UTOR.

Tabella 302. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Castelluccio Inferiore	83'064.00
Chiaromonte	88'815.00
Francavilla in Sinni	52'313.00
Grumento Nova	29'952.00
Lagonegro	69'440.00
Latronico	67'412.20
Lauria	273'401.00
Maratea	63'395.10



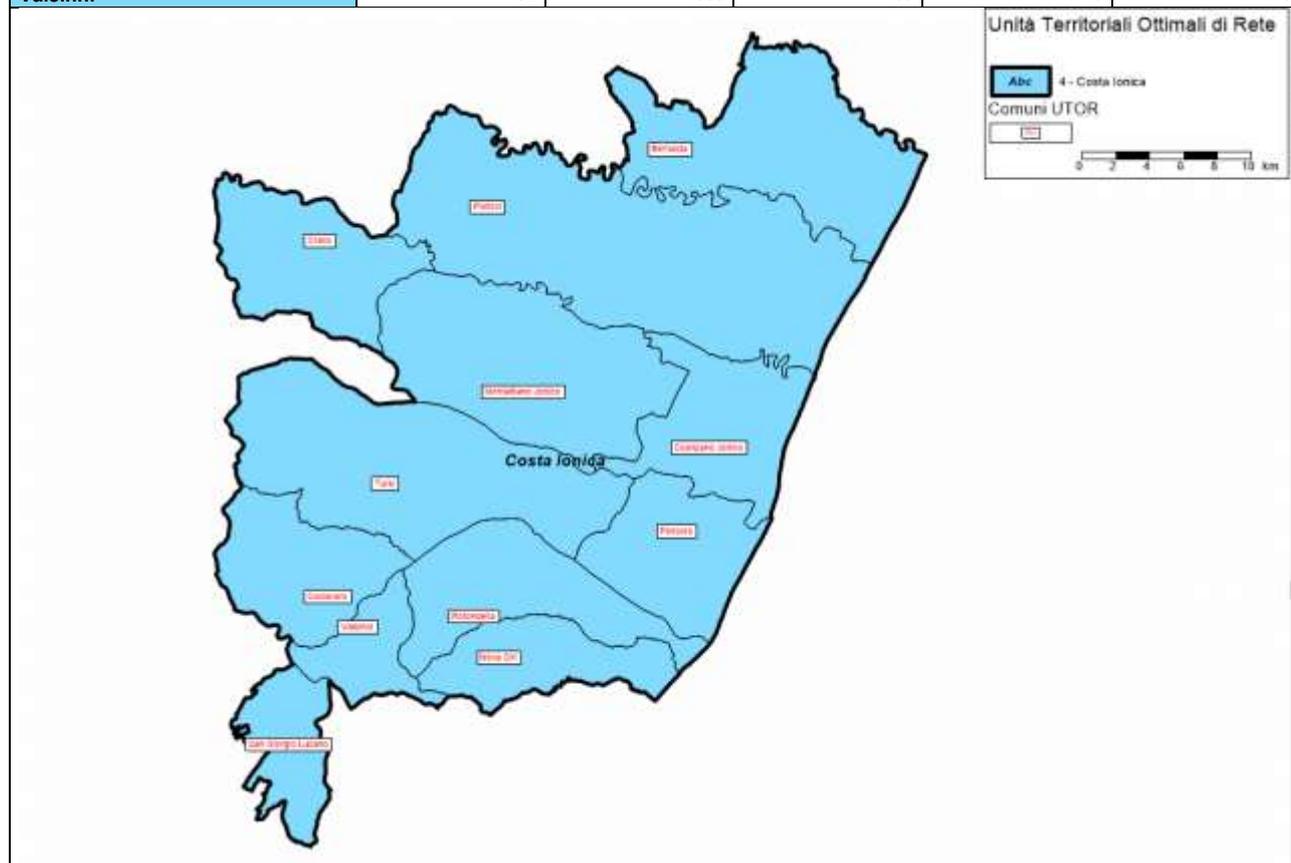
<b>Comune</b>	<b>Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]</b>
Marsico Nuovo	95'701.50
Marsicovetere	85'400.00
Moliterno	49'196.00
Rotonda	105'909.00
San Severino Lucano	69'200.00
Sant'Arcangelo	60'481.50
Senise	87'459.60
Viggianello	201'599.50
<b>Totale</b>	<b>1'482'739.40</b>

## 6.6 UTOR Costa Ionica

Nell'immagine seguente si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR.

Tabella 303. UTOR 4: Costa Ionica

COMUNE	Estensione territoriale [km <sup>2</sup> ]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Bernalda	125	12505	1630	No	0
Colobraro	66	1286	189	No	0
Craco	76	747	24	Si	0
Montalbano Jonico	135	7370	620	No	0
Nova Siri	52	6729	917	No	0
Pisticci	231	17849	2653	No	1
Policoro	67	17196	3459	No	1
Rotondella	76	2674	447	No	0
San Giorgio Lucano	39	1237	125	Si	0
Scanzano Jonico	71	7521	1140	No	0
Tursi	158	5074	546	No	0
Valsinni	32	1583	160	No	0



Di seguito si riportano per l'UTOR Costa Ionica, i paragrafi relativi a:

- Servizi Extraurbani di progetto
- Servizi Extraurbani confermati
- Servizi Comunali/Urbani

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 304. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Costa Ionica

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	1'739'727.50
di cui:	
di adduzione	0.00
complementari alla rete portante Regionale	0.00
di progetto	10'750.00
suburbane	0.00
in fascia scolastica	582'834.00
indifferenziate	1'146'143.50
Linee operaie	914'100.00
Linee Comunali/Urbani	783'900.47
<b>Totale</b>	<b>3'437'727.97</b>

## 6.6.1 SERVIZI EXTRAURBANI DI PROGETTO

### 6.6.1.1 Linea Colobraro - Tursi

La linea MT 279 - Valsinni - Tursi è stata prolungata fino a Colobraro, per rispondere alle richieste del Comune, mantenendo invariato il resto del percorso e gli orari.



Figura 125. Linea Colobraro - Tursi



Tabella 305. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Colobraro-Tursi	A	25.00	1	215	5'375.00
Colobraro-Tursi	R	25.00	1	215	5'375.00
<b>TOTALE</b>					<b>10'750.00</b>

**Direzione Colobraro -Tursi**

Tabella 306. Corsa delle 07:15

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Colobraro		07:15	
Valsinni	07:35	07:35	
Tursi	08:00		

**Direzione Tursi - Colobraro**

Tabella 307. Corsa delle 14:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Tursi		14:30	
Valsinni	14:55	14:55	
Colobraro	15:15		



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 328 - Rotondella - Novasiri - Novasiri Scalo - Policoro	1'720	37'410.00
MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	430	15'695.00
PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
<b>Totale</b>	<b>18'616</b>	<b>582'834.00</b>

### 6.6.2.2 Servizi indifferenziati

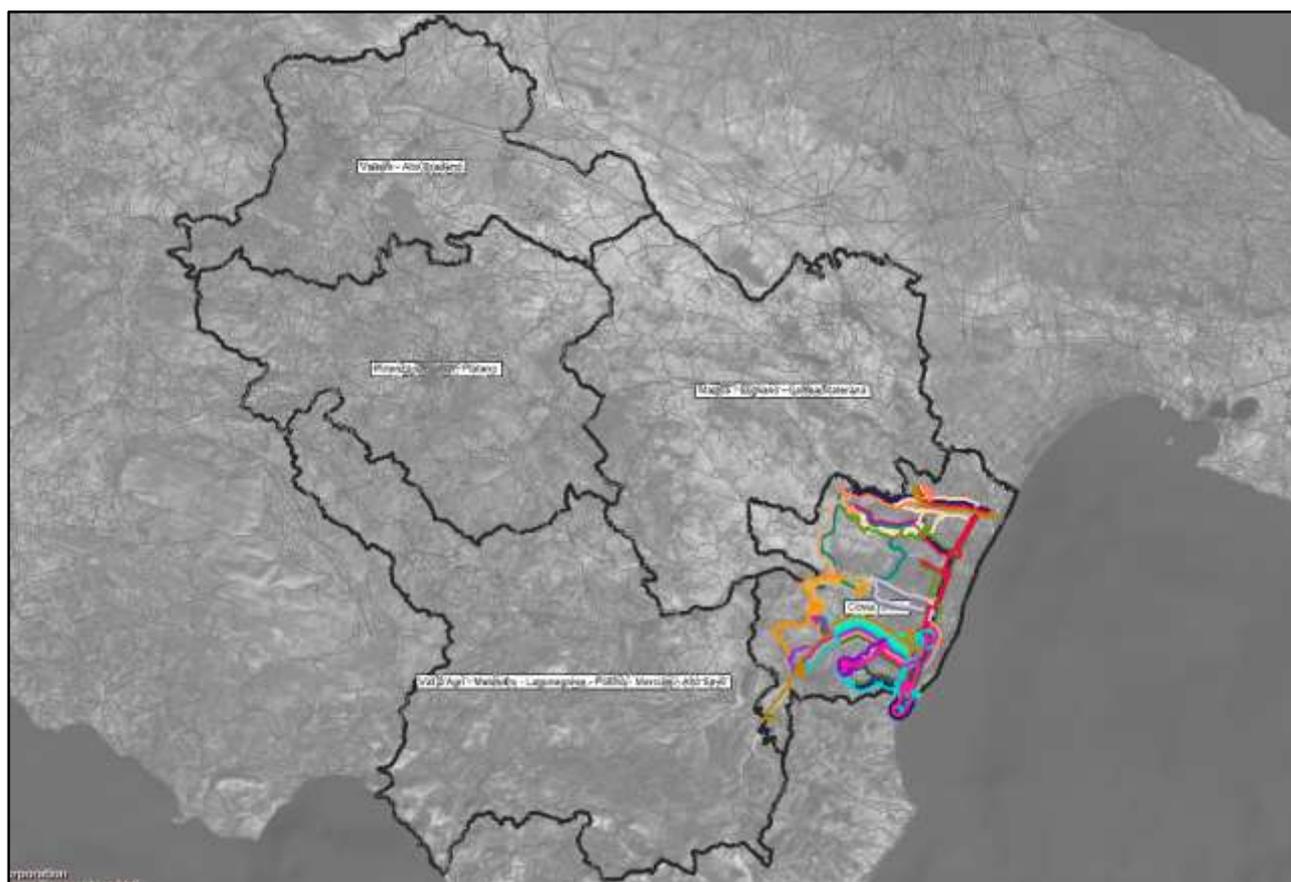


Figura 127. Corse confermate indifferenziate

Tabella 309. Servizi extraurbani confermati - indifferenziate

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	2'244	85'155.50
MT Linea: 009 - Tursi - Policoro - Scanzano Jonico	1'740	43'500.00
MT Linea: 010 - Tursi - Policoro - Nova Siri	1'040	30'160.00
MT Linea: 011 - Nova Siri - Marconia - Pisticci	215	3'870.00
MT Linea: 012 - Nova Siri - Policoro - Scanzano - Anic	2'845	184'925.00
MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	305	4'270.00
MT Linea: 015 - Pisticci - Tinchi - Bernalda Dir. Scanzano	2'350	77'285.00
MT Linea: 017 - Pisticci - Marconia - San Basilio - Policoro	4'000	145'410.00
MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	1'560	50'940.00
MT Linea: 047 - Montalbano - Scalo FAL	1'220	12'200.00
MT Linea: 051 - Montalbano - Policoro	3'695	84'985.00
MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	1'890	36'855.00

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 084 - Bernalda - Metaponto - Policoro - Nova Siri Scalo	430	25'015.00
MT Linea: 275 - Bernalda - Metaponto Scalo	1'910	83'565.00
MT Linea: 277 - Rotondella - Tursi	215	11'610.00
MT Linea: 278 - Montalbano - Tursi	215	4'300.00
MT Linea: 280 - Nova Siri - Tursi	215	9'890.00
MT Linea: 281 - Colobraro - Tursi - Montalbano	215	8'385.00
MT Linea: 282 - Colobraro - Policoro	915	50'630.00
MT Linea: 321A - Aggiuntivi: Valsinni - Policoro (7)	209	6'479.00
MT Linea: 327 - Rotondella - Policoro	825	32'570.00
MT Linea: 328 - Rotondella - Novasiri - Novasiri Scalo - Policoro	4'752	109'612.00
MT Linea: 329 - Rotondella - bivio Fondovalle Sinni	610	11'895.00
MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	552	22'187.00
PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
<b>Totale</b>	<b>34'376</b>	<b>1'146'143.50</b>

### 6.6.2.3 Servizi a servizio dei poli industriali

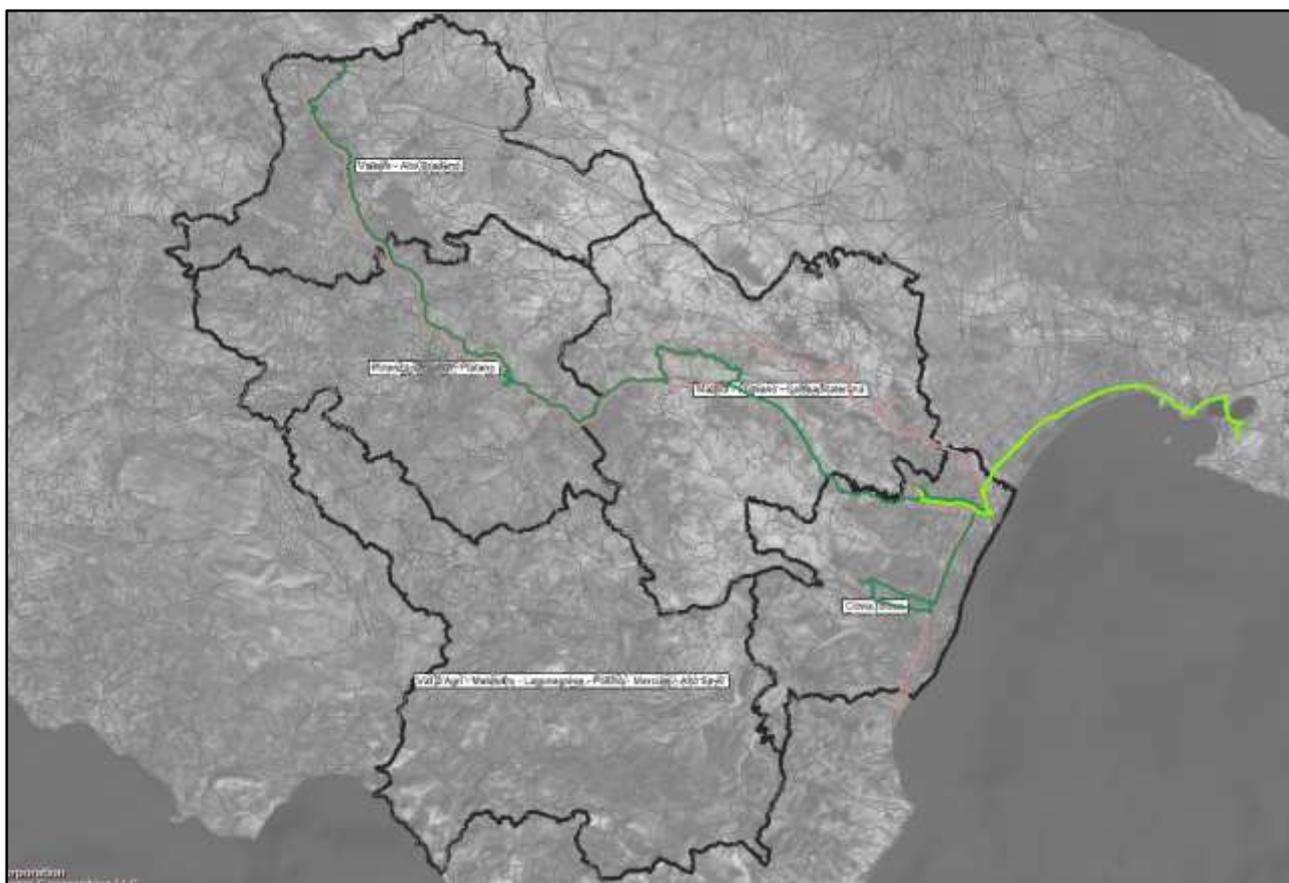


Figura 128. Corse confermate verso i poli industriali



Tabella 310. Servizi extraurbani confermati - operaie

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 034 - Nova Siri - Melfi ponte Bailey	2'190	416'100.00
MT Linea: 043 - Montalbano - Pisticci sc. - San Nicola Di Melfi via Bradanica	2'190	420'480.00
MT Linea: 077 - Bernalda - Metaponto - Taranto	1'020	77'520.00
<b>Totale</b>	<b>5'400</b>	<b>914'100.00</b>

**Note:**

Al fine di rendere più agevole e più rapido il collegamento per gli operai in servizio nell'Area Industriale di Melfi e su richiesta della stessa utenza, la linea MT 043 transiterà via S.S. 655 Bradanica. Al fine di servire l'utenza che usufruiva dei servizi partendo dalla fermata di Brindisi di Montagna, si è proceduto a prevedere l'istituzione di una nuova linea con partenza da Campomaggiore (cfr. par. 6.4.2.3).

### 6.6.3 SERVIZI COMUNALI/URBANI

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbani interni all'UTOR.

Tabella 311. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR

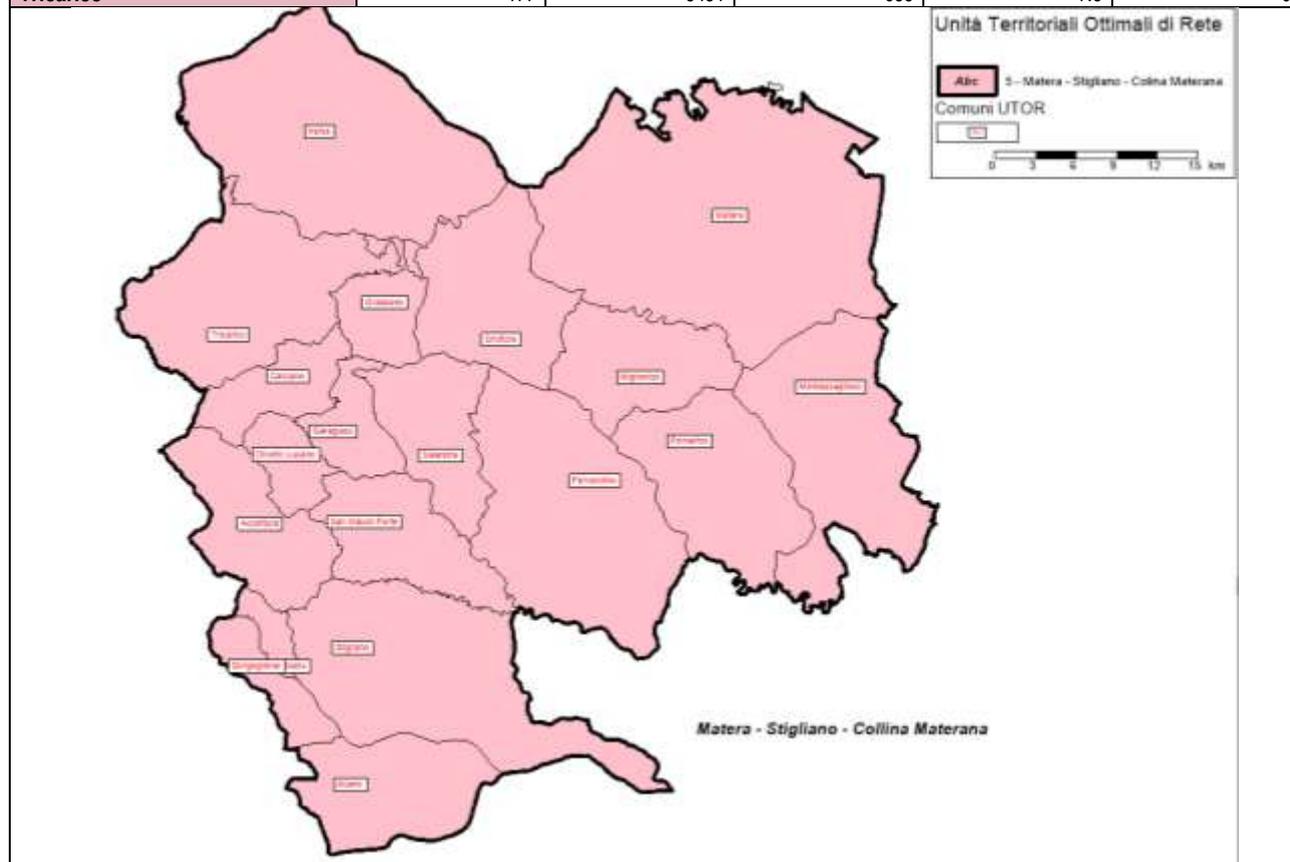
Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Bernalda	100'331.20
Montalbano Jonico	58'744.50
Nova Siri	80'820.50
Pisticci	223'430.00
Policoro	164'695.04
Rotondella	38'986.00
Scanzano Jonico	70'011.23
Tursi	46'882.00
<b>Totale</b>	<b>783'900.47</b>

## 6.7 UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana

Nell'immagine seguente si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR.

Tabella 312. UTOR 5: Matera - Stigliano - Collina Materana

COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Accettura	90	1877	177	Si	0
Aliano	98	1029	101	Si	0
Calciano	49	778	70	No	0
Cirigliano	15	380	35	Si	0
Ferrandina	216	8860	1883	No	1
Garaguso	38	1086	249	No	0
Gorgoglione	35	1006	100	Si	0
Grassano	41	5273	539	No	0
Grottole	116	2228	194	No	0
Irsina	261	4988	499	No	0
Matera	388	60524	15659	No	4
Miglionico	88	2525	339	No	0
Montescaglioso	174	10021	1019	No	0
Oliveto Lucano	31	458	21	Si	0
Pomarico	128	4172	435	No	2
Salandra	77	2851	322	No	0
San Mauro Forte	86	1581	127	Si	0
Stigliano	209	4446	530	Si	0
Tricarico	177	5451	653	No	0





Di seguito si riportano per l'UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana, i paragrafi relativi a:

- Servizi Extraurbani di progetto
- Servizi Extraurbani confermati
- Servizi Suburbani
- Attestamenti dei servizi extraurbani
- Servizi Comunali/Urbani

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

*Tabella 313. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana*

<b>Servizi</b>	<b>Percorrenze annuali</b>
Linee multifunzionali	2'054'959.64
di cui:	
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	0.00
<i>di progetto</i>	61'000.00
<i>suburbane</i>	139'956.64
<i>in fascia scolastica</i>	845'795.00
<i>indifferenziate</i>	1'008'208.00
Linee operaie	1'291'955.00
Linee Comunali/Urbani	2'115'883.30
<b>Totale</b>	<b>5'462'797.94</b>

## 6.7.1 SERVIZI EXTRAURBANI DI PROGETTO

### 6.7.1.1 Linea Accettura-Grassano

Il comune di Accettura ha richiesto un servizio navetta che permettesse di raggiungere i servizi della rete portante provenienti da Potenza e Matera. Tale servizio si compone di 4 coppie di corse che collegano Accettura all'area di interscambio di Grassano.



Figura 129. Linea Accettura - Grassano

Tabella 314. Percorrenze sviluppate

Tratta	Direzione	Lunghezza [Km]	Numero corse/gg	Validità [giorni]	Percorrenze annuali [bus*Km/anno]
Accettura-Grassano	A	25.00	4	305	30'500.00
Accettura-Grassano	R	25.00	4	305	30'500.00
<b>TOTALE</b>					<b>61'000.00</b>

#### Direzione Accettura -Grassano

Tabella 315. Corsa delle 08:20

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Accettura		08:20	
Al Grassano	08:55		Con Linea <i>Matera-APT Na</i> per <b>Napoli</b> delle 09:10



Tabella 316. Corsa delle 11:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Accettura		11:50	
Al Grassano	12:25		Con Linea <i>Matera-APT Na</i> per <b>Matera</b> delle 12:40

Tabella 317. Corsa delle 15:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Accettura		15:05	
Al Grassano	15:40		Con Linea <i>Matera-APT Na</i> per <b>Napoli</b> delle 15:55

Tabella 318. Corsa delle 16:35

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Accettura		16:35	
Al Grassano	17:10		Con Linea <i>Potenza-APT Ba</i> per <b>Bari</b> delle 12:25

**Direzione Grassano - Accettura**

Tabella 319. Corsa delle 09:20

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Grassano		09:20	Con Linea <i>Matera-APT Na</i> da <b>Matera</b> delle 09:10
Accettura	09:55		

Tabella 320. Corsa delle 12:50

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Grassano		12:50	Con Linea <i>Matera-APT Na</i> da <b>Napoli</b> delle 12:40
Accettura	13:25		

Tabella 321. Corsa delle 17:35

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Grassano		17:35	Con Linea <i>Potenza-APT Ba</i> da <b>Potenza</b> delle 17:25
Accettura	18:10		

Tabella 322. Corsa delle 16:05

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Grassano		16:05	Con Linea <i>Matera-APT Na</i> da <b>Matera</b> delle 15:55
Accettura	16:40		

## 6.7.2 SERVIZI EXTRAURBANI CONFERMATI

### 6.7.2.1 Servizi in fascia scolastica

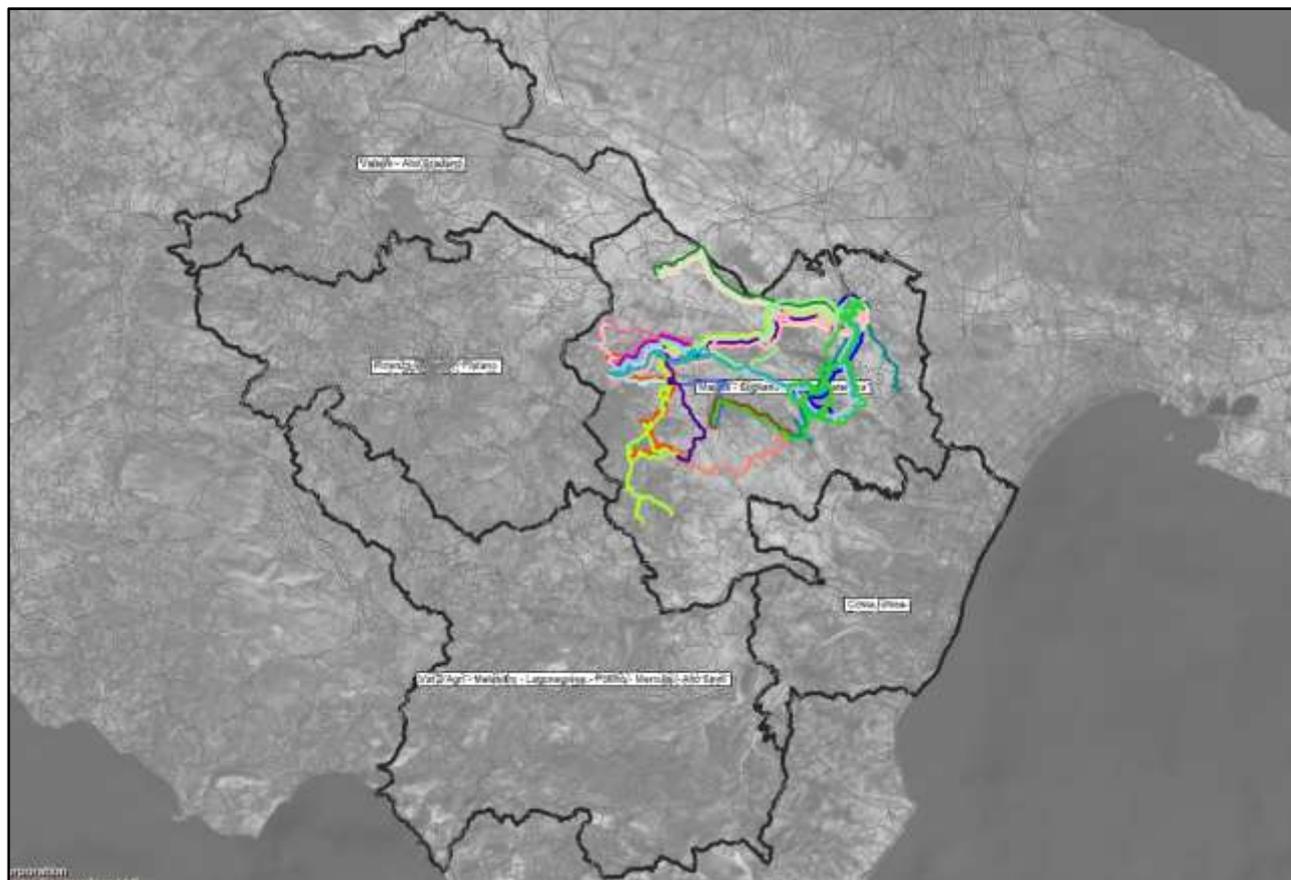


Figura 130. Corse confermate in fascia scolastica

Tabella 323. Servizi extraurbani confermati - in fascia scolastica

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	7'828	214'727.50
MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'510	97'100.00
MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tricarico	215	13'545.00
MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Calciano	305	7'320.00
MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	215	5'805.00
MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Grassano	215	6'235.00
MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	860	20'640.00
MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	305	11'895.00
MT Linea: 057 - Irsina - Matera	305	13'725.00
MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	1'040	21'840.00
MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	430	6'020.00
MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50
MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	735	33'415.00
MT Linea: 336A - Aggiuntivi: Irsina - bv S.M. Irsi - Matera (11)	430	18'920.00
MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'470	81'720.00
MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	1'380	60'970.00

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 348A - Aggiuntivi: Tricarico - Grassano - Matera (12)	430	27'520.00
MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'045	84'585.00
MT Linea: 351A1 - Aggiuntivi: Grassano- Tricarico (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (?)	305	6'405.00
MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Matera	735	29'400.00
MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	735	47'040.00
<b>Totale</b>	<b>23'443</b>	<b>845'795.00</b>

### 6.7.2.2 Servizi indifferenziati

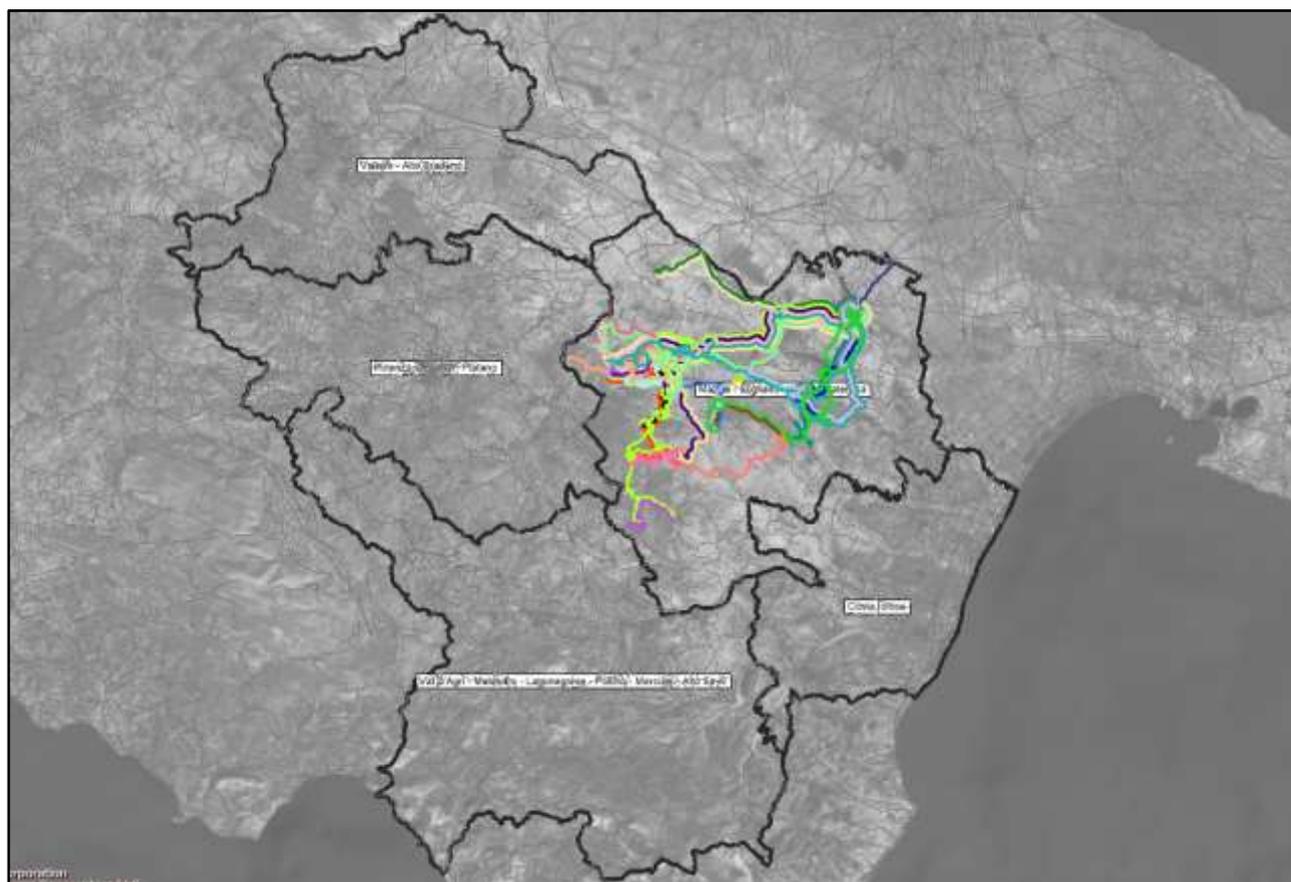


Figura 131. Corse confermate indifferenziate

Tabella 324. Servizi extraurbani confermati - indifferenziate

Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	4'202	165'952.50
MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'260	86'740.00
MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tricarico	215	13'545.00
MT Linea: 021A - Aggiuntivi: Tricarico- Bivio Grassano (determinazione n. 711 del 17/03/2010) (2)	610	7'320.00
MT Linea: 022 - Tricarico - Scalo Grassano - Anic	208	3'328.00
MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Calciano	3'175	53'240.00
MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	645	17'415.00



Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Grassano	1'435	34'295.00
MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	160	3'840.00
MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	1'275	49'725.00
MT Linea: 057 - Irsina - Matera	2'135	94'550.00
MT Linea: 066 - Grottole - Scalo Grottole FF.SS.	1'220	9'760.00
MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	430	9'030.00
MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	430	7'310.00
MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	1'770	24'780.00
MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'680	24'360.00
MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50
MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	305	14'495.00
MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'220	60'495.00
MT Linea: 339A - Aggiuntivi: Accettura- San Mauro Forte (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (3)	56	840.00
MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
MT Linea: 341A - Aggiuntivi: S.Mauro Forte - Cavonica - Grassano Scalo - Matera (5)	180	16'740.00
MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	395	23'300.00
MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	1'220	14'640.00
MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'490	124'090.00
MT Linea: 351A2 - Aggiuntivi: Miglionico - Matera (8)	430	11'610.00
MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Matera	1'740	41'540.00
MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	915	32'940.00
MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	1'040	20'480.00
MT Linea: 401 - Tricarico - San Chirico N. (intensificazione)	1'220	4'880.00
<b>Totale</b>	<b>34'011</b>	<b>1'008'208.00</b>

### 6.7.2.3 Servizi a servizio dei poli industriali

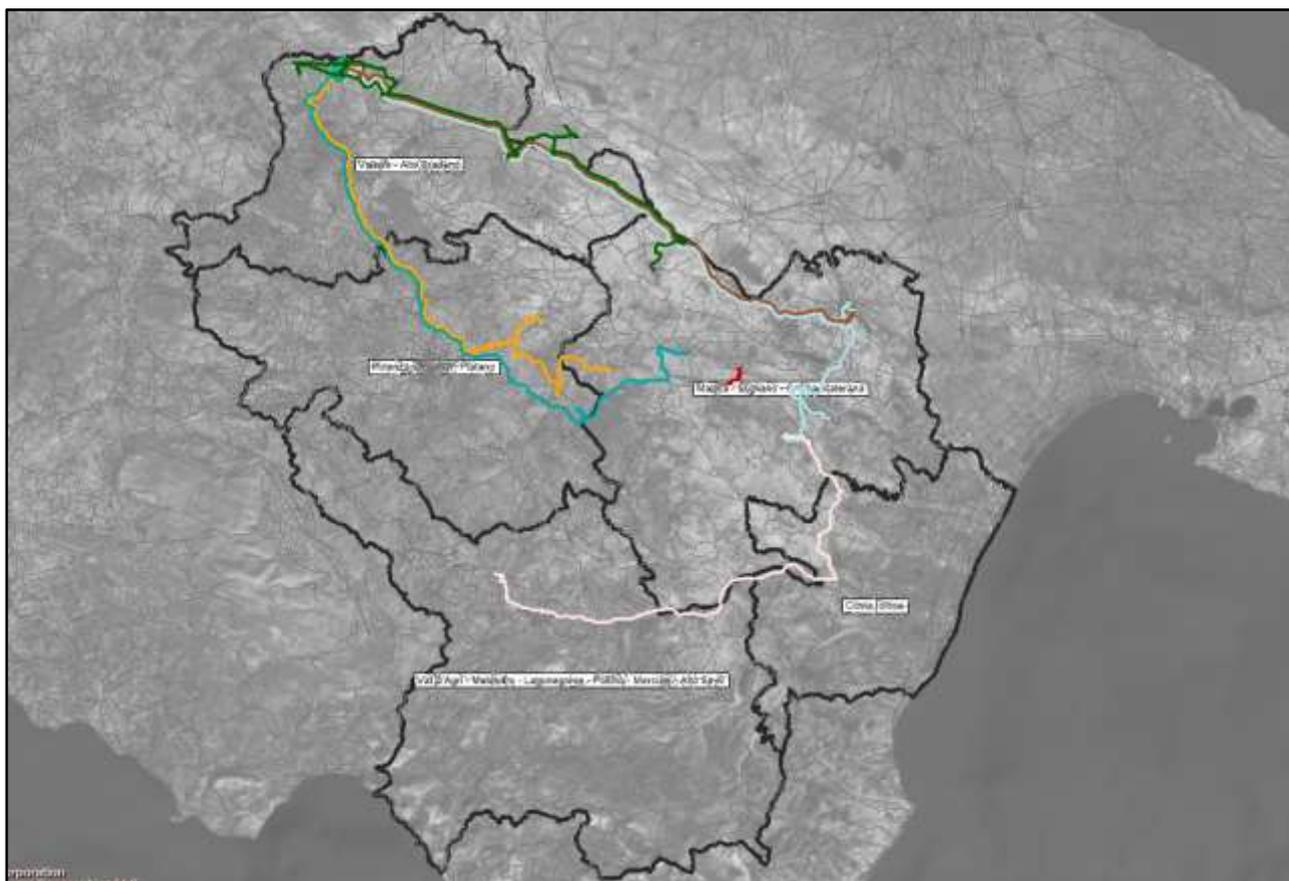


Figura 132. Corse confermate verso i poli industriali

Tabella 325. Servizi extraurbani confermati - operaie

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
MT Linea: 019 - Tricarico - Melfi via Vaglio	2'190	232'140.00
MT Linea: 033 – Salandra Montagnola - Ferrandina - Matera - Melfi via Bradanica	2'750	401'500.00
MT Linea: 044 - Matera - Melfi via Bradanica	730	76'650.00
MT Linea: 064 - Grottole - Ponte Bailey	4'380	48'180.00
MT Linea: 067 - Grassano - Melfi via Bradanica	2'190	245'280.00
MT Linea: 255 - Irsina - Melfi	2'190	198'195.00
MT Linea: 419A - Aggiuntivi: Ferrandina- Viggiano Zona Industriale (13)	510	51'510.00
<b>Totale</b>	<b>14'940</b>	<b>1'291'955.00</b>

**Note:**

Al fine di rendere più agevole e più rapido il collegamento per gli operai in servizio nell'Area Industriale di Melfi e su richiesta della stessa utenza, la linea MT 067 transiterà via S.S. 655 Bradanica, spostando il capolinea alla fermata di Grassano scalo. Al fine di servire l'utenza della Provincia di Potenza diretta a S. Nicola di Melfi e proveniente dai Comuni di Campomaggiore, Brindisi di Montagna, Anzi, Calvello etc. che utilizzavano la linea suddetta, si è prevista l'istituzione di una nuova linea con partenza da Campomaggiore (cfr. par. 6.4.2.3).

Inoltre per servire meglio l'utenza della Provincia di Matera per la linea MT 033 è stato arretrato il capolinea, da Ferrandina a Salandra Montagnola.

### 6.7.3 SERVIZI SUBURBANI

#### 6.7.3.1 Linea Montescaglioso - Matera

La linea prevede dieci coppie di corse che collegano Montescaglioso a Matera, aggiuntive ai servizi scolastici esistenti.

Le 10 coppie di corse sono state considerate con cadenza giornaliera e sviluppano percorrenze su base annua pari a circa 140'000 bus\*km/anno.

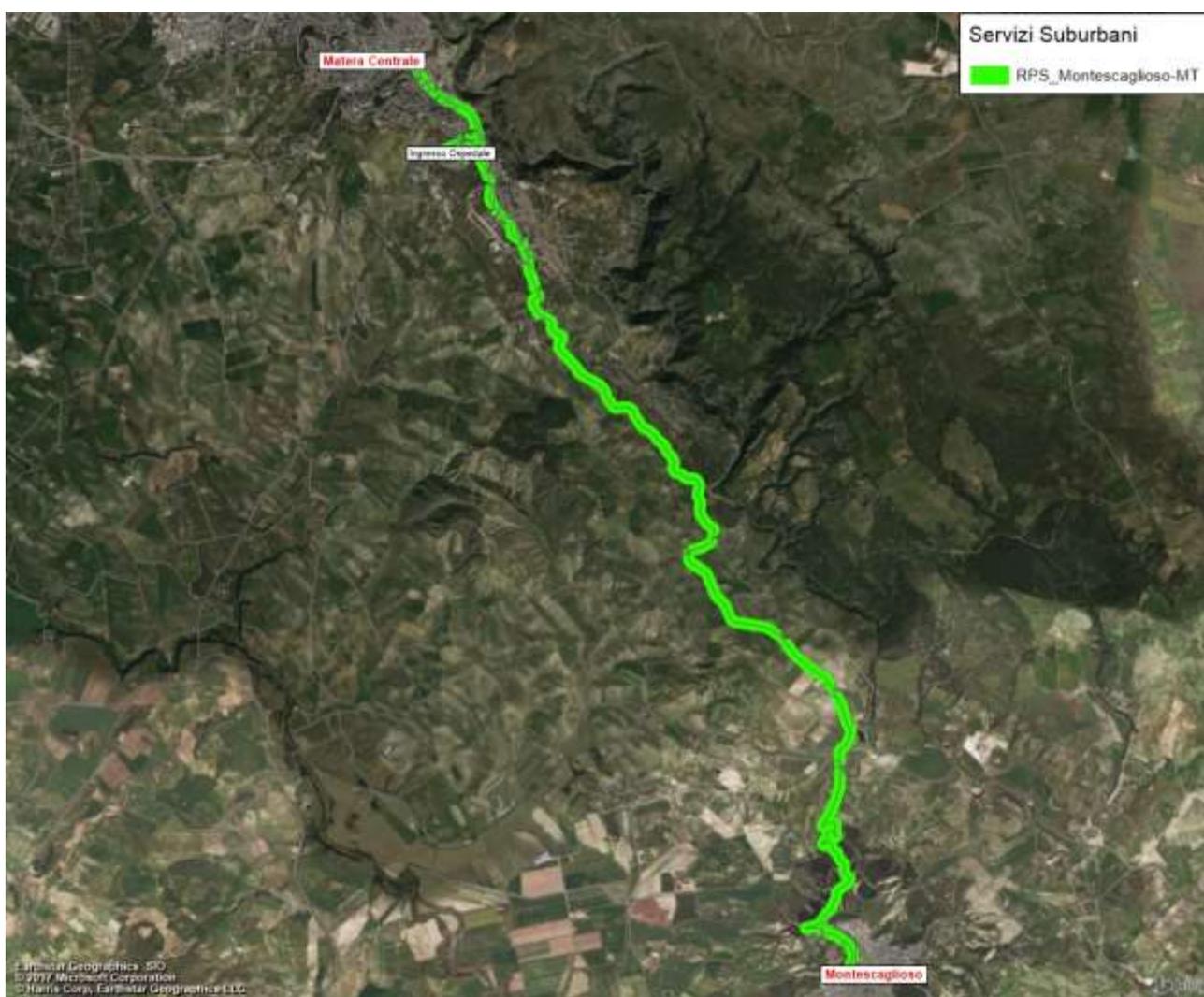


Figura 133. Linea Montescaglioso - Matera

#### Direzione Montescaglioso-Matera

Tabella 326. Corse di andata

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Montescaglioso	07:00	Matera P.zza Visitazione	07:30



Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Montescaglioso	08:00	Matera P.zza Visitazione	08:30
Montescaglioso	09:00	Matera P.zza Visitazione	09:30
Montescaglioso	10:00	Matera P.zza Visitazione	10:30
Montescaglioso	12:00	Matera P.zza Visitazione	12:30
Montescaglioso	13:00	Matera P.zza Visitazione	13:30
Montescaglioso	14:00	Matera P.zza Visitazione	14:30
Montescaglioso	16:00	Matera P.zza Visitazione	16:30
Montescaglioso	18:00	Matera P.zza Visitazione	18:30
Montescaglioso	19:00	Matera P.zza Visitazione	19:30

### Direzione Matera-Montescaglioso

Tabella 327. Corse di ritorno

Fermata Iniziale	Partenza	Fermata Finale	Arrivo
Matera P.zza Visitazione	08:00	Montescaglioso	08:30
Matera P.zza Visitazione	10:00	Montescaglioso	10:30
Matera P.zza Visitazione	12:00	Montescaglioso	12:30
Matera P.zza Visitazione	13:00	Montescaglioso	13:30
Matera P.zza Visitazione	14:00	Montescaglioso	14:30
Matera P.zza Visitazione	15:00	Montescaglioso	15:30
Matera P.zza Visitazione	16:00	Montescaglioso	16:30
Matera P.zza Visitazione	17:00	Montescaglioso	17:30
Matera P.zza Visitazione	18:00	Montescaglioso	18:30
Matera P.zza Visitazione	19:00	Montescaglioso	19:30

### Reperimento delle risorse per l'esercizio

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Montescaglioso-Matera.

Tabella 328 Servizi in sovrapposizione di cui è prevista la soppressione

Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	1	R	20,6 km	365	7'519
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	2	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	8	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	8	R	22,2 km	305	6'771
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	9	A	20,6 km	62	1'277,2
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	11	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	14	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	15	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	17	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	31	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	32	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	33	R	20,6 km	365	7'519
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	36	R	20,6 km	365	7'519
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	40	A	20,6 km	209	4'305,4
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	41	A	18,4 km	209	3'845,6



Linea	Percorso	Direzione	Lunghezza	Validità (giorni)	Percorrenze annuali (bus*Km/anno)
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	42	A	19 km	68	1'292
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	44	A	20,6 km	365	7'519
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	45	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	46	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	48	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	49	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	49	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	50	A	20,6 km	175	3'605
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	54	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	55	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	56	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	56	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	57	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	58	A	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	58	R	20,6 km	62	1'277,2
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	59	R	20,6 km	305	6'283
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	61	A	20,6 km	365	7'519
<b>TOTALE</b>					<b>185'628,4</b>

#### 6.7.4 ATTESTAMENTI SERVIZI EXTRAURBANI

La circolazione sulla viabilità urbana e l'attestamento degli autobus extraurbani nella città di Potenza costituiscono un problema su cui l'Amministrazione comunale ha espresso la volontà di intervenire.

Nel presente paragrafo, dopo aver fornito alcune informazioni sull'attuale funzionamento della rete dei servizi automobilistici extraurbani che convergono sul capoluogo regionale, vengono presentate prime ipotesi di circolazione e attestamento delle linee extraurbane all'interno della città il cui sviluppo verrà effettuato in specifici Piani di servizi che le Amministrazioni Comunali provvederanno a redigere.

##### 6.7.4.1 *Analisi sintetica dell'offerta di servizi extraurbani che attualmente servono la città di Matera*

L'analisi è finalizzata a quantificare i servizi che gravitano su Matera e la loro distribuzione spazio-temporale sulla rete stradale urbana.

Come emerge nella tabella seguente in una giornata ferial scolastica arrivano e partono da Matera circa 125 corse di autobus extraurbani del sistema del TPL regionale, di cui:

- circa 70 di competenza della provincia di Matera;
- circa 50 sostitutive dei servizi ferroviari FAL;

A questi autobus si aggiungono quelli delle linee a mercato di lunga percorrenza che in genere circolano in orari che non si sovrappongono ai picchi del traffico registrati sulla rete del TPL.

Tabella 329. Numero corse extraurbane/giorno ferialo scolastico che servono Matera distinte per direttrici della viabilità extraurbana principale

	Totali		Direttrice Sud		Direttrice Nord	
	Numero corse/g	di cui in orario scolastico	Numero corse/g	di cui in orario scolastico	Numero corse/g	di cui in orario scolastico
Da Matera	124	37	104	36	20	1
Verso Matera	127	49	107	47	20	2

Nelle immagini seguenti si riportano le distribuzioni orarie delle corse di servizi extraurbani di TPL in arrivo e partenza da Matera con l'evidenziazione delle corse in fascia scolastica provenienti da comuni con alunni che frequentano le scuole di Matera, in base all'orario di arrivo al mattino (cfr. Figura 134 e Figura 135) e a quello di partenza il pomeriggio (cfr. Figura 136 e Figura 137).

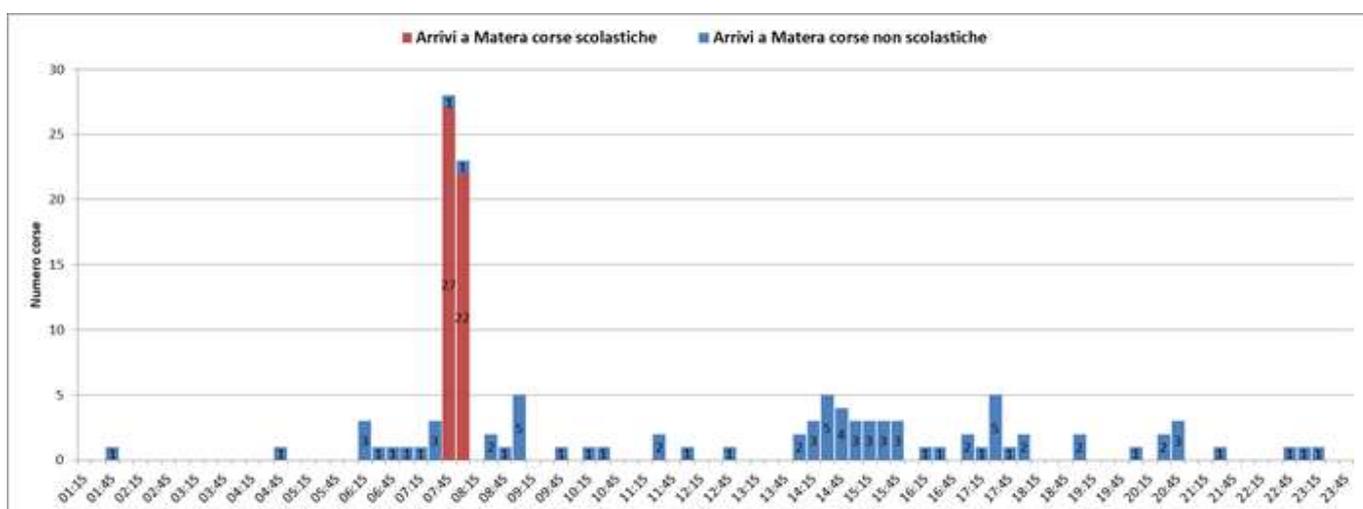


Figura 134. Distribuzione oraria degli arrivi a Matera



Figura 135. Distribuzione oraria delle corse, in fascia scolastica, in arrivo a Matera da Comuni con alunni che frequentano le scuole di Matera

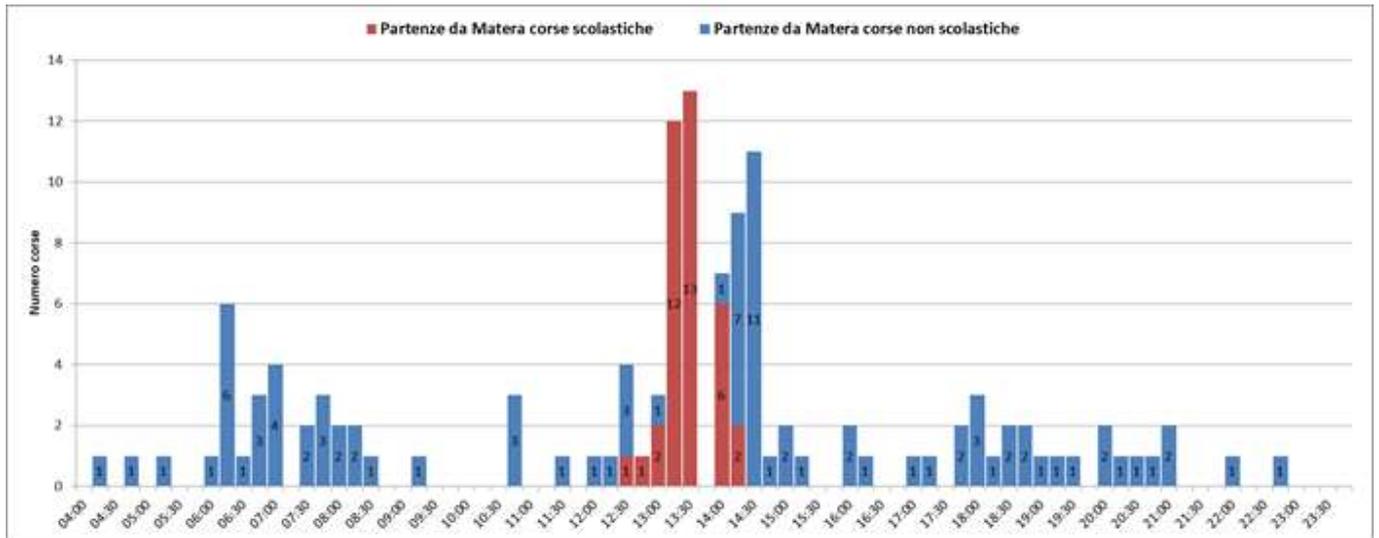


Figura 136. Distribuzione oraria delle partenze da Matera



Figura 137. Distribuzione oraria delle corse, in fascia scolastica, in partenza da Matera verso i Comuni con alunni che frequentano le scuole di Matera

Nelle immagini seguenti si riportano invece i percorsi delle linee in arrivo e partenza da Matera sulla base delle quali è possibile riconoscere anche i corridoi maggiormente utilizzati.

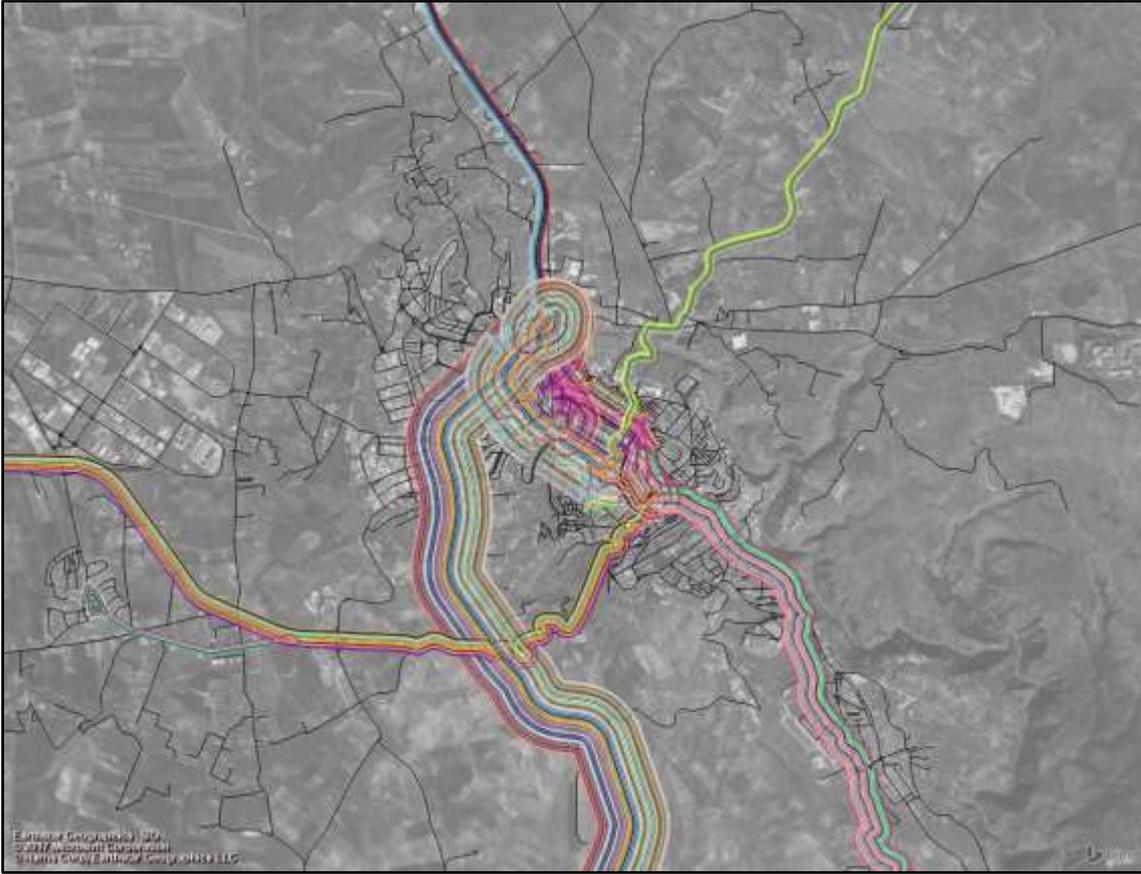


Figura 138. Totalità delle corse extraurbane in arrivo a Matera

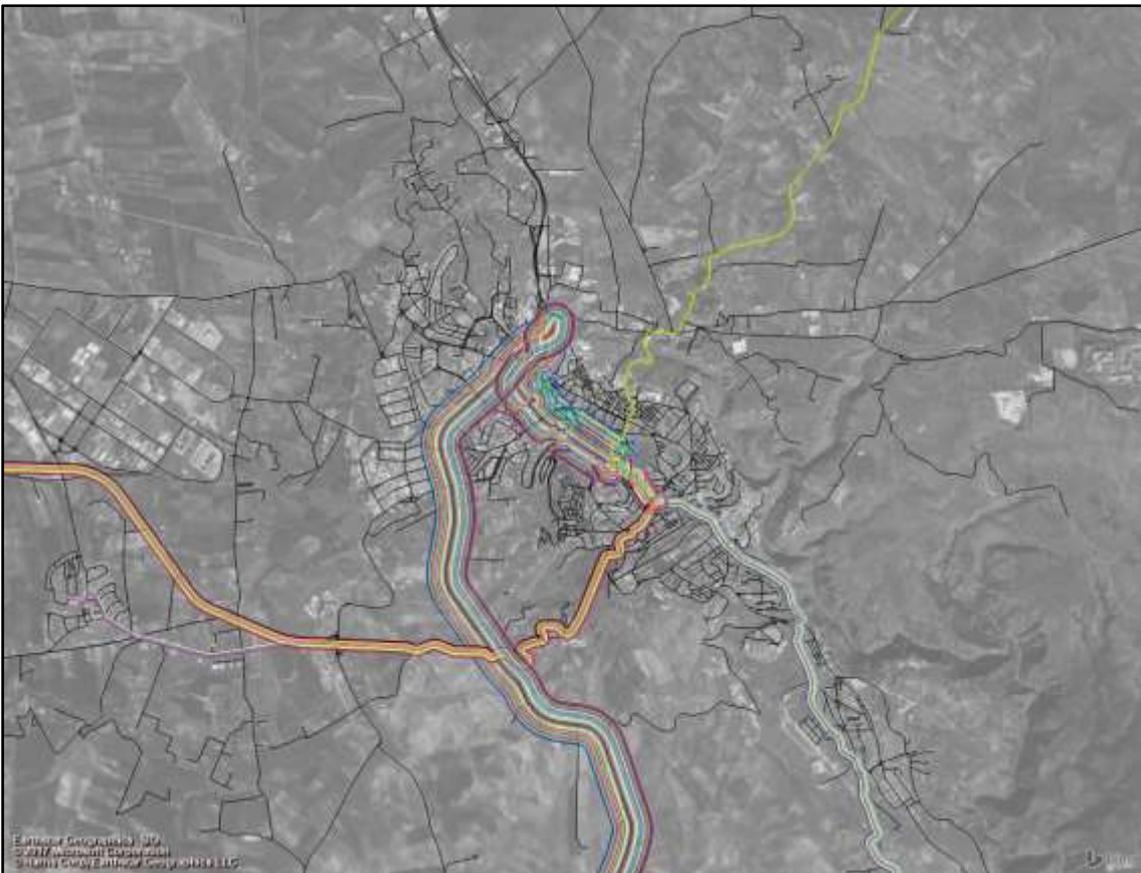
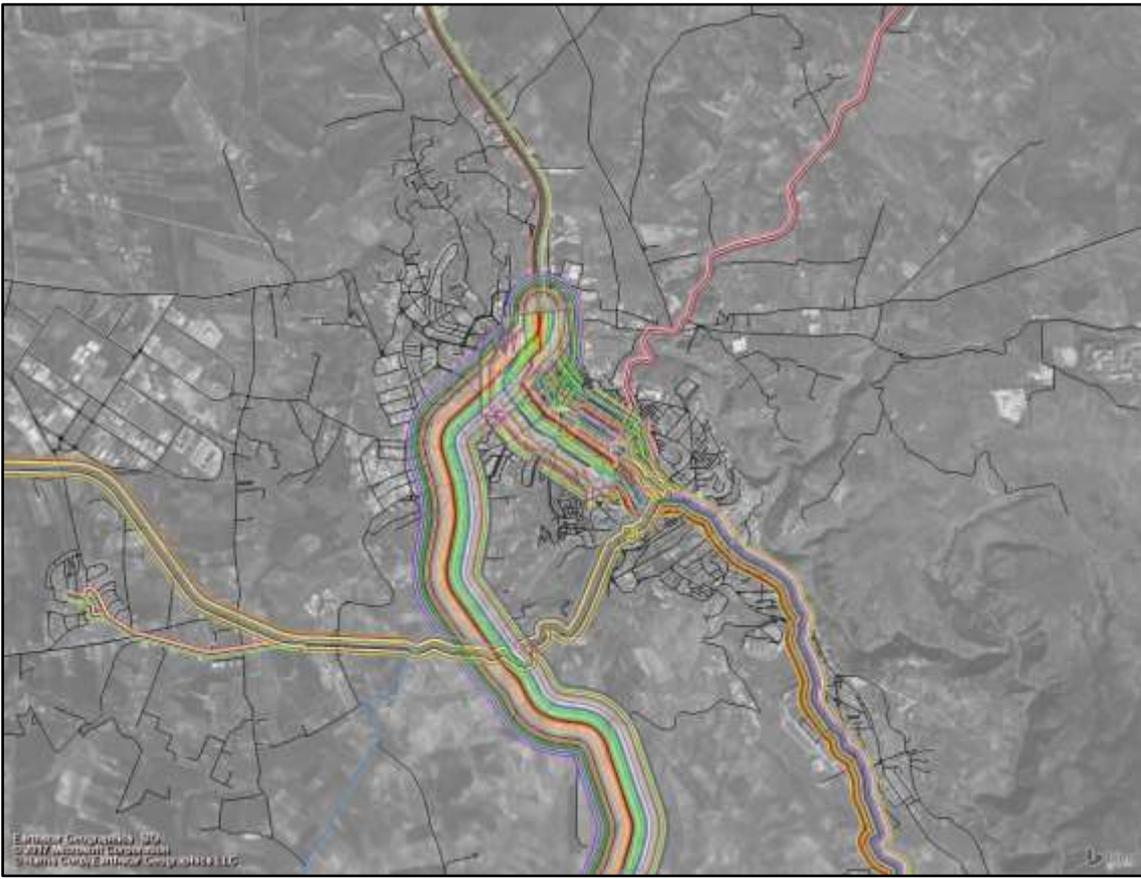


Figura 139. Corse extraurbane in fascia scolastica in arrivo a Matera



*Figura 140. Totalità delle corse extraurbane in partenza da Matera*

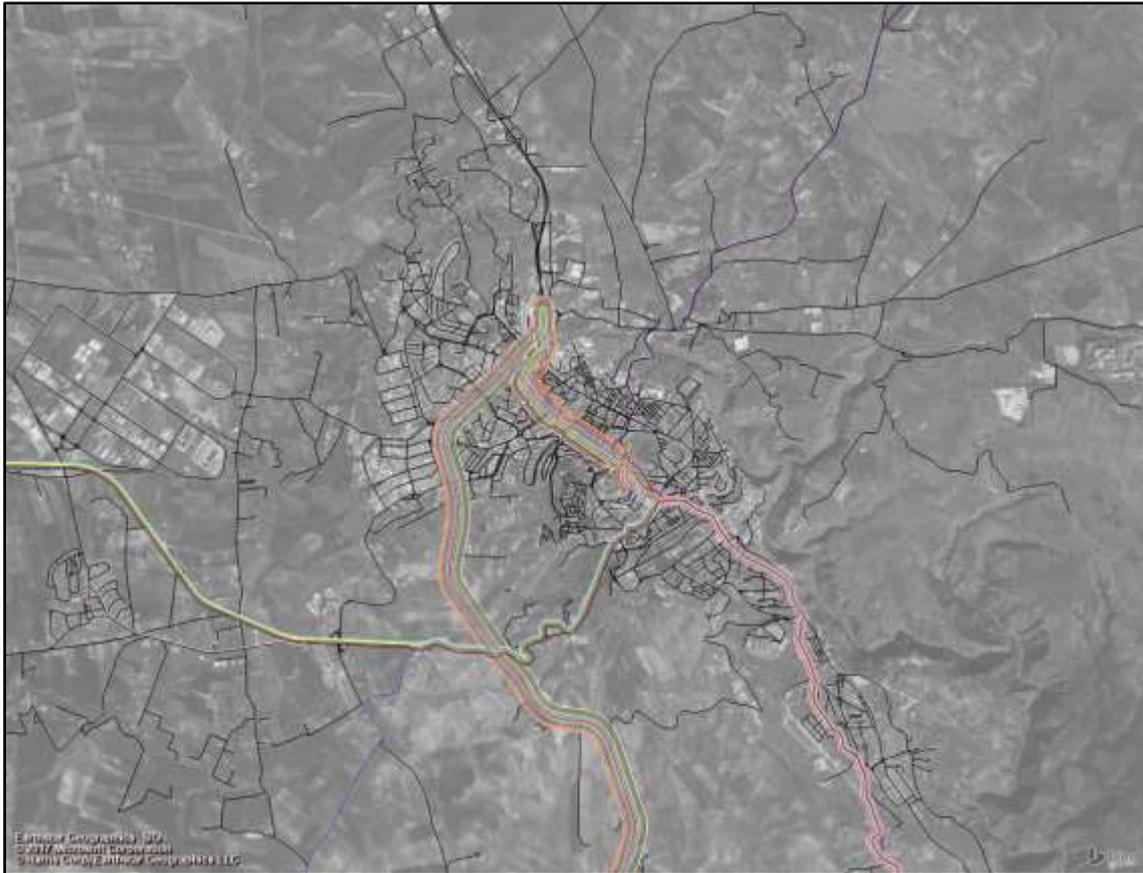


Figura 141. Corse extraurbane in fascia scolastica in partenza da Matera

#### **6.7.4.2 Attestamenti a Matera per le corse Extraurbane**

Tutte le corse extraurbane in arrivo a Matera atterreranno nella fermata sita nei pressi di Piazza della Visitazione. A tale proposito le immagini seguenti (Figura 143 e Figura 144) mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento in fascia non scolastica a Piazza della visitazione con distinzione tra la direttrice Nord e Sud. Durante gli orari di punta interessati da spostamenti pendolari con l'ingresso/uscita degli studenti degli Istituti superiori è previsto che i servizi extraurbani continuino l'attraversamento della città servendo le scuole. Potrebbe essere rivisitata ed aggiornata la localizzazione delle aree di fermata e dei percorsi pedonali degli alunni in modo da evitare l'attuale situazione di intralcio alla circolazione veicolare e, al riguardo, ciò potrebbe essere altresì parte di un progetto pilota di mobility management da inserire nel PUMS che il Comune di Matera dovrà predisporre anche avvalendosi delle risorse statali allo scopo dedicate.

Trattandosi di una prima ipotesi non sono state conteggiate le corse di cui è prevista la soppressione e la sostituzione con servizi della rete CORE automobilistica in quanto, quest'ultima, non penetra in città. Nell'immagine seguente si riportano in celeste gli itinerari di penetrazione direttrici extraurbane verso Piazza della Visitazione ed in rosso l'itinerario per linee CORE con attestamento al Terminal Serra Rifusa. Nel paragrafo 6.7.4.3 sono riportate le elaborazioni riferite all'ipotesi di attivazione dei servizi suburbani in accesso al capoluogo.

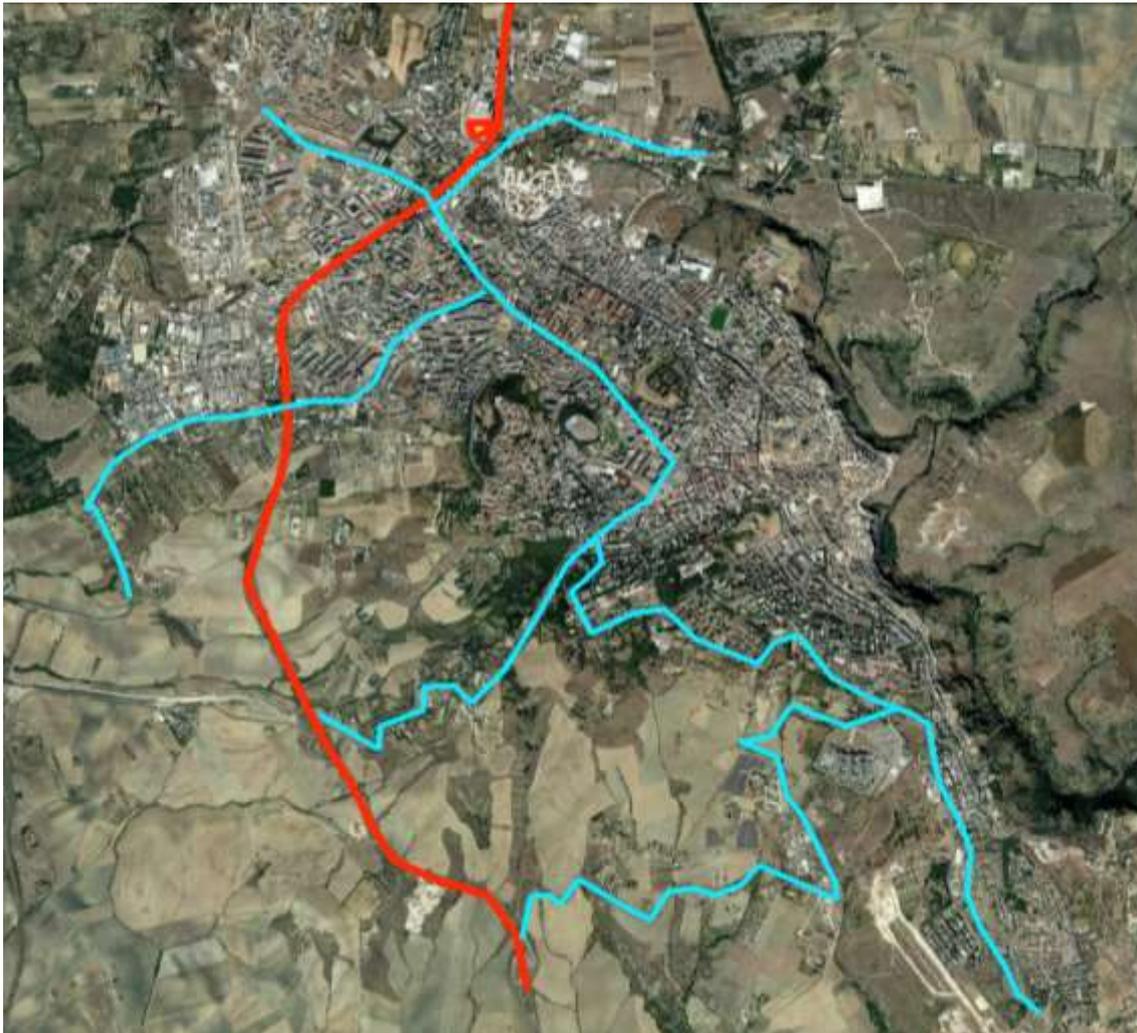


Figura 142. Itinerari di penetrazione delle direttrici extraurbane e delle linee CORE



Figura 143. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Matera in fascia non scolastica, con proposta di attestamento in Piazza della Visitazione per le corse provenienti da Nord e da Sud



Figura 144. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Matera in fascia non scolastica, con proposta di attestamento in Piazza della Visitazione per le corse dirette a Nord e a Sud

Le immagini seguenti (Figura 145 e Figura 146) mostrano la distribuzione oraria delle corse con proposta di attestamento nel periodo estivo in Piazza della Visitazione.



Figura 145. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Matera nel periodo estivo, con proposta di attestamento in Piazza della Visitazione per le corse provenienti da Nord e da Sud

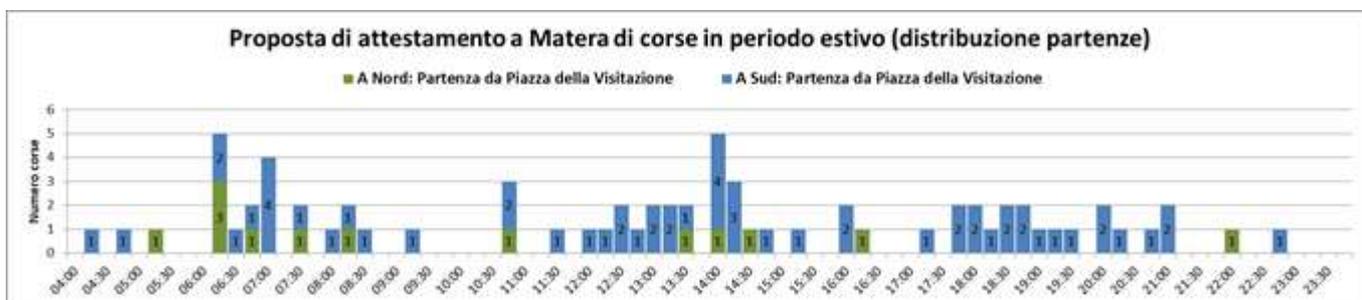


Figura 146. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Matera nel periodo estivo, con proposta di attestamento in Piazza della Visitazione per le corse dirette a Nord e a Sud

### 6.7.4.3 Attestamenti a Matera al netto delle corse in caso di attivazione dei servizi suburbani

L'introduzione della linea suburbana per Montescaglioso contribuirà a variare il numero di autobus extraurbani con attestamento a Matera. Pertanto le seguenti immagini mostrano la distribuzione oraria delle

corse con proposta di attestamento in fascia non scolastica al terminal di Piazza della Visitazione al netto anche delle corse sopresse per l'istituzione dei servizi suburbani Montescaglioso-Matera (par. 0).



Figura 147. Distribuzione oraria delle corse in arrivo a Matera in fascia non scolastica, con attestamento al terminal di Piazza della Visitazione per le corse provenienti da Nord e da Sud al netto delle corse in sovrapposizione con la direttrice Montescaglioso - Matera

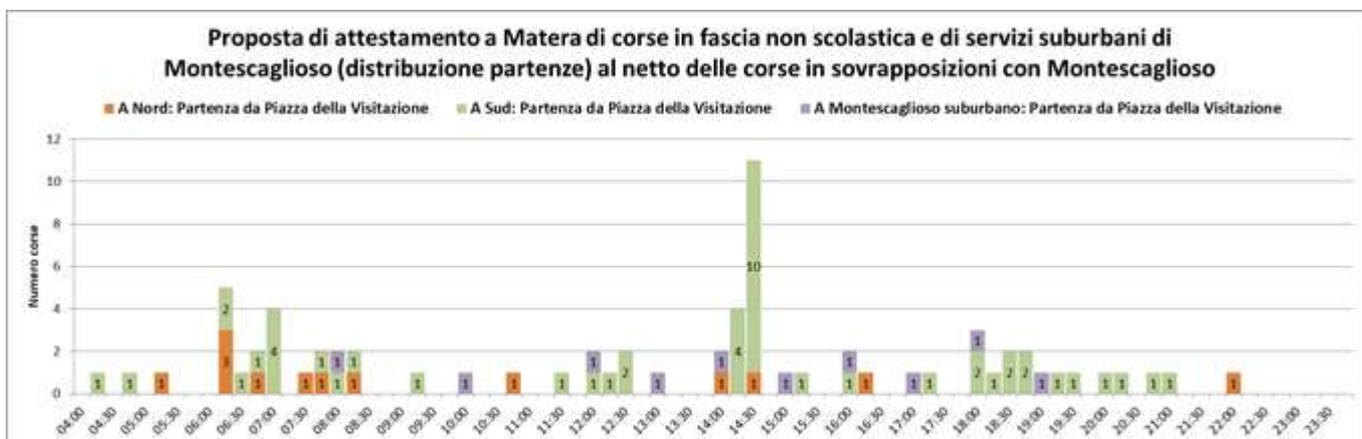


Figura 148. Distribuzione oraria delle corse in partenza da Matera in fascia non scolastica, con attestamento al terminal di Piazza della Visitazione per le corse dirette a Nord e a Sud al netto delle corse in sovrapposizione con la direttrice Montescaglioso - Matera

### 6.7.5 SERVIZI COMUNALI/URBANI

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbanici interni all'UTOR.

Tabella 330. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Ferrandina	63'664.00
Matera	1'368'892.30
Montescaglioso	37'765.00
Pomarico	105'465.00
Salandra	34'205.85
Stigliano	68'689.90
<b>Totale</b>	<b>1'678'682.05</b>



#### 6.7.6 SERVIZI DI TRASPORTO TURISTICI DA MATERA VERSO I PRINCIPALI ATTRATTORI DELLA REGIONE

Dal 2010 in Basilicata si assiste al fenomeno di regolare incremento dei flussi turistici verso la Regione che ha conosciuto un'importante accelerazione, soprattutto relativamente ai flussi turistici stranieri, da quando Matera è stata selezionata quale Capitale europea della cultura per l'anno 2019 diventando il principale attrattore turistico della Regione. Matera è oggi meta turistica degli italiani ma è anche la destinazione internazionale della Basilicata (il 67% dei turisti stranieri della regione arrivano a Matera) e la presenza turistica è assicurata prevalentemente per 7 mesi all'anno (da aprile ad ottobre), proprio grazie agli stranieri e ai gruppi scolastici.

Il fenomeno è talmente evidente che oggi si stima che nel 2019, il 100 % dei turisti che giungeranno in Basilicata passeranno sicuramente da Matera.

Per far sì che il "fenomeno Matera" possa generare effetti positivi anche sulle altre zone di interesse turistico in ambito regionale, la Città di Matera deve diventare la porta d'accesso dei turisti verso l'intera regione e quindi diventare per la Basilicata un HUB turistico stagionale.

Al riguardo l'Azienda di Promozione Turistica (APT) della Basilicata ha inteso proporre un *Piano Strategico di Servizi di Trasporto Turistico per Matera Capitale Europea 2019*, nel quale è prevista a far data dall'anno 2019 l'istituzione di un sistema di trasporto collettivo su gomma che possa essere garantito da aprile ad ottobre di ogni anno (stagione turistica), con partenza da Matera verso i principali poli turistici presenti sul territorio regionale.

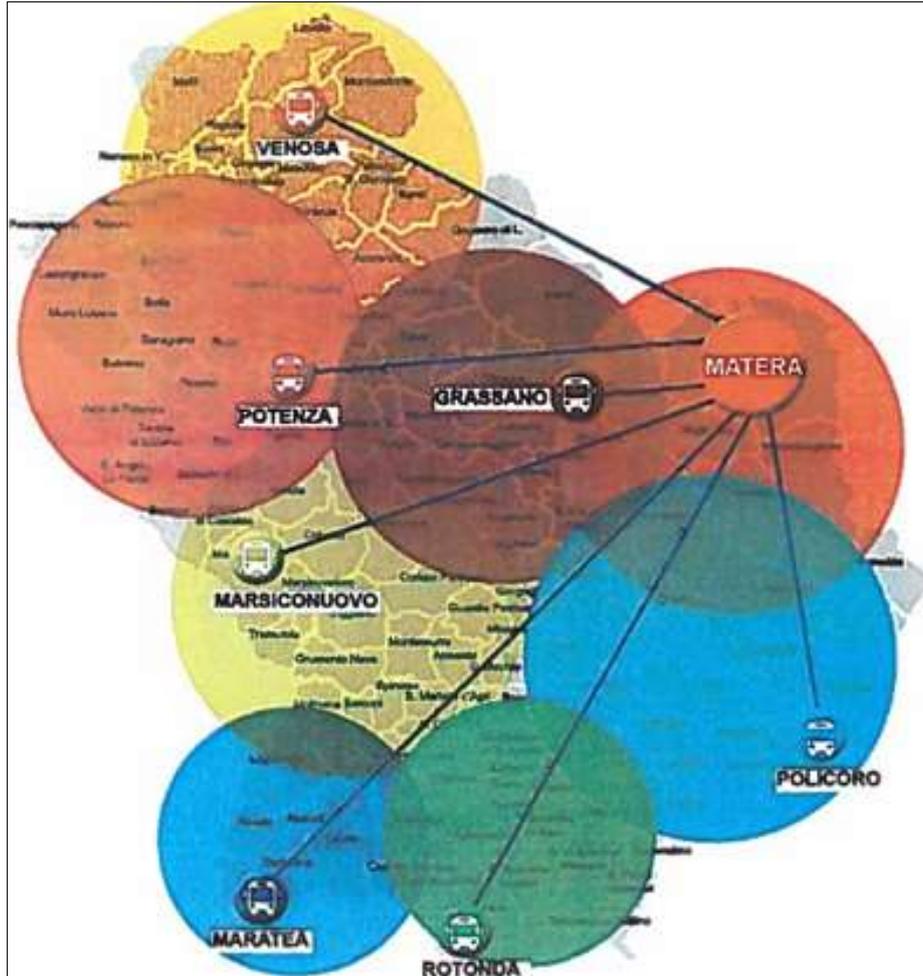
Il concetto è quello di garantire un sistema di collegamenti mediante bus fra la Città di Matera e le altre aree turistiche principali: Metapontino, Vulture-Melfese, Pollino, Dolomiti Lucane, Maratea, Potenza, Appenino Lucano, Marmo Platano, Melandro, Val d'Agri, che agevoli e renda appetibile lo spostamento dei turisti da Matera verso le altre destinazioni turistiche.

Nella Figura 149 sono individuate le località, in possesso delle idonee dotazioni infrastrutturali, che potranno essere i poli di interscambio della rete di collegamenti stagionali da e verso Matera, dai quali si potranno raggiungere le diverse attrazioni e attività presenti in ciascuna area servita.

*Tali servizi potranno essere attivati con risorse finanziarie aggiuntive all'uopo assegnate, anche con riferimento ai fondi per Matera Capitale Europea della Cultura 2019, mediante procedure di affidamento specifiche non rientranti fra quelle previste per i lotti di gara del TPL. I suddetti servizi, seppur aggiuntivi, dovranno comunque connettersi alla rete dei servizi di TPL di cui al presente Piano dei Trasporti di Bacino.*



Figura 149: Collegamenti Matera da e verso altri poli attrattori turistici





## 7 Sintesi del progetto

### 7.1 Sintesi delle percorrenze di progetto

Nella tabella seguente è riportato il riepilogo delle percorrenze di progetto suddiviso per tipologia di intervento confrontato con i relativi chilometri/anno recuperati.

Tabella 331. Riepilogo percorrenze annue di progetto vs. percorrenze recuperate

Tipologia	Progetto	Soppresse
Rete Core	1'901'727.92	1'982'659.20
Linee complementari alla rete portante	1'089'071.83	0.00
Adduzione	629'260.00	808'654.40
Progetto	519'104.07	214'817.80
Progetto operaie	436'155.00	89'600.00
Linee suburbane	405'466.82	411'251.40
Riprogrammazione 2013		755'395.75
Load factor < 10%		790'065.70
ANIC		100'500.00
<b>Totale</b>	<b>4'980'785.64</b>	<b>5'152'944.25</b>

Tabella 332. Riepilogo percorrenze di progetto

Tipologia	Percorrenze annue
Progetto	4'980'785.64
Confermate	26'842'849.10
Comunali	7'655'697.27
<b>Totale</b>	<b>39'479'332.00</b>



## 7.2 Riepilogo delle percorrenze di progetto delle UTOR

### 7.2.1 SINTESI DEI BILANCI CHILOMETRICI

Nelle tabelle seguenti si riportano le sintesi dei bilanci chilometrici complessivi e delle singole UTOR.

Tabella 333. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Regionale

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	12'447'649.36
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	1'901'727.92
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	942'125.18
<i>di progetto</i>	73'325.76
<i>in fascia scolastica</i>	3'530'855.70
<i>indifferenziate</i>	5'999'614.80
Linee operaie	0
Linee Comunali/Urbani	0
<b>Totale</b>	<b>12'447'649.36</b>

Tabella 334. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Vulture - Alto Bradano

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	1'629'909.50
di cui:	
<i>di adduzione</i>	400'770.00
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	60'456.10
<i>di progetto</i>	20'198.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	483'286.70
<i>indifferenziate</i>	665'198.70
Linee operaie	2'118'075.00
Linee Comunali/Urbani	723'284.65
<b>Totale</b>	<b>4'471'269.15</b>

Tabella 335. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Potenza - Marmo - Platano

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	3'099'668.17
di cui:	
<i>di adduzione</i>	159'140.00
<i>complementari alla rete portante Regionale</i>	0.00
<i>di progetto</i>	17'465.00
<i>suburbane</i>	265'510.17
<i>in fascia scolastica</i>	1'256'052.40
<i>indifferenziate</i>	1'311'500.60
Linee operaie	2'273'301.90
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urbani	2'549'888.95
<b>Totale</b>	<b>8'269'014.02</b>



Tabella 336. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Val D'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	3'548'973.66
di cui:	
di adduzione	69'350.00
complementari alla rete portante Regionale	86'490.55
di progetto	336'365.31
suburbane	0.00
in fascia scolastica	1'527'905.80
indifferenziate	1'528'862.00
Linee operaie	359'160.00
Linee Comunali/Urbani	1'482'739.40
<b>Totale</b>	<b>5'390'873.05</b>

Tabella 337. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Costa Ionica

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	1'739'727.50
di cui:	
di adduzione	0.00
complementari alla rete portante Regionale	0.00
di progetto	10'750.00
suburbane	0.00
in fascia scolastica	582'834.00
indifferenziate	1'146'143.50
Linee operaie	914'100.00
Linee Comunali/Urbani	783'900.47
<b>Totale</b>	<b>3'437'727.97</b>

Tabella 338. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	2'054'959.64
di cui:	
di adduzione	0.00
complementari alla rete portante Regionale	0.00
di progetto	61'000.00
suburbane	139'956.64
in fascia scolastica	845'795.00
indifferenziate	1'008'208.00
Linee operaie	1'291'955.00
Linee Comunali/Urbani	2'115'883.30
<b>Totale</b>	<b>5'462'797.94</b>

## 7.3 Percorrenze recuperate

### 7.3.1 SERVIZI SOPPRESSI PER REALIZZAZIONE RETE CORE

Per l'istituzione della rete CORE è stata prevista la rimodulazione di alcuni servizi che risultavano in sovrapposizione sia dal punto di vista del percorso che dal punto di vista dell'orario.



Tabella 339. Servizi rimodulati per realizzazione della rete CORE

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	2'676	207'965.20
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	305	13'633.50
MT Linea: 045 - Policoro - Salerno - Napoli	610	170'800.00
MT Linea: 076 - Matera - Potenza	585	64'350.00
MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	915	73'200.00
MT Linea: 410A - Aggiuntivi: Matera-Aeroporto Bari Palese (9)	2'190	144'540.00
MT Linea: 416A - Aggiuntivi: Nova Siri - Aeroporto Bari Palese (17)	1'460	248'200.00
PZ Linea: 113 - Sant Arcangelo - Napoli	610	137'860.00
PZ Linea: 122 - Senise - Salerno	610	123'220.00
PZ Linea: 149 - Potenza - Salerno - Napoli	1'940	325'890
PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	72	8'928.00
PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	1'220	73'657.50
TI Linea: PZ 100 - TARANTO - SALERNO	305	76'250
TI Linea: PZ 105 - SALERNO - POTENZA M. R.	276	27'600
TI Linea: PZ 108 - POTENZA - SALERNO	276	27'600
TI Linea: PZ 131 - SALERNO - POTENZA M.R.	305	30'500
TI Linea: PZ 263 - EBOLI - BUCCINO	305	13'750
TI Linea: PZ 264 - BUCCINO - EBOLI	305	13'750
TI Linea: PZ 265 - EBOLI - BUCCINO	305	13'750
TI Linea: PZ 266 - BUCCINO - EBOLI	305	13'750
TI Linea: PZ 504 - POTENZA - SALERNO	305	30'500
<b>Totale</b>	<b>15'880</b>	<b>1'839'695.00</b>

### 7.3.2 SERVIZI SOPPRESSI IN SOVRAPPOSIZIONE CON I SERVIZI FERROVIARI DI PROGETTO

Nelle tabelle seguenti si riportano le corse rimodulate per sovrapposizione con i servizi ferroviari di progetto.

Tabella 340. Servizi rimodulati per sovrapposizione ai nuovi servizi ferroviari - Melfi-Potenza

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	610	14'583.00
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	192	11'712.00
PZ Linea: 090 - Melfi - Rionero in Vulture - Atella	305	7'015.00
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	192	8'640.00
PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PILKINGTON	802	19'926.00
PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	627	9'614.00
PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	5'151	256'509.80
PZ Linea: 384 - S.N. di Pietragalla - C.da Maggesaria	136	10'880.00
TI Linea: PZ 305 - S.N. di Melfi - POTENZA Sup.	305	19'825.00
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - FOGGIA	159	19'080.00
TI Linea: PZ 306 - POTENZA M.R. - Melfi	206	12'360.00
TI Linea: PZ 307 - FOGGIA - POTENZA Sup.	366	43'920.00
TI Linea: PZ 310 - POTENZA C.le - Melfi	230	12'755.00
TI Linea: PZ 313 - Melfi - POTENZA C.le	120	7'200.00



Linea	Corse annue	Percorrenze annue
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	133	9'975.00
TI Linea: PZ 318 - POTENZA M.R. - S.N. di Melfi	155	12'400.00
TI Linea: PZ 311 - MELFI - POTENZA C.le	135	12'775.00
<b>Totale</b>	<b>9'824</b>	<b>489'169.80</b>

Tabella 341. Servizi rimodulati per sovrapposizione ai nuovi servizi ferroviari - Bella-Potenza

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	802	31'440.70
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'525	89'094.00
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	750	31'650.00
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'412	61'695.30
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	610	25'010.00
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	1'590	18'600.00
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	275	11'000.00
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	275	11'000.00
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	305	12'200.00
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	305	12'200.00
<b>Totale</b>	<b>8'124</b>	<b>314'890.00</b>

### 7.3.3 SERVIZI SOPPRESSI IN SOVRAPPOSIZIONE CON I SERVIZI SUBURBANI

Le risorse per l'esercizio dei nuovi servizi suburbani Tito - Potenza sono state reperite prevendo la soppressione di servizi in sovrapposizione ai servizi ferroviari tra Bella - Muro e Potenza, di cui il Piano di Bacino ha previsto l'intensificazione, e agli stessi nuovi servizi suburbani tra Tito e Potenza (stesso orario di partenza e arrivo).

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Tito-Potenza.

Tabella 342. Servizi rimodulati per sovrapposizione ai servizi suburbani di progetto

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
TI Linea: PZ 120 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	276	3'312.00
TI Linea: PZ 121 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	276	3'312.00
TI Linea: PZ 123 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	276	3'312.00
TI Linea: PZ 124 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	305	3'660
TI Linea: PZ 125 - BELLA MURO - POTENZA M.R.	305	3'660
PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	802	9'624.00
PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'525	18'300.00
PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	750	9'000.00
PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'412	16'944.00
PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	610	7'320.00
PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	1'590	19'560.00
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	3'660	82'926.00
<b>Totale</b>	<b>11'787</b>	<b>180'930.00</b>



Le risorse per l'esercizio dei nuovi servizi suburbani sono state reperite tramite soppressione di servizi in sovrapposizione. La compensazione chilometrica è ottenuta facendo leva anche sul differente corrispettivo attualmente riconosciuto ai servizi FAL (circa il doppio di quelli COTRAB) che costituiscono la totalità delle corse soppresse.

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Pignola - Potenza.

Tabella 343. Servizi in sovrapposizione di cui è prevista la soppressione

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	3'564	52'013.00
<b>Totale</b>	<b>3'564</b>	<b>52'013.00</b>

Nella tabella seguente si riportano le corse di cui si prevede la soppressione e le cui percorrenze sono state impiegate per coprire il fabbisogno del programma di esercizio della linea suburbana Montescaglioso-Matera.

Tabella 344. Servizi in sovrapposizione di cui è prevista la soppressione

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	9'015	185'628.40
<b>Totale</b>	<b>9'015</b>	<b>185'628.40</b>

#### 7.3.4 SERVIZI SOPPRESSI PER LA REALIZZAZIONE DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE DAGLI ENTI

Nella tabella seguente si riportano le percorrenze recuperate per la realizzazione delle integrazioni/modifiche richieste dagli Enti nella fase di condivisione del progetto.

Tabella 345. Servizi rimodulati per realizzazione dei progetti complementari richiesti dagli Enti

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
MT Linea: 279 - Valsinni - Tursi	430	7'740.00
PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	305	6'710.00
PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	1'220	117'958.30
PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	2'231	57'904.00
PZ Linea: 232 - Genzano - Scalo Genzano	1'124	7'868.00
PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	723	16'637.50
<b>Totale</b>	<b>6'033</b>	<b>214'817.80</b>

#### 7.3.5 SERVIZI SOPPRESSI PER SCARSA UTENZA

Al fine di consentire una migliore riprogrammazione dei servizi, sono state eliminate quelle corse aventi load factor inferiore o uguale al 10%. Tali percorrenze recuperate verranno reinvestite per coprire le linee di progetto.

Tabella 346. Servizi rimodulati per scarsa utenza

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
MT Linea: 026 - Tricarico - Albano di Lucania	645	16'125.00



Linea	Corse annue	Percorrenze annue
MT Linea: 065 - Grottole - Miglionico - ANIC	1'020	46'920.00
MT Linea: 346 - Gorgoglione - Stigliano - Potenza	1'400	41'200.00
MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	675	53'275.00
PZ Linea: 164 - Picerno - Scalo Buccino	610	17'690.00
PZ Linea: 172 - Baragiano - Baragiano Scalo	4'712	49'708.90
PZ Linea: 173 - Baragiano Sc. - Cerreta - Baragiano Sc.	610	4'148.00
PZ Linea: 186 - Rionero - Atella - Montesirico	836	14'212.00
PZ Linea: 187 - Rapolla - Melfi - Leonessa - Parasacco	610	20'923.00
PZ Linea: 137 BIS- Potenza - Arena Industriale di Melfi	1.460	89.600.00
PZ Linea: 207 - S. Ianni - Anzeliconte	802	10'460.00
PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	932	13'572.00
PZ Linea: 210 - S. Severino L. - Castelluccio Inferiore	1'220	51'362.00
PZ Linea: 217 - Agromonte Mileto - Lagonegro	424	22'896.00
PZ Linea: 232 - Genzano - Scalo Genzano	4'174	29'218.00
PZ Linea: 269 - S. Chirco Raparo - Montemurro - Potenza	6'902	167'568.00
PZ Linea: 270 - Spinoso - Villa D'Agri - Tramutola	209	7'942.00
PZ Linea: 271 - Montemurro - Potenza	802	20'118.80
PZ Linea: 274 - Senise - S. Arcangelo via Roccanova Castronuovo SA	3'434	97'807.00
PZ Linea: 317 - Brienza - Sant'Angelo Le F. - Savoia di L. - Vietri di P. - Scalo Buccino	610	29'890.00
PZ Linea: 319 - Muro Lucano - Valle del Sele	610	75'030.00
<b>Totale</b>	<b>32'697</b>	<b>879'665.70</b>

### 7.3.6 SERVIZI SOPPRESSI DESTINATI ALL'ANIC

Sono state recuperate delle percorrenze sopprimendo delle corse operaie che facevano servizio presso lo stabilimento ANIC ormai in disuso.

Tabella 347. Servizi rimodulati destinati all'ANIC

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
MT Linea: 013 - Marconia - Stab. Anic	3'210	77'040.00
MT Linea: 048 - Stigliano - Anic	2'148	23'460.00
<b>Totale</b>	<b>5'358</b>	<b>100'500.00</b>

### 7.3.7 SERVIZI SOPPRESSI NELLA RIPROGRAMMAZIONE 2013

Nel contesto della riprogrammazione dei servizi del di trasporto pubblico locale, già nel 2013 sono state individuate delle corse da poter sopprimere al fine di istituire nuovi servizi. Tali percorrenze vengono ora riprese al fine da coprire le linee di progetto.

Tabella 348. Servizi definiti come sopprimibili nel documento di riprogrammazione dei servizi del trasporto pubblico locale

Linea	Corse annue	Percorrenze annue
FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	3'730	158'851.00
FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	915	27'389.00
MT Linea: 005 - Pomarico - Ferrandina - Scalo - Anic	3'210	108'990.00
MT Linea: 006 - Pomarico - Pisticci Scalo	1'220	52'460.00



Linea	Corse annue	Percorrenze annue
MT Linea: 059 - Circolare Irsina	610	26'840.00
MT Linea: 065 - Grottole - Miglionico - ANIC	2'190	91'980.00
MT Linea: 251 - Irsina - Bivio Taccone	3'965	44'606.25
MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	610	9'150.00
MT Linea: 340 - Stigliano - Pisticci Scalo - Matera	610	30'500.00
MT Linea: 357 - Ferrandina - Scalo FF.SS. - Anic	3'230	58'640.00
PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	610	26'840.00
PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	610	12'200.00
PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	305	7'015.00
PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	706	16'767.30
PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	610	12'505.00
PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	2'423	53'277.20
PZ Linea: 187 - Rapolla - Melfi - Leonessa - Parasacco	610	17'385.00
<b>Totale</b>	<b>26'164</b>	<b>755'395.75</b>

### 7.3.8 STRATEGIA PER LE AREE INTERNE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

#### 7.3.8.1 Regione Basilicata e Aree interne

Le Aree Interne rappresentano una parte ampia dell'Italia (Figura 150) - circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione - assai diversificata al proprio interno, distante da grandi centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma tuttavia dotata di risorse che mancano alle aree centrali, con problemi demografici ma anche fortemente policentrica e con forte potenziale di attrazione.

Il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica ha stabilito una metodologia per l'individuazione delle Aree Interne sul territorio italiano che parte dalla lettura policentrica del territorio, un territorio caratterizzato da una rete di Comuni o aggregazioni di Comuni, sedi di offerta di servizi, attorno ai quali gravitano aree caratterizzate da diversi livelli di perifericità spaziale.

La metodologia proposta si sostanzia in due fasi principali:

1. Individuazione dei poli, secondo un criterio di capacità di offerta di alcuni servizi essenziali;
2. Classificazione dei restanti Comuni in 4 fasce: aree peri-urbane; aree intermedie; aree periferiche e aree ultra periferiche, in base alle distanze dai poli misurate in tempi di percorrenza.

L'ipotesi portante è dunque quella che identifica in prima istanza la natura di Area Interna nella "lontananza" dai servizi essenziali. La mappatura scaturente risulta quindi principalmente influenzata da due fattori: i criteri con cui selezionare i centri di offerta di servizi e la scelta delle soglie di distanza per misurare il grado di perifericità delle diverse aree. A tale proposito, la classificazione dei Comuni è stata ottenuta sulla base di un indicatore di accessibilità calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo.

Le fasce che si ottengono, visibili in Figura 150: Mappa dei Comuni italiani secondo la classificazione in Poli e aree a diverso grado di perifericità, sono calcolate usando il secondo e terzo quartile della distribuzione dell'indice di distanza in minuti dal polo prossimo, pari circa a 20 e 40 minuti. È stata poi inserita una terza fascia, oltre 75 minuti, pari al 95-esimo percentile, per individuare i territori ultra periferici.

In Figura 151 è riportata la mappa relativa alla sola Regione Basilicata.

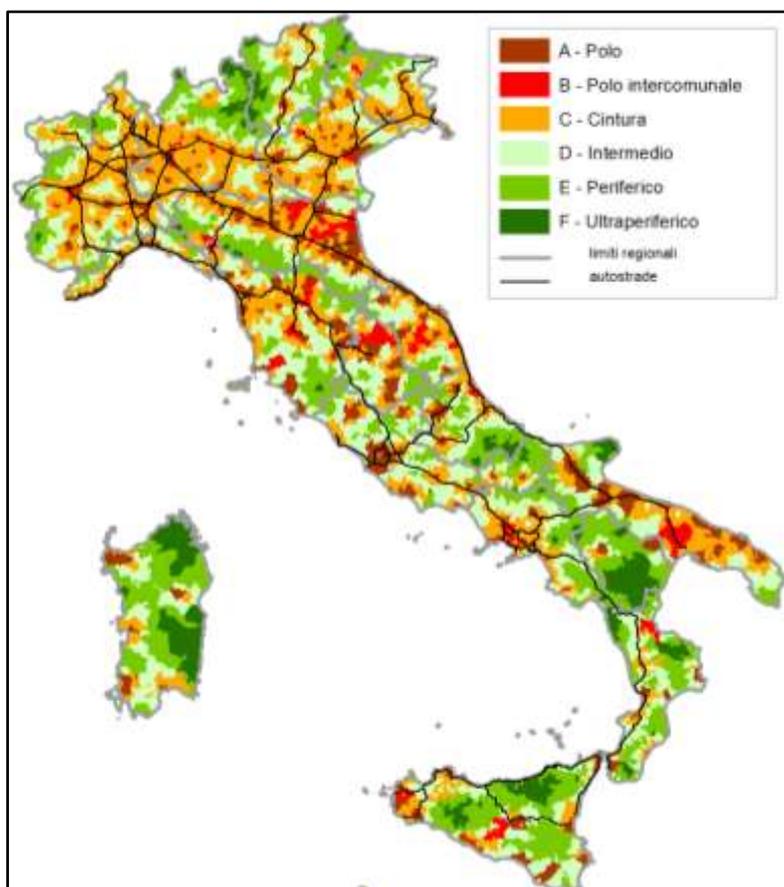


Figura 150: Mappa dei Comuni italiani secondo la classificazione in Poli e aree a diverso grado di perifericità rispetto ai poli di riferimento

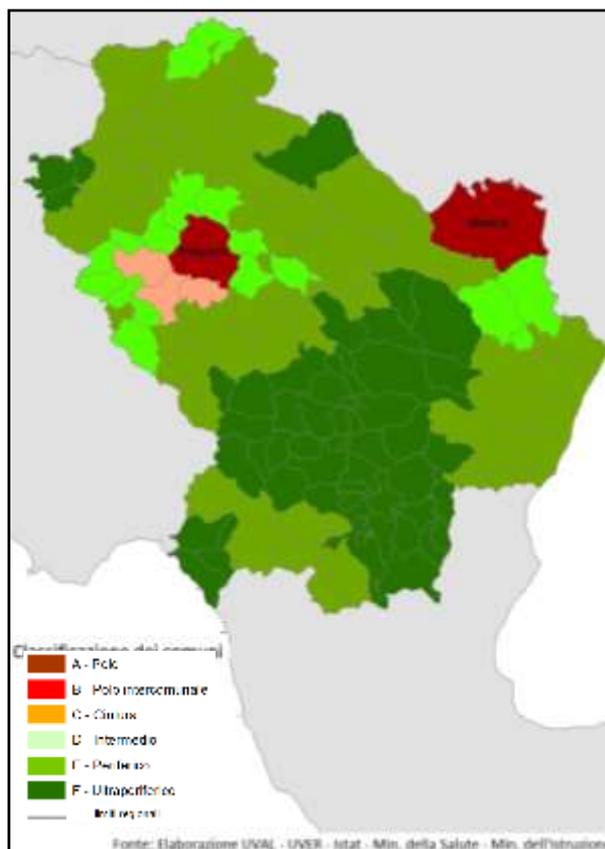


Figura 151: Mappa dei Comuni della Basilicata secondo la classificazione in Poli e aree a diverso grado di perifericità

Dall'esame della figura precedente emerge chiaramente che considerando le distanze dai poli che offrono servizi le uniche aree che vengono classificate quali centri attrattori per la Regione Basilicata sono i due Comuni Capoluoghi di Provincia e che complessivamente solo 18 Comuni su 131 (l'85%) possono essere considerati non periferici. Pertanto la Regione Basilicata è prevalentemente costituita da *Aree Interne*.

A partire dal 2014 in Italia è stato svolto un intenso lavoro per la definizione della geografia delle aree interne, che ha coinvolto il Comitato Tecnico Aree Interne, le Regioni e oltre mille amministrazioni locali. Nell'ambito di queste attività è stata definita la Strategia Nazionale per le Aree Interne che ha il duplice obiettivo di migliorare la quantità e qualità dei servizi di istruzione, salute, mobilità (e quindi di "cittadinanza") e di promuovere progetti di sviluppo che valorizzino il patrimonio naturale e culturale delle aree interne del Paese, puntando sulla rinascita delle filiere produttive locali e sulla promozione di nuove filiere (per favorire l'accesso al "mercato"). Al primo obiettivo sono assegnate le risorse nazionali, appositamente stanziata nel bilancio dello Stato; al secondo obiettivo concorrono le risorse provenienti dalla programmazione regionale, soprattutto di natura comunitaria.

Con le Leggi di Stabilità 2014, 2015 e 2016 sono stati disposti finanziamenti in materia di Strategia Nazionale per le Aree Interne, per il finanziamento di interventi pilota per il riequilibrio dell'offerta dei servizi di base delle aree interne del Paese, con riferimento prioritariamente ai servizi di trasporto pubblico locale, di istruzione e socio-sanitari.



### **7.3.8.2 Aree Interne della Basilicata: sperimentazione servizi di Trasporto non convenzionali e flessibilità contrattuale.**

Nei Programmi della Regione Basilicata per il periodo 2014-2020 sono state individuate 4 Aree Interne:

1. Area del Mercure Alto Sinni Val Sarmento;
2. Area della Montagna Materana;
3. Area del Marmo Platano;
4. Area dell'Alto Bradano;

le 4 Aree sono caratterizzate da evidenti segni di spopolamento e dalla mancanza di collegamenti con i poli attrattori, è necessario intervenire subito per limitare il loro isolamento ed evitare l'ulteriore diminuzione della popolazione.

Con la DGR 649/2015 la Giunta della Regione Basilicata ha individuato quali aree progetto su cui sperimentare la Strategia Nazionale per le Aree Interne, la Montagna Materana e l'Area del Mercure Alto Sinni Val Sarmento.

Nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne, con la Delibera CIPE n. 9/2015, sono state ripartite le risorse finanziarie stanziare con la L. di stabilità 2014 a favore di 23 aree progetto, pari ad una dotazione di 3,7 M€ per ciascuna area, per la realizzazione di interventi nei settori della sanità, delle scuole, del turismo e dei trasporti.

Il Documento di base "Strategia nazionale Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance" del dicembre 2013, nel capitolo dedicato alla mobilità nelle e dalle Aree interne indica con chiarezza il ruolo da assegnare al settore nella strategia stessa: "Affinché la perifericità non si tramuti in marginalità è necessario accrescere l'accessibilità delle Aree interne ai servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis. Questo risultato può essere raggiunto attraverso due modalità di azione, fra loro mutualmente non esclusive: a) rafforzare e ripensare l'offerta di servizi di tali aree; b) migliorare la mobilità dalle e nelle aree, riducendo i tempi effettivi di spostamento per accedere ai servizi disponibili presso i poli".

Le Aree Interne individuate sono anche aree a domanda debole di trasporto, sono porzioni di territorio entro le quali esiste una domanda di trasporto, la cui ridotta entità - unitamente alla dispersione nello spazio e nel tempo e ad eventuali difficoltà dell'esercizio legate alla conformazione territoriale - è tale da rendere poco efficace e molto costosa l'organizzazione di servizi tradizionali di trasporto pubblico di linea.

È difficile convertire la domanda per spostamenti individuali in domanda collettiva in aree caratterizzate da elevata dispersione insediativa. Il trasporto collettivo di massa in zone scarsamente popolate comporta costi fissi e variabili insostenibili per i livelli di domanda che esso è credibilmente in grado di intercettare. Tariffazione integrata, servizi on demand (a chiamata), taxi sociale, soluzioni di info-mobilità ed altre applicazioni ITS, riqualificazione di itinerari dismessi o poco utilizzati che raggiungono territori con elevato potenziale turistico e paesaggistico costituiscono alcune significative declinazioni di interventi flessibili, come tali in grado di allentare il vincolo di sostenibilità economica citato in precedenza. Nelle aree con scarsa utenza è importante istituire servizi che le amministrazioni locali riescano a gestire in maniera flessibile individuando le forme più adatte alle specificità del territorio in modo da garantire la mobilità



anche in questi casi (piccole frazioni, case isolate, ecc) dove il servizio si configura più come un servizio sociale che come un servizio strutturato di TPL.

Se il conseguimento di adeguate condizioni di mobilità costituisce primariamente un pre-requisito per lo sviluppo dei territori “marginali”, esso può essere allo stesso tempo una leva di impulso per la crescita locale. Proporre soluzioni innovative, sia tecnologiche (propulsioni e architetture di rete), sia gestionali (servizi integrati di trasporto ad offerta flessibile), rappresenta una sfida rilevante per le politiche di sviluppo locale.

È particolarmente fondamentale per queste aree uno stretto coordinamento fra programmazione territoriale e pianificazione trasportistica. La coerenza fra queste due fasi dell’azione di governo dei decisori locali deve riguardare sia i contenuti programmatici, sia la loro sincronia temporale, per evitare che la seconda sia costretta ad inseguire la prima in condizioni emergenziali, prefigurando soluzioni spesso finanziariamente insostenibili.

Con l’approvazione del PRT 2016-2026, per le aree a domanda debole della regione, l’Amministrazione Regionale ha stabilito che è necessario garantire continuità territoriale attraverso servizi di trasporto pubblico anche di tipo non convenzionale e flessibili, i quali, attestandosi presso nodi attrezzati, permettono di intercettare l’offerta della rete portante ferroviaria e automobilistica regionale potenziata grazie all’efficientamento che dovrà essere operato sulle corse a bassa frequentazione, garantendo una maggiore accessibilità complessiva in destinazione ai principali poli di interesse regionale.

Da quanto esposto, è auspicabile che una quota (pari ad almeno 400-500 mila€) delle risorse assegnate nell’ambito della Strategia Nazionale a ciascuna delle singole aree interne, 3,7 M€, venga destinata all’**attivazione di forme sperimentali (della durata di almeno un biennio) di servizi di trasporto innovativi, flessibili e non convenzionali**, valutandone la sostenibilità economica. Finita la fase di sperimentazione, analizzati i risultati raggiunti si valuterà l’opportunità di inserire o meno i servizi sperimentati nei servizi di TPL già affidati, anche mediante la soppressione di eventuali linee che fanno registrare nel tempo una riduzione di load-factor dovuta alle mutate esigenze di mobilità che possono esserci durante la vigenza contrattuale. Ad esempio per effetto della riorganizzazione delle strutture sanitarie e/o scolastiche si può verificare che da un anno all’altro un comune perda lo ‘status’ di Polo o Polo intercomunale per diventare area di cintura o anche Area Interna, o viceversa, Comuni che non soddisfacevano il criterio di offerta completa di servizi per l’acquisizione di nuovi servizi possono diventare Polo o Polo intercomunale.

Ecco perché è fondamentale che nei nuovi Contratti di Servizio, che saranno sottoscritti a seguito di gara, siano presenti efficaci *clausole di flessibilità* che consentano di adattare i servizi alle esigenze dell’utenza durante la vigenza contrattuale mediante la riprogrammazione di quote di servizio di TPL in relazione ai dati di esercizio (load factor, ricavi da traffico) la cui trasmissione da parte del Gestore del servizio, in via continuativa e periodica, all’Ente Titolare del Contratto dovrà essere espressamente prevista quale clausola dei contratti da sottoscrivere.

Quella della **flessibilità contrattuale** è uno degli aspetti ritenuti, dalla Programmazione Regionale, essenziali al fine di garantire un concreto processo di riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale. Già nelle *Linee Strategiche e Programmatiche del PRT* è riportato: *I Contratti di Servizio per la gestione e l’esercizio dei servizi di TPL hanno durate pluriennali (anche 9 anni), regolano, quindi, i rapporti fra le parti per un periodo molto lungo durante il quale le esigenze degli utenti dei servizi possono variare anche*



*in modo sostanziale. E' importante, pertanto, che i nuovi Contratti da sottoscrivere siano meno rigidi in termini di esercizio delle percorrenze e che siano previste opportune forme di adeguamento delle medesime percorrenze alle fisiologiche variazioni della domanda di trasporto.* Ciò vuol dire che già nei documenti di gara che dovranno essere predisposti si dovrà fare esplicito riferimento alla previsione di flessibilità contrattuale tale da garantire negli anni il soddisfacimento delle esigenze dell'utenza.

Di seguito si riporta lo stato d'attuazione della Strategia per ciascuna Area Interna di cui alla citata D.G.R. 649/2015.

### **7.3.8.3 Area Interna Montagna Materana - (interna all'UTOR Matera-Collina Materana)**

Le condizioni della mobilità misurano con efficacia le contraddizioni e i problemi di una area interna quale quella della Montagna Materana in cui vi è difficoltà a raggiungere, in tempi di spostamento contenuti, i luoghi ove sono presenti adeguati livelli di servizio, in particolare si evidenzia l'elevata distanza media, in minuti, dei diversi Comuni dal polo urbano principale: circa 90 minuti. Quella della Montagna Materana è un'area scarsamente popolata sia come densità che in valore assoluto e con un serio problema di accessibilità.

Con DGR 736/2017 e 837/2017 la Basilicata ha approvato la Strategia dell'area interna Montagna Materana, strumento per salvaguardare e rilanciare l'area che comprende i Comuni di Accettura, Aliano, Cirigliano, Craco, Gorgoglione, Stigliano, San Mauro Forte e Oliveto Lucano, una delle aree lucane più marginalizzate e con un tasso di spopolamento tra i più elevati della regione.

L'area della Montagna Materana è stata individuata dalla Regione come area "pilota" ed è la prima di quattro aree lucane ad aver concluso il percorso di costruzione della Strategia d'area, frutto di un lungo e articolato processo di partecipazione e di co-progettazione tra i diversi soggetti interessati, i Comuni, le popolazioni dell'area, la Regione e il Comitato tecnico aree interne.

L'area individuata dalla Regione Basilicata presenta una forte perdita demografica e un marcato invecchiamento della popolazione ed è composta prevalentemente da Comuni "periferici" e "ultra periferici". Il progetto intende fermare il drammatico calo demografico provando a colmare le carenze nei servizi essenziali: più scuola, più trasporti, più sanità. L'idea guida è che migliorando i servizi si migliora la percezione dei propri luoghi.

Nel corso delle attività di definizione della Strategia è stato attivato un processo di confronto tra i Comuni dell'area e le competenti strutture regionali teso a verificare congiuntamente le modalità per attivare il processo di riorganizzazione del TPL di interesse per l'area.

Un'efficace organizzazione del trasporto nell'Area interna può rispondere ad obiettivi ulteriori, ma ugualmente coerenti con la strategia locale. Si pensi in particolare al rafforzamento delle reti di mobilità e di accessibilità per assicurare il pieno dispiegarsi dei progetti di sviluppo territoriale; tipicamente il turismo (come il potenziale turista raggiunge l'area e come al suo interno si muove per la fruizione dei luoghi è un problema molto serio per molti dei territori coinvolti dalla SNAI ed anche dall'area della Montagna Materana, dalle buone potenzialità turistiche, si pensi a Aliano, Craco, etc.), ma il tema riguarda anche nuovi poli di



attività manifatturiere, artigianali e su filiere terziarie, che domandano accessibilità e quindi un'adeguata offerta di trasporto.

L'impossibilità di costituire nell'Area in questione un servizio di TPL di tipo tradizionale è dovuta alla sua insostenibilità in termini economici a fronte di una domanda troppo bassa, infatti dall'analisi condotta sulla matrice "Origine-Destinazione" (O/D) in auto su 24 ore, emerge come il numero degli spostamenti tra i vari Comuni dell'area sia effettivamente piuttosto esiguo, il più delle volte inferiore a 10 spostamenti al giorno, altre volte (come nel caso di Craco e Oliveto Lucano) addirittura pari a zero.

Tuttavia risulta evidente una certa attrattività del comune di Stigliano (nella Montagna Materana è quello con maggior numero di abitanti) probabilmente dovuta anche alla presenza in loco dell'Ospedale Distrettuale, che è ragionevole pensare faccia da richiamo per tutta la popolazione dei diversi Comuni facenti parte dell'area.

Per accrescere l'accessibilità nelle aree appartenenti alla Montagna Materana dovranno pertanto istituirsi servizi di trasporto sperimentali anche di tipo non convenzionale che possono avere carattere di replicabilità anche per le altre aree interne e a domanda debole della regione, in aderenza agli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti.

A disposizione per la strategia d'Area della Montagna Materana ci sono circa 31,00 Meuro derivanti da risorse statali e da quelle messe a disposizione dalla Regione Basilicata nell'ambito dei Programmi Operativi. In particolare, i finanziamenti per le azioni di rafforzamento dei servizi essenziali di cittadinanza provengono dalla legge di stabilità per 3,74 Meuro, dei quali 400.000,00 € sono stati destinati alle azioni relative al miglioramento dei trasporti pubblici nell'area (20.000,00 € per uno Studio sulla Mobilità e 380.000,00 € per l'attivazione di un sistema di trasporto sperimentale). Attualmente si stanno perfezionando gli allegati dell'Accordi di Programma Quadro da sottoscrivere per l'attuazione della Strategia.

La Strategia approvata prevede in particolare la riorganizzazione del sistema del TPL, mediante la razionalizzazione dell'offerta rispetto all'attuale e al futuro quadro delle esigenze di spostamenti in termini di:

- riorganizzazione dell'intermodalità gomma/gomma e gomma/ferro anche in relazione ai servizi di trasporto dedicato ai giovani;
- adeguamento delle tratte e degli orari delle corse;
- integrazione degli orari rispetto ai vettori di bus delle linee interregionali non rientranti nel quadro autorizzativo/gestionale regionale.

Per giungere alla definizione puntuale degli interventi e alla copianificazione dei servizi è necessaria la realizzazione di uno specifico Studio sulla Mobilità di area (al quale sono stati destinati € 20.000,00) che prevede le seguenti attività di analisi e di progettazione:

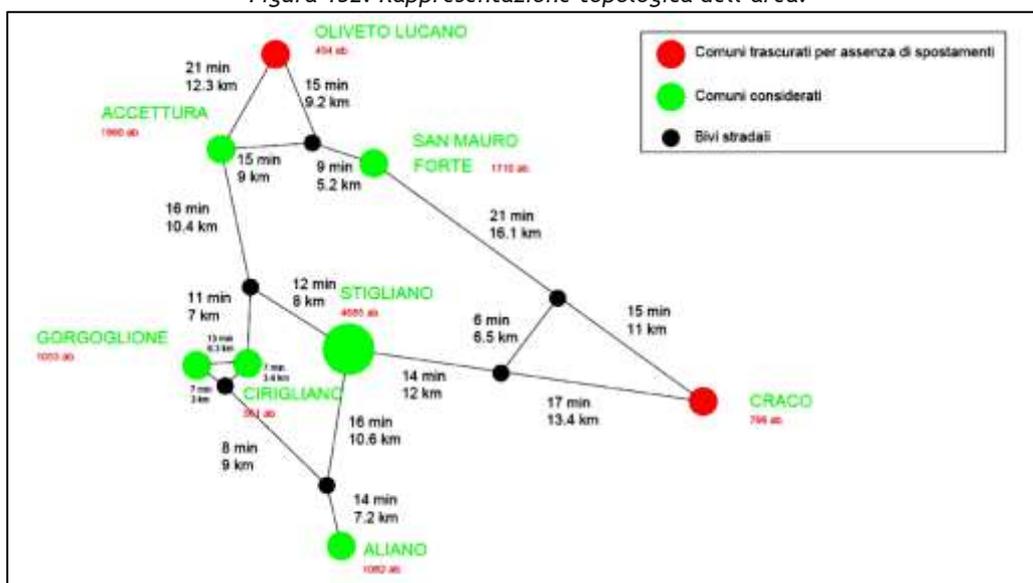
1. domanda di trasporto di natura sistematica e non sistematica con la definizione delle matrici origini/destinazioni;
2. offerta dei servizi di TPL erogati nell'area;
3. quantificazione e qualificazione della domanda reale di medio e lungo periodo di trasporto con le relative caratterizzazioni e in considerazioni delle altre previsioni della Strategia dell'area interna;
4. definizione degli interventi relativi all'attrezzaggio delle fermate;

## 5. definizione del progetto dei servizi di unità di rete.

Tali servizi saranno attivati da parte del Comune Capofila dell'Area, saranno finanziati con le risorse finanziarie assegnate dalla Strategia Aree Interne, ma dovranno necessariamente connettersi con i servizi di TPL previsti per l'UTOR di appartenenza con il presente Piano dei Trasporti di Bacino.

Infatti, l'istituzione dei servizi di trasporto sperimentali anche di tipo non convenzionale dovrà essere integrata nella rete dei servizi di TPL minimi dell'UTOR di Matera e Collina Materana, per la parte che potrà essere recepita previa verifica di compatibilità e fattibilità con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti e con il presente Piano di Trasporto di Bacino.

Figura 152: Rappresentazione topologica dell'area.



Il numero di spostamenti tra i Comuni di Cirigliano-Gorgoglione ed Accettura-San Mauro Forte risulta essere interessante, mentre Stigliano si attesta come polo attrattore dell'area risultando destinazione di spostamenti provenienti da tutti i Comuni limitrofi (nel grafo rappresentati in verde).

### Servizi di adduzione per il comune di Stigliano

Nell'ambito dei potenziamenti dei collegamenti delle aree interne e delle richieste del comune di Stigliano di potenziare le relazioni con Bari, Potenza e Policoro, sono stati ipotizzati i servizi descritti di seguito. Tali servizi verranno attivati sperimentalmente e saranno finanziati, almeno in una prima fase, con oneri interamente in capo ai fondi destinati alle aree interne, riservandosi l'eventuale possibilità di poterli successivamente inserire nell'ambito della rete del TPL anche mediante modifiche dei programmi d'esercizio e senza oneri aggiuntivi in capo alla Regione.

#### **Collegamento Stigliano - Bari**

Dal comune di Stigliano sarà possibile raggiungere l'aeroporto di Bari, mediante interscambio con la linea della rete Core Nova Siri - APT Bari, grazie ad una coppia di corse verso la fermata di Pisticci scalo.



Tabella 349. Corsa di andata delle 07:25

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stigliano		07:25	
Pisticci scalo	08:17		Con Linea Nova Siri-APT Bari per Bari delle 08:17

Tabella 350. Corsa di ritorno delle 18:48

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Pisticci scalo		18:48	Con Linea Nova Siri-APT Bari da Bari delle 18:48
Stigliano	19:40		

### Collegamento Stigliano - Potenza

Dal comune di Stigliano sarà possibile raggiungere Potenza, mediante interscambio con il servizio ferroviario, grazie ad una coppia di corse verso la fermata della stazione di Grassano scalo.

Tabella 351. Corsa di andata delle 09:30

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stigliano		10:00	
Caporotondo	10:20	10:20	
Grassano scalo	10:50		Treno da Grassano (11:35) con arrivo a Potenza delle 12:18

Tabella 352. Corsa di ritorno delle 18:45

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Grassano scalo		18:25	Treno da Potenza (17:35) con arrivo alle a Grassano S. 18:15
Caporotondo	18:55	18:55	
Stigliano	19:15		

### Collegamento Stigliano - Policoro

Dal comune di Stigliano verrà intensificato il collegamento con Policoro, che è già possibile raggiungere grazie alla coppia di corse della linea MT 046 con partenza all'andata alle 06:40 e arrivo alle 07:30. Tale intensificazione prevede l'introduzione una nuova coppia di corse verso Policoro.

Tabella 353. Corsa delle 7:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Stigliano		7:00	
Policoro	7:55		

Tabella 354. Corsa delle 18:00

Fermata	Arrivo	Partenza	Coincidenze
Policoro		18:00	
Stigliano	19:25		



## Stima delle percorrenze

Tabella 355. Stima delle percorrenze annue dei nuovi servizi

Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Stigliano - Pisticci scalo	730	28'470.00
Stigliano - Grassano scalo	730	32'850.00
Stigliano - Policoro	730	43'800.00
<b>Totale</b>	<b>2'190</b>	<b>105'120.00</b>

### 7.3.8.4 Area Interna del Mercure Alto Sinni Val Sarmento - (interna all'UTOR Val D'Agri-Lagonegrese-Pollino- Mercure Alto Sinni Val Sarmento)

L'area del Mercure, Alto Sinni, Val Sarmento comprende i seguenti 19 Comuni:

Francavilla in Sinni, Senise, Noepoli, Fardella, Calvera, San Costantino Albanese, San Paolo Albanese, Teranova del Pollino, Cersosimo, Rotonda, Castelluccio Superiore, San Giorgio Lucano, Chiaromonte, Castromuovo di Sant'Andrea, San Severino Lucano, Teana, Viggianello, Carbone e Castelluccio Inferiore.

L'area del Mercure, Alto Sinni Val Sarmento è la più estesa (oltre 950 kmq) e la più popolosa delle quattro aree interne lucane selezionate. La maggioranza dei Comuni che compongono l'area sono caratterizzati come ultra periferici, tranne quattro che sono periferici (Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Rotonda e Viggianello).

La popolazione residente al 2011 è pari a 33.645 con una percentuale di cittadini stranieri dell'1,6% e un tasso di popolazione over 65 al 2011 del 24,8%, superiore sia alla media regionale delle aree interne (21,1%) che a quella nazionale (21,2%). Si registra una variazione media della popolazione nel periodo 2001/2011 del -9,33%, nonostante l'elevato flusso di risorse pubbliche che hanno interessato quest'area.

Indubbiamente il problema dei trasporti e dell'accessibilità rappresenta un ostacolo alla vita nell'area: vi è difficoltà a raggiungere, in tempi di spostamento contenuti, adeguati livelli di servizio e si registra un'elevata distanza media in minuti dei Comuni dal polo urbano principale (circa 96 minuti): il valore più alto rispetto a quello delle quattro aree interne (Montagna Materana 90 min. circa; Alto Bradano 61 min. circa; Marmo Platano 52 min. circa). L'assenza del servizio ferroviario nell'area del Mercure Alto-Sinni- Val Sarmento viene in parte compensata dal numero di corse di servizio su gomma, seppure le stesse attualmente siano distribuite in maniera alquanto disomogenea tra i 19 Comuni.

Anche per questa area è necessario accrescere l'accessibilità da e verso i servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis, riducendo i tempi effettivi di spostamento per accedere ai servizi disponibili presso i poli. È necessario promuovere sistemi di mobilità alternativi intermedi tra il trasporto pubblico e l'auto privata in termini di flessibilità e costi e razionalizzare le reti di trasporto, maggiore attenzione deve essere data al trasporto intermodale dei passeggeri.

Come per la Montagna Materana, è stata definita una bozza di Strategia d'Area Interna rivolta anche al rendere il sistema trasportistico dell'area efficace, ossia adeguato alla domanda di trasporto. Un comune problema dei sistemi tradizionali nelle aree a domanda è il basso grado di utilizzo che amplifica l'effetto dei costi fissi di gestione.



Anche in questo caso la semplice integrazione di un sistema di servizi di Trasporto pubblico di tipo non convenzionali a chiamata per gli spostamenti da e verso una stazione ferroviaria o un terminal di autobus di linea potrebbe rispondere alle esigenze di diversi pendolari che abitano nell'area e che si muovono abitualmente ogni giorno verso poli attrattori piuttosto che verso un'area a vocazione industriale con il mezzo proprio.

Tali servizi saranno attivati da parte del Comune Capofila dell'Area, saranno finanziati con le risorse assegnate dalla Strategia Aree Interne, ma dovranno necessariamente connettersi con i servizi di TPL previsti per l'UTOR di appartenenza con il presente Piano dei Trasporti di Bacino.

#### **7.3.8.5 Area Interna dell'Alto Bradano - (interna all'UTOR Vulture - Alto Bradano)**

L'area interna dell'Alto Bradano comprende 8 Comuni: Acerenza, Banzi, Forenza, Genzano di Lucania, Oppido Lucano, Palazzo San Gervasio, San Chirico Nuovo e Tolve.

Anche per questa area è stata recentemente avviata la discussione fra istituzioni, associazioni, operatori e cittadini per dividerne la strategia di sviluppo.

Fra i principali ostacoli alla buona qualità della vita nell'area riconosciuti, con riguardo sia ai servizi essenziali, sia alle possibilità di lavoro e d'impresa, anche alla luce degli investimenti o delle strategie fino ad ora adottate, è presente anche il sistema di mobilità.

L'Area si trova tra l'Asse stradale Potenza - Melfi e la linea ferroviaria Potenza - Rocchetta S. Antonio. La rete del trasporto pubblico interessante l'area è costituita da linee di trasporto ferroviario, organizzate su un unico binario non elettrificato, e linee di trasporto automobilistico. La distanza media in minuti dei Comuni dal polo più vicino è pari a 65, superiore alla media regionale (61,2) e alla media nazionale, pari a 37,3.

In tale realtà il sistema del TPL è chiamato a svolgere un ruolo fondamentale.

Attualmente il sistema dei trasporti serve prevalentemente studenti e operai, in fasce orarie programmate per rispondere alle esigenze di una domanda ristretta (in particolare quella dell'indotto Fiat). Negli incontri tenutisi è emersa in modo rilevante la necessità per l'area di servizi di mobilità, è stata sottolineata l'importanza di investire nella riorganizzazione del sistema dei trasporti partendo da un'accurata analisi dei dati e del pendolarismo.

La bozza di strategia che è in via di definizione prevede da un lato interventi infrastrutturali per rafforzare le direttrici stradali principali e per la messa in sicurezza di tutti gli assi stradali, dall'altro interventi di pianificazione e gestione del sistema della mobilità alla scala intercomunale con servizi di trasporto flessibili e a richiesta, integrati con i servizi di TPL convenzionali, in modo tale da superare le difficoltà generate da una domanda molto dispersa e con fasce di utenza deboli. Tutto al fine di migliorare i collegamenti dell'area da e verso i principali poli attrattori nonché fra i vari Comuni appartenenti all'area.



## 8 Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuna UTOR e per la rete portante regionale e determinazione corrispettivi da porre a base di gara - Ipotesi 5 UTOR + UTOR Regionale

### 8.1 Premessa

Si è già detto nel paragrafo 2.1.3 che a seguito delle varie attività di analisi ed elaborazioni svolte dal Gruppo di Lavoro appositamente istituito, con Decreto Ministeriale n. 157, pubblicato in data 16/05/2018, sono stati dettati i criteri e le formule per la determinazione dei costi standard per i servizi di TPL automobilistici e ferroviari e che tale decreto costituisce il primo dei tre decreti attuativi della riforma compiuta con decreto Legge n. 50/2017, che dovranno portare il trasporto pubblico in Italia verso obiettivi di efficienza e, soprattutto, verso l'abbandono del criterio della spesa storica, quale unico parametro di riferimento per la ripartizione tra le Regioni del Fondo Nazionale Trasporti per il contributo dello Stato ai costi del trasporto pubblico locale.

Il Decreto 157/2018, ai sensi delle previsioni di cui al Legge Finanziaria 2014 (art. 1, comma 84, L. 147/2013), ha definito i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

Il documento all'Art. 1, comma 5, recita:

*I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmatori ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore...*

In previsione della imminente procedura di affidamento dei servizi automobilistici di TPL, è, quindi, necessario adempiere a tali previsioni procedendo con il calcolo dei costi standard dei servizi descritti nei capitoli precedenti.



### 8.1.1 COSTI STANDARD SERVIZI DI TPL COMUNALI/URBANI

AL fine di poter procedere con il calcolo dei costi standard per i servizi di TPL comunali/urbani da mettere a gara è stato necessario coinvolgere i 47 Comuni titolari di contratti di servizio di TPL comunale. Infatti, le principali variabili prese in considerazione per la definizione del modello di calcolo dei costi standard sono la velocità commerciale e la quantità di servizio offerta (“bus-km di servizio” o “posto a sedere-km di servizio”). Per poter ottenere tali elementi sono stati acquisiti dai Comuni i Programmi d’Esercizio attualmente in vigore e i Programmi d’Esercizio di Progetto, cioè le reti dei servizi di TPL ritenute e certificate quali oggetto della futura procedura di affidamento, complete di linee e corse per ciascuna linea (complete di orari e frequenze). In tal modo sono state ricavate per ciascun Comune le percorrenze e la durata delle corse da mettere a gara che inserite nel modello di calcolo proposto con il Decreto restituiscono i valori dei costi standard dei servizi e dei relativi corrispettivi.

Nei paragrafi successivi sono riportati nelle varie UTOR di riferimento i valori ottenuti per ciascun Comune.

## 8.2 UTOR Regionale

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani

Tabella 356 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all’Amm.ne Regionale ** (€)
REGIONE rete CORE	1'901'727.92	56.81	56.81	2.52	4.738.224,24	3.109.095.75
REGIONE altri servizi	10'545'921.44	41.51	32.00 *	3.25	34.244.528,37	22.258.943,44
<b>Totale</b>	<b>12'447'649.36</b>				<b>38.982.752,61</b>	<b>25.338.789,20</b>

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard - Febbraio 2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.



## 8.3 UTOR Vulture - Alto Bradano

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 357 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
UTOR 1	3'747'984.50	34.14	32.00 *	2.55	9'559'962.47	6'213'975.61

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 358, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali.

Tabella 358. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percor- renze km
	Percor- renze sto- riche km	Oneri in capo al bilancio re- gionale	Oneri in capo ai bilanci co- munali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispet- tivo unita- rio (netto iva se do- vuta)		
AELLA	46'965.00	€ 53'336.23	€ 91'313.29	€ 131'499.56	€ 2.80	47'411.00	446.00
BARILE	14'847.00	€ 11'030.74	€ 2'973.14	€ 12'730.80	€ 0.86	14'030.00	-817.00
LAVELLO	73'182.00	€ 136'682.04	€ 33'148.19	€ 154'391.12	€ 2.11	71'091.00	-2'091.00
MELFI	400'000.00	€ 279'841.89	€ 553'890.39	€ 757'938.44	€ 1.89	332'950.60	-67'049.40
RAPOLLA	56'175.00	€ 41'823.38	€ 41'251.14	€ 75'522.29	€ 1.34	55'083.05	-1'091.95
RIONERO IN VUL- TURE	68'697.00	€ 114'000.00	€ 0.00	€ 114'000.00	€ 1.66	78'642.00	9'945.00
SAN FELE	47'127.00	€ 64'841.14	€ 19'831.51	€ 76'975.14	€ 1.63	47'077.00	-50.00
VENOSA	70'080.00	€ 97'722.36	€ 17'693.78	€ 104'923.76	€ 1.50	77'000.00	6'920.00



Tabella 359 Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
APELLA	€ 4.07	€ 2.65	€ 125'419.27	€ 91'313.29	€ 32'926.15	€ 1'179.83
BARILE	€ 4.07	€ 2.65	€ 37'114.43	€ 2'809.53	€ 34'304.90	€ 0.00
LAVELLO	€ 4.07	€ 2.65	€ 188'061.45	€ 32'201.06	€ 155'860.39	€ 0.00
MELFI	€ 4.07	€ 2.65	€ 880'774.97	€ 461'045.34	€ 419'729.62	€ 0.00
RAPOLLA	€ 4.07	€ 2.65	€ 145'714.62	€ 40'449.29	€ 105'265.34	€ 0.00
RIONERO IN VULTURE	€ 4.07	€ 2.65	€ 208'036.58	€ 0.00	€ 181'728.45	€ 26'308.13
SAN FELE	€ 4.07	€ 2.65	€ 124'535.72	€ 19'810.47	€ 104'725.25	€ 0.00
VENOSA	€ 4.07	€ 2.65	€ 203'692.90	€ 17'693.78	€ 167'693.21	€ 18'305.91
<b>TOTALE</b>				<b>€ 665'322.76</b>	<b>€ 1'202'233.31</b>	<b>€ 45'793.87</b>



## 8.4 UTOR Potenza - Marmo - Platano

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani

Tabella 360 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
UTOR 2	5'719'125.07	32.49	32.00 *	2.53	14'332'008.41	9'315'805.47

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 361, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro, Tabella 362. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune Capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 361 Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percor- renze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio re- gionale	Oneri in capo ai bilanci co- munali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispet- tivo unita- rio (netto iva se do- vuta)		
ACERENZA	38'300.00	€ 29'624.06	€ 14'258.24	€ 39'893.00	€ 1.04	55'598.40	17'298.40
AVIGLIANO	153'656.00	€ 207'671.52	€ 0.00	€ 207'671.52	€ 1.35	152'605.50	-1'050.50
BELLA	129'406.00	€ 198'248.54	€ 0.00	€ 180'225.95	€ 1.39	125'256.90	-4'149.10
MURO LUCANO	46'312.00	€ 90'006.18	€ 0.00	€ 90'006.18	€ 1.94	33'810.00	-12'502.00
PICERNO	100'360.00	€ 101'625.48	€ 24'289.00	€ 125'914.48	€ 1.25	100'360.00	0.00
PIGNOLA	159'750.00	€ 108'719.06	€ 53'477.77	€ 147'451.66	€ 0.92	130'076.50	-29'673.50
POTENZA	1'342'543.00	€ 3'535'622.90	€ 1'633'167.65	€ 4'698'900.50	€ 3.50	1.781.827,75	439.284,75
RUOTI	73'535.00	€ 65'421.13	€ 26'273.99	€ 83'359.20	€ 1.13	74'960.10	1'425.10
VIETRI DI PO- TENZA	52'608.00	€ 50'419.00	€ 25'733.96	€ 69'229.96	€ 1.32	95'393.80	42'785.80



Tabella 362 Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
ACERENZA	€ 3.60	€ 2.34	€ 130'031.57	€ 14'258.24	€ 75'316.44	€ 40'456.89
AVIGLIANO	€ 3.60	€ 2.34	€ 356'908.34	€ 0.00	€ 356'908.34	€ 0.00
BELLA	€ 3.60	€ 2.34	€ 292'946.41	€ 0.00	€ 292'946.41	€ 0.00
MURO LUCANO	€ 3.60	€ 2.34	€ 79'073.63	€ 0.00	€ 79'073.63	€ 0.00
PICERNO	€ 3.60	€ 2.34	€ 234'718.42	€ 24'289.00	€ 210'429.42	€ 0.00
PIGNOLA	€ 3.60	€ 2.34	€ 304'218.32	€ 43'544.30	€ 260'674.02	€ 0.00
POTENZA	€ 4.19	€ 2.72	€ 4'855'392.77	€ 1'633'167.65	€ 2'169'476.08*	€ 1'052'749.04
RUOTI	€ 3.60	€ 2.34	€ 175'314.03	€ 26'273.99	€ 145'707.07	€ 3'332.97
VIETRI DI POTENZA	€ 3.60	€ 2.34	€ 223'103.64	€ 25'733.96	€ 97'303.77	€ 100'065.91
<b>TOTALE</b>				<b>€ 1'741'533.18</b>	<b>€ 3'590'531.41</b>	<b>€ 1'096'538.90</b>

Al Comune di Potenza sono riconosciuti ulteriori € 144.280,25 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 52.947,84) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle due Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.



## 8.5 UTOR Val d'Agri - Melandro - Lagonegrese - Pollino - Mercure - Alto Sinni

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 363 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
UTOR 3	3'908'133.65	35.07	32.00 *	2.53	9'874'390.89	6'418'354.08

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 364, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali.

Tabella 364. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
CASTELLUCCIO INFERIORE	90'000.00	€ 30'271.00	€ 55'114.75	€ 77'623.41	€ 0.86	83'064.00	-6'936.00
CHIAROMONTE	78'995.00	€ 41'512.00	€ 53'840.00	€ 86'683.64	€ 1.10	88'815.00	9'820.00
FRANCAVILLA IN SINNI	48'495.00	€ 52'702.36	€ 0.00	€ 47'911.24	€ 0.99	52'313.00	3'818.00
GRUMENTO NOVA	29'000.00	€ 29'773.80	€ 5'331.12	€ 35'104.92	€ 1.21	29'952.00	952.00
LAGONEGRO	92'102.00	€ 52'441.13	€ 42'771.10	€ 95'212.23	€ 1.03	69'440.00	-22'662.00
LATRONICO	85'548.00	€ 85'303.43	€ 217.45	€ 77'746.25	€ 0.91	67'412.20	-18'135.80
LAURIA	218'637.00	€ 270'820.00	€ 9'332.22	€ 254'683.84	€ 1.16	273'401.00	54'764.00
MARATEA	63'395.00	€ 99'982.14	€ 16'148.33	€ 105'573.15	€ 1.67	63'395.10	0.10
MARSICO NUOVO	92'427.00	€ 86'898.90	€ 0.00	€ 78'999.00	€ 0.85	95'701.50	3'274.50
MARSICOVETERE	85'400.00	€ 63'478.02	€ 45.98	€ 57'749.09	€ 0.68	85'400.00	0.00
MOLITERNO	49'196.00	€ 50'000.00	€ 4'995.24	€ 49'995.67	€ 1.02	49'196.00	0.00
ROTONDA	103'000.00	€ 59'236.76	€ 38'348.52	€ 97'585.28	€ 0.95	105'909.00	2'909.00
SAN SEVERINO LUCANO	69'200.00	€ 53'670.00	€ 16'590.42	€ 63'873.11	€ 0.92	69'200.00	0.00



Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
SANT'ARCAN-GELO	60'700.00	€ 84'985.36	€ 0.00	€ 77'259.42	€ 1.27	60'481.50	-218.50
SENISE	73'166.00	€ 78'204.11	€ 5'395.89	€ 76'000.00	€ 1.04	87'459.60	14'293.60
VIGGIANELLO	201'599.00	€ 76'218.96	€ 82'187.59	€ 158'406.55	€ 0.79	201'600.00	1.00

Tabella 365 Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
CASTELLUC-CIO INFERIORE	€ 3.86	€ 2.51	€ 208'444.35	€ 50'867.24	€ 157'577.11	€ 0.00
CHIAROMONTE	€ 3.86	€ 2.51	€ 222'876.16	€ 53'840.00	€ 144'393.43	€ 24'642.73
FRANCAVILLA IN SINNI	€ 3.86	€ 2.51	€ 131'276.48	€ 0.00	€ 121'695.43	€ 9'581.05
GRUMENTO NOVA	€ 3.86	€ 2.51	€ 75'162.83	€ 5'331.12	€ 67'442.72	€ 2'388.99
LAGONEGRO	€ 3.86	€ 2.51	€ 174'255.70	€ 32'247.13	€ 142'008.57	€ 0.00
LATRONICO	€ 3.86	€ 2.51	€ 169'167.06	€ 171.35	€ 168'995.71	€ 0.00
LAURIA	€ 3.86	€ 2.51	€ 686'084.16	€ 9'332.22	€ 539'324.82	€ 137'427.12
MARATEA	€ 3.86	€ 2.51	€ 159'086.37	€ 16'148.33	€ 142'937.79	€ 0.25
MARSICO NUOVO	€ 3.86	€ 2.51	€ 240'157.44	€ 0.00	€ 231'940.27	€ 8'217.17
MARSICOVETERE	€ 3.86	€ 2.51	€ 214'306.41	€ 45.98	€ 214'260.43	€ 0.00
MOLITERNO	€ 3.86	€ 2.51	€ 123'454.55	€ 4'995.24	€ 118'459.31	€ 0.00
ROTONDA	€ 3.86	€ 2.51	€ 265'772.57	€ 38'348.52	€ 220'124.08	€ 7'299.97
SAN SEVERINO LUCANO	€ 3.86	€ 2.51	€ 173'653.44	€ 16'590.42	€ 157'063.02	€ 0.00
SANT'ARCAN-GELO	€ 3.86	€ 2.51	€ 151'774.86	€ 0.00	€ 151'774.86	€ 0.00
SENISE	€ 3.86	€ 2.51	€ 219'474.85	€ 5'395.89	€ 178'210.00	€ 35'868.97
VIGGIANELLO	€ 3.86	€ 2.51	€ 505'903.66	€ 82'187.59	€ 423'713.56	€ 2.51
<b>TOTALE</b>				<b>€ 315'501.03</b>	<b>€ 3'179'921.11</b>	<b>€ 225'428.76</b>

## 8.6 UTOR Costa Ionica

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 366 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
UTOR 4	2'653'827.50	43.39	32.00 *	2.75	7'308'697.82	4'750'653.58

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 367, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali.

Tabella 367 Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016				Percorrenze di progetto km	Variazione percor- renze km	
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio re- gionale	Oneri in capo ai bilanci co- munali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)			Corrispet- tivo unitario (netto iva se dovuta)
BERNALDA	105'176.00	€ 139'119.81	€ 11'030.19	€ 136'500.00	€ 1.30	100'331.20	-4'844.80
MONTALBANO JONICO	58'177.00	€ 87'212.07	€ 128.81	€ 79'400.80	€ 1.36	58'744.50	567.50
NOVA SIRI	88'705.00	€ 91'731.80	€ 17'569.37	€ 99'364.70	€ 1.12	80'820.50	-7'884.50
PISTICCI	222'456.00	€ 283'637.39	€ 0.00	€ 283'637.39	€ 1.28	223'430.00	974.00
POLICORO	208'237.00	€ 195'119.56	€ 0.00	€ 195'119.56	€ 0.94	164'695.04	-43'541.96
ROTONDELLA	33'440.00	€ 43'316.36	€ 3'519.12	€ 46'835.48	€ 1.40	38'986.00	5'546.00
SCANZANO JO- NICO	68'125.00	€ 90'938.56	€ 0.00	€ 90'938.56	€ 1.33	70'011.23	1'886.22
TURSI	44'750.00	€ 58'602.04	€ 0.00	€ 58'602.04	€ 1.31	46'882.00	2'132.00



Tabella 368 Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
BERNALDA	€ 3.83	€ 2.49	€ 250'004.06	€ 10'522.10	€ 239'481.96	€ 0.00
MONTALBANO JONICO	€ 3.83	€ 2.49	€ 146'378.83	€ 128.81	€ 144'835.93	€ 1'414.09
NOVA SIRI	€ 3.83	€ 2.49	€ 201'387.54	€ 16'007.73	€ 185'379.81	€ 0.00
PISTICCI	€ 3.83	€ 2.49	€ 556'740.15	€ 0.00	€ 554'313.15	€ 2'427.00
POLICORO	€ 3.83	€ 2.49	€ 410'385.10	€ 0.00	€ 410'385.10	€ 0.00
ROTONDELLA	€ 3.83	€ 2.49	€ 97'144.84	€ 3'519.12	€ 79'806.26	€ 13'819.46
SCANZANO JONICO	€ 3.83	€ 2.49	€ 174'453.12	€ 0.00	€ 169'753.05	€ 4'700.07
TURSI	€ 3.83	€ 2.49	€ 116'820.00	€ 0.00	€ 111'507.51	€ 5'312.49
<b>TOTALE</b>				<b>€ 30'177.76</b>	<b>€ 1'895'462.77</b>	<b>€ 27'673.11</b>



## 8.7 UTOR Matera - Stigliano - Collina Materana

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 369 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva (km/h)	Velocità utilizzata per calcolo Costo Standard (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard dei servizi (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
UTOR 5	3'346'914.65	40.91	32.00 *	2.63	8'786'404.18	5'711'162.72

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e succ. modifiche ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 370, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 370 Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
FERRANDINA	75'790.00	€ 117'040.32	€ 2'948.10	€ 109'080.38	€ 1.44	63'664.00	-12'126.00
MATERA	1'332'742.00	€ 2'086'701.49	€ 1'933'825.10	€ 3'655'024.17	€ 2.74	1'806'093,55	473'351,55
MONTESCAGLIOSO	82'495.00	€ 116'885.84	€ 41'558.19	€ 144'040.03	€ 1.75	37'765.00	-44'730.00
POMARICO	60'400.00	€ 48'625.00	€ 121'375.00	€ 154'545.45	€ 2.56	105'465.00	45'065.00
SALANDRA	34'205.00	€ 31'976.96	€ 9'523.04	€ 37'727.27	€ 1.10	34'205.85	0.85
STIGLIANO	66'490.00	€ 59'526.32	€ 0.00	€ 59'526.32	€ 0.90	68'689.90	2'199.90



Tabella 371 Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
FERRANDINA	€ 3.89	€ 2.53	€ 160'827.68	€ 2'476.42	€ 158'351.26	€ 0.00
MATERA	€ 4.10	€ 2.66	€ 4'810'836.17	€ 1'933'825.10	€ 1'924'537.35	€ 952'473.71
MONTESCA-GLIOSO	€ 3.89	€ 2.53	€ 95'401.75	€ 19'024.73	€ 76'377.03	€ 0.00
POMARICO	€ 3.89	€ 2.53	€ 266'425.16	€ 121'375.00	€ 31'207.18	€ 113'842.98
SALANDRA	€ 3.89	€ 2.53	€ 86'410.65	€ 9'523.04	€ 76'885.46	€ 2.15
STIGLIANO	€ 3.89	€ 2.53	€ 173'524.08	€ 0.00	€ 167'966.71	€ 5'557.38
<b>TOTALE</b>				<b>€ 2'086'224.29</b>	<b>€ 2'435'324.99</b>	<b>€ 1'071'876.22</b>

Al Comune di Matera sono riconosciuti ulteriori € 308.378,34 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 115.772,00) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.

Nella Tabella 372 sono riassunti i costi standard chilometrici calcolati per tutta la rete del sistema di TPL regionale. Inoltre, per ciascun Ambito sono riportate le percorrenze chilometriche distinte per le diverse tipologie di servizio e gli importi dei corrispettivi complessivi, per quest'ultimi sono specificate le quote a carico del Bilancio Regionale e le quote a carico dei Bilanci dei Comuni.

Si evidenzia che il Corrispettivo riportato in tabella per i diversi servizi è calcolato come il 65% del Costo Standard immaginando quindi per il rapporto ricavi/costi un valore tendente al 35%.



Tenuto conto che i valori medi storicizzati del rapporto ricavi/costi rivenienti da tariffazione per i servizi di TPL della Regione Basilicata è mediamente inferiore al 35%, pur rilevando che con la riorganizzazione della rete di progetto tale percentuale potrà oggettivamente incrementarsi, propedeuticamente all'avvio della procedura di affidamento dei servizi è necessario procedere con l'aggiornamento tariffario per tutti i servizi di trasporto pubblico locale regionale.

Infatti le tariffe attualmente in vigore per i servizi di trasporto pubblico su gomma sono quelle deliberate nel dicembre 2011, mediante il primo ed unico aggiornamento delle tariffe originariamente stabilite nel 1998 con la L.R. n. 22, trascorso ormai circa un decennio, durante il quale sono cresciuti i costi operativi da sostenersi per l'esercizio dei medesimi servizi, risulta doveroso procedere alla revisione delle tariffe. Lo stesso ragionamento vale anche per le altre tipologie di servizi.

In aggiunta, il Piano Regionale dei Trasporti, approvato nel 2016, auspica *“la realizzazione di un sistema di integrazione tariffaria che, unitamente alla bigliettazione elettronica regionale, può agevolare la diversione modale a favore del trasporto pubblico locale”* ritenendo che *“l'integrazione tariffaria estesa a tutte le modalità di trasporto e a tutti i vettori delle diverse modalità di trasporto pubblico che operano in ambito regionale, costituisce un prerequisito indispensabile per il corretto funzionamento della rete multimodale soprattutto nell'ottica di una rete di servizi fondata sull'interscambio evitando che si traduca in una penalizzazione anche economica per l'utente”*.

Pertanto, anche ai sensi del vigente PRT, è da ritenere essenziale e prioritario al fine dell'attuazione di un sistema di servizi di TPL, sostenibile anche dal punto di vista finanziario, procedere alla revisione ed all'approvazione di nuovi quadri tariffari per i servizi di trasporto pubblico locale regionale, anche in previsione della futura integrazione tariffaria, procedendo contestualmente al livellamento del sistema tariffario su base chilometrica con tariffe identiche e valide per tutte le tipologie di trasporto pubblico locale sovraumunale, siano esse di tipo automobilistico o ferroviario. È necessario allo stesso tempo procedere all'introduzione di titoli di viaggio che favoriscano la fidelizzazione dell'utenza e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

I nuovi quadri tariffari, così come sopra indicato, dovranno essere approvati prima o contestualmente dell'approvazione degli atti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL, in quanto allegati alla documentazione di gara, e avere decorrenza a far data dal subentro contrattuale dei nuovi affidatari dei servizi.

Risulta, comunque, doveroso rinviare a successivi provvedimenti, da assumere preventivamente all'approvazione della documentazione di gara, l'eventuale definizione di compensazioni economiche necessarie alla parziale copertura di quota parte del 35%, valutazioni queste possibili solo in sede di predisposizione dei piani economico-finanziari (PEF) simulati secondo i criteri previsti dal Regolamento CE 1370/2007 nonché dalle misure regolatorie dell'ART. Infatti la predisposizione dei PEF, da effettuarsi con l'ausilio di competenze specifiche del settore, anche mediante l'affidamento all'esterno, risulta propedeutica alla definizione della documentazione di gara e costituisce parte integrante della stessa.



Tabella 372. Ipotesi 5 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi.

Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali complessivi
UTOR 1 Vulture-Alto Bradano	Servizi Comunali	723.284,65	4,07	2,65	€ 1.913.349,94		€ 1.202.233,31	€ 711.116,63
	Servizi Intra UTOR extraurbani	3.747.984,50	2,55	1,66	€ 6.213.975,61	€ 6.213.975,61		
UTOR 2 Potenza-Marmo Platano	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69*
	Servizi Comunali	768.061,20	3,6	2,34	€ 1.796.314,36		€ 1.518.359,10	€ 277.955,26
	Servizi Intra UTOR extraurbani	5.719.125,07	2,53	1,64	€ 9.315.805,47	€ 9.315.805,47		
UTOR 3 Val d'Agri, Lagonegrese, Pollino, Mercure Alto Sinni	Servizi Comunali	1.482.739,90	3,86	2,51	€ 3.720.850,90		€ 3.179.921,11	€ 540.929,79
	Servizi Intra UTOR extraurbani	3.908.133,65	2,53	1,64	€ 6.418.354,08	€ 6.418.354,08		
UTOR 4 Costa Ionica	Servizi Comunali	783.900,47	3,83	2,49	€ 1.953.313,64		€ 1.895.462,77	€ 57.850,87
	Servizi Intra UTOR extraurbani	2.653.827,50	2,75	1,79	€ 4.750.653,58	€ 4.750.653,58		
UTOR 5 Matera e Collina Materana	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,10	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Servizi Comunali	309.789,75	3,89	2,53	€ 782.589,34		€ 510.787,64	€ 271.801,70
	Servizi Intra UTOR extraurbani	3.346.914,65	2,63	1,71	€ 5.711.162,72	€ 5.711.162,72		
AMBITO Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.901.727,92	2,52	1,64	€ 3.109.095,75	€ 3.109.095,75		
	Tutti gli altri servizi regionali	10.545.921,44	3,25	2,11	€ 22.258.943,44	€ 22.258.943,44		
Totale percorrenze		<b>39.479.332,00</b>						
Totale (al netto d'IVA)					<b>€ 77.610.637,77</b>	<b>€ 57.777.990,65</b>	<b>€ 12.400.777,36</b>	<b>€ 7.431.869,75</b>
Totale (IVA inclusa)					<b>€ 85.371.701,55</b>	<b>€ 63.555.789,72</b>	<b>€ 13.640.855,10</b>	<b>€ 8.175.056,73</b>

\* Per il Comune di Potenza a tali importi devono aggiungersi i costi relativi alle spese sostenute per le scale mobili (al 2016 ammontano ad € 1.659.774,00)



Nella Tabella 373 si riportano i dati economico-finanziari del sistema di TPL automobilistico regionale di Basilicata relativi all'annualità 2016, per le diverse tipologie di servizio presenti in Regione sono distinte le risorse finanziarie pubbliche erogate dagli Enti competenti.

Tabella 373. Risorse finanziarie impiegate per il sistema di TPL automobilistico della Regione Basilicata relativamente all'anno 2016

Ambito territoriale	Tipologia di servizio	Percorrenze al 2016 (Km)	Corrispettivo erogato comprensivo d'IVA	Corrispettivo unitario al netto d'IVA (€/Km)	Oneri in capo alla Regione Basilicata comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione comprensivo d'IVA	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione comprensivo d'IVA
Provincia di Potenza	Servizi extraurbani	18.102.269	€ 31.903.612,00	€ 1,59	€ 31.903.612,00			€ 31.903.612,00
Provincia di Matera	Servizi extraurbani	9.471.710	€ 15.152.017,00	€ 1,44	€ 15.152.017,00			€ 15.152.017,00
Comune di Potenza	Servizio Urbano Comune Potenza	1.342.543	€ 5.168.790,55	€ 3,50	€ 3.535.622,90	€ 1.633.167,65	€ 3.535.622,90	
Comune di Matera	Servizio Urbano Comune Matera	1.332.742	€ 4.020.526,59	€ 2,72	€ 2.086.701,49	€ 1.933.825,10	€ 2.086.701,49	
Altri 45 Comuni sul territorio regionale	Servizi Comunali	4.075.598	€ 5.672.347,58	€ 1,25	€ 4.230.242,75	€ 1.442.104,83	€ 4.230.242,75	
Regione Basilicata - Servizi sostitutivi Trenitalia	Servizi extraurbani - sostitutivi dei servizi ferroviari	1.259.000	€ 3.448.401,00	€ 2,49	€ 3.448.401,00			€ 3.448.401,00
Regione Basilicata - Servizi Sostitutivi FAL	Servizi extraurbani - sostitutivi dei servizi ferroviari	2.135.127	€ 8.455.102,92	€ 3,60	€ 8.455.102,92			€ 8.455.102,92
<b>Totale</b>		<b>37.873.151</b>	<b>€ 73.820.797,64</b>		<b>€ 68.811.700,06</b>	<b>€ 5.009.097,58</b>	<b>€ 9.852.567,14</b>	<b>€ 58.959.132,92</b>

\* Agli importi relativi agli Oneri in Capo alla Regione per i servizi di TPL extraurbani e comunali/urbani, vanno aggiunti gli Oneri relativi ai rinnovi Contrattuali degli autoferrottranvieri per complessivi € 6.200.000,00 - Riconosciuti fino al 31/03/2020.



Mediante l'applicazione del TIP (Tasso d'Inflazione Programmata) è possibile fare la previsione di spesa per il TPL attuale a tutto il 2019 in capo alla Regione Basilicata nell'ipotesi di percorrenze chilometriche coincidenti con quelle realmente effettuate nel 2016 e riportate nella tabella precedente.

Nella Tabella successiva si riporta il confronto fra

- ✓ **PREVISIONE SPESA AL 2019**
- ✓ **IPOTESI 5 UTOR + 1**

Tabella 374.

<b>PREVISIONE AL 2019</b>					
Percorrenze (Km)	Corrispettivo complessivo da erogare	Oneri in capo alla Regione Basilicata	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione
37.873.151	€ 76.154.030,43	€ 71.084.823,68*	€ 5.069.206,75	€ 9.970.797,95	€ 60.389.353,49
<i>* a tale importo si deve aggiungere l'importo annuale di € 6.200.000,00 quale contributo regionale sugli incrementi per il rinnovo contrattuale degli autoferrotanvieri storicamente riconosciuto fino al 31/03/2020.</i>					
<b>IPOTESI 5 UTOR + 1 Ambito Rete Portante</b>					
Percorrenze (Km)	Corrispettivo complessivo da erogare	Oneri in capo alla Regione Basilicata	Oneri per i servizi comunali in capo ai Comuni	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione
39.479.332	€ 85.371.701,55	€ 77.196.644,82	€ 8.175.056,73	€ 13.640.855,10	€ 63.555.789,72

Dall'esame della Tabella precedente emerge che organizzando i servizi di TPL regionale progettati in 5 UTO + UTOR Regionale la contribuzione in capo all'Ente Regione per i medesimi servizi rimane pressoché invariata rispetto a quella attuale.



## SECONDA PARTE

*Scenario n. 2: Organizzazione del Bacino Regionale del TPL in 3 UTOR - 2 UTOR provinciali + UTOR Regionale.*



## 9 Scenario n. 2: 3 Unità Territoriali del TPL regionale - 2 UTOR Provinciali + 1 UTOR Regionale.

### 9.1 Premessa

Nel presente capitolo è riportato lo scenario per la rete dei servizi di Trasporto Pubblico Locale extraurbano e urbano/comunale riorganizzata in 3 ambiti: 2 UTOR coincidenti con i due territori provinciali di Potenza e Matera più una UTOR Regionale, come definiti a seguito della lunga concertazione politica e il confronto con tutti i soggetti interessati anche nell'ambito delle sedi istituzionali preposte.

### 9.2 Fasi concertative

#### 9.2.1 PRESENTAZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO AGLI ORGANI POLITICI E ISTITUZIONALI

La proposta di Piano dei Trasporti di Bacino tecnicamente definita dall'Ufficio Trasporti con l'assistenza specialistica della TPS s.r.l., come riportata nella prima parte del presente documento, già a far data dal marzo 2018 è stata presentata nelle sue linee strategiche e nei suoi contenuti principali agli Organi Politici della allora vigente legislatura e in tutte le altre sedi preposte al fine di poter avviare la discussione propedeutica all'approvazione del documento ai sensi delle disposizioni normative in materia.

Infatti il Piano dei Trasporti di Bacino è predisposto ai sensi dell'art. 9 della L.R. n. 22/1998 e ss.mm.ii. e costituisce lo strumento esecutivo di attuazione del Piano Regionale dei Trasporti approvato nel dicembre 2016. Le modalità e le competenze in materia di approvazione del Piano di Bacino sono state successivamente ridefinite dall'art. 1 della L.R. n. 7/2014 che al comma 3 reca: *“la Regione procede con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e del Piano dei trasporti di bacino, nonché con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.”*. Inoltre, ai sensi dei commi 5 e 6 dell'art. 58 dello Statuto Regionale, approvato con Legge Statutaria n.1 del 17/11/2016, *i provvedimenti programmatici e di indirizzo generale della Giunta e gli atti di indirizzo generale di competenza dei dirigenti sono comunicati al Consiglio prima della loro adozione. Il*



*Consiglio esprime, entro venti giorni, un parere sull'atto da riportare nel provvedimento di emanazione finale.*

Definito tecnicamente il contenuto del Piano dei Trasporti di Bacino in ogni sua parte, l'Ufficio ha continuato le interlocuzioni con le 47 Amministrazioni Comunali titolari di Contratti di Servizio per Trasporto Pubblico Urbano/Comunale al fine di ottenere dalle stesse Amministrazioni i Programmi d'Esercizio di Progetto dei servizi di TPL di competenza, costituenti parte integrante della rete dei servizi d'UTOR, necessari a definire le percorrenze annuali nonché i costi dei servizi di livello comunale.

Acquisita la suddetta documentazione da parte dei Comuni nel luglio 2018 l'Ufficio Trasporti ha trasmesso in via definitiva la proposta di Piano dei Trasporti di Bacino completa in ogni sua parte agli Organi Politici.

La proposta di Piano dei Trasporti di Bacino, così come redatta, è stata oggetto di ulteriori incontri di presentazione ai Gruppi consiliari della maggioranza regionale della precedente legislatura. In tali sedi sono stati illustrati nel dettaglio i contenuti, le ipotesi fatte e le disposizioni normative che hanno portato all'individuazione ed organizzazione della rete dei servizi.

È stato quindi illustrato lo scenario n. 1 costituito dall'organizzazione della rete dei servizi in 5 UTOR più l'UTOR Regionale, con i costi dei servizi e una prima definizione del corrispettivo necessario per l'esercizio dei servizi e gli oneri complessivi da prevedere in capo all'Amministrazione Regionale. In particolare, il sistema proposto con l'articolazione della rete dei servizi di TPL in 6 Ambiti fa riferimento ad una spesa complessiva, al netto di eventuali compensazioni economiche integrative legate al mancato raggiungimento del rapporto ricavi/costi, di poco superiore alla spesa storicamente sostenuta dall'Ente Regione quale contribuzione per tutto il Trasporto Pubblico Regionale, extraurbano e comunale/urbano, (cfr. Capitolo 8).

Alla luce delle osservazioni addotte, delle diverse valutazioni fatte e di tutta la lunga discussione tenutasi rispetto alla proposta di Piano dei Trasporti di Bacino tecnicamente definita, così come riportata nella prima parte del presente documento, presentata ai competenti organi politici e rappresentanze istituzionali, in chiusura di dibattito politico-istituzionale è emersa la richiesta di elaborazione di un secondo scenario relativo alla organizzazione del Bacino Regionale in 3 ambiti, 2 UTOR coincidenti territorialmente con le due Province di Potenza e Matera e una UTOR Regionale comprendente la rete CORE dei servizi e gli altri servizi di interesse, al fine di poter confrontare i due scenari e procedere con l'analisi e la valutazione di vantaggi e svantaggi che si possono avere nei due diversi casi.

L'Ufficio Trasporti regionale ha elaborato tale secondo scenario che vede la rete dei servizi di TPL riorganizzata nelle tre UTOR sopra riportate e ciò ha comportato la ridefinizione e rielaborazione di alcune parti del documento già predisposto.

La proposta di Piano dei Trasporti di Bacino e lo scenario a 3 ambiti sono stati illustrati anche in sede di più riunioni tenutesi nel periodo ottobre-novembre 2018, alla presenza dei rappresentanti delle due Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera, dell'ANCI, delle Associazioni datoriali, delle Organizzazioni Sindacali di settore, delle Associazioni di difesa dei Consumatori e dell'Università di Basilicata.

La proposta di Piano con l'organizzazione in 3 ambiti è stata oggetto di adozione in prima seduta da parte della Giunta Regionale con DGR n. 146 del 25.02.2019; la Giunta l'ha trasmessa per il tramite del



competente Ufficio Segreteria al Consiglio Regionale ai fini dell'espressione del necessario parere prope-  
deutico alla definitiva adozione del Piano da parte della Giunta Regionale. La precedente legislatura non ha  
però proceduto alla definitiva adozione in Giunta della citata proposta di Piano.

Nel presente Capitolo 9 è riportata la configurazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale  
organizzata nei 3 ambiti, sono inoltre ritrattate tutte le sezioni di cui alla prima parte del Piano dei Trasporti  
di Bacino interessate dalla riaggregazione territoriale, le rimanenti parti del documento, a validità indipen-  
dente dal numero degli ambiti considerati nell'organizzazione della rete dei servizi, non sono considerate  
nel presente capitolo.

Alla fine del presente capitolo sono riportati tutti i dati economico-finanziari relativi alla nuova con-  
figurazione territoriale.

### 9.3 Nuova definizione delle UTOR - Ipotesi 2+1

Si riporta di seguito la suddivisione territoriale che prevede due UTOR provinciali a ciascuna delle quali compete la rete dei servizi interamente ricompresa nel relativo ambito territoriale e una UTOR Regionale alla quale compete la Rete dei Servizi CORE e tutta la rete dei servizi definiti “indifferenziati” che interessano percorsi intra UTOR provinciali.

Nelle immagini e nelle tabelle riportate nelle pagine successive sono rappresentate le zonizzazioni e le caratteristiche salienti delle UTOR nell’ipotesi 2+1.

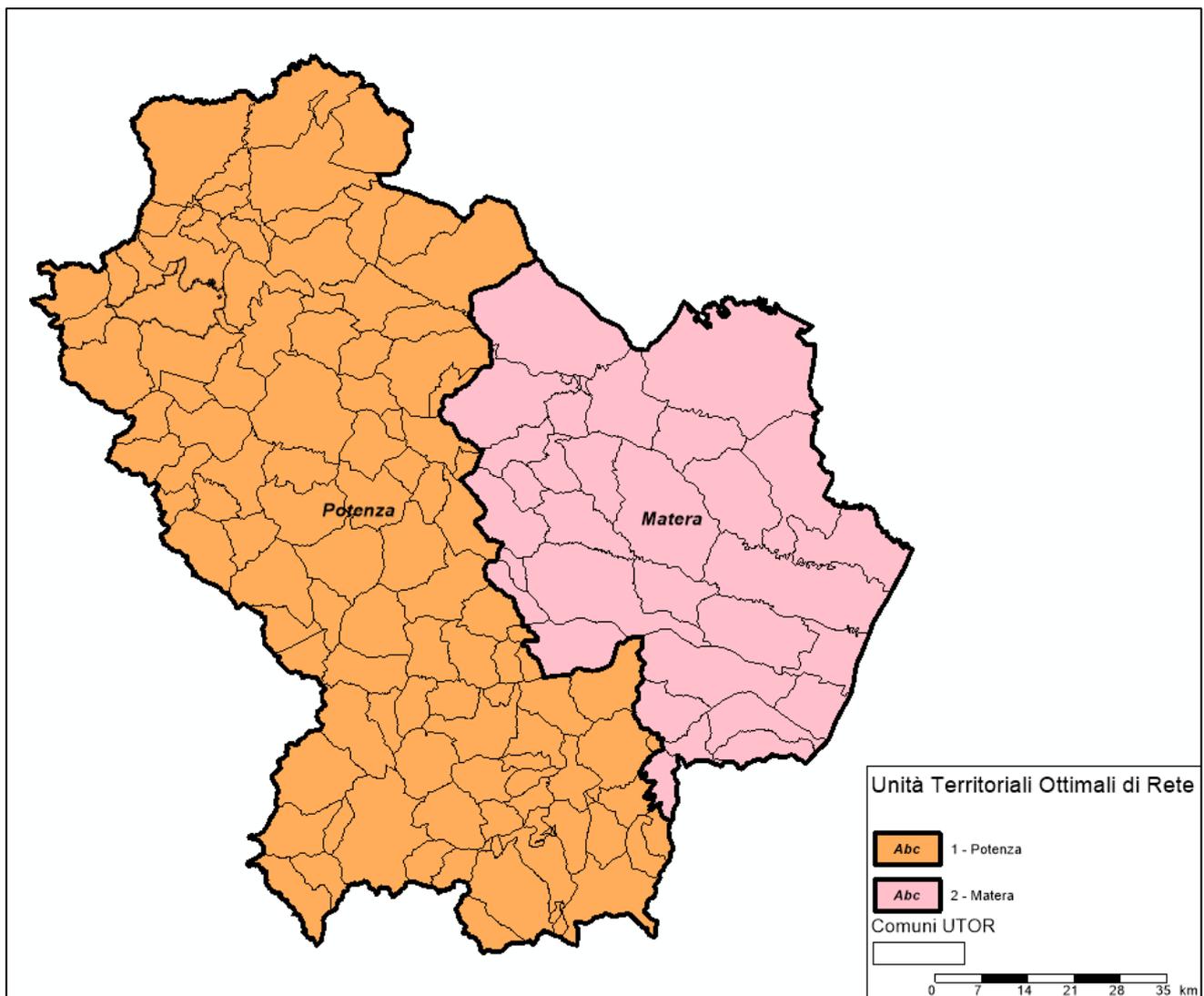


Figura 153. Zonizzazione del territorio regionale in 2 UTOR proposta dal Piano di Bacino



Tabella 375. Nuova Determinazione delle UTOR nell'ipotesi 2+1.

N.	Unità Territoriale Ottimale di Rete del Trasporto Pubblico Comunale	Numero di Comuni appartenenti all'Unità	Comuni appartenenti all'Unità di rete, di cui:		Ente Territoriale Competente nella Gestione del contratto di servizio, vigilanza e controllo
			Comuni <i>dotati</i> di TPL comunale/urbano	Comuni <i>non dotati</i> di TPL comunale/urbano	
1	Potenza	100	Atella - Acerenza - Avigliano - Barile - Bella - Castelluccio Inferiore - Chiaromonte - Franca-villa in Sinni - Grumento Nova - Lagonegro - Latronico - Lauria - Lavello - Maratea - Marsico Nuovo - Marsicovetere - Melfi - Moliterno - Muro Lucano - Picerno - Pignola - Potenza - Rappolla - Rionero in Vulture - Rotonda - Ruoti - San Fele - San Severino Lucano - Sant'Arcangelo - Senise - Venosa - Vietri di Potenza - Viggianello	Abriola - Albano di Lucania - Anzi - Armento - Balvano - Banzi - Baragiano - Brienza - Brindisi Montagna - Calvello - Calvera - Campomaggiore - Cancellara - Carbone - Castellgrande - Castelluccio Superiore - Castelmezzano - Castelsaraceno - Castronuovo di Sant'Andrea - Cersosimo - Corleto Perticara - Episcopia - Fardella - Filiano - Forenza - Gallicchio - Genzano di Lucania - Ginestra - Guardia Perticara - Laurenzana - Maschito - Missanello - Montemilone - Montemurro - Nemoli - Noepoli - Oppido Lucano - Palazzo San Gervasio - Paterno - Pescopagano - Pietragalla - Pietrapertosa - Rapone - Ripacandida - Rivello - Roccanova - Ruvo del Monte - San Chirico Nuovo - San Chirico Raparo - San Costantino Albanese - San Martino d'Agri - San Paolo Albanese - Sant'Angelo Le Fratte - Sarconi - Sasso di Castalda - Satriano di Lucania - Savoia di Lucania - Spinoso - Teana - Terranova di Pollino - Tito - Tolve - Tramutola - Trecchina - Trivigno - Vaglio di Basilicata - Viggiano	Provincia di Potenza
2	Matera	31	Bernalda - Ferrandina - Matera - Montalbano Jonico - Montescaglioso - Nova Siri - Pisticci - Policoro - Pomarico - Rottodella - Salandra - Scanzano Jonico - Stigliano - Tursi	Accettura - Aliano - Calciano - Cirigliano - Colobrano - Craco - Garaguso - Gorgoglione - Grassano - Grottole - Irsina - Miglionico - Oliveto Lucano - San Giorgio Lucano - San Mauro Forte - Tricarico - Valsinni	Provincia di Matera
<b>Totale Comuni</b>		<b>131</b>			



Tabella 376. Riepilogo delle caratteristiche delle Unità Territoriali Ottimali di Rete - UTOR nell'ipotesi 2+1

UTOR		Potenza	Matera
Numero di comuni		100	31
Estensione territoriale [km2]		6'537	3'445
Abitanti al 2015		375'314	201'305
Addetti al 2013		75'271	34'862
Massimo livello del polo sanitario		2	2
Presenza di istituti scolastici superiori		1	1
Numero di comuni appartenenti ad Aree interne		33	9
Numero di Aree d'interscambio		9	5
Numero di stazione o fermate ferroviarie		45	24
Numero di svincoli di autostrade o S.S.		134	61
Numero di aree industriali		26	9
Domanda giornaliera Trasporto Privato	Totale	930'004	541'682
	Totale Intra-UTOR	911'743	523'797
	Totale extracomunale	165'620	65'728
	Totale Intra-UTOR extracomunale	147'358	47'843
	Autocontenimento domanda extracomunale	88.97%	72.79%
Domanda giornaliera Trasporto Pubblico	Totale	66'373	26'402
	Totale Intra-UTOR	60'830	21'513
	Totale extracomunale	38'741	15'352
	Totale Intra-UTOR extracomunale	33'198	10'463
	Autocontenimento domanda extracomunale	85.69%	68.15%
Domanda giornaliera Pendolarismo Scolastico	Totale	17'527	8'404
	Totale Intra-UTOR	17'473	8'243
	Totale extracomunale	9'841	3'978
	Totale Intra-UTOR extracomunale	9'787	3'817
	Autocontenimento domanda extracomunale	99.45%	95.95%
Percorrenze attuali extraurbane Intra-UTOR (*) [bus*km]		14'523'780	6'297'501
Percorrenze attuali extraurbane Intra-UTOR (*) al netto delle soppressioni per la rete CORE [bus*km]		14'450'122	6'210'668
Percorrenze annuali dei servizi di tpl comunale [bus*km]		4'427'825	2'344'014
Percorrenze totali di competenza degli UTOR al netto delle soppressioni per la rete CORE da assoggettare a verifica di riparto ed efficientamento [bus*km]		18'877'947	8'554'682

Come si evince dalla tabella e dalle immagini seguenti, anche nell'ipotesi 2 UTOR +1, come nell'ipotesi a 5 UTOR +1, l'autocontenimento della domanda risulta essere molto elevato, in particolare analizzando la domanda complessiva (Trasporto privato, pubblico e pendolarismo scolastico) si hanno, in tutti i casi, valori maggiori al 90%. Analizzando le singole componenti di domanda relativamente ai soli spostamenti Extraurbani si hanno:

- per il trasporto privato valori sempre superiori al 70% per entrambe le UTOR con un massimo dell'89% per quella di Potenza;
- per il trasporto pubblico i valori pari a circa il 70% per l'UTOR di Matera e dell'85% per quella di Potenza;
- per il pendolarismo scolastico si hanno valori superiori al 95% in entrambe le UTOR.

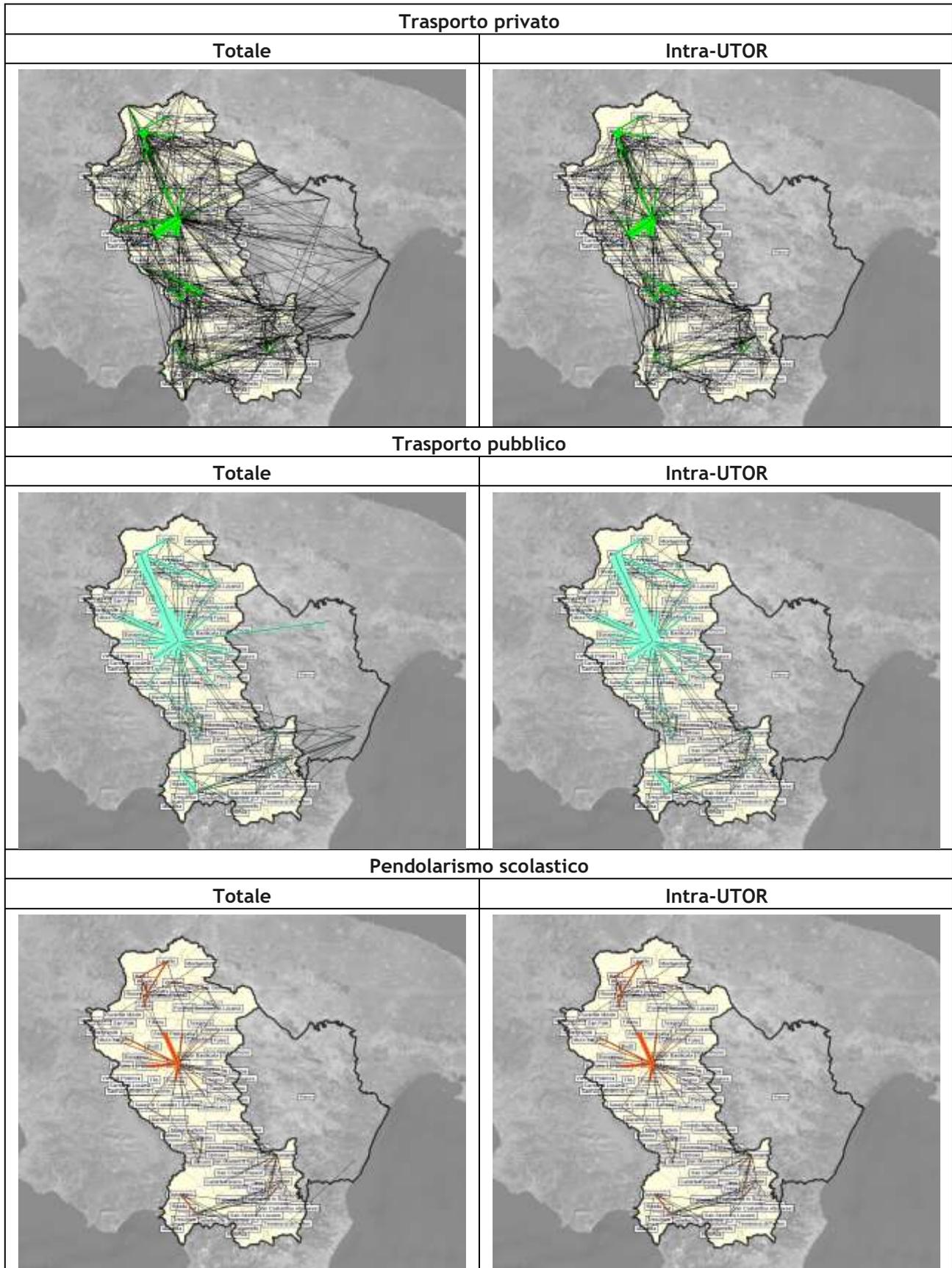


Figura 154. Autocontenimento della domanda UTOR Potenza

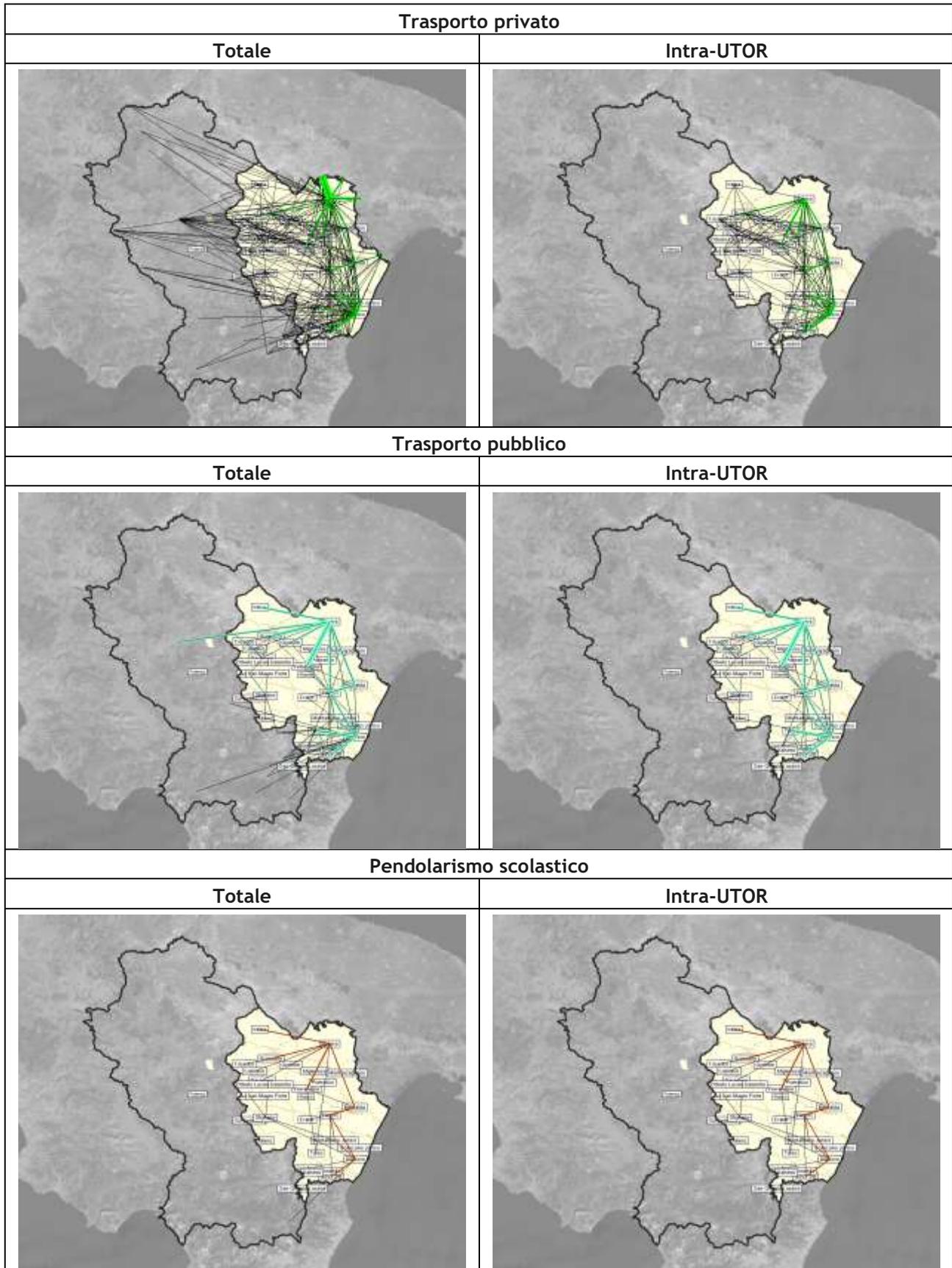


Figura 155. Autocontenimento della domanda UTOR Matera



La rete di progetto coincide con quella già descritta nei capitoli precedenti, nella Tabella 377 si riporta la sintesi delle percorrenze previste per ogni UTOR della nuova configurazione.

Si osserva che le percorrenze relative ai servizi sostitutivi dei servizi di TPL ferroviario, attualmente ricomprese nei Contratti di Servizio sottoscritti con Trenitalia S.p.A. e F.A.L s.r.l., saranno anch'esse oggetto di gara, pertanto le stesse sono ripartite fra le varie UTOR di competenza e già presenti nei riepiloghi di cui alla Tabella 377.

Tabella 377. Riepilogo delle percorrenze di progetto delle singole UTOR

	UTOR Regionale (bus*km)	UTOR 1 Potenza (bus*km)	UTOR 2 Matera (bus*km)
Totale Percorrenze di <b>Progetto</b> INTRA-UTOR	8'708'203.71	20'131'447.98	10'639'680.52
Totale Percorrenze di <b>Progetto</b> INTRA-UTOR extraurbane	8'708'203.71	15'375'534.48	7'739'896.76
Totale Percorrenze di <b>Progetto</b> INTRA-UTOR di livello comunale e/o urbano		4'755'913.50	2'899'783.77

Nel paragrafo 9.4 si riporta sinteticamente la rete dei servizi di TPL per ciascuna delle 3 UTOR, si ribadisce che per quel che riguarda i servizi di TPL Comunale/Urbano si è fatto riferimento alle dichiarazioni ricevute dai singoli Comuni relativamente ai servizi di loro competenza.

### 9.3.1 GOVERNANCE DEL TPL REGIONALE NELL'IPOTESI 2+1 UTOR

A proposito della *governance* del settore del TPL rimane valido quanto già detto nel paragrafo 2.2.4, ciò che viene modificato riguarda la sola titolarità dei contratti di servizio, infatti titolari dei contratti di servizio saranno solo le Amministrazioni Provinciali di Potenza e Matera e la Regione Basilicata:

- la Provincia di Potenza dovrebbe svolgere il ruolo di Ente titolare del Contratto di servizio relativo all'UTOR 1 - Potenza;
- la Provincia di Matera dovrebbe svolgere il ruolo di Ente titolare del Contratto di servizio relativo all'UTOR 2 - Matera;
- la Regione Basilicata sarebbe titolare del Contratto di Servizio relativo all'UTOR Regionale.

Pertanto i servizi urbani delle due Città Capoluogo di Potenza e Matera fanno parte del Contratto di Servizio della Provincia di riferimento.

### 9.3.2 FLESSIBILITÀ CONTRATTUALE NELL'IPOTESI DI 2+1 UTOR

Anche qui si ribadisce quanto già riportato nel paragrafo 2.2.5 a proposito della flessibilità contrattuale. E' importante che i documenti di gara e i nuovi Contratti da sottoscrivere a seguito della procedura di affidamento dei servizi di TPL contengano specificatamente clausole molto chiare che possano consentire, in qualunque momento della lunga vigenza contrattuale, la variazione del programma d'esercizio adeguandolo alle mutate esigenze dell'utenza.



## 9.4 Reti automobilistiche delle singole UTOR

### 9.4.1 UTOR REGIONALE

Nella Tabella 378 si riportano per l'UTOR Regionale, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia.

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.

Tabella 378. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Regionale

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	8'708'203.71
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	1'901'727,92
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	603'172.21
<i>di progetto</i>	62'955.76
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	1'706'570.60
<i>indifferenziate</i>	4.433.777,00
<i>Linee operaie</i>	0.00
Linee Comunali/Urbani	0.00
<b>Totale</b>	<b>8'708'203.71</b>

Nell'Allegato "UTOR Regionale" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate.

#### 9.4.1.1 Servizi Extraurbani di progetto

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR Regionale.

Tabella 379. Elenco linee extraurbane di UTOR Regionale

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Rete portante Regionale	RP_MT-APT NA	1'460	385'597.12
Rete portante Regionale	RP_Nova Siri-APT BA	1'460	245'247.04
Rete portante Regionale	RP_Nova Siri-SA	1'460	328'561.69
Rete portante Regionale	RP_PZ-APT BA	2'190	366'889.63
Rete portante Regionale	RP_PZ-APT NA	730	116'299.81
Rete portante Regionale	RP_Lavello - BARI	730	83'950.00
Rete portante Regionale	RP_Francavilla in Sinni-SA	2'190	375'179,85
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Maratea-Policoro	1'460	189'774.89



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Melfi-MT	2'190	294'845.32
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo S. Gervasio - Candela	730	118.552,00
Progetto	Viggianello-Rotondella	730	62'955.76
Fascia scolastica	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'141	57'956.60
Fascia scolastica	MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - ANIC - Potenza - Tito ZI	560	69'270.00
Fascia scolastica	MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	305	13'420.00
Fascia scolastica	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	305	15'250.00
Fascia scolastica	MT Linea: 026 - Tricarico - Albano di Lucania	215	5'375.00
Fascia scolastica	MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	253	5'566.00
Fascia scolastica	MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'095.00
Fascia scolastica	MT Linea: 056 - Aliano - Sant'Arcangelo	215	4'945.00
Fascia scolastica	MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	404	20'200.00
Fascia scolastica	MT Linea: 072 - Grassano - Matera - Potenza	610	93'330.00
Fascia scolastica	MT Linea: 076 - Matera - Potenza	560	61'600.00
Fascia scolastica	MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	305	26'108.00
Fascia scolastica	MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
Fascia scolastica	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	735	17'640.00
Fascia scolastica	MT Linea: 332 - Bernalda - Ginosa	215	6'450.00
Fascia scolastica	MT Linea: 335 - Gorgoglione - S. Arcangelo	430	21'500.00
Fascia scolastica	MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	215	3'225.00
Fascia scolastica	MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	305	19'215.00
Fascia scolastica	MT Linea: 345 - San Mauro Forte - Accettura - Potenza	430	30'960.00
Fascia scolastica	MT Linea: 346 - Gorgoglione - Stigliano - Potenza	430	31'390.00
Fascia scolastica	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	520	29'120.00
Fascia scolastica	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	610	27'450.00
Fascia scolastica	MT Linea: 356 - Stigliano - S. Arcangelo via Cogne Saurina SS598	430	18'060.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 088 - Pescopagano - Melfi - Rionero	418	26'752.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	57'919.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	418	25'080.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	418	14'630.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 113 - Sant'Arcangelo - Napoli	305	68'930.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'795.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	36'600.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	610	61'610.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	610	28'060.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 157 - Muro Lucano - Calitri	418	13'585.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 162 - Banzi - Venosa	418	25'916.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 163 - Genzano - Spinazzola	1'489	33'964.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 178 - Filiano - Pescopagano	610	31'110.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	36'600.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 192 - Stabilimento PILKINGTON - Foggianello - Melfi	418	12'122.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	836	111'188.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 207 - S. Ianni - Anzeliconte	418	10'450.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	305	17'385.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	5'434.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	305	9'150.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	976	21'573.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	305	70'455.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	1'028	30'213.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	723	36'150.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 276 - San Giorgio - Senise	418	7'524.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 283 - S. Arcangelo - Policoro	610	30'500.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	418	14'525.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	610	12'810.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 296 - Praia a Mare - Lauria	418	13'376.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	205	39'565.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 418 - Castelsaraceno- Scanzano- Marconia	180	16'740.00
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 111 - SALERNO - POTENZA	304	30'400.00
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 301 - FOGGIA - MELFI	305	18'300.00
Indifferenziate	FAL Linea: 001 - BARI-MATERA-POTENZA	372	33'523.40
Indifferenziate	FAL Linea: 006 - LAGONEGRO-SALA CONSILINA (Terminal Bus)	610	22'295.50
Indifferenziate	FAL Linea: 007 - ATENA-BRIENZA	610	10'387.30
Indifferenziate	FAL Linea: 009 - POTENZA-PAESTUM (Lido Cinzia)	730	77'745.00
Indifferenziate	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	1'220	64'126.80
Indifferenziate	MT Linea: 004 - Policoro - Marconia - ANIC - Potenza - Tito ZI	1'680	221'070.00
Indifferenziate	MT Linea: 007 - Pisticci - Sc. Metaponto - Ginosa Ma- rina	1'220	61'000.00
Indifferenziate	MT Linea: 021 - Irsina - Scalo Grassano	915	40'260.00
Indifferenziate	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	915	43'920.00
Indifferenziate	MT Linea: 029 - Tricarico - San Chirico N. - Calle	1'091	25'594.00
Indifferenziate	MT Linea: 046 - Aliano - Policoro	610	39'650.00
Indifferenziate	MT Linea: 055 - Colobraro - Senise Dir Valsinni	215	7'310.00
Indifferenziate	MT Linea: 056 - Aliano - Sant'Arcangelo	215	4'945.00
Indifferenziate	MT Linea: 076 - Matera - Potenza	1'195	131'450.00
Indifferenziate	MT Linea: 083 - Bernalda - B. Ginosa - Metaponto - Bernalda	735	53'671.00
Indifferenziate	MT Linea: 255A - Aggiuntivi: Irsina- San Nicola di Melfi- CROB di Rionero (?)	606	73'713.00
Indifferenziate	MT Linea: 321 - Senise - Policoro - Taranto	1'220	176'980.00
Indifferenziate	MT Linea: 322 - Gorgoglione - Corleto - Policoro	180	24'120.00
Indifferenziate	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'345	34'814.00
Indifferenziate	MT Linea: 332 - Bernalda - Ginosa	215	6'450.00
Indifferenziate	MT Linea: 338 - Montescaglioso - Ginosa	1'075	16'125.00
Indifferenziate	MT Linea: 343 - Stigliano - Montalbano Scalo FAL	915	57'645.00
Indifferenziate	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	90	5'040.00
Indifferenziate	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	790	35'550.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	MT Linea: 412A - Aggiuntivi: Matera - Rionero in Vulture CROB (1)	510	68'340.00
Indifferenziate	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	610	76'097.50
Indifferenziate	PZ Linea: 099 - Irsina - Tolve - Potenza	915	37'393.00
Indifferenziate	PZ Linea: 109 - Terranova del Pollino - Policoro	192	11'520.00
Indifferenziate	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	1'028	29'108.00
Indifferenziate	PZ Linea: 113 - Sant'Arcangelo - Napoli	305	68'930.00
Indifferenziate	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	610	19'746.00
Indifferenziate	PZ Linea: 118 - Lagonegro - Potenza via Polla	610	66'978.00
Indifferenziate	PZ Linea: 122 - Senise - Salerno	610	122'000.00
Indifferenziate	PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	1'525	34'628.70
Indifferenziate	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	1'237	27'151.30
Indifferenziate	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	610	39'650.00
Indifferenziate	PZ Linea: 139 - Stigliano - Corleto Perticara	610	25'010.00
Indifferenziate	PZ Linea: 149 - Potenza - Salerno - Napoli	1730	176.325,00
Indifferenziate	PZ Linea: 151 - San Fele - Napoli	1'220	103'700.00
Indifferenziate	PZ Linea: 157 - Muro Lucano - Calitri	2'056	72'733.00
Indifferenziate	PZ Linea: 161 - Venosa - Spinazzola	418	16'720.00
Indifferenziate	PZ Linea: 163 - Genzano - Spinazzola	1'821	56'614.00
Indifferenziate	PZ Linea: 183 - Melfi - Canosa	610	38'430.00
Indifferenziate	PZ Linea: 205 - Galdo - Potenza	192	28'992.00
Indifferenziate	PZ Linea: 211 - Ceruzzo - Pantana	209	2'717.00
Indifferenziate	PZ Linea: 214 - Pantana di Viggianello - Sibari	360	39'240.00
Indifferenziate	PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con integrazione Conocchiette	360	58'680.00
Indifferenziate	PZ Linea: 218 - Lagonegro - Scario	1'525	72'590.00
Indifferenziate	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	2'580	40'948.00
Indifferenziate	PZ Linea: 220 - Agromonte - Scario	610	69'540.00
Indifferenziate	PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	357	34'986.00
Indifferenziate	PZ Linea: 227 - Nemoli - SS585	610	12'810.00
Indifferenziate	PZ Linea: 231 - Rotonda - Lagonegro - Napoli	2'444	457'866.00
Indifferenziate	PZ Linea: 233 - Genzano - Palazzo SG - Loconia	246	14'760.00
Indifferenziate	PZ Linea: 234 - Brindisi Montagna - Potenza	3'192	64'959.00
Indifferenziate	PZ Linea: 237 - Oppido Lucano - Piana del Sele	140	18'200.00
Indifferenziate	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	1'717	85'850.00
Indifferenziate	PZ Linea: 249 - Pietrapertosa - Nova Siri Scalo	300	35'400.00
Indifferenziate	PZ Linea: 259 - Campomaggiore - Policoro	74	9'176.00
Indifferenziate	PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	1'830	49'825.50
Indifferenziate	PZ Linea: 289 - Lauria - Scanzano - Metaponto	360	45'720.00
Indifferenziate	PZ Linea: 290 - Terranova del Pollino - Metaponto	360	29'160.00
Indifferenziate	PZ Linea: 294 - Maratea - Praia a Mare	1'830	38'430.00
Indifferenziate	PZ Linea: 313 - Scalo Buccino - Brienza	610	28'060.00
Indifferenziate	PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	610	24'095.00
Indifferenziate	PZ Linea: 315 - Savoia di Lucania - Sala Consilina	418	16'093.00
Indifferenziate	PZ Linea: 316 - Satriano di L. - Napoli	475	86'875.00
Indifferenziate	PZ Linea: 374 - Sarconi - Policoro	260	23'400.00
Indifferenziate	PZ Linea: 381 - Venosa - Palazzo SG - Scanzano	126	18'900.00
Indifferenziate	PZ Linea: 400 - Lauria - Potenza	610	80'215.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 417A - Aggiuntivi: Potenza-Serre Persano	520	42'640,00
Indifferenziate	PZ Linea: 418 - Castelsaraceno- Scanzano- Marconia	180	16'740,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 101 - NAPOLI C.le - POTENZA C.le	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 104 - TARANTO - NAPOLI	305	91.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 106 - POTENZA - NAPOLI	57	8.550,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 107 - SALERNO - TARANTO	305	76.250,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 109 - NAPOLI - POTENZA	362	54.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 112 - POTENZA - SALERNO	305	30.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 113 - SALERNO - POTENZA C.le	305	30.500,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 116 - POTENZA - NAPOLI	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 201 - POTENZA M.R. - TARANTO	305	45.750,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 302 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 303 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 304 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 308 - MELFI - FOGGIA	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 309 - FOGGIA - MELFI	305	18.300,00
Indifferenziate	TI Linea: PZ 315 - FOGGIA - MELFI	135	8.100,00

#### 9.4.2 UTOR 1 - POTENZA

Nella tabella e nell'immagine seguenti si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR 1 - Potenza.

Tabella 380. UTOR 1- Potenza

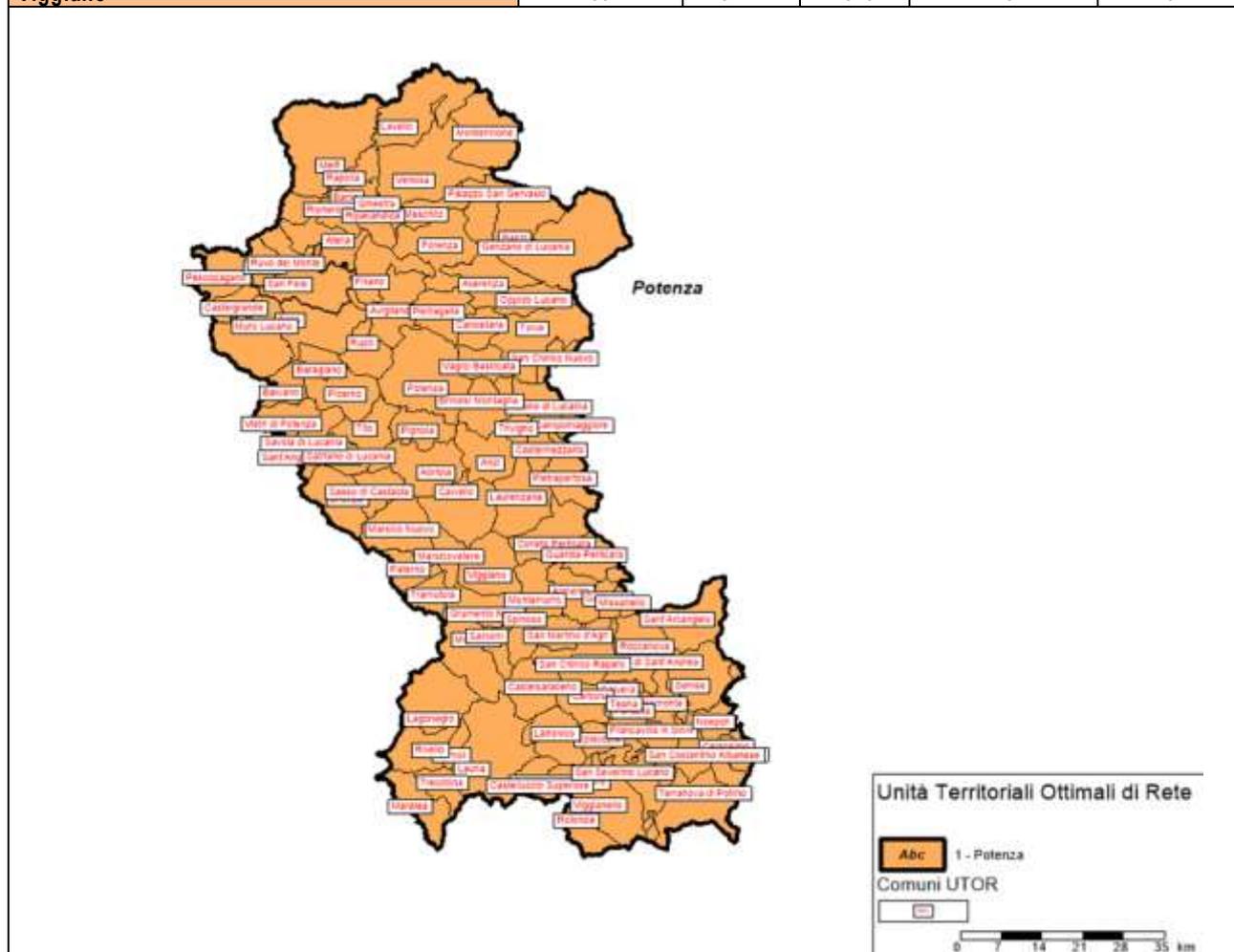
COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Abriola	96	1564	180	No	0
Acerenza	77	2433	276	Sì	0
Albano di Lucania	55	1455	91	No	0
Anzi	77	1727	141	No	0
Armento	59	651	53	No	0
Atella	88	3840	643	No	2
Avigliano	85	11697	1692	No	0
Balvano	42	1842	921	Sì	1
Banzi	82	1355	129	Sì	0
Baragiano	29	2669	439	Sì	0
Barile	24	2815	351	No	0
Bella	99	5230	681	Sì	0
Brienza	82	4066	544	No	0
Brindisi Montagna	59	904	74	No	0
Calvello	106	1945	253	No	0
Calvera	16	398	34	Sì	0
Campomaggiore	12	820	82	No	0
Cancellara	42	1353	104	No	0
Carbone	48	651	45	Sì	0
Castelgrande	35	971	77	Sì	0
Castelluccio Inferiore	29	2166	295	Sì	0
Castelluccio Superiore	33	833	106	Sì	0
Castelmezzano	34	816	75	No	0
Castelsaraceno	74	1413	84	No	0



COMUNE	Estensione territoriale [km2]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Castronuovo di Sant'Andrea	47	1091	92	Sì	0
Cersosimo	25	678	37	Sì	0
Chiaromonte	69	1913	302	Sì	0
Corleto Perticara	89	2534	321	No	0
Episcopia	28	1439	170	No	0
Fardella	29	601	69	Sì	0
Filiano	71	2989	357	No	0
Forenza	115	2141	184	Sì	0
Franravilla in Sinni	46	4229	675	Sì	0
Gallicchio	23	883	81	No	0
Genzano di Lucania	207	5787	685	Sì	0
Ginestra	13	738	43	No	0
Grumento Nova	66	1730	512	No	0
Guardia Perticara	53	561	140	No	0
Lagonegro	112	5614	1322	No	0
Latronico	76	4599	684	No	1
Laurenzana	95	1857	201	No	0
Lauria	175	13033	2518	No	1
Lavello	134	13715	1678	No	5
Maratea	67	5195	819	No	0
Marsico Nuovo	100	4177	534	No	0
Marsicovetere	38	5508	1385	No	0
Maschito	45	1705	120	No	1
Melfi	205	17718	12732	No	3
Missanello	22	573	57	No	1
Moliterno	98	4093	711	No	0
Montemilone	113	1669	96	No	0
Montemurro	56	1261	94	No	0
Muro Lucano	125	5484	822	Sì	1
Nemoli	19	1498	179	No	0
Noepoli	46	898	104	Sì	0
Oppido Lucano	54	3825	480	Sì	0
Palazzo San Gervasio	62	4954	538	Sì	1
Paterno	40	3394	368	No	0
Pescopagano	69	1957	231	Sì	0
Picerno	78	6002	699	No	0
Pietragalla	66	4189	689	No	0
Pietrapertosa	67	1056	83	No	0
Pignola	56	6828	605	No	0
Potenza	174	67348	18700	No	0
Rapolla	30	4443	296	No	0
Rapone	29	987	136	No	0
Rionero in Vulture	53	13302	1962	No	3
Ripacandida	33	1759	115	No	0
Rivello	69	2788	288	No	0
Rocanova	61	1593	202	No	0
Rotonda	43	3546	452	Sì	0
Ruoti	55	3575	570	Sì	0
Ruvo del Monte	32	1094	112	No	0
San Chirico Nuovo	23	1396	95	Sì	0
San Chirico Raparo	83	1093	90	No	0
San Costantino Albanese	43	750	53	Sì	0
San Fele	97	3070	276	No	0
San Martino d'Agri	50	817	47	No	0
San Paolo Albanese	30	292	13	Sì	0
San Severino Lucano	61	1606	162	Sì	0
Sant'Angelo Le Fratte	23	1444	414	No	0
Sant'Arcangelo	88	6526	909	No	0
Sarconi	30	1391	124	No	0
Sasso di Castalda	45	818	79	No	0



COMUNE	Estensione territoriale [km <sup>2</sup> ]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Satriano di Lucania	33	2394	258	No	0
Savoia di Lucania	33	1135	105	No	0
Senise	96	7157	1439	Sì	2
Spinoso	38	1490	265	No	0
Teana	19	633	54	Sì	0
Terranova di Pollino	112	1235	95	Sì	0
Tito	71	7329	3794	No	1
Tolve	128	3271	252	Sì	0
Tramutola	36	3112	487	No	1
Trecchina	38	2328	320	No	0
Trivigno	26	687	55	No	0
Vaglio Basilicata	43	2050	275	No	0
Venosa	169	11933	1799	No	1
Vietri di Potenza	52	2861	293	No	0
Viggiannello	120	3057	325	Sì	1
Viggiانو	89	3274	1573	No	0



Di seguito si riportano per l'UTOR 1 - Potenza, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia.

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.



Tabella 381. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR1 - Potenza

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	14'939'379.48
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	331'261,52
<i>di progetto</i>	384'398.31
<i>di adduzione</i>	629'260.00
<i>suburbane</i>	265'510.16
<i>in fascia scolastica</i>	4'408'492.00
<i>indifferenziate</i>	4'325'021.60
<i>Linee operaie</i>	4'595'435.89
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urbani	4'755'913.50
<b>Totale</b>	<b>20'131'447.98</b>

Nell'Allegato "UTOR 1 - Potenza" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR 1 con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate.

#### 9.4.2.1 Servizi Extraurbani di progetto per l'UTOR 1 - Potenza

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR 1.

Tabella 382. Elenco linee di UTOR 1

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Brienza-PZ	1'460	73'950.33
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Maratea-Lauria	2'190	86'490.55
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo-Potenza	1'220	110'364.54
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Palazzo-Rionero	1'220	60'456.10
Progetto	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	305	6'710.00
Progetto	PZ Linea: 232 - Banzi - Scalo Genzano_PROG	1'124	13'488.00
Progetto	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	305	10'370.00
Progetto	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	723	17'465.00
Progetto	Senise_Frido-Basso Mercure	1'830	78'690.00
Progetto	Senise_Lagonegro	1'220	57'340.00
Progetto	Senise_Sarmento	1'830	114'680.00
Progetto	Senise_Serrapotamo	1'830	59'475.00
Progetto	Viggianello-Lauria	730	26'180.31
Operaie di progetto	Linea P_O: Bella – San Fele – San Nicola di Melfi ZI	2'190	165'500.00
Operaie di Progetto	Linea P_O: Avigliano - San Nicola di Melfi ZI	2'190	137'970.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Operaie di Progetto	Linea P_O: Campomaggiore – Potenza –San Nicola di Melfi ZI	2'190	222.285,00
Adduzione	Adduzione_Bella-Bella Muro	2'920	26'280.00
Adduzione	Adduzione_Cecci-Rionero	2'190	30'660.00
Adduzione	Adduzione_CROB-Stazione	8'030	8'030.00
Adduzione	Adduzione_Gianturco-Lagopesole	2'920	23'360.00
Adduzione	Adduzione_Lavello-Melfi	2'190	48'180.00
Adduzione	Adduzione_Melfi-Z.I. Melfi	2'920	52'560.00
Adduzione	Adduzione_Pescopagano-Bella Muro	2'190	65'700.00
Adduzione	Adduzione_Pescopagano-Melfi	2'190	109'500.00
Adduzione	Adduzione_San Fele-Rionero	2'920	87'600.00
Adduzione	Adduzione_Sant'Ilario-Lagopesole	2'920	64'240.00
Adduzione	Adduzione_Savoia-Picerno	3'650	69'350.00
Adduzione	Adduzione_Vietri-Picerno	2'190	43'800.00
Fascia scolastica	FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	3'598	103'948.80
Fascia scolastica	FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	2'474	53'262.20
Fascia scolastica	FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	1'333	23'035.60
Fascia scolastica	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	2'508	134'073.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'232.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	1'254	26'543.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	1'881	82'555.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	209	10'450.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	514	40'555.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	418	14'212.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	723	15'392.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	941	20'597.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'672	43'890.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	2'700	110'778.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 097A - Aggiuntivi: Minervino Murge - Potenza (4 Banzi- Genzano)	418	3'135.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	1'463	79'399.10
Fascia scolastica	PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	836	19'228.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	514	27'146.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 101A - Aggiuntivi: San Chirico Nuovo - Potenza (2)	418	22'572.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	651	27'532.90
Fascia scolastica	PZ Linea: 103 - S. Arcangelo - Potenza via SS92	1'028	53'976.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 105 - Senise - S. Arcangelo - Potenza via val d'Agri	915	119'102.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 106 - Corleto – Sant'Arcangelo via Saurina	383	20'368.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	1'141	44'545.40
Fascia scolastica	PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa d'Agri - Marsico Nuovo	627	33'231.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 111 - Montemurro - Sarconi - Moliterno	418	11'286.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	836	45'144.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 114 - Viggiano - Marsico Nuovo	627	20'126.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	418	33'858.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 116 - Savoia di Lucania - Potenza	836	32'666.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	418	4'598.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	2'073	78'471.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 120A - Aggiuntivi: Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro (1 Francavilla Sul Sinni- Senise)	418	7'147.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	819	67'333.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 123 - S. Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	836	37'620.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	723	28'612.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	209	6'729.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS585	209	5'308.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS19	1'463	27'525.30
Fascia scolastica	PZ Linea: 129 - S. Severino - Francavilla - Senise	418	15'089.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	1'149	46'109.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'333	50'529.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	209	4'033.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'185.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	305	10'065.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 136 - Brefaro - Massa - Maratea	932	9'128.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'350	60'373.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	2'169	131'258.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'847	104'307.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 155 - Zippariello - S. Cataldo - Avigliano	418	5'852.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 156 - San Fele - Pescopagano	418	418.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 158 - Forenza - Potenza	610	43'310.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 159 - Venosa - Scalera - Potenza	1'333	84'995.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	2'961	106'508.30
Fascia scolastica	PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'864	49'316.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	723	31'157.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	30'866.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 172 - Baragiano - Baragiano Scalo	305	2'440.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 174 - Baragiano Scalo - Avigliano	418	14'003.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 175 - Baragiano - Potenza	1'254	51'184.10
Fascia scolastica	PZ Linea: 180 - Forenza - Genzano di Lucania	418	10'032.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 181 - Forenza - Maschito - Palazzo S.G.	418	12'540.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 191 - Rapolla - Melfi - Stabilimento PIL-KINGTON	418	8'360.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	3'022	66'608.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 206 - S. Ianni - Pecorone	514	12'528.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 208 - Viggianello - Lagonegro	209	13'167.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 209 - Conocchiello - Lauria	514	43'433.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 210 - S. Severino L. - Castelluccio Inferiore	305	16'714.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 212 - Ceruzzo - Viggianello	209	2'926.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 213 - Voscari - Rotonda	418	23'617.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 219 - Lagonegro - Palazzo	836	2'508.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 221 - Agromonte - Seluci - Lagonegro	418	23'408.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 222 - Agromonte - Lauria - Lagonegro	253	23'023.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	418	29'260.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 225 - Francavilla - Lauria	418	24'662.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	610	16'470.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	418	10'032.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	305	13'115.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 241 - Tolve - Potenza Corsa A	418	16'093.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 242 - Tolve - Potenza Corsa C	418	16'302.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	1'893	73'296.30
Fascia scolastica	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	418	20'900.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	1'490	59'059.60
Fascia scolastica	PZ Linea: 258 - Campomaggiore - Laurenzana	305	7'899.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	5'609	224'365.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	1'728	44'259.70
Fascia scolastica	PZ Linea: 269 - S. Chirco Raparo - Montemurro - Potenza	836	28'633.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 270 - Spinoso - Villa d'Agri - Tramutola	209	7'942.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 271 - Montemurro - Potenza	418	37'160.20
Fascia scolastica	PZ Linea: 272 - S. Angelo le Fratte - Potenza	836	36'177.90
Fascia scolastica	PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	2'282	176'560.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 273A - Aggiuntivi: Moliterno - Potenza (3 Bivio Marsico Nuovo- Potenza)	418	21'318.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 274 - Senise - S. Arcangelo via Rocca-nova Castronuovo SA	1'350	42'659.80
Fascia scolastica	PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'056	55'670.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	1'190	45'500.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 295 - Spinoso - Moliterno - Lagonegro	610	35'380.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	2'056	73'654.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 299 - Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole	305	6'252.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	305	4'239.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 301 - Giannattasio - Potenza	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	1'220	29'280.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 303 - Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole	1'124	17'391.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 304 - Lagopesole - Paola Doce - Lagopesole	418	7'315.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 305 - Lagopesole - Scalo Pietragalla	610	1'220.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'045	36'575.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	418	14'212.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	PZ Linea: 312 – Marsico Vetere - Moliterno	348	12'180.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 318 - Balvano - Potenza	1'028	41'939.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	1'254	40'128.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'830	7'320.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S. Arcangelo	418	15'257.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 390 - San Chirico Raparo - Senise	418	30'514.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	915	22'570.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	16'929.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 393 - Grumento - Spinoso - S. Brancato	418	27'274.50
Fascia scolastica	PZ Linea: 409 - Castelsaraceno - S. Brancato	418	15'048.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 411 - Potenza - Tito Z.I. C.da Santa Loja SITA	240	3'600.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	3'309	88'922.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo- Brienza - Tito - Potenza	3'858	100'864.50
Fascia scolastica	TI Linea: PZ 122 - POTENZA M.R. - BELLA MURO	276	11'040.00
Indifferenziate	FAL Linea: 003 - POTENZA-LAURENZANA	5'531	225'360.20
Indifferenziate	FAL Linea: 004 - AVIGLIANO-POTENZA	1'287	26'904.30
Indifferenziate	FAL Linea: 005 - PIETRAGALLA-POTENZA	3'643	25'912.70
Indifferenziate	FAL Linea: 008 - BRIENZA-VILLA D'AGRI	610	18'788.00
Indifferenziate	FAL Linea: 010 - LAGONEGRO-LAINO BORGO	881	61'651.30
Indifferenziate	PZ Linea: 085 - Potenza - Bancone di Sopra	1'220	17'019.00
Indifferenziate	PZ Linea: 086 - Ruoti - Potenza	2'632	53'041.00
Indifferenziate	PZ Linea: 087 - Pescopagano - Melfi	3'948	116'162.00
Indifferenziate	PZ Linea: 091 - Rionero in Vulture - Atella - San Fele	1'621	48'415.00
Indifferenziate	PZ Linea: 092 - Ruvo del Monte - San Fele - Potenza	1'730	176'325.00
Indifferenziate	PZ Linea: 093 - S. Ilario - Atella - Rionero - Melfi	819	15'578.00
Indifferenziate	PZ Linea: 094 - Venosa - Lavello	1'203	23'213.00
Indifferenziate	PZ Linea: 095 - Acerenza - Genzano di Lucania	810	18'870.00
Indifferenziate	PZ Linea: 096 - Forenza - Venosa - Melfi	1'508	37'254.00
Indifferenziate	PZ Linea: 097 - Minervino Murge - Potenza	2'135	90'461.10
Indifferenziate	PZ Linea: 098 - Oppido - Genzano - Venosa - Melfi	3'225	144'912.30
Indifferenziate	PZ Linea: 100 - Tolve - Genzano di Lucania	328	7'216.00
Indifferenziate	PZ Linea: 101 - San Chirico Nuovo - Potenza	706	36'712.00
Indifferenziate	PZ Linea: 102 - Castelmezzano - Potenza	1'789	46'105.60
Indifferenziate	PZ Linea: 103 - S. Arcangelo - Potenza via SS 92	4'462	215'166.00
Indifferenziate	PZ Linea: 104 - Senise - S. Arcangelo	610	15'250.00
Indifferenziate	PZ Linea: 105 - Senise - S.Arcangelo - Potenza via val Dagri	915	119'407.50
Indifferenziate	PZ Linea: 106 - Corleto – Sant'Arcangelo via Saurina	35	1'995.00
Indifferenziate	PZ Linea: 107 - Terranova del Pollino - Senise	3'756	136'601.80
Indifferenziate	PZ Linea: 110 - Corleto P. - Villa d'Agri - Marsico Nuovo	1'621	49'911.00
Indifferenziate	PZ Linea: 112 - Roccanova - Moliterno - Montesano Scalo	192	12'672.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 115 - Corleto Perticara - Viggiano - Marsico Nuovo	192	15'552.00
Indifferenziate	PZ Linea: 117 - Lagonegro - Sasso Castalda	2'858	24'118.00
Indifferenziate	PZ Linea: 120 - Senise - Francavilla - Latronico - Lagonegro	1'446	54'589.40
Indifferenziate	PZ Linea: 121 - Senise - Lagonegro via SS104	96	8'064.00
Indifferenziate	PZ Linea: 123 - S. Chirico R. - Castelsaraceno - Lagonegro	2'135	74'026.00
Indifferenziate	PZ Linea: 125 - Castelsaraceno - Lauria	497	19'760.80
Indifferenziate	PZ Linea: 126 - Lagonegro - Maratea	1'926	46'584.20
Indifferenziate	PZ Linea: 127 - Lagonegro - Lauria via SS585	627	16'322.90
Indifferenziate	PZ Linea: 128 - Lagonegro - Lauria via SS 19	2'231	34'866.50
Indifferenziate	PZ Linea: 129 - S. Severino - Francavilla - Senise	1'412	36'610.00
Indifferenziate	PZ Linea: 130 - Calvera - Carbone - Chiaromonte - Senise	3'364	102'936.00
Indifferenziate	PZ Linea: 131 - Castelluccio Inferiore - Lauria - Maratea	1'926	42'919.20
Indifferenziate	PZ Linea: 132 - Trecchina - Praia a Mare - Trecchina	305	5'886.50
Indifferenziate	PZ Linea: 133 - Rivello - Lauria Superiore via SS585	305	5'703.50
Indifferenziate	PZ Linea: 134 - Rivello - Nemoli - Lauria Superiore	915	14'335.00
Indifferenziate	PZ Linea: 135 - Maratea - Sapri Scalo	305	3'873.50
Indifferenziate	PZ Linea: 136 - Brafaro - Massa - Maratea	3'756	35'007.00
Indifferenziate	PZ Linea: 152 - Calvello - Potenza	1'316	59'888.80
Indifferenziate	PZ Linea: 153 - Rapone - Potenza	1'220	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 154 - Muro Lucano - Avigliano - Potenza	1'237	40'369.00
Indifferenziate	PZ Linea: 159 - Venosa - Scalera - Potenza	305	22'265.00
Indifferenziate	PZ Linea: 160 - Vietri - Picerno - Potenza	418	8'151.00
Indifferenziate	PZ Linea: 165 - Montemilone - Rionero	1'926	48'150.00
Indifferenziate	PZ Linea: 166 - Genzano - Rionero	305	13'725.00
Indifferenziate	PZ Linea: 167 - Forenza - Rionero - Melfi	1'333	45'638.00
Indifferenziate	PZ Linea: 168 - Bella - Potenza	610	6'466.00
Indifferenziate	PZ Linea: 169 - Scalo Bella Muro - San Fele	209	5'434.00
Indifferenziate	PZ Linea: 193 - Rionero - Monticchio - Melfi	1'333	32'206.00
Indifferenziate	PZ Linea: 206 - S. Ianni - Pecorone	2'327	101'298.00
Indifferenziate	PZ Linea: 209 - Conocchielle - Lauria	96	8'112.00
Indifferenziate	PZ Linea: 211 - Ceruzzo - Pantana	610	7'015.00
Indifferenziate	PZ Linea: 215 - Viggianello - Metaponto Scalo con integrazione Conocchielle	360	4'500.00
Indifferenziate	PZ Linea: 224 - Chiaromonte - Lauria	192	14'592.00
Indifferenziate	PZ Linea: 226 - Nemoli - Lagonegro	1'734	35'990.00
Indifferenziate	PZ Linea: 228 - Lago Sirino - Nemoli - Lagonegro	836	7'942.00
Indifferenziate	PZ Linea: 229 - Nemoli - Lauria - Lagonegro	610	23'180.00
Indifferenziate	PZ Linea: 236 - Oppido Lucano - Potenza	3'105	131'075.00
Indifferenziate	PZ Linea: 245 - Albano - Potenza	2'085	92'202.50
Indifferenziate	PZ Linea: 246 - Campomaggiore - Albano - PZ	610	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 248 - Pietrapertosa - Potenza	610	24'164.00
Indifferenziate	PZ Linea: 256 - Satriano di L. - Pantanelle - Potenza	802	28'406.20
Indifferenziate	PZ Linea: 257 - Campomaggiore - Potenza	3'146	120'896.90



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	PZ Linea: 258 - Campomaggiore - Laurenzana	409	10'811.50
Indifferenziate	PZ Linea: 262 - Campomaggiore - Albano - Potenza	610	29'890.00
Indifferenziate	PZ Linea: 267 - Lavello - Melfi - Potenza	2'615	51'390.00
Indifferenziate	PZ Linea: 268 - Acerenza - Pietragalla - Potenza	7'240	105'431.40
Indifferenziate	PZ Linea: 272 - S. Angelo le Fratte - Potenza	802	35'158.60
Indifferenziate	PZ Linea: 273 - Moliterno - Potenza (scissa in 273 + 414 + 415)	1'909	147'371.50
Indifferenziate	PZ Linea: 284 - Tolve - Potenza	2'440	73'200.00
Indifferenziate	PZ Linea: 286 - Rapone - Calitri	610	3'660.00
Indifferenziate	PZ Linea: 287 - Rapone - Ruvo del Monte - Innesto SS401	2'190	45'990.00
Indifferenziate	PZ Linea: 293 - Francavilla in Sinni - San Brancato	138	6'310.00
Indifferenziate	PZ Linea: 297 - Lago Laudemio - Maratea	634	24'174.00
Indifferenziate	PZ Linea: 298 - Lagopesole - Sterpito - Giannattasio	1'220	11'376.50
Indifferenziate	PZ Linea: 299 - Lagopesole - Monte Caruso - Scalo Lagopesole	305	6'252.50
Indifferenziate	PZ Linea: 300 - Scalera - Dragonetti - Scalo Lagopesole	2'528	26'267.50
Indifferenziate	PZ Linea: 302 - Sant Ilario - Filiano - Scalo Lagopesole	3'990	79'110.00
Indifferenziate	PZ Linea: 303 - Lagopesole - Monte Marcone - Lagopesole	1'141	17'239.00
Indifferenziate	PZ Linea: 304 - Lagopesole - Paola Doce - Lagopesole	209	3'657.50
Indifferenziate	PZ Linea: 305 - Lagopesole - Scalo Pietragalla	610	1'220.00
Indifferenziate	PZ Linea: 308 - Trivigno - Potenza	1'621	55'927.00
Indifferenziate	PZ Linea: 311 - Camporeale - Villa Dagri - Moliterno	192	2'496.00
Indifferenziate	PZ Linea: 312 - Marsico Vetere - Moliterno	906	4'122.00
Indifferenziate	PZ Linea: 314 - Satriano - Scalo Buccino	1'220	14'030.00
Indifferenziate	PZ Linea: 376 - Paterno - Tramutola - Moliterno	192	5'376.00
Indifferenziate	PZ Linea: 378 - Venosa - Venosa Scalo	1'220	4'880.00
Indifferenziate	PZ Linea: 379 - Venosa - Lavello - Gaudiano (Stab. EUGEA)	1'060	33'660.00
Indifferenziate	PZ Linea: 387 - Castronuovo SA - Roccanova - Villa D'Agri	305	20'740.00
Indifferenziate	PZ Linea: 389 - San Chirico Raparo - S. Arcangelo	192	7'680.00
Indifferenziate	PZ Linea: 391 - Moliterno - Villa D'Agri	305	3'050.00
Indifferenziate	PZ Linea: 392 - Armento - Villa D'Agri	627	38'351.50
Indifferenziate	PZ Linea: 414 - Moliterno - Marsico Nuovo - Brienza	8'478	210'412.80
Indifferenziate	PZ Linea: 415 - Marsico Nuovo - Brienza - Tito - Potenza	802	22'281.00
Linee operaie	PZ Linea: 137 - Potenza - Arena Industriale di Melfi	2.190	202.400.00
Linee operaie	PZ Linea: 176 - Muro Lucano - Pescopagano - SATA	2'190	202'575.00
Linee operaie	PZ Linea: 177 - Atella - Melfi - Gaudiano	300	17'580.00
Linee operaie	PZ Linea: 179 - Filiano - Atella - S. Nicola di Melfi	10'590	528'670.00
Linee operaie	PZ Linea: 182 - Forenza - Maschito - Venosa - S. Nicola di Melfi	6'210	352'765.00
Linee operaie	PZ Linea: 185 - Montemilone - Lavello - S. Nicola Melfi - Rocchetta	4'438	159'506.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Linee operaie	PZ Linea: 188 - Tolve - Genzano - San Nicola di Melfi	4'380	221'190.00
Linee operaie	PZ Linea: 189 - Acerenza - Genzano - Lavello - S. Nicola di Melfi	5'600	443'870.00
Linee operaie	PZ Linea: 194 - Ripacandida - Ginestra - S. Nicola di Melfi	2'190	100'740.00
Linee operaie	PZ Linea: 198 - Rapolla - Melfi - S.N. di Melfi	6'628	202'614.00
Linee operaie	PZ Linea: 199 - Melfi - S. Nicola di Melfi - SFIR	860	76'540.00
Linee operaie	PZ Linea: 239 - Oppido Lucano - S. Nicola di Melfi	2'190	164'250.00
Linee operaie	PZ Linea: 261 - Picerno - S. Nicola di Melfi	2'190	233'565.00
Linee operaie	PZ Linea: 264 - Ruoti - S.N. di Pietragalla - SATA	2'190	146'944.90
Linee operaie	PZ Linea: 265 - Ruoti - Avigliano - SATA	2'190	157'023.00
Linee operaie	PZ Linea: 266 - S.N. di Pietragalla - Lagopesole - SATA	2'190	122'092.50
Linee operaie	PZ Linea: 285 - Venosa - S. Nicola di Melfi	2'190	65'700.00
Linee operaie	PZ Linea: 306 - Potenza - S. Nicola di Melfi	2'190	221'190.00
Linee operaie	PZ Linea: 307 - Oppido Lucano - S.N. di Melfi	6'570	343'830.00
Linee operaie	PZ Linea: 360 - Stab. Marzotto - Baragiano	2'440	18'086.50
Linee operaie	PZ Linea: 377 - S. Brancato - S.N. di Melfi	2'190	359'160.00
Linee operaie	PZ Linea: 383 - Lagopesole - S. Cataldo - SATA	5'475	187'172.00
Linee operaie	PZ Linea: 408 - Potenza- Ferrero Zona Industriale di Balvano	1'556	51'348.00
Suburbane	RPS_Pignola-PZ	7'300	108'300.51
Suburbane	RPS_Tito-Potenza	7'300	157'209.65

#### 9.4.2.2 Servizi Comunali/Urbani dell'UTOR 1 - Potenza

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbani interni all'UTOR 1.

Tabella 383. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR 1

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Acerenza	55'598.40
Atella	47'411.00
Avigliano	152'605.50
Barile	14'030.00
Bella	125'256.90
Castelluccio Inferiore	83'064.00
Chiaromonte	88'815.00
Francavilla in Sinni	52'313.00
Grumento Nova	29'952.00
Lagonegro	69'440.00
Latronico	67'412.20
Lauria	273'401.00
Lavello	71'091.00



Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Maratea	63'395.10
Marsico Nuovo	95'701.50
Marsicovetere	85'400.00
Melfi	332'950.60
Moliterno	49'196.00
Muro Lucano	33'810.00
Picerno	100'360.00
Pignola	130'076.50
Potenza	1'781'827.75
Rapolla	55'083.05
Rionero in Vulture	78'642.00
Rotonda	105'909.00
Ruoti	74'960.10
San Fele	47'077.00
San Severino Lucano	69'200.00
Sant'Arcangelo	60'481.50
Senise	87'459.60
Venosa	77'000.00
Vietri di Potenza	95'393.80
Viggiannello	201'600.00
<b>Totale</b>	<b>4'755'913.50</b>

### 9.4.3 UTOR 2 - MATERA

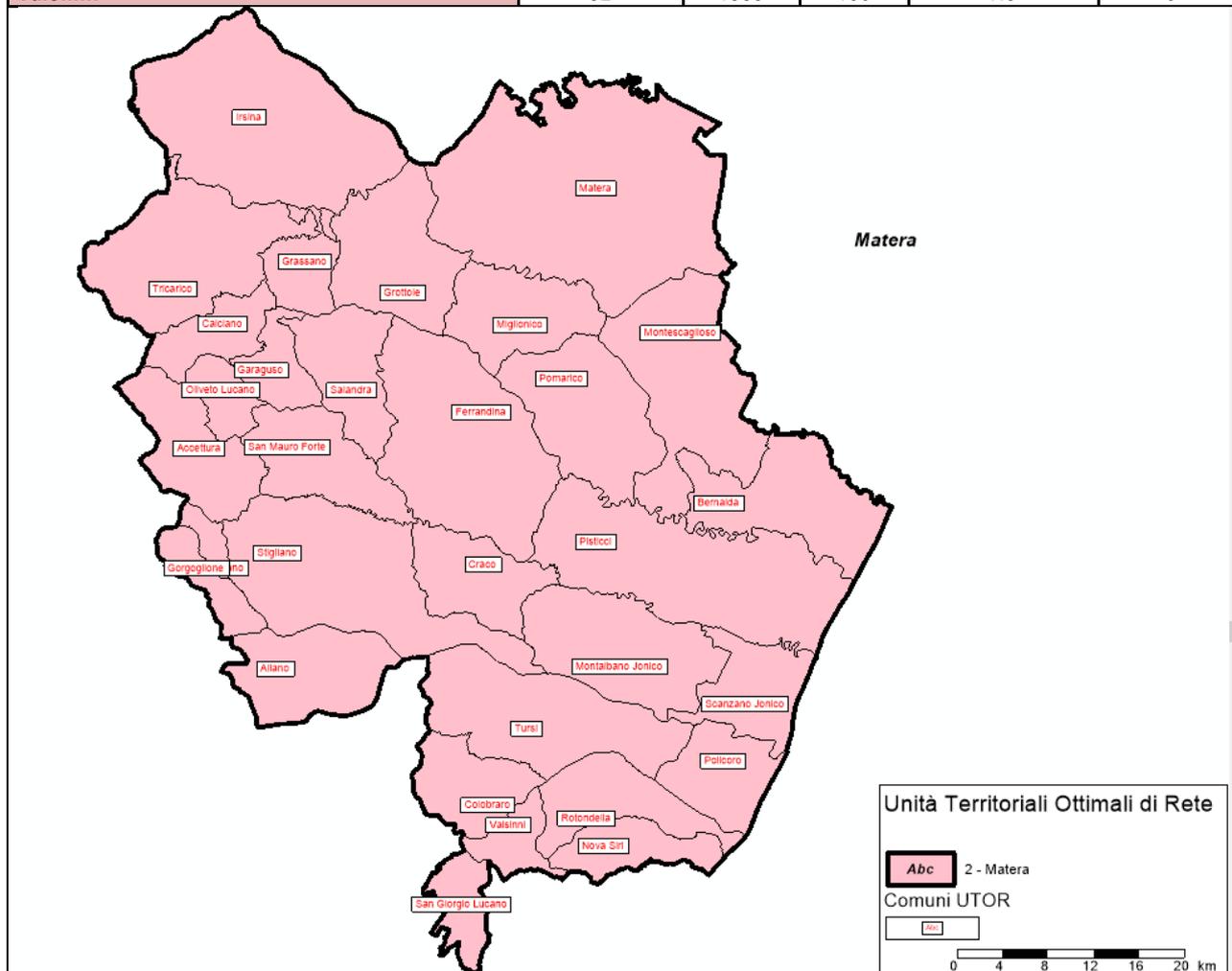
Nella tabella e nell'immagine seguenti si riportano le caratteristiche territoriali dell'UTOR 2 - Matera.

Tabella 384. UTOR 2 - Matera

COMUNE	Estensione territoriale [km <sup>2</sup> ]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Accettura	90	1877	177	Sì	0
Aliano	98	1029	101	Sì	0
Bernalda	125	12505	1630	No	0
Calciano	49	778	70	No	0
Cirigliano	15	380	35	Sì	0
Colobraro	66	1286	189	No	0
Craco	76	747	24	Sì	0
Ferrandina	216	8860	1883	No	1
Garaguso	38	1086	249	No	0
Gorgoglione	35	1006	100	Sì	0
Grassano	41	5273	539	No	0
Grottole	116	2228	194	No	0
Irsina	261	4988	499	No	0
Matera	388	60524	15659	No	4
Miglionico	88	2525	339	No	0
Montalbano Jonico	135	7370	620	No	0
Montescaglioso	174	10021	1019	No	0
Nova Siri	52	6729	917	No	0



COMUNE	Estensione territoriale [km <sup>2</sup> ]	Abitanti al 2015	Addetti al 2013	Comune appartenente ad Aree interne	Numero di aree industriali
Oliveto Lucano	31	458	21	Sì	0
Pisticci	231	17849	2653	No	1
Policoro	67	17196	3459	No	1
Pomarico	128	4172	435	No	2
Rotondella	76	2674	447	No	0
Salandra	77	2851	322	No	0
San Giorgio Lucano	39	1237	125	Sì	0
San Mauro Forte	86	1581	127	Sì	0
Scanzano Jonico	71	7521	1140	No	0
Stigliano	209	4446	530	Sì	0
Tricarico	177	5451	653	No	0
Tursi	158	5074	546	No	0
Valsinni	32	1583	160	No	0



Di seguito si riportano per l'UTOR 2 - Matera, le tabelle di sintesi delle percorrenze di progetto e delle linee per ogni tipologia.

La tabella seguente mostra il totale delle percorrenze suddivise per tipologia.



Tabella 385. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 2 - Matera

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	7'739'896.76
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	154'638.11
<i>di progetto</i>	71'750.00
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	139'956.65
<i>in fascia scolastica</i>	2'111'767.00
<i>indifferenziate</i>	3'055'730.00
<i>Linee operaie</i>	2'206'055.00
Linee Comunali/Urban	2'899'783.77
<b>Totale</b>	<b>10'639'680.52</b>

Nell'Allegato "UTOR 2 - Matera" si riportano i Programmi di esercizio relativi a tutti i servizi extraurbani e comunali/urbani di competenza dell'UTOR 2 di Matera con orari, fermate e sviluppo chilometrico relativamente alle singole corse delle linee interessate.

#### 9.4.3.1 Servizi Extraurbani di progetto dell'UTOR 2 - Matera

Nelle tabelle seguenti si riportano le percorrenze previste per le linee di progetto extraurbane di competenza dell'UTOR 2.

Tabella 386. Elenco linee di UTOR 2

Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Complementari alla Rete portante Regionale	RPR_Metaponto-MT	2'190	154'638.11
Progetto	MT Linea: 279 - Valsinni - Tursi	430	10'750.00
Progetto	Navetta_Accettura-Grassano	2'440	61'000.00
Fascia scolastica	FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	11'410	373'336.50
Fascia scolastica	MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'510	97'100.00
Fascia scolastica	MT Linea: 009 - Tursi - Policoro - Scanzano Jonico	1'810	46'970.00
Fascia scolastica	MT Linea: 010 - Tursi - Policoro - Nova Siri	1'040	30'160.00
Fascia scolastica	MT Linea: 011 - Nova Siri - Marconia - Pisticci	645	17'630.00
Fascia scolastica	MT Linea: 012 - Nova Siri - Policoro - Scanzano - Anic	365	23'725.00
Fascia scolastica	MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	735	61'740.00
Fascia scolastica	MT Linea: 015 - Pisticci - Tinchi - Bernalda Dir. Scanzano	2'420	68'845.00
Fascia scolastica	MT Linea: 017 - Pisticci - Marconia - San Basilio - Policoro	3'335	94'110.00
Fascia scolastica	MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tricarico	215	13'545.00
Fascia scolastica	MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Calciano	305	7'320.00
Fascia scolastica	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	215	5'805.00
Fascia scolastica	MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Grassano	215	6'235.00
Fascia scolastica	MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	1'590	55'680.00
Fascia scolastica	MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	305	11'895.00
Fascia scolastica	MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pisticci	1'250	49'915.00
Fascia scolastica	MT Linea: 050 - Colobraro - Tursi - Matera	305	28'365.00
Fascia scolastica	MT Linea: 051 - Montalbano - Policoro	825	18'975.00
Fascia scolastica	MT Linea: 052 - Stigliano - Montalbano	610	32'940.00
Fascia scolastica	MT Linea: 057 - Irsina - Matera	305	13'725.00
Fascia scolastica	MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	180	16'920.00
Fascia scolastica	MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	1'040	21'840.00
Fascia scolastica	MT Linea: 074 - Grassano - Scalo FF.SS - Z. Ind. Pisticci Scalo	365	18'250.00
Fascia scolastica	MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	430	6'020.00
Fascia scolastica	MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'740.00
Fascia scolastica	MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	1'518	40'151.00
Fascia scolastica	MT Linea: 084 - Bernalda - Metaponto - Policoro - Nova Siri Scalo	430	25'585.00
Fascia scolastica	MT Linea: 275 - Bernalda - Metaponto Scalo	593	26'047.00
Fascia scolastica	MT Linea: 277 - Rotondella - Tursi	215	11'610.00
Fascia scolastica	MT Linea: 278 - Montalbano - Tursi	215	4'300.00
Fascia scolastica	MT Linea: 280 - Nova Siri - Tursi	215	9'890.00
Fascia scolastica	MT Linea: 281 - Colobraro - Tursi - Montalbano	215	8'385.00
Fascia scolastica	MT Linea: 282 - Colobraro - Policoro	305	13'420.00
Fascia scolastica	MT Linea: 327 - Rotondella - Policoro	215	8'170.00
Fascia scolastica	MT Linea: 328 - Rotondella - Nova Siri - Nova Siri Scalo - Policoro	1'720	37'410.00
Fascia scolastica	MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	430	15'695.00
Fascia scolastica	MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50
Fascia scolastica	MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
Fascia scolastica	MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	735	33'415.00
Fascia scolastica	MT Linea: 336A - Aggiuntivi: Irsina - bv S.M. Irsi - Matera (11)	430	18'920.00
Fascia scolastica	MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	520	31'200.00
Fascia scolastica	MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'470	81'720.00
Fascia scolastica	MT Linea: 340 - Stigliano - Pisticci Scalo - Matera	610	57'340.00
Fascia scolastica	MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
Fascia scolastica	MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	1'165	54'950.00
Fascia scolastica	MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	430	18'060.00
Fascia scolastica	MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	1'380	60'970.00
Fascia scolastica	MT Linea: 348A - Aggiuntivi: Tricarico - Grassano - Matera (12)	430	27'520.00
Fascia scolastica	MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
Fascia scolastica	MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'045	84'585.00
Fascia scolastica	MT Linea: 351A1 - Aggiuntivi: Grassano - Tricarico (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (?)	305	6'405.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Fascia scolastica	MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Ma- tera	735	29'400.00
Fascia scolastica	MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	735	47'040.00
Fascia scolastica	MT Linea: 354 - Matera - Metaponto Lido - Policoro	1'410	111'110.00
Fascia scolastica	MT Linea: 354A - Aggiuntivi: Policoro- Matera (?)	430	31'390.00
Fascia scolastica	MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Fer- randina Scalo (6)	255	19'635.00
Fascia scolastica	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
Indifferenziate	FAL Linea: 002 - MATERA-MONTALBANO JONICO	8'958	390'696.50
Indifferenziate	MT Linea: 001 - Pomarico - Matera	2'260	86'740.00
Indifferenziate	MT Linea: 009 - Tursi - Policoro - Scanzano Jonico	1'740	43'500.00
Indifferenziate	MT Linea: 010 - Tursi - Policoro - Nova Siri	1'040	30'160.00
Indifferenziate	MT Linea: 011 - Nova Siri - Marconia - Pisticci	215	3'870.00
Indifferenziate	MT Linea: 012 - Nova Siri - Policoro - Scanzano - Anic	2'845	184'925.00
Indifferenziate	MT Linea: 014 - Pisticci - Marconia - Matera	790	39'660.00
Indifferenziate	MT Linea: 015 - Pisticci - Tinchì - Bernalda Dir. Scan- zano	2'350	77'285.00
Indifferenziate	MT Linea: 017 - Pisticci - Marconia - San Basilio - Policoro	4'000	145'410.00
Indifferenziate	MT Linea: 020 - Accettura - SM Forte - Oliveto - Tri- carico	215	13'545.00
Indifferenziate	MT Linea: 021A - Aggiuntivi: Tricarico- Bivio Gras- sano (determinazione n. 711 del 17/03/2010) (2)	610	7'320.00
Indifferenziate	MT Linea: 022 - Tricarico - Scalo Grassano - Anic	1'228	57'388.00
Indifferenziate	MT Linea: 023 - Tricarico - Scalo Grassano - Cal- ciano	3'175	53'240.00
Indifferenziate	MT Linea: 024 - Tricarico - Calle - Irsina	645	17'415.00
Indifferenziate	MT Linea: 030 - Tricarico - Scanzano - Policoro	180	21'240.00
Indifferenziate	MT Linea: 032 - Salandra - Ferrandina - Policoro - Nova Siri Scalo	720	75'960.00
Indifferenziate	MT Linea: 039 - Salandra - Scalo FS - Scalo Gras- sano	1'435	34'295.00
Indifferenziate	MT Linea: 040 - Salandra - Ferrandina - ANIC con prol. Pirelli	2'640	122'880.00
Indifferenziate	MT Linea: 041 - Ferrandina - San Mauro Forte	1'275	49'725.00
Indifferenziate	MT Linea: 042 - Tursi - ANIC - Scalo Ferrandina - Pi- sticci	3'020	118'100.00
Indifferenziate	MT Linea: 047 - Montalbano - Scalo FAL	1'220	12'200.00
Indifferenziate	MT Linea: 049 - Accettura - Policoro	360	23'400.00
Indifferenziate	MT Linea: 050 - Colobraro - Tursi - Matera	305	28'365.00
Indifferenziate	MT Linea: 051 - Montalbano - Policoro	3'695	84'985.00
Indifferenziate	MT Linea: 057 - Irsina - Matera	2'135	94'550.00
Indifferenziate	MT Linea: 062 - Grottole - Miglionico - Policoro	300	28'200.00
Indifferenziate	MT Linea: 066 - Grottole - Scalo Grottole FF.SS.	1'220	9'760.00
Indifferenziate	MT Linea: 070 - Grassano - Tricarico	430	9'030.00
Indifferenziate	MT Linea: 071 - Oliveto - Garaguso - Scalo FF.SS. - Potenza	430	7'310.00
Indifferenziate	MT Linea: 073 - Oliveto - Garaguso - Policoro	610	61'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 074 - Grassano - Scalo FF.SS - Z. Ind. Pi- sticci Scalo	2'335	116'750.00
Indifferenziate	MT Linea: 075 - Grassano - Grassano Scalo	1'770	24'780.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percor- renze/anno (bus*km/anno)
Indifferenziate	MT Linea: 078 - Bernalda - Pisticci Scalo - Ferrandina	215	7'525.00
Indifferenziate	MT Linea: 082 - Bernalda - ANIC - Ferrandina	2'552	60'490.00
Indifferenziate	MT Linea: 084 - Bernalda - Metaponto - Policoro - Nova Siri Scalo	430	25'015.00
Indifferenziate	MT Linea: 275 - Bernalda - Metaponto Scalo	1'910	83'565.00
Indifferenziate	MT Linea: 277 - Rotondella - Tursi	215	11'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 278 - Montalbano - Tursi	215	4'300.00
Indifferenziate	MT Linea: 280 - Nova Siri - Tursi	215	9'890.00
Indifferenziate	MT Linea: 281 - Colobraro - Tursi - Montalbano	215	8'385.00
Indifferenziate	MT Linea: 282 - Colobraro - Policoro	915	50'630.00
Indifferenziate	MT Linea: 321A - Aggiuntivi: Valsinni - Policoro (7)	209	6'479.00
Indifferenziate	MT Linea: 326 - Matera - Santeramo in Colle con dir. Ferrosud	1'680	24'360.00
Indifferenziate	MT Linea: 327 - Rotondella - Policoro	825	32'570.00
Indifferenziate	MT Linea: 328 - Rotondella - Novasiri - Novasiri Scalo - Policoro	4'752	109'612.00
Indifferenziate	MT Linea: 329 - Rotondella - bivio Fondovalle Sinni	610	11'895.00
Indifferenziate	MT Linea: 331 - Rotondella - Policoro	552	22'187.00
Indifferenziate	MT Linea: 333 - Matera - Rondinelle	215	1'397.50
Indifferenziate	MT Linea: 334 - Matera - Via Trabaci	215	1'075.00
Indifferenziate	MT Linea: 336 - Irsina - Bivio S.M. D'Irsi - Matera	305	14'495.00
Indifferenziate	MT Linea: 337 - Montescaglioso - Bernalda - Policoro	90	5'400.00
Indifferenziate	MT Linea: 339 - Stigliano - Grassano Scalo - Matera	1'220	60'495.00
Indifferenziate	MT Linea: 339A - Aggiuntivi: Accettura - San Mauro Forte (determinazione n. 769 del 22/03/2010) (3)	56	840.00
Indifferenziate	MT Linea: 341 - San Mauro Forte - Ferrandina - Matera	215	17'415.00
Indifferenziate	MT Linea: 341A - Aggiuntivi: S. Mauro Forte - Cavonica - Grassano Scalo - Matera (5)	180	16'740.00
Indifferenziate	MT Linea: 342 - Accettura - San Mauro Forte - Pisticci Scalo	610	35'990.00
Indifferenziate	MT Linea: 344 - Matera - Bernalda - Metaponto Sc.	305	12'810.00
Indifferenziate	MT Linea: 344A - Aggiuntivi: Matera - Bernalda - Metaponto Scalo (4+?)	610	25'620.00
Indifferenziate	MT Linea: 348 - Tricarico - Grassano - Matera	395	23'300.00
Indifferenziate	MT Linea: 349 - Tricarico - Matera	305	17'080.00
Indifferenziate	MT Linea: 350 - Tricarico - Potenza	1'220	14'640.00
Indifferenziate	MT Linea: 351 - Tricarico - Grassano - Miglionico - Matera	2'490	124'090.00
Indifferenziate	MT Linea: 351A2 - Aggiuntivi: Miglionico - Matera (8)	430	11'610.00
Indifferenziate	MT Linea: 352 - Salandra - Grottole - Miglionico - Matera	1'740	41'540.00
Indifferenziate	MT Linea: 353 - Salandra - Ferrandina - Matera	915	32'940.00
Indifferenziate	MT Linea: 355 - Gorgoglione - Stigliano - S. Arcangelo	1'040	20'480.00
Indifferenziate	MT Linea: 401 - Tricarico - San Chirico N. (intensificazione)	1'220	4'880.00
Indifferenziate	MT Linea: 413A - Aggiuntivi: Nova Siri Scalo - Ferrandina Scalo (6)	255	19'635.00
Indifferenziate	PZ Linea: 138 - Senise - Policoro	209	10'450.00
Linee operaie	MT Linea: 019 - Tricarico - Melfi via Vaglio	2'190	232'140.00



Tipologia	Linea	Corse/anno	Percorrenze/anno (bus*km/anno)
Linee operaie	MT Linea: 033 - Salandra Montagnola - Matera - Melfi via Bradanica	2'750	440'000.00
Linee operaie	MT Linea: 034 - Nova Siri - Melfi ponte Bailey	2'190	416'100.00
Linee operaie	MT Linea: 043 - Montalbano - Pisticci sc. - San Nicola Di Melfi via Bradanica	2'190	420'480.00
Linee operaie	MT Linea: 044 - Matera - Melfi via Bradanica	730	76'650.00
Linee operaie	MT Linea: 064 - Grottole - Ponte Bailey	4'380	48'180.00
Linee operaie	MT Linea: 067 - Grassano - Melfi via Bradanica	2'190	245'280.00
Linee operaie	MT Linea: 077 - Bernalda - Metaponto - Taranto	1'020	77'520.00
Linee operaie	MT Linea: 255 - Irsina - Melfi	2'190	198'195.00
Linee operaie	MT Linea: 419A - Aggiuntivi: Ferrandina- Viggiano Zona Industriale (13)	510	51'510.00
Suburbane	RPS_Montescaglioso-MT	7'300	139'956.65

#### 9.4.3.2 Servizi Comunali/Urbanici dell'UTOR 2 - Matera.

Nella tabella seguente si riporta la sintesi delle percorrenze dei servizi Comunali/Urbanici interni all'UTOR 2.

Tabella 387. Quadro dei servizi comunali dell'UTOR 2

Comune	Percorrenze annuali dichiarate dalle Amm.ni Comunali [bus*km]
Bernalda	100'331.20
Ferrandina	63'664.00
Matera	1'806'093.55
Montalbano Jonico	58'744.50
Montescaglioso	37'765.00
Nova Siri	80'820.50
Pisticci	223'430.00
Policoro	164'695.04
Pomarico	105'465.00
Rotondella	38'986.00
Salandra	34'205.85
Scanzano Jonico	70'011.23
Stigliano	68'689.90
Tursi	46'882.00
<b>Totale</b>	<b>2'899'783.77</b>



## 9.5 Riepilogo delle percorrenze di progetto delle UTOR - Ipotesi 2 + 1

Sulla scorta delle analisi e dei risultati riportati nel capitolo 7 a proposito delle percorrenze recuperate e di quelle di progetto, nelle sezioni seguenti si riportano le sintesi dei bilanci chilometrici delle singole UTOR, nell'ipotesi di aggregazione in 2 UTOR + UTOR Regionale.

### 9.5.1 SINTESI DEI BILANCI CHILOMETRICI

Nelle tabelle seguenti si riportano le sintesi dei bilanci chilometrici complessivi e delle singole UTOR.

Tabella 388. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR Regionale

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	8'708'203.71
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	1'901'727,92
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	603'172.21
<i>di progetto</i>	62'955.76
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	0.00
<i>in fascia scolastica</i>	1'706'570.60
<i>indifferenziate</i>	4.433.777,00
<i>Linee operaie</i>	0.00
Linee Comunali/Urbani	0.00
<b>Totale</b>	<b>8'708'203.71</b>

Tabella 389. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 1 - Potenza

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	14'939'379.48
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	331'261,52
<i>di progetto</i>	384'398.31
<i>di adduzione</i>	629'260.00
<i>suburbane</i>	265'510.16
<i>in fascia scolastica</i>	4'408'492.00
<i>indifferenziate</i>	4'325'021.60
<i>Linee operaie</i>	4'595'435.89
Linee Operaie di progetto	436'155.00
Linee Comunali/Urbani	4'755'913.50
<b>Totale</b>	<b>20'131'447.98</b>



Tabella 390. Riepilogo delle percorrenze dell'UTOR 2 - Matera

Servizi	Percorrenze annuali
Linee multifunzionali	7'739'896.76
di cui:	
<i>Rete portante Regionale</i>	0.00
<i>complementari alla Rete portante Regionale</i>	154'638.11
<i>di progetto</i>	71'750.00
<i>di adduzione</i>	0.00
<i>suburbane</i>	139'956.65
<i>in fascia scolastica</i>	2'111'767.00
<i>indifferenziate</i>	3'055'730.00
<i>Linee operaie</i>	2'206'055.00
Linee Comunali/Urban	2'899'783.77
<b>Totale</b>	<b>10'639'680.52</b>



## 9.6 Meccanismi di compartecipazione al finanziamento dei servizi

In questa sezione, anche al fine di poter comprendere correttamente il contenuto delle varie tabelle che saranno presentate di seguito, si ribadisce quanto già rappresentato nel paragrafo 6.1 a proposito della compartecipazione dei vari Enti coinvolti in materia di TPL in Regione Basilicata nel finanziamento dei diversi servizi. Si evidenzia che i principi e i meccanismi di compartecipazione rimangono identici fra le due ipotesi di aggregazione delle UTOR, diversi sono solo gli Enti Titolari dei Contratti di Servizio coinvolti. Nell'ipotesi 5 + 1 UTOR erano 6 i Contratti di Servizio da sottoscrivere dei quali uno a titolarità regionale 2 a titolarità della Provincia di Potenza, 1 a titolarità della Provincia di Matera, 1 a titolarità del Comune di Potenza e 1 a titolarità del Comune di Matera. Mentre nell'ipotesi definitiva di cui al presente Capitolo sono 3 i Contratti di servizio da sottoscrivere, uno a titolarità regionale e due a titolarità delle due Province.

### 9.6.1 SERVIZI EXTRAURBANI

I servizi extraurbani saranno finanziati dal fondo nazionale TPL ed il loro costo è valutato, a valle della definizione dei lotti di gara, in base ai valori di corrispettivi unitari definiti prendendo a riferimento, per quanto possibile, i valori unitari di costo standard determinati applicando il Decreto 157/2018 - Costi Standard - emanato dal MIT in attuazione della L. 147/2013 e dell'art. 27, comma 2, lett. b) del D.L.gs. 50/2016, così come meglio riportato nel precedente Capitolo 8 per l'ipotesi 5+1 UTOR e nei successivi paragrafi per l'ipotesi 2+1 UTOR.

### 9.6.2 SERVIZI COMUNALI

Per i servizi comunali valgono i meccanismi di compartecipazione alla spesa già riportati nel paragrafo 6.1.2.



## 9.7 Definizione dei valori di costo chilometrico per ciascuna UTOR e per la rete portante regionale e determinazione corrispettivi da porre a base di gara - Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale

Si è detto nel paragrafo 8.1 che in previsione della imminente procedura di affidamento dei servizi automobilistici di TPL, è necessario adempiere alle disposizioni normative vigenti ed in particolare alle previsioni di cui al DM Infrastrutture e Trasporti n. 157/2018 procedendo con il calcolo dei costi standard dei servizi di TPL. Nelle sezioni successive, analogamente a quanto fatto nel capitolo 8 per l'ipotesi di 5 UTOR + UTOR Regionale, sono riportati i valori ottenuti per costi standard dei diversi servizi, extraurbani e comunali/urbani, e dei relativi corrispettivi nell'ipotesi di aggregazione territoriale in 2 UTOR Provinciali + UTOR Regionale.

### 9.7.1 UTOR REGIONALE

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 391. Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani appartenenti all'UTOR Regionale.

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
REG rete CORE	1'901'727,92	56.81	Per questa tipologia di servizi non è stata applicata la soglia massima di velocità	2.515	4.783.224,24	3.109.095,75
REG altri servizi	6'806.475.79	43.29	32.00	2.662	18.116.105,76	11.775.468,75
<b>Totale</b>	<b>8'708'203.71</b>				<b>22.899.330,00</b>	<b>14.884.564,50</b>

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018 -.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.



## 9.7.2 UTOR POTENZA

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 392 Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
Potenza	15'35'534.48	33.77	32.00	3.247	49.927.161,85	32.452.655,20

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018.

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 393, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali rientranti nell'UTOR 1 con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro, Tabella 394. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune Capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR di competenza, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 393. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016				Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km	
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)			Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)
ACERENZA	38'300.00	€ 29'624.06	€ 14'258.24	€ 39'893.00	€ 1.04	55'598.40	17'298.40
ATELLA	46'965.00	€ 53'336.23	€ 91'313.29	€ 131'499.56	€ 2.80	47'411.00	446.00
AVIGLIANO	153'656.00	€ 207'671.52	€ 0.00	€ 207'671.52	€ 1.35	152'605.50	-1'050.50
BARILE	14'847.00	€ 11'030.74	€ 2'973.14	€ 12'730.80	€ 0.86	14'030.00	-817.00
BELLA	129'406.00	€ 198'248.54	€ 0.00	€ 180'225.95	€ 1.39	125'256.90	-4'149.10
CASTELLUC-CIO INF.	90'000.00	€ 30'271.00	€ 55'114.75	€ 77'623.41	€ 0.86	83'064.00	-6'936.00
CHIARO-MONTE	78'995.00	€ 41'512.00	€ 53'840.00	€ 86'683.64	€ 1.10	88'815.00	9'820.00
FRANCAVILLA IN SINNI	48'495.00	€ 52'702.36	€ 0.00	€ 47'911.24	€ 0.99	52'313.00	3'818.00
GRUMENTO NOVA	29'000.00	€ 29'773.80	€ 5'331.12	€ 35'104.92	€ 1.21	29'952.00	952.00
LAGONEGRO	92'102.00	€ 52'441.13	€ 42'771.10	€ 95'212.23	€ 1.03	69'440.00	-22'662.00
LATRONICO	85'548.00	€ 85'303.43	€ 217.45	€ 77'746.25	€ 0.91	67'412.20	-18'135.80



Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
LAURIA	218'637.00	€ 270'820.00	€ 9'332.22	€ 254'683.84	€ 1.16	273'401.00	54'764.00
LAVELLO	73'182.00	€ 136'682.04	€ 33'148.19	€ 154'391.12	€ 2.11	71'091.00	-2'091.00
MARATEA	63'395.00	€ 99'982.14	€ 16'148.33	€ 105'573.15	€ 1.67	63'395.10	0.10
MARSICO NUOVO	92'427.00	€ 86'898.90	€ 0.00	€ 78'999.00	€ 0.85	95'701.50	3'274.50
MARSICOVETERE	85'400.00	€ 63'478.02	€ 45.98	€ 57'749.09	€ 0.68	85'400.00	0.00
MELFI	400'000.00	€ 279'841.89	€ 553'890.39	€ 757'938.44	€ 1.89	332'950.60	-67'049.40
MOLITERNO	49'196.00	€ 50'000.00	€ 4'995.24	€ 49'995.67	€ 1.02	49'196.00	0.00
MURO LUCANO	46'312.00	€ 90'006.18	€ 0.00	€ 90'006.18	€ 1.94	33'810.00	-12'502.00
PICERNO	100'360.00	€ 101'625.48	€ 24'289.00	€ 125'914.48	€ 1.25	100'360.00	0.00
PIGNOLA	159'750.00	€ 108'719.06	€ 53'477.77	€ 147'451.66	€ 0.92	130'076.50	-29'673.50
POTENZA	1'342'543.00	€ 3'535'622.90	€ 1'633'167.65	€ 4'698'900.50	€ 3.50	1'781'827.75	439'284.75
RAPOLLA	56'175.00	€ 41'823.38	€ 41'251.14	€ 75'522.29	€ 1.34	55'083.05	-1'091.95
RIONERO IN VULTURE	68'697.00	€ 114'000.00	€ 0.00	€ 114'000.00	€ 1.66	78'642.00	9'945.00
ROTONDA	103'000.00	€ 59'236.76	€ 38'348.52	€ 97'585.28	€ 0.95	105'909.00	2'909.00
RUOTI	73'535.00	€ 65'421.13	€ 26'273.99	€ 83'359.20	€ 1.13	74'960.10	1'425.10
SAN FELE	47'127.00	€ 64'841.14	€ 19'831.51	€ 76'975.14	€ 1.63	47'077.00	-50.00
SAN SEVERINO LUCANO	69'200.00	€ 53'670.00	€ 16'590.42	€ 63'873.11	€ 0.92	69'200.00	0.00
SANT'ARCANGELO	60'700.00	€ 84'985.36	€ 0.00	€ 77'259.42	€ 1.27	60'481.50	-218.50
SENISE	73'166.00	€ 78'204.11	€ 5'395.89	€ 76'000.00	€ 1.04	87'459.60	14'293.60
VENOSA	70'080.00	€ 97'722.36	€ 17'693.78	€ 104'923.76	€ 1.50	77'000.00	6'920.00
VIETRI DI POTENZA	52'608.00	€ 50'419.00	€ 25'733.96	€ 69'229.96	€ 1.32	95'393.80	42'785.80
VIGGIANELLO	201'599.00	€ 76'218.96	€ 82'187.59	€ 158'406.55	€ 0.79	201'600.00	1.00

Tabella 394. Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
ACERENZA	€ 3.84	€ 2.50	€ 138'908.15	€ 14'258.24	€ 81'431.24	€ 43'218.67
ATELLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 118'452.59	€ 91'313.29	€ 26'025.00	€ 1'114.30
AVIGLIANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 381'272.63	€ 0.00	€ 381'272.63	€ 0.00
BARILE	€ 3.84	€ 2.50	€ 35'052.83	€ 2'809.53	€ 32'243.30	€ 0.00



Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
BELLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 312'944.34	€ 0.00	€ 312'944.34	€ 0.00
CASTELLUC-CIO INF.	€ 3.84	€ 2.50	€ 207'528.76	€ 50'867.24	€ 156'661.52	€ 0.00
CHIARO-MONTE	€ 3.84	€ 2.50	€ 221'897.17	€ 53'840.00	€ 143'522.68	€ 24'534.48
FRANCA-VILLA IN SINNI	€ 3.84	€ 2.50	€ 130'699.84	€ 0.00	€ 121'160.88	€ 9'538.97
GRUMENTO NOVA	€ 3.84	€ 2.50	€ 74'832.67	€ 5'331.12	€ 67'123.06	€ 2'378.50
LAGONE-GRO	€ 3.84	€ 2.50	€ 173'490.28	€ 32'247.13	€ 141'243.15	€ 0.00
LATRONICO	€ 3.84	€ 2.50	€ 168'423.99	€ 171.35	€ 168'252.63	€ 0.00
LAURIA	€ 3.84	€ 2.50	€ 683'070.52	€ 9'332.22	€ 536'914.83	€ 136'823.47
LAVELLO	€ 3.84	€ 2.50	€ 177'615.17	€ 32'201.06	€ 145'414.11	€ 0.00
MARATEA	€ 3.84	€ 2.50	€ 158'387.58	€ 16'148.33	€ 142'239.00	€ 0.25
MARSICO NUOVO	€ 3.84	€ 2.50	€ 239'102.54	€ 0.00	€ 230'921.46	€ 8'181.08
MARSICO-VETERE	€ 3.84	€ 2.50	€ 213'365.06	€ 45.98	€ 213'319.08	€ 0.00
MELFI	€ 3.84	€ 2.50	€ 831'850.43	€ 461'045.34	€ 370'805.08	€ 0.00
MOLITERNO	€ 3.84	€ 2.50	€ 122'912.27	€ 4'995.24	€ 117'917.03	€ 0.00
MURO LU-CANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 84'471.58	€ 0.00	€ 84'471.58	€ 0.00
PICERNO	€ 3.84	€ 2.50	€ 250'741.43	€ 24'289.00	€ 226'452.43	€ 0.00
PIGNOLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 324'985.72	€ 43'544.30	€ 281'441.43	€ 0.00
POTENZA	€ 4.19	€ 2.72	€ 4'855'392.77	€ 1'633'167.65	€ 2'169'476.08*	€ 1'052'749.04
RAPOLLA	€ 3.84	€ 2.50	€ 137'620.59	€ 40'449.29	€ 97'171.31	€ 0.00
RIONERO IN VULTURE	€ 3.84	€ 2.50	€ 196'480.74	€ 0.00	€ 171'633.96	€ 24'846.79



Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
ROTONDA	€ 3.84	€ 2.50	€ 264'605.16	€ 38'348.52	€ 218'988.74	€ 7'267.90
RUOTI	€ 3.84	€ 2.50	€ 187'281.81	€ 26'273.99	€ 157'447.32	€ 3'560.50
SAN FELE	€ 3.84	€ 2.50	€ 117'618.12	€ 19'810.47	€ 97'807.65	€ 0.00
SAN SEVERINO LUCANO	€ 3.84	€ 2.50	€ 172'890.66	€ 16'590.42	€ 156'300.24	€ 0.00
SANT'ARCANGELO	€ 3.84	€ 2.50	€ 151'108.19	€ 0.00	€ 151'108.19	€ 0.00
SENISE	€ 3.84	€ 2.50	€ 218'510.81	€ 5'395.89	€ 177'403.50	€ 35'711.41
VENOSA	€ 3.84	€ 2.50	€ 192'378.34	€ 17'693.78	€ 157'395.49	€ 17'289.07
VIETRI DI POTENZA	€ 3.84	€ 2.50	€ 238'333.77	€ 25'733.96	€ 105'702.92	€ 106'896.90
VIGGIANELLO	€ 3.84	€ 2.50	€ 503'681.46	€ 82'187.59	€ 421'491.38	€ 2.50
<b>TOTALE</b>				<b>€ 2.748.090,93</b>	<b>€ 8.063.703,24</b>	<b>€ 1.474.113,83</b>

\* Ai servizi di TPL del Comune di Potenza sono riconosciuti ulteriori € 144.280,25 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 52.947,84) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle due Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.



### 9.7.3 UTOR MATERA

Nella tabella seguente si riporta il calcolo del costo dei servizi extraurbani.

Tabella 395. Calcolo del costo standard dei servizi extraurbani

UTOR	Percorrenze (km)	Velocità commerciale effettiva per calcolo Costo Standard (km/h)	Soglia massima velocità commerciale * (km/h)	Costo Standard chilometrico (€/km)	Costo Standard - corrispettivo - totale (€)	Corrispettivo in capo all'Amm.ne Regionale ** (€)
Matera	7'739'896.76	42.68	32.00	2.793	21'614'893.19	14'049'680.57

\* Soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea nelle aree a domanda debole, Art. 8, comma 2., Decreto Costi Standard n. 157/2018

\*\* Corrispettivo calcolato quale 65% del valore di costo standard, al netto di eventuali compensazioni economiche, ai sensi delle disposizioni vigenti e in corso di modifica ed integrazioni.

Di seguito si riportano i dati relativi ai servizi di TPL comunali/urbani attuali e le variazioni di percorrenze previste per il futuro, Tabella 396, e il calcolo dei costi chilometrici dei servizi comunali rientranti nell'UTOR 2 con la quantificazione complessiva degli stessi costi per il futuro, Tabella 397. I valori di Costo Standard Chilometrico considerati per i singoli Comuni dotati di TPL, ad eccezione del Comune capoluogo, sono stati ottenuti quale valore medio di tutti i valori di costo standard chilometrici calcolati per i Comuni appartenenti all'UTOR, il Corrispettivo Complessivo per i servizi di ciascun Comune è stato calcolato sulla scorta dei dati di cui ai Programmi d'Esercizio di Progetto trasmessi dalle singole Amministrazioni Comunali. Per quanto riguarda invece il Comune Capoluogo, il costo standard chilometrico e il relativo valore dei corrispettivi totali sono invece stati calcolati separatamente sulla base dei relativi dati di esercizio del TPL urbano considerata la diversa dimensione, propriamente urbana, e le diverse caratteristiche trasportistiche del servizio.

Tabella 396. Dati di base calcolo delle competenze regionali e comunali

Comune	Dichiarati 2016					Percorrenze di progetto km	Variazione percorrenze km
	Percorrenze storiche km	Oneri in capo al bilancio regionale	Oneri in capo ai bilanci comunali	Totale costo del servizio (netto iva se dovuta)	Corrispettivo unitario (netto iva se dovuta)		
BERNALDA	105'176.00	€ 139'119.81	€ 11'030.19	€ 136'500.00	€ 1.30	100'331.20	-4'844.80
FERRANDINA	75'790.00	€ 117'040.32	€ 2'948.10	€ 109'080.38	€ 1.44	63'664.00	-12'126.00
MATERA	1'332'742.00	€ 2'086'701.49	€ 1'933'825.10	€ 3'655'024.17	€ 2.74	1'806'093.55	473'351.55
MONTALBANO J.	58'177.00	€ 87'212.07	€ 128.81	€ 79'400.80	€ 1.36	58'744.50	567.50
MONTESCAGLIOSO	82'495.00	€ 116'885.84	€ 41'558.19	€ 144'040.03	€ 1.75	37'765.00	-44'730.00
NOVA SIRI	88'705.00	€ 91'731.80	€ 17'569.37	€ 99'364.70	€ 1.12	80'820.50	-7'884.50
PISTICCI	222'456.00	€ 283'637.39	€ 0.00	€ 283'637.39	€ 1.28	223'430.00	974.00
POLICORO	208'237.00	€ 195'119.56	€ 0.00	€ 195'119.56	€ 0.94	164'695.04	-43'541.96
POMARICO	60'400.00	€ 48'625.00	€ 121'375.00	€ 154'545.45	€ 2.56	105'465.00	45'065.00
ROTONDELLA	33'440.00	€ 43'316.36	€ 3'519.12	€ 46'835.48	€ 1.40	38'986.00	5'546.00
SALANDRA	34'205.00	€ 31'976.96	€ 9'523.04	€ 37'727.27	€ 1.10	34'205.85	0.85
SCANZANO J.	68'125.00	€ 90'938.56	€ 0.00	€ 90'938.56	€ 1.33	70'011.23	1'886.22
STIGLIANO	66'490.00	€ 59'526.32	€ 0.00	€ 59'526.32	€ 0.90	68'689.90	2'199.90
TURSI	44'750.00	€ 58'602.04	€ 0.00	€ 58'602.04	€ 1.31	46'882.00	2'132.00



Tabella 397. Calcolo dei corrispettivi complessivi e della contribuzione comunale e regionale

Comune	Costo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo standard chilometrico (€/km)	Corrispettivo complessivo servizio	Oneri in capo ai bilanci comunali (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri in capo al bilancio regionale (relativamente alle percorrenze storiche)	Oneri aggiuntivi in capo ai bilanci comunali e relativi all'incremento di percorrenze richiesto.
BERNALDA	€ 3.85	€ 2.50	€ 250.981,88	€ 10.522,10	€ 240.459,78	€ 0,00
FERRANDINA	€ 3.85	€ 2.50	€ 159.257,64	€ 2.476,42	€ 156.781,22	€ 0,00
MATERA	€ 4.10	€ 2.66	€ 4.810.836,17	€ 1.933.825,10	€ 1.924.537,35*	€ 952.473,71
MONTALBANO JONICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 146.951,35	€ 128,81	€ 145.402,92	€ 1.419,62
MONTESCAGLIOSO	€ 3.85	€ 2.50	€ 94.470,42	€ 19.024,73	€ 75.445,69	€ 0,00
NOVA SIRI	€ 3.85	€ 2.50	€ 202.175,21	€ 16.007,73	€ 186.167,48	€ 0,00
PISTICCI	€ 3.85	€ 2.50	€ 558'917.68	€ 0.00	€ 556'481.19	€ 2'436.49
POLICORO	€ 3.85	€ 2.50	€ 411'990.20	€ 0.00	€ 411'990.20	€ 0.00
POMARICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 263'824.25	€ 121'375.00	€ 29'717.64	€ 112'731.62
ROTONDELLA	€ 3.85	€ 2.50	€ 97'524.79	€ 3'519.12	€ 80'132.17	€ 13'873.51
SALANDRA	€ 3.85	€ 2.50	€ 85'567.09	€ 9'523.04	€ 76'041.92	€ 2.13
SCANZANO JONICO	€ 3.85	€ 2.50	€ 175'135.44	€ 0.00	€ 170'416.99	€ 4'718.46
STIGLIANO	€ 3.85	€ 2.50	€ 171'830.10	€ 0.00	€ 166'326.98	€ 5'503.12
TURSI	€ 3.85	€ 2.50	€ 117'276.90	€ 0.00	€ 111'943.63	€ 5'333.27
<b>TOTALE</b>				<b>€ 2'116'402.05</b>	<b>€ 4'331'845.16</b>	<b>€ 1'098'491.93</b>

\* Ai servizi di TPL del Comune di Matera sono riconosciuti ulteriori € 308.378,34 (oltre IVA) per l'incremento delle percorrenze (complessivi km 115.772,00) dovute ai collegamenti aggiuntivi alle Aree di Interscambio necessari per l'integrazione dei servizi urbani con quelli extraurbani.



Nella Tabella 398 sono riassunti i costi standard chilometrici calcolati per tutta la rete del sistema di TPL regionale riorganizzata nell'ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale. Inoltre, per ciascuna UTOR sono riportate le percorrenze chilometriche distinte per le diverse tipologie di servizio e gli importi dei corrispettivi complessivi, per quest'ultimi sono specificate le quote a carico del Bilancio Regionale e le quote a carico dei Bilanci dei Comuni.



Tabella 398. Ipotesi 2 UTOR + UTOR Regionale - Prospetto riepilogativo: ambiti, percorrenze e quantificazione corrispettivi.

Ambito/Lotto di gara	Tipologia di servizio	Percorrenze (Km)	Costo standard - C.S. - (€/Km)	Corrispettivo unitario - C.S.*0,65 - (€/Km)	Corrispettivo totale servizio	Oneri per i servizi extraurbani in capo alla Regione	Oneri per i servizi comunali in capo alla Regione	Oneri in capo ai bilanci comunali
UTOR 1 Potenza	Servizio Urbano Comune PZ	1.781.827,75	4,19	2,72	€ 4.855.392,77		€ 2.169.476,08	€ 2.685.916,69*
	Servizi Comunali	2.974.085,75	3,84	2,50	€ 7.430.515,20		€ 5.774.697,42	€ 1.655.817,78
	Servizi Intra UTOR extraurbani	15.375.534,48	3,25	2,11	€ 32.452.655,20	€ 32.452.655,20		
UTOR 2 Matera	Servizio Urbano Comune MT	1.806.093,55	4,10	2,66	€ 4.810.836,17		€ 1.924.537,35	€ 2.886.298,81
	Servizi Comunali	1.093.690,22	3,85	2,50	€ 2.735.902,96		€ 2.382.232,93	€ 353.670,03
	Servizi Intra UTOR extraurbani	7.739.896,76	2,79	1,82	€ 14.049.680,57	€ 14.049.680,57		
AMBITO Rete Portante Regionale	Rete Portante Componente CORE	1.901.727,92	2,52	1,64	€ 3.109.095,75	€ 3.109.095,75		
	Tutti gli altri servizi regionali	6.806.475,79	2,66	1,73	€ 11.775.468,75	€ 11.775.468,75		
Totale percorrenze		<b>39.479.332</b>						
Totale (al netto d'IVA)					<b>€ 81.219.547,37</b>	<b>€ 61.386.900,27</b>	<b>€ 12.250.943,78</b>	<b>€ 7.581.703,31</b>
Totale (IVA inclusa)					<b>€ 89.341.502,11</b>	<b>€ 67.525.590,30</b>	<b>€ 13.476.038,16</b>	<b>€ 8.339.873,64</b>

\* Per il Comune di Potenza a tali importi devono aggiungersi i costi relativi alle spese sostenute per le scale mobili (al 2016 ammontano ad € 1.659.774,00)



## TERZA PARTE

*Analisi degli scenari.*



## 10 Analisi degli scenari di organizzazione del bacino regionale in Ambiti ottimali.

### 10.1 Premessa

Da quanto riportato in più punti del documento si evince che la presente proposta di Piano è frutto di un lungo processo di studio e di analisi e di concertazione con i territori. E' stata effettuata la verifica ed analisi della domanda di mobilità in relazione sia ai valori dei flussi e delle matrici O/D sia recependo le istanze avanzate da parte degli Enti locali, i quali partecipando attivamente al processo di pianificazione, hanno formalmente rappresentato, su invito della stessa Regione, le esigenze della domanda di mobilità necessarie per soddisfare l'utenza. La proposta di organizzazione in UTOR (Unità Territoriali Ottimali di Rete) è stata verificata in riferimento alla domanda di mobilità andando a valutare l'autocontenimento della stessa al fine di massimizzarne i valori<sup>7</sup>. La caratteristica della domanda di mobilità è tale da minimizzare l'incidenza di servizi di carattere regionale, massimizzando la possibilità di ottimizzazione interna alle singole UTOR.

### 10.2 Elementi di raffronto fra i due scenari.

Come riportato in premessa, in seguito all'insediamento del nuovo Governo regionale, riavviato nuovamente l'iter concertativo sulla proposta di Piano dei Trasporti di Bacino, rivista in modo da recepire le integrazioni scaturenti dalle nuove esigenze, sono state introdotte alcune modifiche e/o integrazioni alla proposta tecnica della rete dei servizi, al fine di offrire un ulteriore potenziamento degli stessi anche per lavoratori e studenti pendolari.

Nell'ambito della discussione relativamente ai due scenari ipotizzati, così come integrati, sono state effettuate le valutazioni di natura tecnica e politica in termini di vantaggi e svantaggi mediante un doveroso

---

<sup>7</sup> L'organizzazione in UTOR è stata verificata in riferimento all'utilità degli spostamenti che hanno origine e destinazione al suo interno, delimitando l'Unità in base al valore massimo possibile di questi ultimi.



approfondimento su alcuni specifici temi che caratterizzano il sistema del trasporto pubblico, così come nel seguito sintetizzato.

✓ ***Valutazioni di natura trasportistica.***

I due scenari riportati nella proposta di Piano contengono entrambi la nuova rete dei servizi riprogettata sulla base di valutazioni di natura trasportistica che hanno avuto ad oggetto, tra l'altro, l'analisi delle matrici Origine/Destinazione generate, le istanze pervenute dalle Comunità locali in sede di riunioni tenute nonché formulate mediante richieste/proposte avanzate da parte degli Enti Locali alla Regione. Fermo restando l'integrazione dei servizi extraurbani con quelli di livello comunale/urbano, ovviamente presente in entrambi gli scenari, durante il lungo confronto intervenuto è emersa la propensione verso una maggiore aggregazione dei 5+1 ambiti inizialmente previsti anche al fine di garantire una più facile attuazione del processo di integrazione tariffaria conseguente all'integrazione modale dei servizi.

✓ ***Governance di ambito del sistema di servizi di TPL di progetto.***

Nel caso di organizzazione in 5 UTOR + rete regionale, la titolarità dei contratti di servizio, anche ai sensi di quanto previsto dal PRT approvato nel 2016, sarebbe in capo ai due Comuni Capoluogo di Potenza e di Matera, rispettivamente per le due UTOR del potentino e del materano, mentre la titolarità dei contratti di servizio delle altre UTOR sub-provinciali risulterebbe in capo alle due Amministrazioni Provinciali, rimanendo in capo alla Regione Basilicata la titolarità del solo contratto di servizio della rete portante regionale.

Nello scenario a 5 + 1 UTOR, risulterebbe demandata ai due Comuni capoluogo la gestione dei contratti di servizio interessanti Potenza e Matera, poli attrattori del traffico e della domanda di trasporto, mediante la creazione di un ufficio di governo, per quanto supportato dai Comuni di ambito aventi servizi di TPL comunali/urbani, dei relativi contratti.

In tal caso, nel corso della validità dei contratti stessi, potrebbero essere meglio monitorate, gestite e verificate, secondo un opportuno principio di sussidiarietà, le eventuali modifiche ed integrazioni ai servizi di TPL, che per i Comuni capoluogo dipendono sia dalla domanda di trasporto interna alle Città, sia da quella extraurbana di penetrazione ed accesso dall'Ambito di riferimento, attratta dai Comuni capoluogo o appunto quale centri dispensatori di servizi. Risulterebbe più funzionale la gestione del contratto di servizio e l'eventuale adattamento del programma di esercizio alle nuove e variate esigenze sul territorio d'ambito gravitante appunto sui Capoluoghi.

Nel caso invece di 3 UTOR, 2 coincidenti con il territorio delle due Province + una coincidente con il territorio Regionale per i servizi di interesse regionale, la prima ipotesi di governance del sistema vedeva la titolarità dei primi due contratti, ai sensi delle vigenti disposizioni normative regionali, in capo alle due Amministrazioni Provinciali di Potenza e di Matera mentre la titolarità del contratto della rete regionale in capo alla Regione. La specificità dei servizi di TPL urbani delle due Città di Potenza e Matera hanno però richiesto un approfondimento della questione.



Il tema della governance del sistema nell'ipotesi di 3 UTOR è stato quindi, ulteriormente, trattato in sede di specifici incontri convocati dalla Regione ai quali sono state invitate le due Amministrazioni Provinciali e le Amministrazioni dei due Comuni Capoluogo. Data la peculiarità dei servizi di TPL urbani di Potenza e Matera, gli Enti coinvolti hanno rappresentato, in modo unitario, l'opportunità di porre la titolarità dei relativi contratti di servizio in capo ai due Comuni interessati, più a diretto contatto con il territorio e le mutevoli esigenze dell'utenza.

Pertanto, sebbene la rete del sistema di TPL regionale sia organizzata in 3 diverse UTOR, la governance del sistema prevede 5 diversi Contratti di Servizio:

1. Contratto relativo alla rete di interesse regionale in capo alla Regione;
2. Contratto relativo ai servizi di TPL individuati nell'UTOR 1 - POTENZA, al netto dei servizi urbani della città Capoluogo, in capo all'Amm.ne Provinciale di Potenza;
3. Contratto relativo ai servizi di TPL individuati nell'UTOR 2 - MATERA, al netto dei servizi urbani della città Capoluogo, in capo all'Amm.ne Provinciale di Matera;
4. Contratto relativo ai servizi urbani di Potenza, che comprende i servizi di TPL su gomma e i servizi di TPL offerti mediante impianti fissi meccanizzati, in capo al Comune di Potenza;
5. Contratto relativo ai servizi urbani di Matera in capo al Comune di Matera.

Questo implica che per ciascun UTOR provinciale dovranno essere definiti due diversi lotti di gara.

Si rimarca quindi l'importanza di Intese/Accordi (cfr. par. 6.1 e par. 10.3) che dovranno essere definite fra le diverse Amm.ni coinvolte, Province e Comuni Capoluogo in particolare, anche al fine di perseguire l'integrazione tariffaria tra servizi di trasporto urbano ed extraurbano, di modificare vicendevolmente i servizi al variare delle esigenze di mobilità espresse dall'utenza, etc. Per le stesse finalità dovranno essere previste specifiche clausole nei documenti di gara, Capitolati e schemi di Contratto.

Come già riportato nel paragrafo 2.2.4, al fine di una più efficace ed organica governance unica e regionale del sistema del TPL, ai sensi del comma 7-bis dell'Art. 1 della L.R. n. 7/2014, la Giunta Regionale dovrà presentare un disegno di legge di riforma e riordino del Trasporto Pubblico Locale: in tale sede si potrà procedere alla istituzione di un apposito Ente di Governo di livello regionale preposto al coordinamento di tutti i servizi, all'affidamento, per il tramite della Stazione Unica Appaltante Regionale degli stessi, nonché alla gestione, monitoraggio e controllo dei contratti di servizio sottoscritti a seguito della procedura di affidamento dei servizi per gli ambiti/lotti di gara in cui è organizzato il bacino unico regionale.

✓ **Organizzazione del bacino unico in ambiti e costi del servizio.**

Uno degli elementi oggetto di raffronto tra i due scenari è il costo. Nello scenario a 5 + 1 ambiti, risulterebbe inferiore il corrispettivo a base di gara, così come determinato ai sensi del DM 157/2018, rispetto all'ipotesi di 2 + 1 (il minor costo sarebbe circa dell'ordine di 3-4 Milioni di Euro) rimanendo invece costanti i ricavi da traffico per entrambi gli scenari, perché indipendenti dall'aggregazione degli ambiti.

Premesso infatti che la nuova rete di TPL progettata nell'ambito del PdB è stata definita soprattutto sulla base di alcuni oggettivi obiettivi di efficientamento, così sintetizzabili:



- Eliminazione delle attuali sovrapposizioni, ovvero eliminazione delle corse effettuate con autobus che oggi si sovrappongono fra di loro o che si sovrappongono ai collegamenti effettuati con servizi su ferro; tali linee rappresentano oggi un costo doppio a volte anche triplo del servizio ed inoltre, distribuendo l'utenza interessata tra più vettori, per ciascuno di questi risultano bassi valori di load factor e conseguentemente dei ricavi;
- Eliminazione delle linee automobilistiche indifferenziate, cioè quelle che non sono rivolte ad una utenza prevalente (quindi NON riguarda né i servizi di TPL scolastici né i servizi di TPL di tipo operaio), caratterizzate, però, da bassissima utenza. In particolare si è proposto di eliminare solo le linee indifferenziate che oggi presentano un coefficiente di riempimento basso - corse per le quali si hanno ricavi bassi a fronte del corrispettivo pagato;
- Mantenimento in toto delle linee di TPL operaie e scolastiche attuali che sono tra le più frequentate e quindi con maggiori ricavi;
- Inserimento di nuovi servizi di collegamento verso l'esterno della regione e anche interni agli ambiti sulla scorta delle esigenze manifestate dal territorio (Comuni) nel corso dei molteplici incontri tenuti.

Nella rete dei servizi di progetto sono state interamente conservate tal quali tutte le esistenti linee di TPL di tipo scolastico e di tipo operaio che sono quelle che già oggi registrano buoni valori di riempimento, mentre si è proposto di sopprimere alcune delle attuali linee non destinate ad un'utenza specifica che hanno bassissimi valori di riempimento, nonché le linee che già oggi sono doppioni, perché in sovrapposizione con altre o con i servizi ferroviari.

Pertanto, seppur non sia possibile fare proiezioni precise in numeri, è sostenibile che le modifiche introdotte nella rete di progetto sono tali da ipotizzare un maggior riempimento dei mezzi e quindi un possibile maggior livello di ricavi per la rete dei servizi progettata nel PdB.

Ciò premesso risulta chiaro che nel rapporto ricavi/costi, da tenere in considerazione anche perché determinante nel meccanismo di riparto di quote del Fondo Nazionale Trasporti, in relazione ai due scenari rispettivamente a 6 (5+1) o a 3 (2+1) UTOR è oggettivo che per i servizi progettati riportati nella proposta di Piano dei Trasporti di Bacino i valori che potranno essere registrati dei load factor (coefficienti di riempimento) e quindi i conseguenti ricavi, per quanto al momento presumibili, sono indipendenti dal numero di ambiti fra i quali gli stessi servizi sono distribuiti; i ricavi risulterebbero gli stessi, indipendentemente dalla scelta dell'una o dell'altra delle due diverse ipotesi di aggregazione territoriale.

Ciò che cambierebbe sono i costi dei servizi, in quanto al variare delle percorrenze chilometriche complessivamente ricomprese in un ambito cambia il costo standard determinato per gli stessi ai sensi del DM 157/2018 - Costi standard - e quindi i relativi corrispettivi da porre a base di gara.

In conclusione, i ricavi rimangono indipendenti dal numero di lotti, mentre i costi dei servizi sono complessivamente più bassi nel caso di aggregazione a 6 UTOR, come è possibile osservare dall'esame delle tabelle n. 367 e n. 393.

#### ✓ **Gestione del Personale.**

Altro tema oggetto di riflessione è la garanzia nel trasferimento dai Gestori cessanti a quelli subentranti a seguito della procedura di affidamento, dell'unità di trattamento contrattuale e del riconoscimento per tutti i lavoratori del sistema del CCNL di categoria e delle stesse condizioni di fatto acquisite.



E' doveroso ribadire che tale aspetto dovrà necessariamente essere oggetto di attenta valutazione e di concertazione con le Organizzazioni Sindacali nella fase immediatamente a valle dell'adozione del presente Piano di Bacino, contestualmente alla fase di redazione dei Piano economici e Finanziari.

Infatti ai sensi delle vigenti disposizioni normative e regolamentari di cui anche alle Deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la Regione dovrà acquisire dagli attuali Gestori sia l'elenco dei beni essenziali dei servizi, sia l'elenco puntuale del personale in servizio, il quale, in ottemperanza alla clausola sociale stabilita dalle norme statali, dalla Legge regionale di settore e dalla giurisprudenza, dovrà transitare dal/i Gestore/i cessanti a quelli subentranti, fatti salvi i diritti acquisiti.

Tale aspetto di uniformità di trattamento può e deve quindi essere contemplato con clausole stringenti nell'ambito della documentazione di gara da preparare e da approvare successivamente, documentazione che dovrà altresì contenere nel dettaglio la rete dei servizi con la definizione puntuale e definitiva dei programmi di esercizio dei servizi per ciascun Ambito costituente appunto un lotto di Gara.

L'uniformità di trattamento dei lavoratori e le loro garanzie sociali non risultano quindi strettamente legate al numero di ambiti, pur essendo l'ipotesi di organizzazione in 3 ambiti più garantista e flessibile in relazione all'adattamento a modificate esigenze della organizzazione delle corse e/o del personale.

E' doveroso osservare che avere un numero minore di ambiti può rappresentare la possibilità di poter gestire in via prevalente e unitaria un maggior numero di lavoratori.

#### ✓ ***Flessibilità nella gestione dei contratti di servizio***

Un aspetto fondamentale che dovrà essere necessariamente inserito con clausole espresse in sede di documentazione di gara e nuovi contratti di servizio è la previsione di flessibilità contrattuale in termini di possibilità di effettuare modifiche e/o variazione nell'esercizio delle linee e dei servizi affidati durante la vigenza contrattuale.

Tali clausole ben definite dovranno consentire di poter riprogrammare i servizi in relazione alle mutate esigenze di mobilità espresse dal territorio, mediante la previsione di una continua verifica dei dati di esercizio e di traffico da parte dell'Ente Regolatore titolare dei contratti stessi, al quale l'Aggiudicatario deve essere contrattualmente obbligato a trasmettere periodicamente report e rendiconti di monitoraggio.

#### ✓ ***Bigliettazione unica e sistema di tariffazione integrata***

La discussione politico-istituzionale da parte del nuovo Governo Regionale ha posto altresì la necessità di attuare, contestualmente all'entrata in vigore dei contratti di servizio conseguenti ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL di che trattasi, un sistema di **Bigliettazione Unica** relativo sull'intero territorio regionale e un contestuale sistema di tariffazione integrata, nella convinzione che l'utilizzo combinato delle diverse modalità di trasporto e l'opportunità di usufruire con lo stesso titolo di viaggio di diversi servizi (extraurbani ed urbani/comunali) e anche di servizi offerti da Gestori siano condizione vantaggiosa per l'utenza. Infatti uno degli obiettivi assegnati alla tariffazione è quello di consentire una migliore ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto, una migliore combinazione di differenti mezzi può consentire di rispondere più efficientemente alla domanda di mobilità sul territorio, nonché di incentivare all'uso dei servizi di TPL.



L'integrazione tariffaria dovrà garantire l'introduzione di un unico schema tariffario valido per tutte le modalità offerte e ha bisogno per la sua attuazione dell'*integrazione infrastrutturale*, che si realizza attraverso la creazione di aree di interscambio, stazioni, fermate, etc, oggetto di programmazione regionale e in corso di realizzazione e dell'*integrazione modale*, ovvero possibilità di utilizzare diverse tipologie di trasporto quanto più possibile coordinate tra loro, così come appunto il piano prevede.

Al fine di pervenire all'entrata in esercizio di una Bigliettazione Unica simultaneamente all'entrata in vigore dei nuovi contratti di servizio è necessario che a seguito dell'adozione del Piano dei Trasporti di Bacino sia da subito avviata la progettazione del sistema, da svolgersi parallelamente all'esecuzione delle gare per l'affidamento dei servizi. Il progetto della Bigliettazione Unica in un'architettura ITS (Intelligent Transport Systems) ingloberà anche quello relativo all'infomobilità e quindi al monitoraggio dei servizi, attraverso la strutturazione di un Centrale Operativa Intelligente della Mobilità Regionale.<sup>8</sup>

La documentazione di gara dovrà prevedere precisi vincoli in capo ai gestori dei servizi per gli ambiti oggetto di gara in merito all'attuazione del sistema di bigliettazione unico per il quale dovranno essere opportunamente previste le necessarie risorse finanziarie nel Bilancio Regionale.

Le considerazioni suddette valgono per ciascuno degli scenari di organizzazione del bacino in UTOR (6 oppure 3).

Inoltre la stessa documentazione di gara dovrà prevedere l'obbligo in capo ai gestori di attivare un sistema informativo che consenta, unitamente ad un sistema di infrastrutturazione mediante paline intelligenti, adeguata informazione all'utenza.

Il parco rotabile da utilizzare per l'esercizio dei servizi di TPL dovrà essere dotato dei sistemi di localizzazione del mezzo in modo da consentirne il monitoraggio in tempo reale, utile sia per l'attivazione del sistema informativo all'utenza sia per la verifica dello svolgimento dei servizi sia per il rispetto degli obblighi contrattuali da parte dell'Ente titolare del contratto di servizio. I mezzi dovranno essere altresì dotati dei dispositivi di cui al D.M. n. 345/2016, tra i quali anche i dispositivi di conteggio dei passeggeri in salita e discesa, finalizzati tra l'altro a consentire il monitoraggio delle frequentazioni e il load factor.

---

<sup>8</sup> Nell'ambito dei Sistemi Intelligenti di Trasporto, l'infomobilità rappresenta un elemento fondamentale per il miglioramento della mobilità. La sua realizzazione prevede l'implementazione del sistema di monitoraggio della flotta bus, l'informazione in tempo reale alle fermate e alla loro diffusione su più piattaforme (internet - smartphone, etc.).