



**REGIONE
BASILICATA**

**Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile**

Relazione ex Delibera ART n.48/2017

(Misura 4, Punto 11 dell'Allegato alla Delibera ART n.48/2017)

Contratto di servizio tra Regione Basilicata e Trenitalia

10 febbraio 2022



REGIONE BASILICATA

INDICE

| | |
|--|----------------|
| 1. Introduzione | <i>pag.</i> 3 |
| 2. Quadro di riferimento normativo per il TPL regionale in Basilicata | <i>pag.</i> 6 |
| 3. Quadro di riferimento - dotazione infrastrutturale | <i>pag.</i> 12 |
| 4. Quadro di riferimento - contratti sottoscritti per il trasporto ferroviario regionale | <i>pag.</i> 34 |
| 5. Analisi della domanda effettiva, potenziale e debole | <i>pag.</i> 36 |
| 6. Analisi offerta di trasporto: attuale e programmata a seguito del nuovo affidamento | <i>pag.</i> 50 |
| 7. Determinazione degli obblighi di servizio pubblico (OSP) e criteri di copertura finanziaria | <i>pag.</i> 63 |
| 8. Determinazione e modalità di aggiornamento delle tariffe | <i>pag.</i> 65 |
| 9. Identificazione dei lotti con giustificazione delle scelte in funzione del bacino di mobilità | <i>pag.</i> 68 |
| 10. Indicazioni per l'identificazione dei lotti in precedenti atti regionali | <i>pag.</i> 72 |
| 11. Materiale rotabile e beni strumentali nelle disponibilità della Regione Basilicata/Imprese Ferroviarie del servizio nel territorio di competenza | <i>pag.</i> 74 |
| 12. Conclusioni | <i>pag.</i> 76 |
| 13. Fonti e collegamenti utili | <i>pag.</i> 78 |



1. INTRODUZIONE

La presente relazione è redatta ai sensi del Punto 11 della Misura 4 dell'Allegato alla Delibera ART n.48 del 30.3.2017 avente ad oggetto: *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*, al fine di procedere con l'affidamento per la durata di 10 anni di contratto di servizio con Trenitalia SpA per l'esercizio dei servizi di TPL esercitati su ferro ai sensi del Regolamento 1370/2007.

In particolare il citato Punto 11 della Misura 4 dell'Allegato alla Del. ART n.48/2017 prevede che: *“Le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata con le relative motivazioni sono illustrate in una relazione pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento. Nel caso dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia, tale relazione è inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter”*.

Per motivi fondamentalmente storici i servizi ferroviari di interesse regionale e locale nella Regione Basilicata sono attualmente affidati a due gestori.

Con l'emanazione del D. Lgs. n.422/1997 e s.m.i., a far data dall'anno 2001, la Regione risulta titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale, ex art. 8 e 9 del medesimo Decreto, esercitati da Trenitalia SpA (Lotto 1) e da Ferrovie Appulo Lucane Srl (Lotto 2).

Lotto 1: Servizi esercitati da Trenitalia SpA

La rete dei servizi ferroviari esercitati in Regione Basilicata è costituita sostanzialmente da 2 Lotti oltre ai servizi AV di lunga percorrenza tra Salerno e Taranto, con le seguenti linee e relative produzioni di servizi (preso a riferimento un giorno medio feriale):

- ✓ Linea Napoli-Taranto: 1 coppia treni/giorno;
- ✓ Linea Salerno-Potenza: 5 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Bella/Muro-Potenza: 1 coppie treni/giorno (escluso sabato);
- ✓ Linea Foggia-Potenza: 9 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Melfi-Potenza: 5 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Potenza-Taranto: 2 coppie treni/giorno;



REGIONE BASILICATA

- ✓ Linea Sapri-Paola: 1 coppia treni/giorno;
- ✓ Linea Potenza Centrale-Potenza Superiore: 3 coppie treni/giorno.

- Percorrenza 1,8 milioni di treni*km annui e circa 1 milione di bus*km sostitutivi annui;
- Gestore rete RFI;
- Gestore servizi Trenitalia S.p.A.

Lotto 2: Servizi esercitati da Ferrovie Appulo Lucane Srl

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

- ✓ Linea Avigliano-Potenza: 16 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Avigliano Città -Avigliano Lucania-Potenza: 2 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea Potenza Macchia-Potenza Inferiore Scalo: 2 coppie treni/giorno.
- ✓ Linea Gravina-Genzano: 5 coppie treni/giorno;
- ✓ Linea MT-Altamura: 16 coppie treni/giorno.

- Percorrenza: Bus Km affidati 2.189.746 Treno km affidati 734.527
- Gestore rete FAL;
- Gestore servizi FAL;

Vi sono inoltre altri servizi ferroviari che interessano funzionalmente anche la mobilità regionale, ma non rientranti in contratti di servizio con la Regione Basilicata:

- 24 treni per servizi interregionali a contratto tra Trenitalia e le altre Regione confinanti, sulla direttrice tirrenica, con servizi nelle stazioni/fermate lucane di Acquafredda, Maratea e Marina di Maratea;
- 44 treni per servizi a contratto tra FAL e Regione Puglia, tra Matera e Bari, in virtù della caratteristica interregionale precipua dei servizi FAL (36 treni Matera-Altamura e viceversa + 8 treni interregionali Potenza Gravina-Bari).

Lotto 3: Servizio tra Salerno e Taranto (Metaponto) in continuità con i servizi AV Milano-Salerno. Trenitalia Divisione Passeggeri Long Haul (DPLH)

La Regione Basilicata ha inoltre attivo un contratto di servizio con Trenitalia per la prosecuzione di 1 coppia di treni Frecciarossa tra le stazioni di Salerno e Metaponto, per una percorrenza annua di circa 190.000 treni*km/anno.



REGIONE BASILICATA

La presente Relazione ex Delibera ART n.48/2017, pur riportando dati ed informazioni relativi al bacino regionale relativi a tutti i contratti di servizio ferroviario di competenza regionale, è predisposta in relazione all'intenzione della Regione di procedere con l'affidamento diretto di nuovo contratto a Trenitalia S.p.A.

A tal fine la Regione aveva proceduto a pubblicare l'avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Basilicata (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 15 anni dal 1° ottobre 2018 a Trenitalia, come definito con la Deliberazione di Giunta regionale n.986 del 25 settembre 2017.

Di conseguenza, aveva proceduto con la redazione della Relazione ex Delibera ART n.48/2017, inviata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) in data 26 febbraio 2019, cui era seguita la nota di riscontro dell'ART del 21 marzo 2019 con la quale venivano chieste specificazioni ed integrazioni. La Regione aveva quindi proceduto con un nuovo invio in data 15 maggio 2019, ricevendo richiesta di integrazione da ART in data 18 giugno 2019. Nel contempo, sempre su richiesta della Regione Basilicata, ART con nota del 17.01.2019 aveva Comunicato i parametri ex Delibera n.120/2018 per la redazione del Piano Economico-Finanziario (PEF).

Con la DGR n.928 del 24 novembre 2021, ai sensi dell'art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, è stato approvato l'Aggiornamento **dell'Avviso di Preinformazione per l'Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell'esercizio dei servizi di TPL ferroviari ex Art.9 D.Lgs. n.422/97 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Basilicata, per il decennio 2022-2031.** Detto Avviso che ha aggiornato l'Avviso di Preinformazione precedentemente pubblicato in data 4.10.2017, **è stato pubblicato in data 30.11.2021.**

Su nuova richiesta da parte della Regione Basilicata, l'ART, con nota prot. n.19472 del 06.12.2021, ha provveduto a Comunicare nuovamente i parametri ex Delibera n.120/2018 per la redazione del Piano Economico Finanziario (PEF).

Avendo pertanto ripreso la negoziazione per l'affidamento diretto decennale, si redige una nuova Relazione ex Delibera ART n.48/2017 che integra, modifica e sostituisce le precedenti.



2. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE IN BASILICATA

A far data dal 2001 la Regione è competente per la gestione dei servizi ferroviari regionali e locali, ai sensi del D. Lgs. n.422/1997 e s.m.i.

2.1 Normativa di riferimento

Legge Regionale 27/07/1998, n.22 “Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del D.Lgs. 19 novembre 1997, n.422”

Con riferimento all’ambito della Relazione, si porta in evidenza il Capo III, che 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*.

Legge Regionale 30/04/2014, n.7 “Collegato alla Legge di bilancio 2014-2016”

L’**art.1** della suddetta L.R., rubricato **“Ambito Territoriale e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale”**, con il quale è stato avviato il processo di riforma e di governance del TPL disegnato dalla L.R. n.22/1998, è stato da ultimo modificato (commi 1, 2 e 7) ed integrato (comma 7 ter) ad opera della Legge 15 dicembre 2021, n.59 **“Collegato alla legge di stabilità regionale 2021”** (BURB n.86 del 16 dicembre 2021). Di seguito sono integralmente riportati i commi d’interesse, evidenziando quanto afferente ai servizi ferroviari:

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 per lotti territoriali omogenei.

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. Per i servizi automobilistici di trasporto pubblico, la Regione può delegare alle province e ai Comuni capoluogo, previa convenzione, la sottoscrizione, la gestione, l’esecuzione, la vigilanza ed il controllo dei relativi contratti di servizio, comunque affidati dalla Regione con le modalità e criteri stabiliti dal piano regionale dei trasporti di bacino.

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



REGIONE BASILICATA

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.

5. Il termine di cui al precedente comma si applica anche ai servizi di cui all'articolo 34-octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, i quali, conformemente a quanto stabilito dalla normativa nazionale e ai fini del conseguimento degli obiettivi di efficientamento previsti dall'articolo 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., devono essere messi a gara ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre 2014. Nelle more dell'affidamento mediante procedura di gara della rete dei servizi ferroviari così come riorganizzati ai sensi del precedente comma 3, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/1997 esercitati su ferro può essere svolto dagli attuali gestori mediante rinnovo dei contratti di servizio in essere sino alla data del 31 dicembre 2017 o comunque nei termini che saranno definiti da parte del Consiglio regionale con gli strumenti di pianificazione di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.

2.2 Il Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026

Approvato con Deliberazione di Consiglio regionale n.544 del 21 dicembre 2016 (pubblicato nel Supplemento al BUR Basilicata n.1 del 16.01.2017), rappresenta lo strumento di pianificazione a monte della programmazione di un sistema dei trasporti regionale basato sull'integrazione di reti, funzioni e tariffe, con enfasi all'intermodalità ed alla sostenibilità tecnica ed economica, che contempera le esigenze di sviluppo e competitività del sistema produttivo con la garanzia di adeguati livelli di servizio su tutto il territorio, non lasciando indietro le zone interne e cosiddette marginali.

Ai fini della presente relazione si segnala il paragrafo 8.2.1.1 del suddetto PRT, focalizzato sulla Rinegoziazione del Contratto di Servizio con Trenitalia, per la quale viene prevista una durata contrattuale di sei anni con possibilità di eventuale proroga entro il limite massimo di tre anni, riservandosi la Regione la possibilità di pubblicare gli avvisi di pre-informazione per l'affidamento dei servizi, ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 e delle vigenti normative nazionali.

Il vigente Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026 è giunto al secondo quinquennio di riferimento temporale e richiede un aggiornamento considerando sia l'attuale contesto programmatico e finanziario nazionale ed europeo (PNRR, Fondo complementare nazionale al PNRR e nuovo ciclo di programmazione dei Fondi FESR ed FSC del settennio 2021-2027) e sia i cambiamenti intervenuti nel sistema della mobilità di persone e merci a seguito della pandemia da COVID-19 a partire dal 2020.

Detto aggiornamento rappresenterà la cornice di riferimento per individuare strategie e linee evolutive regionali per il settore "Mobilità e Trasporti" tout court (infrastrutture e servizi) per il prossimo decennio, anche considerando il Piano Strategico Regionale 2021-2030 approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n.374 del 21 gennaio 2022 ai sensi dell'art. 45, comma 4 dello Statuto della Regione Basilicata,



REGIONE BASILICATA

con l'obiettivo di impattare efficacemente sul territorio regionale individuando ed attuando gli interventi più utili per lo stesso.

L'aggiornamento del PRT al 2030, quale strumento di pianificazione regionale di settore, costituisce peraltro condizione abilitante per l'utilizzo dei Fondi strutturali FESR 2021-2027 del redigendo Programma Operativo regionale, con specifico rimando all'Obiettivo 3 *“Un'Europa più connessa”* ed alla Condizione 3.2 *“Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato”*.

Tale strumento rafforzerà e guiderà in parallelo le scelte di programmazione ed investimento degli interventi infrastrutturali e dei trasporti del PO FESR 2021-2027 sul territorio regionale, ricongiungendo il livello di pianificazione con quello di concreta realizzazione.

Ciò premesso, ai sensi dell'art.1 della L.R. n.7/2014 e s.m.i., con la Determinazione dirigenziale dell'Ufficio Mobilità e Trasporti Sostenibile n.113 del 28.12.2021, è stato aggiudicato l'affidamento diretto del servizio di *“Redazione dell'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti al 2030”*, all'operatore economico TPS-Transport Planning Service SRL (Via Settevalli n.133C, Perugia), a seguito di trattativa diretta sul Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA).

Pertanto è in fase di redazione l'aggiornamento del Piano Regionale Trasporti, per il quale si prevede la completa definizione entro giugno 2022.

2.3 Il Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale

È stato approvato con Deliberazione di Giunta regionale n.270 del 21 aprile 2020, previo parere del Consiglio regionale in data 31 marzo 2020; esso organizza la rete dei servizi di TPL regionale (da attuare a seguito di gara da parte dei nuovi soggetti gestori che risulteranno aggiudicatari) in un unico Bacino regionale organizzato in n.3 “UTOR”, ovvero Unità Territoriali Ottimali di Rete (1 UTOR Regionale e 2 UTOR di livello Provinciale) e n.5 Lotti di Gara con dimensioni idonee per procedere all'affidamento dei servizi di TPL riiepilogati nel prospetto che segue (dei quali n.3 Lotti extraurbani e n.2 Lotti comunali per i servizi dei capoluoghi Potenza e Matera):

| UTOR | Ambito/Lotto di gara |
|------------------|---|
| UTOR 1 - Potenza | Servizi di TPL Urbano Comune di Potenza |
| | Tutti gli altri servizi dell'UTOR 1 |
| UTOR 2 - Matera | Servizi di TPL Urbano Comune di Matera |
| | Tutti gli altri servizi dell'UTOR 2 |
| UTOR REGIONALE | Servizi della Rete Portante Regionale |



REGIONE BASILICATA

2.4 La Relazione sui n.5 Lotti di gara dei servizi di TPL regionale su gomma

La Relazione sui Lotti dei servizi di TPL automobilistici è stata predisposta in data 9 febbraio 2021, redatta in base ai “*criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva*” di cui alla Misura 6 della Delibera ART n.48/2017 ed ai sensi dell’art. 48, comma 6, lett. a) del D.L. 50/2017.

Tale Relazione, quale atto propedeutico all’avvio delle procedure di affidamento dei servizi, illustra sia l’analisi condotta per la determinazione dei n.5 Lotti in cui è articolato il Bacino per il TPL regionale ai fini della gara, sia “*le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata*”.

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti si è espressa in maniera **favorevole** all’articolazione del bacino di mobilità regionale nei suddetti n.5 Lotti di affidamento del servizio di TPL, con parere **n.6 del 25 marzo 2021**.

Con la DGR n.1085 del 28 dicembre 2021, ai sensi dell’articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n. 1370/2007, è stato approvato lo Schema di **Avviso di Preinformazione relativo alla procedura di gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici extraurbani ed urbani/comunali di competenza della Regione Basilicata**. Detto Avviso è stato pubblicato in data **03.01.2022**.

Gli adempimenti propedeutici all’avvio della gara del TPL su gomma già posti in essere sono di seguito sinteticamente indicati:

- Raccolta dati relativa ai beni strumentali ed al personale impiegato dagli attuali gestori.
- Consultazione sui beni essenziali (ex Delibera ART 154/2019), per la quale si è tenuta seduta pubblica in data 21.12.2020.
- Redazione della Relazione di Affidamento (ex Delibera ART 154/2016).
- Redazione della Relazione sui Lotti di Gara (Misura 6 delibera ART n. 48/2017), sulla quale L’Autorità di Regolazione dei Trasporti, nella seduta del 25 marzo 2021, ha formulato il Parere favorevole n.6.
- Consultazione specifica relativa alla “Clausola sociale” prevista dalla Misura 21 dell’Allegato A alla Delibera ART 154/2019 per il trasferimento del personale dai Gestori uscenti.
- Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica del Nuovo sistema tariffario integrato per la Regione Basilicata, sostanzialmente concluso. Sulla base del Progetto di Fattibilità si procederà mediante procedura di gara all’affidamento del servizio di Progettazione esecutiva e di esecuzione (acquisto forniture e servizi) per la realizzazione del sistema di integrazione tariffaria regionale e della bigliettazione elettronica a valere su risorse FSC 2014-20 già stanziare.
- Elaborazione dei Piani Economici e Finanziari Simulati (PEFS), attività attualmente in via di conclusione, I PEFS consentono di determinare in modo puntuale la base d’asta dei singoli lotti di gara



REGIONE BASILICATA

e rappresentano un riferimento per la valutazione dei Piani Economici e Finanziari che i concorrenti devono presentare in sede di offerta.

- Elaborazione della documentazione di gara e definizione degli allegati tecnici, attività attualmente in via di conclusione. Sostanzialmente consiste nella definizione della procedura e della documentazione di gara, ferma restando ovviamente la competenza alla predisposizione del disciplinare di gara e di quanto ad esso connesso da parte della Stazione Unica Appaltante regionale che dovrà procedere con l'espletamento della gara stessa organizzata nei 5 lotti, come previsto dal PdB.

2.5 Il Piano Strategico Regionale

Con la Deliberazione di Giunta regionale n.1034 del 28 dicembre 2021 è stata approvata la proposta di “Piano Strategico Regionale” ai sensi dell’articolo 45 comma 4 dello Statuto regionale e trasmessa al Consiglio regionale per la definitiva approvazione.

Con la Deliberazione di Consiglio regionale n.374 del 21 gennaio 2022 è stata approvato il “**Piano Strategico Regionale** - Art. 45, comma 4 dello Statuto regionale”.

Al Piano Strategico è stato affidato il compito:

- a. di indicare le vie di uscita dallo stato di crisi e dai rischi di declino che corrono l’economia e la società regionale;
- b. di organizzare mezzi e risorse disponibili per uscirne.

Le **vie di uscita** sono state identificate, in larga sintesi, nelle seguenti:

- **creare nuovi posti di lavoro**, in numero tale da riportare il tasso di occupazione regionale (allo stato attuale circa il 50% della popolazione in età lavorativa) a livello di quello nazionale (il 58% circa).

Tenendo conto delle dinamiche demografiche, l’obiettivo prevede l’incremento netto dei posti di lavoro di circa 30-35.000 unità ed un aumento dell’occupazione complessiva dagli attuali 190.000 unità (2000) a 220-225mila unità nel 2030;

- **sviluppare le attività di produzione di beni e servizi “vendibili”, che concorrono alla formazione del PIL** ad un tasso di almeno mezzo punto percentuale in più rispetto a quello medio programmato dal PNRR (2,7% in Basilicata contro 1,8% nazionale), in modo tale da ridurre progressivamente i divari nelle strutture di produzione di beni e servizi e la dipendenza della Basilicata dai trasferimenti netti di beni e servizi dal resto d’Italia;
- **rafforzare il ruolo dei soggetti e delle istituzioni** che operano in Basilicata.
- **sviluppare tutte le possibili economie di relazione.**



REGIONE BASILICATA

2.6 Avviso di Preinformazione - DGR n.928 del 24 novembre 2021

Con la suddetta DGR è stato approvato, ai sensi dell'art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n.1370/2007, l'integrazione all'**Avviso di pre-informazione per l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell'esercizio dei servizi di TPL ferroviari** ex Art. 9 D.Lgs. 422/1997 e s.m.i., in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Basilicata, per il decennio 2022-2031 ed in linea con le previsioni di cui della Delibera ART n.49/2015 così come modificata dalla Delibera ART n.159/2019, dell'art.1 della L.R. 7/2014 e s.m.i., del Piano Regionale dei Trasporti approvato con D.C.R. n.544/2016 e del Piano dei Trasporti di Bacino approvato con DGR n.270/2020.

Tale Avviso è stato pubblicato in data 30 novembre 2021.



REGIONE BASILICATA

3. QUADRO DI RIFERIMENTO - DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Si ritiene utile fornire una sintetica descrizione del sistema infrastrutturale regionale per una più compiuta analisi della mobilità regionale.

Nell'ambito di una dotazione infrastrutturale che vede il Mezzogiorno in difetto rispetto alla media nazionale (si vedano sotto i valori della Tabella indici di dotazione infrastrutturale calcolati nel 2012 dall'Istituto Tagliacarne), la situazione della Basilicata risulta tra le più deficitarie.

Relativamente alla rete stradale, la Basilicata mostra un indice di infrastrutturazione minore rispetto a gran parte delle altre regioni italiane, fatta eccezione per la Puglia e la Sardegna.

Inoltre la viabilità ordinaria risulta sostanzialmente priva sia di una orditura chiara e leggibile che di una gerarchia funzionale, mentre le strade a scorrimento veloce che attraversano la Regione in direzione Nord-Ovest/Sud-Est privilegiano gli spostamenti a lunga percorrenza a scapito di quelli brevi, accentuando così le tendenze centrifughe già insite nella debole armatura urbana regionale, caratterizzata da una delle densità più basse d'Italia.

Per la dotazione di linee ferroviarie la Basilicata registra un indice (60,1) minore rispetto alle altre Regioni del Sud Italia e maggiore solo di quello della Sicilia (59,4), Sardegna (17,4) e Valle d'Aosta (10,0). La rete ferroviaria della Basilicata ha un'estensione ridotta ed è costituita da 347 Km di linee a scartamento ordinario gestiti da RFI, da 90 Km di linea a scartamento ridotto gestiti da FAL attualmente in esercizio. Le stazioni e fermate ferroviarie - in tutto 51 - sono in genere esterne alle aree urbane, quando non sono decisamente lontane da esse. Solo 15 dei 131 Comuni hanno la stazione contigua al centro abitato.

In molti casi le ferrovie corrono parallele alle strade a scorrimento veloce, con servizi i cui tempi di percorrenza non sono paragonabili: il vantaggio competitivo in termini di tempo è assolutamente a favore dell'auto privata.

Dal un punto di vista dell'utilizzo, la modalità privata in auto risulta quella maggiormente utilizzata per la gran parte degli spostamenti effettuati dagli utenti lucani.



REGIONE BASILICATA

Tabella Indici di dotazione infrastrutturale

| Regioni | Rete stradale | Ferrovie | Porti | Aeroporti |
|-----------------------|---------------|----------|-------|-----------|
| Piemonte | 124,6 | 113,7 | 0,0 | 54,5 |
| Valle d'Aosta | 121,9 | 10,0 | 0,0 | 20,1 |
| Lombardia | 81,5 | 93,1 | 0,0 | 171,7 |
| Trentino Alto Adige | 79,2 | 72,2 | 0,0 | 12,9 |
| Veneto | 108,8 | 126,5 | 138,1 | 114,0 |
| Friuli Venezia Giulia | 88,4 | 105,6 | 222,5 | 84,7 |
| Liguria | 226,9 | 143,5 | 514,3 | 121,1 |
| Emilia Romagna | 134,1 | 134,2 | 162,9 | 77,2 |
| Toscana | 102,9 | 134,2 | 267,7 | 69,0 |
| Umbria | 85,5 | 125,3 | 0,0 | 52,6 |
| Marche | 102,1 | 69,1 | 63,3 | 49,3 |
| Lazio | 91,0 | 126,0 | 69,2 | 316,2 |
| Abruzzo | 133,5 | 102,7 | 59,1 | 31,6 |
| Molise | 96,9 | 79,1 | 12,2 | 0,0 |
| Campania | 106,6 | 113,1 | 120,1 | 45,8 |
| Puglia | 73,7 | 95,2 | 106,9 | 64,8 |
| Basilicata | 75,3 | 60,1 | 3,4 | 0,0 |
| Calabria | 108,8 | 89,0 | 107,8 | 76,4 |
| Sicilia | 90,1 | 59,4 | 118,5 | 86,5 |
| Sardegna | 43,9 | 17,4 | 83,9 | 86,4 |
| Nord-Ovest | 111,2 | 102,6 | 49,1 | 122,7 |
| Nord-Est | 111,2 | 118,5 | 135,5 | 81,3 |
| Centro | 96,3 | 120,4 | 131,2 | 159,8 |
| Sud e Isole | 88,2 | 76,3 | 95,9 | 62,5 |
| Italia | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Dotazione infrastrutturale per regioni italiane (numeri indici: Italia = 100)

A livello regionale la Provincia di Matera risulta avere (come rilevabile nella tabella sotto riportata) degli indici numerici positivi di dotazione di infrastrutture sia stradali che ferroviarie; tuttavia tali indici non tengono conto degli aspetti qualitativi: tali infrastrutture hanno infatti caratteristiche geometrico-funzionali modeste e il loro stato di degrado riflette sia i fenomeni di dissesto idrogeologico, cui è sottoposto il territorio, che l'abbandono delle aree interne e/o montane della Regione.

Indice di dotazione infrastrutturale nelle province della Basilicata e nel Mezzogiorno (Anno 2012)

| | Potenza | Matera | Basilicata | Mezzogiorno |
|---|---------|--------|------------|-------------|
| Rete stradale | 81,42 | 63,59 | 75,26 | 88,17 |
| Rete ferroviaria | 45,93 | 87,05 | 60,14 | 76,28 |
| Porti | 1,45 | 6,97 | 3,36 | 95,92 |
| Aeroporti | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 62,45 |
| Impianti e reti energetico-ambientali | 37,78 | 37,83 | 37,54 | 67,11 |
| Strutture e reti per la telefonia e la telematica | 39,34 | 45,26 | 41,38 | 96,79 |
| Reti bancarie e di servizi vari | 41,97 | 32,66 | 38,75 | 64,99 |
| Indice generale infrastrutture economiche | 35,36 | 39,05 | 36,63 | 78,82 |
| Indice generale infrastrutture economiche e sociali | 40,17 | 38,36 | 39,54 | 79,78 |

Fonte: Istituto G. Tagliacarne



REGIONE BASILICATA

3.1 Focus infrastrutture stradali

L'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di Autostrade sia rispetto ai residenti (km 1,25 ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,90 ogni 100 Km²) e sia rispetto al circolante (km 2,06 ogni 10.000 autovetture). La ripartizione geografica Meridionale ed Insulare evidenzia una rete autostradale nettamente inferiore a quella del settentrione: infatti, posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di Chilometri di Autostrade per abitante, per km² di superficie e per autovetture circolanti, si riscontra come al Sud gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 81,3, di 59,7 e di 83,7.

Nella tabella seguente, viene presentata la Ripartizione regionale delle strade primarie (Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2013) e il rapporto tra queste, la rispettiva popolazione residente (Km di strada per 10.000 abitanti residenti), la superficie (Km di strada per 100 Km² di superficie) e le autovetture circolanti (Km di strada per 10.000 autovetture circolanti).

Tab. V.1.1.4A - Analisi della ripartizione regionale dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2013

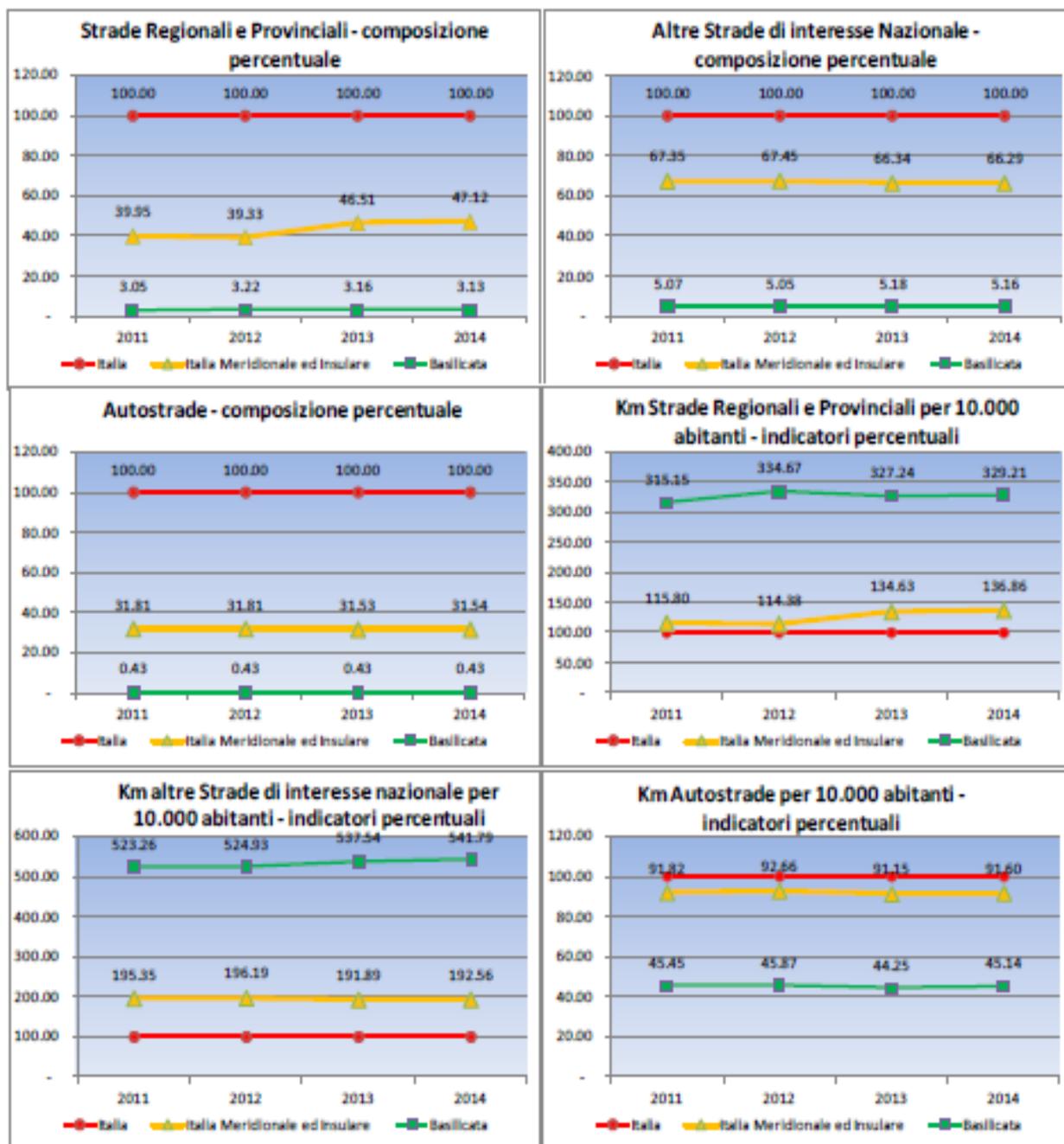
| Regioni e Ripartizione Geografica | Strade Regionali e Provinciali | Altre Strade di Interesse Nazionale | Autostrade | Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti | Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti | Km Autostrade per 10.000 abitanti | Km Strade Regionali e Provinciali per 100 km ² | Km altre Strade di interesse nazionale per 100 km ² | Km Autostrade per 100 km ² | Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 autovetture circolanti | Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti | Km Autostrade per 10.000 autovetture circolanti |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|--------------|---|--|-----------------------------------|---|--|---------------------------------------|---|--|---|
| <i>a) Valori assoluti</i> | | | | | | | | | | | | |
| Piemonte | 12.745 | 691 | 821 | 28,7 | 1,6 | 1,9 | 50,2 | 2,7 | 3,2 | 45,1 | 2,4 | 2,9 |
| Valle d'Aosta | 496 | 145 | 114 | 38,6 | 11,3 | 8,9 | 15,2 | 4,4 | 3,5 | 36,7 | 10,7 | 8,4 |
| Lombardia | 9.311 | 951 | 621 | 9,3 | 1,0 | 0,6 | 39,0 | 4,0 | 2,6 | 15,9 | 1,6 | 1,1 |
| Trentino Alto Adige (*) | 4.519 | - | 212 | 43,0 | 0,0 | 2,0 | 33,2 | 0,0 | 1,6 | 60,5 | 0,0 | 2,8 |
| Veneto | 9.113 | 735 | 556 | 18,5 | 1,5 | 1,1 | 49,6 | 4,0 | 3,0 | 30,7 | 2,5 | 1,9 |
| Friuli Venezia Giulia | 3.431 | 191 | 210 | 27,9 | 1,6 | 1,7 | 43,7 | 2,4 | 2,7 | 44,7 | 2,5 | 2,7 |
| Liguria | 3.194 | 377 | 375 | 20,1 | 2,4 | 2,4 | 58,9 | 7,0 | 6,9 | 38,4 | 4,5 | 4,5 |
| Emilia Romagna | 8.979 | 1.178 | 568 | 20,2 | 2,6 | 1,3 | 40,6 | 5,3 | 2,6 | 32,7 | 4,3 | 2,1 |
| Italia Settentrionale | 51.788 | 4.268 | 3.477 | 18,64 | 1,54 | 1,25 | 43,19 | 3,56 | 2,90 | 30,67 | 2,53 | 2,06 |
| Toscana | 11.011 | 892 | 448 | 29,4 | 2,4 | 1,2 | 47,9 | 3,9 | 1,9 | 46,5 | 3,8 | 1,9 |
| Umbria | 4.483 | 383 | 39 | 30,0 | 6,3 | 0,7 | 35,0 | 6,9 | 0,7 | 73,3 | 9,3 | 1,0 |
| Marche | 5.666 | 477 | 168 | 36,5 | 3,1 | 1,1 | 58,5 | 4,9 | 1,7 | 57,0 | 4,8 | 1,7 |
| Lazio | 8.985 | 494 | 470 | 15,3 | 0,8 | 0,8 | 52,2 | 2,9 | 2,7 | 24,0 | 1,3 | 1,3 |
| Italia Centrale | 30.147 | 2.446 | 1.145 | 24,98 | 2,03 | 0,95 | 51,66 | 4,19 | 1,96 | 39,06 | 3,17 | 1,48 |
| Abruzzo | 5.954 | 983 | 352 | 44,6 | 7,4 | 2,6 | 55,1 | 9,1 | 3,3 | 70,3 | 11,6 | 4,2 |
| Molise | 2.348 | 561 | 36 | 74,6 | 17,8 | 1,1 | 52,9 | 12,6 | 0,8 | 115,9 | 27,7 | 1,8 |
| Campania | 9.107 | 1.313 | 442 | 15,5 | 2,2 | 0,8 | 67,0 | 9,7 | 3,3 | 27,2 | 3,9 | 1,3 |
| Puglia | 9.136 | 1.510 | 313 | 22,3 | 3,7 | 0,8 | 47,2 | 7,8 | 1,6 | 40,6 | 6,7 | 1,4 |
| Basilicata | 4.854 | 1.027 | 29 | 83,9 | 17,8 | 0,5 | 48,6 | 10,3 | 0,3 | 136,3 | 28,8 | 0,8 |
| Calabria | 9.265 | 1.349 | 295 | 46,8 | 6,8 | 1,5 | 61,4 | 8,9 | 2,0 | 76,5 | 11,1 | 2,4 |
| Sicilia | 26.247 | 3.538 | 662 | 51,5 | 6,9 | 1,3 | 102,1 | 13,8 | 2,6 | 83,6 | 11,3 | 2,1 |
| Sardegna | 6.101 | 2.925 | 0 | 36,7 | 17,6 | 0,0 | 25,3 | 12,1 | 0,0 | 60,7 | 29,1 | 0,0 |
| Italia Meridionale ed Insulare | 73.012 | 13.206 | 2.129 | 34,89 | 6,31 | 1,02 | 59,33 | 10,73 | 1,73 | 59,08 | 10,69 | 1,72 |
| Italia | 154.948 | 19.920 | 6.751 | 25,49 | 3,28 | 1,11 | 51,42 | 6,61 | 2,24 | 41,92 | 5,39 | 1,83 |

Dal posizionamento della Basilicata, emerge una scarsa dotazione di strade regionali e provinciali, una discreta dotazione di strade di interesse nazionale e una dotazione pressoché nulla di autostrade.



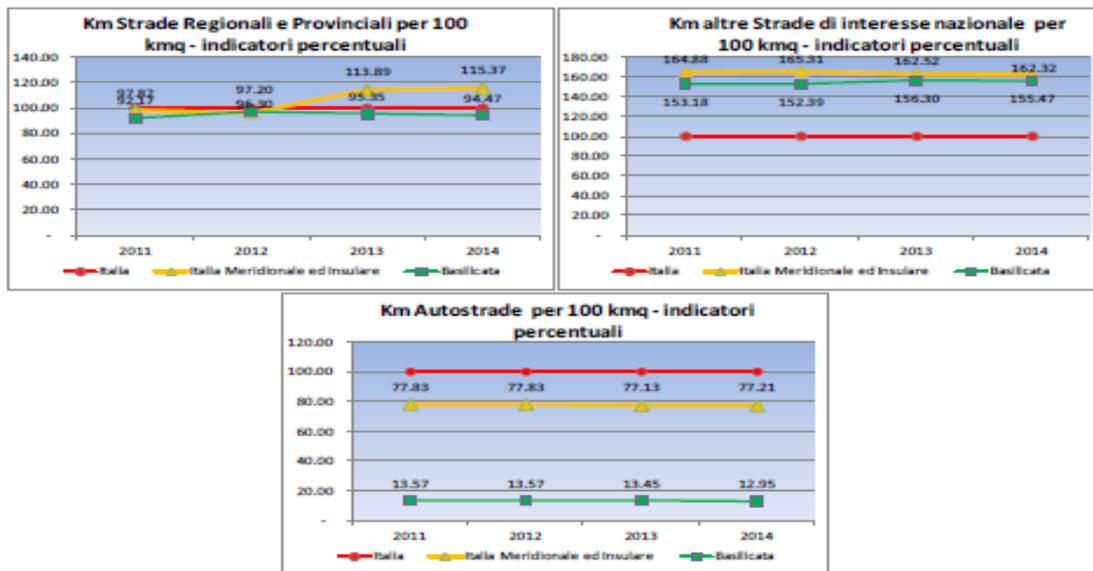
REGIONE BASILICATA

I grafici di seguito riportati mostrano il trend dei dati del periodo 2013-2016, inerenti la dotazione infrastrutturale in termini percentuali, in relazione alla popolazione ed alla superficie.





REGIONE BASILICATA



Dalla lettura dei trend delle composizioni percentuali, sopra riportati, si osserva che il posizionamento della Basilicata per le infrastrutture autostradali, molto basso, resta costante, mentre per le strade di interesse nazionale e regionale, vi sono lievi fluttuazioni nel tempo non rilevanti.

Analizzando le dotazioni infrastrutturali in relazione alla popolazione abbiamo:

- per le autostrade, un posizionamento inferiore al 50% rispetto al dato nazionale (45,14);
- per le strade di interesse nazionale, una dotazione molto superiore alla media nazionale (541,79);
- per le strade di interesse regionale e provinciale, una dotazione decisamente superiore alla media nazionale (329,21).

D'altro canto analizzando le dotazioni infrastrutturali in relazione alla popolazione abbiamo:

- per le autostrade, un posizionamento decisamente basso, inferiore al 13% del dato nazionale (12,95);
- per le strade di interesse nazionale, una dotazione superiore alla media nazionale (155,47);
- per le strade di interesse regionale e provinciale, una dotazione inferiore alla media nazionale (94,47).

In conclusione è possibile affermare che il complesso quadro del sistema delle infrastrutture stradali regionali presenta un gap nella dotazione di infrastrutture di rango superiore (quali le autostrade) compensato da una rete di interesse nazionale che -vedremo nel prosieguo- spesso corre parallela alle ferrovie; mentre la rete a carattere regionale e provinciale risulta piuttosto ridotta, nonostante le necessità maggiori legate ad un tessuto abitativo con una densità abitativa tra le più basse d'Italia.



REGIONE BASILICATA

3.2 Focus infrastrutture ferroviarie

Le linee ferroviarie che attraversano non marginalmente il territorio regionale e che quindi sono di maggiore interesse per il trasporto pubblico locale sono:

- Battipaglia -Potenza -Metaponto, a scartamento ordinario (1435 mm);
- Potenza -Foggia, a scartamento ordinario (1435 mm);
- Matera -Bari, a scartamento ridotto (950 mm);
- Potenza -Bari, a scartamento ridotto (950 mm).

Si evidenzia come la tratta Potenza Superiore-Avigliano Lucania rappresenti un unicum infrastrutturale in Europa, essendo un tratto di linea di circa 9 km a doppio scartamento che consente la circolazione di convogli con scartamento ordinario e ridotto. Dal punto di vista infrastrutturale la tratta in questione, armata con tre rotaie, consente la circolazione sia a Trenitalia che a FAL. Gestita da RFI mediante DCO (Dirigente Centrale Operativo), è attrezzata con SSC (Sistema di Supporto alla Condotta) e percorsa dai veicoli di FAL con SSB (Sotto Sistema di Bordo) regolarmente attivato.

Anche il sistema di deviatori rappresenta un'unicità, poiché per consentire la percorrenza di convogli con differente scartamento, sono presenti deviatori speciali "Monoago"(Potenza Superiore) e "Triago"(Avigliano Lucania).



Doppio Scartamento
(rotaia interposta)



Deviatoio "Triago"



Deviatoio "Monoago"

Linea Battipaglia - Potenza - Metaponto

Rappresenta l'asse portante del sistema ferroviario regionale ed è l'unica linea con impianti di buon livello a servizio della Regione.

Lunga complessivamente 150,32 km, interessa il territorio lucano per circa 110 km, con tracciato, in gran parte, parallelo alla SS 407 Basentana.



REGIONE BASILICATA

A semplice binario, elettrificata, ha caratteristiche discrete per quanto riguarda l'andamento planimetrico, con raggi di curvatura generalmente pari a 400-500 m, tranne per la tratta Tito-Bella Muro-Romagnano, che presenta caratteristiche tipiche delle ferrovie di montagna.

Buona la velocità commerciale, tranne nel tratto montano, anche se ben lontana dai target attuali.

La distanza media tra le stazioni/fermate è di circa 9 km.

E' percorsa sia da treni regionali che di lunga percorrenza (Taranto-Roma).

Gestore: Rete Ferroviaria Italiana

La funzione di questa linea è essenzialmente trasversale: infatti rappresenta l'attraversamento della Regione nell'ambito del collegamento a lunga percorrenza.

Linea Potenza - Foggia

Lunga complessivamente 118,33 Km, è assimilabile ad una linea di 2° livello ed interessa il territorio lucano per circa 69 Km, con tracciato parallelo alla SS.658 Potenza-Melfi.

A semplice binario, non elettrificata (trazione diesel), presenta raggi di curvatura prevalentemente inferiori a 400 m con minimi di 250 m, pendenza massima del 28‰ e gallerie per ben 15 Km.

La distanza media tra le stazioni/fermate è di 6,5 km.

E' percorsa esclusivamente da treni regionali.

Gestore: Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

RETE FERROVIARIA REGIONALE DI COMPETENZA RFI

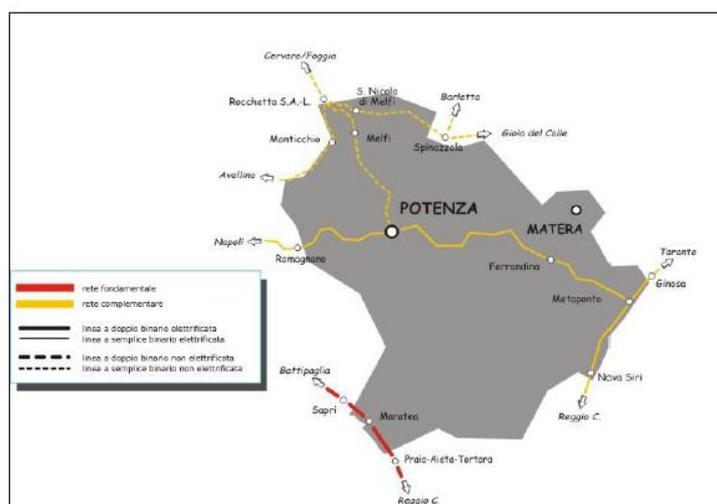


Figura 12. Rete ferroviaria regionale di competenza di RFI.

Linea Matera - Bari

Lunghezza complessivamente 77 km, interessa il territorio lucano per soli 14 Km, con tracciato parallelo alla SS.99.



REGIONE BASILICATA

A semplice binario, non elettrificata (trazione diesel), ha caratteristiche di tracciato piuttosto scadenti: raggi di curvatura minima pari a 100 mt. (per la maggior parte del tracciato il raggio di curvatura è comunque inferiore a 200 mt.), pendenza massima del 30‰.

La distanza media tra le stazioni/fermate è di 3 km.

È percorsa esclusivamente da treni regionali.

Gestore: Ferrovie Appulo Lucane (FAL)

Rappresenta l'unico collegamento ferroviario della Basilicata con Bari.

Linea Potenza - Avigliano - Altamura - Bari

Lunghezza complessivamente 137 km in esercizio, interessa il territorio lucano per 82 Km di cui 7 costituiscono la diramazione per Avigliano.

A semplice binario, non elettrificata (trazione diesel), ha le seguenti caratteristiche: raggi di curvatura minima pari a 100 mt. (per la maggior parte del tracciato il raggio di curvatura è comunque inferiore a 300 mt.), pendenza massima del 50‰.

La distanza media tra le stazioni/fermate è di 4 km.

È percorsa esclusivamente da treni regionali.

Gestore: Ferrovie Appulo Lucane (FAL)

Importante collegamento interregionale, unica relazione ferroviaria tra l'entroterra potentino ed il capoluogo pugliese, oggi è poco servita in ragione dei tempi di percorrenza non competitivi rispetto ai servizi di TPL su gomma.

Seguono due tabelle che riepilogano le principali caratteristiche delle linee gestite da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e da F.A.L. S.r.l.

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Linee ferroviarie in esercizio | 347 km |
| Classificazione | |
| Linee fondamentali | 18 km |
| Linee complementari | 329 km |
| Tipologia | |
| Linee a doppio binario | 18 km |
| Linee a semplice binario | 329 km |
| Alimentazione | |
| Linee elettrificate | 211 km |
| Linee non elettrificate (diesel) | 136 km |
| | |
| Linee a doppio binario | 18 km |
| Linee a semplice binario | 193 km |

| | |
|---|-------------------|
| Lunghezza complessiva | 365 km |
| linea convenzionale | 365 km |
| Impianti ferroviari | |
| Stazioni con servizio viaggiatori | 37 |
| Tecnologie innovat. protez. marcia treno | |
| Sistemi di telecomando circolaz. (CTC+DPC) | 296 km |
| SCMT, per il controllo marcia del treno | 211 km |
| SSC, per il supporto alla guida | 136 km |
| | |
| Numero di addetti nel settore | 16 ⁽¹⁾ |
| | |
| Offerta treni*km/anno = | 1.956.956,5 |

(1) valore riferito al solo personale addetto alle biglietterie e al personale operante presso la Direzione regionale della Basilicata

Linee RFI che interessano la Basilicata



REGIONE BASILICATA

| RETE FAL BASILICATA | |
|-----------------------------|-----------|
| Tratta | km |
| Venusio - Matera Sud | 10 |
| Basentello - Avigliano L. | 58 |
| Avigliano C. - Potenza Inf. | 22 |
| TOTALE | 90 |

Le tre linee ferroviarie hanno punti di interscambio nelle stazioni/fermate di Avigliano Lucania e Potenza Superiore, ma il diverso scartamento determina rigidità nella proposta di servizi interconnessi, non superabile se non con rottura di carico e il coordinamento degli orari, valorizzando possibili nodi di simmetria. Perciò, nell'ambito della rete ferroviaria del Mezzogiorno, le FAL si presentano come "isolate", pur in presenza dei nei nodi terminali Comuni di Potenza e Bari.

Prestazioni e accessibilità

In ragione delle caratteristiche altimetriche e planimetriche delle linee, i tempi di percorrenza risultano poco competitivi rispetto agli stessi itinerari in auto, cui si aggiunge un'accessibilità condizionata alle stazioni e fermate, per la distanza spesso notevole tra i nuclei abitati, spesso situati in montagna, e gli scali ferroviari di riferimento, tanto che delle 51 stazioni e fermate, solo 15 risultano posizionate nel centro abitato. Tali condizioni fanno sì che il cosiddetto ultimo miglio venga spesso demandato al mezzo privato.

Di seguito una descrizione della rete ferroviaria ricadente nel territorio regionale e/o di interesse regionale per il collegamento verso i nodi della rete AV/AC nazionale e verso gli hub aeroportuali di Napoli e Bari e verso i sistemi portuali di Bari e Taranto.





REGIONE BASILICATA

Linea Napoli -Reggio Calabria

La linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria attraversa tre Regioni: Campania, Basilicata e Calabria. Con i suoi 450 km circa rientra nella rete fondamentale di RFI e ricade nel territorio lucano per una tratta di complessivi 17 km, tutti compresi nel comune di Maratea (MT) e lungo i quali sono presenti 3 stazioni. La linea è a doppio binario elettrificata e permette una velocità di 130-140 km/h, con una potenzialità di circa 160 treni/giorno.

Dal punto di vista infrastrutturale è l'unica tratta ferroviaria lucana di interesse euro-nazionale.

Linea Salerno -Potenza -Metaponto -Taranto

E' l'asse portante del sistema ferroviario regionale ed è l'unica linea con impianti di buon livello a servizio della Regione, nonostante presenti caratteristiche tipiche delle linee di montagna, con andamento tortuoso ed elevate pendenze. Essa connette la linea tirrenica con quella ionica, attraversando trasversalmente il territorio lucano. È una linea a prevalente traffico regionale, con i seguenti collegamenti di lunga percorrenza:

- 4 IC a contratto tra il MIMS e Trenitalia (OSP);
- 2 estensioni del collegamento FR, tra Salerno e Metaponto (Taranto) a contratto tra Regione e Trenitalia (OSP).

La linea è suddivisa in due tronchi: il tronco Salerno-Potenza Centrale e quello Potenza Centrale-Metaponto ed interessa territori di entrambe le province lucane, Matera e Potenza. I principali Comuni attraversati sono Albano di Lucania (PZ), Balvano (PZ), Bella (PZ), Bernalda (MT), Ferrandina (MT), Grassano (MT), Picerno (PZ), Pisticci (MT), Potenza, Tito (PZ), Trivigno (PZ), Vaglio di Basilicata (PZ). La tratta Battipaglia-Potenza, che ricade tra Campania e Basilicata, è lunga complessivamente 89 km e rientra nel territorio lucano per 45,6 km.

La velocità massima della linea raggiunge il valore più alto, pari a 140 km/h, nel tratto Pontecagnano-Battipaglia. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 55 km/h. I tempi medi di percorrenza del tronco Battipaglia-Potenza sono di circa 2 ore. Il numero di stazioni e di fermate è pari rispettivamente a 15 e a 3.

La tratta ferroviaria Potenza - Metaponto è lunga complessivamente 107,107 km e presenta caratteristiche plano-altimetriche migliori rispetto alla tratta Battipaglia-Potenza. La linea presenta una potenzialità di treni al giorno nelle due direzioni pari a 60, sfruttata allo stato attuale per circa la metà.

La velocità massima, pari a 120 km/h, viene raggiunta nel tratto Metaponto-Taranto. La velocità commerciale, invece, è di circa 76 km/h.

Il tempo medio di percorrenza è di 1 h 25'.



REGIONE BASILICATA

Linea Potenza -Foggia

La linea Potenza-Foggia fa parte della rete ferroviaria complementare gestita da RFI e assicura i collegamenti tra i Comuni a nord del potentino e il capoluogo di Regione ed i collegamenti interregionali, dal momento che, a Foggia, si connette alla direttrice Adriatica.

La linea, interamente a binario unico e non elettrificata, è -per la parte lucana- tutta in provincia di Potenza, attraversa diversi centri di discreta importanza come Avigliano Lucania, Melfi, Potenza, Rionero in Vulture ed alcune stazioni che hanno funzione di nodi ferroviari come quella di Rocchetta Sant'Antonio - Lacedonia (in Puglia). Lunga complessivamente 118,329 km, tale linea ricade nel territorio lucano per circa 65 km. Per la tratta che interessa la Basilicata, risulta parallela alla strada a scorrimento veloce Potenza-Melfi.

Il tratto Potenza-Melfi è caratterizzato dal maggior flusso di passeggeri al giorno anche grazie alla presenza, nell'area industriale di San Nicola di Melfi, di importanti realtà produttive -prima fra tutte la Stellantis- che, negli ultimi decenni, hanno fatto crescere discretamente la domanda pendolare lungo questo corridoio.

Lungo la linea sono presenti diverse attrazioni turistiche di interesse anche nazionale; rilevante è la lunghezza totale delle gallerie che raggiunge i 17 km, impegnando il 14,4% del tracciato. La velocità massima della linea, nel tratto che attraversa la Regione, raggiunge il valore più alto (105 km/h) nella tratta Avigliano Lucania-Tiera. Nel complesso la velocità commerciale è di circa 54 km/h. La frequenza media è di un treno ogni 1 h 30'. Il tempo medio di percorrenza ferroviaria si attesta attorno alle 2 h 14'. La linea è percorsa esclusivamente da treni regionali.

La linea, a semplice binario e non elettrificata, si sviluppa con tracciati tortuosi caratterizzati da elevate pendenze (fino al 28‰) e curve di raggio stretto (anche di 250 m) e l'attrezzaggio tecnologico non è adeguato agli ultimi standard ferroviari, pertanto sono necessari interventi di velocizzazione e di ammodernamento attraverso il progetto di "*Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia*" in corso di realizzazione.

Esso è inserito nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) del 2 agosto 2012 per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, con un costo complessivo iniziale di 200 milioni di euro ed è suddiviso in due Sottoprogetti:

- Sottoprogetto 1 "*Adeguamento a standard e realizzazione impianti*" (Costo 51,00 M€uro);
- Sottoprogetto 2 "*Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione passaggi a livello e consolidamento sede*" (Costo 149,00 M€uro).

Nell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti, il costo complessivo del Progetto di Investimenti RFI "*Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia (NPP*



REGIONE BASILICATA

1674)”, era stimato in 283 M€uro di cui 213 M€uro già dotati di copertura finanziaria e gli ulteriori 70 M€uro da finanziare con il successivo aggiornamento 2020 del CdP 2017-2021.

A seguito della chiusura del Progetto Esecutivo del Lotto 2 (che comprende la Soppressione dei PL, le rettifiche di tracciato e le attività di consolidamento sede), il Costo complessivo del Progetto NPP 1674 è stato rideterminato in 335 Mln €, con un incremento di ulteriori 52 M€uro.

Nell’ambito della redazione del PNRR, è stato inserito anche il Progetto NPP 1674, trovando copertura per 110 M€uro con Recovery Fund.

Pertanto l’attuale Costo stimato complessivo dell’NPP 1674 è pari a 335 M€uro presenta le fonti di finanziamento di seguito riportate:

- 213 Mln € inserite nell’aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021;
- 110 Mln € da Recovery Fund;
- 12 Mln € da finanziare.

Il Sottoprogetto 1 è sostanzialmente in fase di conclusione, mentre il Sottoprogetto 2 è suddiviso in due Lotti:

I LOTTO: ELETTRIFICAZIONE INTERA LINEA a sua volta distinto in due lotti, così definiti:

- lotto 1.1. Elettrificazione tratta Cervaro-Rocchetta S.A. progetto esecutivo andato in gara: aggiudicazione lavori entro agosto 2021 e conclusione lavori a fine 2024;
- lotto 1.2 Elettrificazione tratta da Rocchetta S.A. a Potenza: in fase di gara. È stato posto a base di gara il progetto definitivo, con appalto integrato progetto esecutivo e realizzazione delle opere. A seguito di ricorsi presentati da imprese partecipanti alla gara (prima al TAR e poi al Consiglio di Stato) l’udienza al CdS è ora prevista per ottobre 2021 e, a seguito della decisione, si potrà chiudere l’aggiudicazione tra qualche mese, l’ultimazione dei lavori è prevista per l’anno 2026;

II LOTTO: RETTIFICHE DI TRACCIATO SOPPRESSIONE PASSAGGI A LIVELLO CONSOLIDAMENTO SEDE

RFI sta procedendo alla definitiva redazione delle progettazioni esecutive adeguate alla nuova normativa, è previsto l’avvio della gara di appalto dei lavori nell’aprile 2022 ed il completamento lavori entro il 2026.

Nella tempistica sopra riportata si è già tenuto conto dei tempi necessari per le autorizzazioni all’attivazione ed all’utilizzo della linea da parte dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

La tempistica prevista comporta uno slittamento di oltre due anni rispetto alle date inizialmente previste di conclusione dei lavori.



REGIONE BASILICATA

La conclusione dei lavori garantirà l'inserimento della Basilicata nella rete ferroviaria nazionale a trazione elettrica, chiudendo l'anello tra direttrice adriatica e tirrenica, ed eleverà gli standard prestazionali e la qualità del servizio di trasporto ferroviario offerto alla Comunità lucana.

Nella fattispecie sarà offerto un servizio regionale completamente rinnovato, con orario cadenzato ogni ora, aumento della velocità massima di tracciato dagli attuali 100 km/h a 130 km/h, riduzione dei tempi di percorrenza dagli attuali 140 a 115 minuti; inoltre l'adeguamento della sagoma permetterà il potenziamento dei servizi merci da e per l'impianto Stellantis di Melfi (PZ).

Linea Taranto - Reggio Calabria

La linea Taranto-Reggio Calabria costituisce la direttrice ionica gestita da RFI, che si estende per circa 473 km, tra Puglia, Basilicata e Calabria. Nel comune di Bernalda, e precisamente nella frazione di Metaponto, tale linea si incrocia con l'altra linea complementare che raggiunge Potenza e Battipaglia, verso Salerno e Napoli.

Tale linea interessa il territorio lucano per 30 km e si sviluppa con un tracciato quasi parallelo alla SS 106 Ionica. Nella tratta Marconia-Scanzano la velocità massima raggiunge il valore di 130 km/h, mentre il tempo medio di percorrenza del servizio tra Taranto e Sibari è di 1 h 43'.

I principali Comuni attraversati sono Bernalda, Pisticci, Scanzano Jonico, Policoro, Nova Siri.

Linea Rocchetta - Gioia del Colle

La ferrovia Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle, lunga complessivamente 139,292 km, è una linea complementare di RFI, a binario unico, non elettrificata, che ricade nella gran parte in Puglia e per circa 50 km in territorio lucano. La linea, pur consentendo il collegamento tra il Capoluogo lucano ed i Comuni a nord di esso e con l'area industriale di San Nicola di Melfi, in ragione delle caratteristiche infrastrutturali attualmente prevede la circolazione dei soli treni merci (conto Stellantis e indotto) limitati a San Nicola di Melfi, mentre il servizio viaggiatori è garantito unicamente da servizi sostitutivi programmati.

In territorio lucano i principali Comuni attraversati sono Melfi, Montemilone, Venosa, Palazzo San Gervasio.

La linea Rocchetta-Gioia del Colle s'interseca con la Potenza-Foggia a Rocchetta, con la Taranto-Bari nell'altro suo estremo -Gioia del Colle-, mentre a Spinazzola esiste un'altra diramazione per Barletta.

Linea Ferrandina -Matera

Si tratta di una nuova linea ferroviaria elettrificata a semplice binario progettata negli anni '80 con l'intento di collegare la direttrice adriatica passante per Bari con la linea Battipaglia-Metaponto, dunque collegare



REGIONE BASILICATA

la città di Matera all'infrastruttura ferroviaria nazionale e realizzare servizi Lungo Percorso con Roma e TPL con Potenza e Taranto.

Il progetto consiste nell'adeguamento e completamento delle opere fino ad ora realizzate, collegando la stazione di Ferrandina, linea Potenza-Metaponto, con la futura stazione di Matera La Martella.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una lunetta a nord di Ferrandina per garantire il collegamento diretto verso nord.

L'attivazione della linea è prevista per l'anno 2026/2027 e rappresenta un'opportunità di rilancio per tutto il trasporto pubblico locale in Basilicata.

Attualmente è in atto l'iter di approvazione del progetto definitivo NPP 0136 "Nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella", inviato agli Enti competenti ad agosto 2021 per l'acquisizione dei relativi pareri.

Trattasi di un investimento complessivo di 365 mln € (di cui 50 disponibili grazie al PNRR) per un tracciato di complessivi 22 km che prevede: il completamento della linea esistente a binario unico elettrificato (lunga circa 19,5 km), la manutenzione straordinaria, l'integrazione e l'adeguamento delle opere civili già esistenti e la realizzazione di un nuovo collegamento diretto di circa 2,2 km fra la nuova linea Ferrandina-Matera e la linea Potenza-Metaponto.

Ad ottobre 2021 la Commissaria governativa Dott.ssa Vera Fiorani (nominata con DPCM del 16 aprile 2021) ha Comunicato che, a conclusione dell'iter approvativo entro il 2021, il progetto dovrà essere adeguato alle eventuali prescrizioni e validato in modo da avviare le attività negoziali per il progetto esecutivo entro il 2022 e realizzazione delle opere a partire dall'estate del 2023, traguardando, senza intoppi, la messa in funzione della nuova linea nel 2026.

Obiettivo primario della realizzazione della nuova linea è l'attivazione del collegamento della città di Matera alla rete ferroviaria nazionale (in particolare con Salerno - per l'accesso al sistema AV/AC - e con Taranto attraverso la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto) con evidenti positive ricadute per tutto il trasporto pubblico locale regionale.

Tali interventi sono stati previsti all'interno dei vigenti strumenti di pianificazione, così come peraltro riportato nel **del Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - Analisi e Scenari - paragrafo 3.2** circa gli interventi infrastrutturali ferroviari programmati:

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.



REGIONE BASILICATA

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 *"Elettrificazione, 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'elettrificazione 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.

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 devianti 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.



REGIONE BASILICATA

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).

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 Frecciarossa 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 deviate 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.

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*.....

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.

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



REGIONE BASILICATA

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. La tratta è esercizio.
- 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..

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.

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.

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.

Di seguito si riportano altresì degli stralci del **paragrafo 3.3 del Piano di Bacino Regionale del TPL - Analisi e Scenari** - concernenti l'offerta ferroviaria nell'orizzonte di riferimento temporale 2020-2028 del Piano di Bacino Unico Regionale del TPL.



REGIONE BASILICATA

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 riprogrammazione 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).

Triennio 2020-2022

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.

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.

Triennio 2023-2025

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'elettrificazione della linea, si prevede una complessiva riorganizzazione



REGIONE BASILICATA

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.

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 1). Sulla stessa porzione di rete, l'attuale esercizio sviluppa, sempre su base giornaliera, circa 5'060 treni*km (cfr. Tabella 2). 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 1. 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.-PotenzaSup. ¹ | 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 |
| | | Totale: | 5'097,0 |

Tabella 2. 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 |

¹Comprende anche corse limitate alla tratta Potenza Superiore-Potenza Centrale e Potenza Centrale-Bella Muro per il trasferimento del materiale rotabile.



REGIONE BASILICATA

| | | | |
|---------------------------|---|----------------|----------------|
| Potenza C.le-Taranto | 2 | 150 | 601,3 |
| Potenza C.le-Potenza Sup. | 3 | 4 | 22,9 |
| | | Totale: | 5'060,2 |

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 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** 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.

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.

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 reimpiegate 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.



REGIONE BASILICATA

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 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.

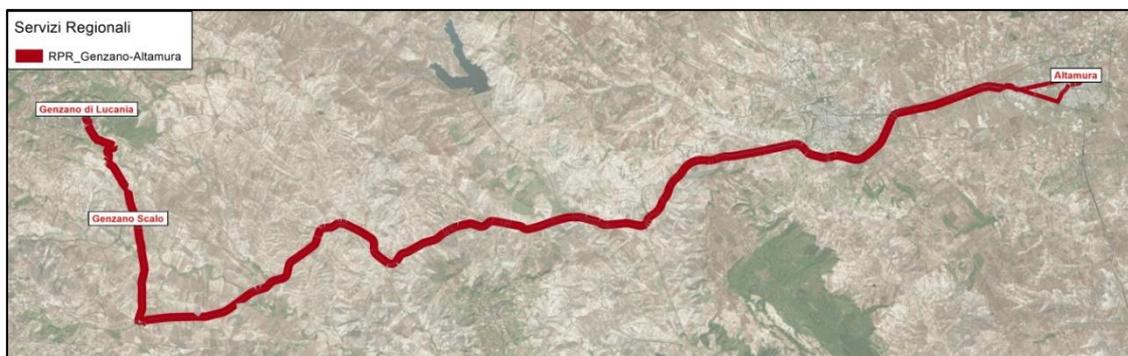


Figura 1. Linea Genzano -Altamura

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).

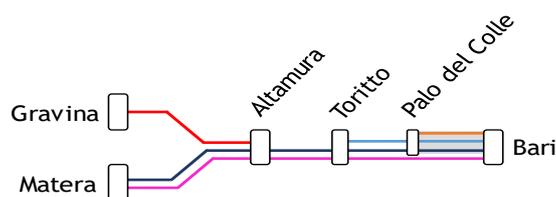


Figura 2. Schematizzazione rete FAL

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;



REGIONE BASILICATA

- 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.

Triennio 2026-2028

Rete RFI

Direttrice Ferrandina-Matera

Ultimata 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



REGIONE BASILICATA

4. QUADRO DI RIFERIMENTO -CONTRATTI SOTTOSCRITTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

La REGIONE BASILICATA e TRENITALIA hanno sottoscritto i seguenti Contratti di Servizio per i servizi di TPL ferroviari ed automobilistici sostitutivi regionali:

- per l'anno 2001, Contratto di Servizio sperimentale sottoscritto in data 25 luglio 2011, rep. 2181;
- per il biennio 2002/2003, Contratto di Servizio sottoscritto in data 16 ottobre 2002, rep. n.6147;
- per l'anno anno 2004, Contratto di Servizio sottoscritto in data 20 luglio 2005, rep. n.7145;
- per l'anno anno 2005, Contratto di Servizio sottoscritto in data 22 novembre 2005, rep. n.8016;
- per il biennio 2006/2007, Contratto di Servizio sottoscritto in data 2 aprile 2007, rep. n.9229;
- per il periodo 2009-2014, rinnovabile per altri sei anni, Contratto di Servizio sottoscritto in data 1 marzo 2010, rep. n.11352;
- per il periodo 2015-2023, Atto di rinnovo del Contratto di Servizio 2009-2014 sottoscritto in data 28 luglio 2017, rep. n.264 del 28.07.2017.

La REGIONE BASILICATA e FAL S.r.l. hanno sottoscritto i seguenti Contratti di Servizio per i servizi di TPL ferroviari ed automobilistici sostitutivi regionali:

- per l'anno 2001, Contratto di Servizio sperimentale, sottoscritto in data 24 aprile 2001, rep. 1349 del 04/05/2001;
- per il biennio 2002/2003, Contratto di Servizio sottoscritto in data 2 agosto 2002, rep. n.2366 del 08/08/2002;
- per l'anno anno 2004, Contratto di Servizio sottoscritto in data 23 luglio 2004, rep. n.1824 del 04/08/2004;
- per l'anno anno 2005, Contratto di Servizio sottoscritto in data 17 giugno 2005, rep. n.1595 del 22/06/2005;
- per il biennio 2006/2007, Contratto di Servizio sottoscritto in data 23 giugno 2007, rep. n.613 del 28/08/2007;
- per l'anno anno 2008, Contratto di Servizio sottoscritto in data 18 gennaio 2008, rep. n.1339 del 19/12/2008;
- per il periodo 2009-2011, Contratto di Servizio sottoscritto in data 15 marzo 2010, rep. n.11375, successivamente prorogato con DGR n.1010 del 27/07/2012 e con DGR n.1473 del 14/11/2013 sino alla data del 13/12/2014;
- per il periodo 2015-2023, Contratto di Servizio sottoscritto in data 29 settembre 2017, rep. n.336 del 29.09.2017.

La REGIONE BASILICATA e TRENITALIA hanno sottoscritto inoltre Contratti di Servizio per i servizi ferroviari di lunga percorrenza sulla relazione salerno-Potenza-Metaponto-taranto in continuità con i servizi AV Milano-Salerno:



REGIONE BASILICATA

- per il periodo 11/12/2016 -10/12/2017, Contratto di servizio per l'esercizio in via sperimentale 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, sottoscritto in data 6/12/2016, rep. n.16757 del 7/12/2016;
- per il periodo 11/12/2017-10/12/2018, rinnovo del Contratto di servizio sperimentale, con DGR n.1314 del 30 novembre 2017;
- per il periodo 11/12/2018 -10/12/2019, rinnovo agli stessi patti e condizioni di cui al contratto di servizio sperimentale sottoscritto in data 6 dicembre 2016 e avente scadenza al 10.12.2018 ai sensi della DGR n.1314/2017 dei servizi di media lunga percorrenza Taranto-Potenza-Salerno, con DGR n.1207 del 16 novembre 2018.
- per il periodo 11/12/2019-10/12/2022, Contratto di servizio sottoscritto con Trenitalia, a seguito della procedura di gara esperita nel corso dell'anno 2019, mediante procedura negoziata ai sensi dell'articolo 63 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. con gli operatori che in Italia effettuano servizi ferroviari AV.

La Regione Basilicata ha inoltre stipulato in data 21 dicembre 2017 con RFI S.p.A., in qualità di Gestore dell'infrastruttura, un Accordo Quadro, approvato con DGR n.1324 del 06.12.2017, per un periodo di 5 anni decorrente dalla sottoscrizione e rinnovabile per ulteriori 5 (valido quindi dal 21 dicembre 2017 al 20 dicembre 2022, prorogabile fino al 20 dicembre 2027).



REGIONE BASILICATA

5. ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE

La Regione Basilicata ha identificato il bacino di mobilità del TPL, sia ferroviario che su gomma, coincidente con il territorio regionale, sulla scorta di quanto definito dalla Legge regionale n.7/2014, articolo 1, e sulla base delle analisi della domanda potenziale di mobilità, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio, tenuto conto delle evoluzioni della normativa nazionale e regionale di settore e dell'approvazione degli atti di pianificazione e programmazione regionali (Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, approvato con DCR n.544 del 21.12.2016 e Piano di Bacino Regionale approvato con DGR n.270 del 21.04.2020).

Per l'analisi della domanda effettiva, potenziale e debole di mobilità, si riassume quanto riportato nel vigente PRT per quanto riguarda l'analisi dell'offerta, tenendo conto della dinamica demografica decrescente e della situazione produttiva regionale sostanzialmente stabile, e si riportano gli esiti di alcuni studi condotti dalla Regione a seguito dell'importante evento Matera città della cultura anno 2019 (che ha messo in evidenza le potenzialità leisure/turistiche).

La Regione Basilicata è composta da n.131 Comuni (di cui n.100 nella Provincia di Potenza e n.31 nella Provincia di Matera) con una popolazione residente censita al 31 dicembre 2019 di 553.254 unità (fonte ISTAT). Il 64,8% della popolazione (358.401 unità) risiede nella Provincia di Potenza, il restante 35,2% (194.853 unità) nella Provincia di Matera.

La Regione presenta un trend negativo demografico, come risulta sia dai dati censuari ISTAT e sia dal Piano strategico Regionale approvato con Deliberazione di Consiglio regionale n.374 del 21 gennaio 2022 ai sensi dell'art.45 comma 4 dello Statuto regionale; in detto Piano si legge che i rischi di irreversibilità del declino demografico si manifestano con sempre maggiore evidenza in relazione all'accelerazione delle tendenze negative di tutte le componenti che influiscono sulle dinamiche demografiche e i timori maggiori derivano, in particolare, dalla riduzione dei tassi di natalità e soprattutto dalla crescita dell'emigrazione delle classi giovanili in età feconda.

La perdita di capacità di crescita per la popolazione lucana per effetto delle dinamiche demografiche dovrà essere quantomeno bilanciata dall'incremento dei fattori di competitività infrastrutturale rispetto alla sua componente "fisica" e trasportistica, qualitativa e sociale (prescindendo dalla mera "dotazione" e puntando agli aspetti delle reticolarità, accessibilità ed attrattività); le infrastrutture ferroviarie in particolare dovranno svolgere un ruolo di facilitatore degli spostamenti compensando in termini di risparmio di tempo e qualità la distanza fisica della Basilicata ad altri centri su scala nazionale.



REGIONE BASILICATA

Di seguito alcuni stralci ripresi dal Piano strategico Regionale relativi al declino demografico ed alla questione dell'occupazione:

“Le previsioni Istat certificano il rischio di irreversibilità: viene stimato che alla fine del periodo 2017-2066, la popolazione regionale oscillerebbe da un minimo di 349.326 residenti (limite inferiore) ad un massimo di 450.157 residenti (limite superiore). Nello scenario intermedio la popolazione residente passerebbe da 570.157 residenti (al 1/1/2017) a 399.164 abitanti nel 2066.

Secondo queste previsioni, nello scenario intermedio:

- i nati passerebbero da 4.120 unità (2017) a 2.163 unità nel 2065;*
- i morti da 6.534 unità a 7.193, in numero più di tre volte superiore al numero dei nati;*
- il saldo migratorio assumerebbe, alla fine del periodo, valori complessivamente irrilevanti.*

Per il decennio '20-'30 la popolazione prevista dall'Istat in circa 500.000 abitanti, non sarebbe sufficiente - a parità di tutte le altre condizioni - a garantire nemmeno il ricambio degli attuali livelli di occupazione. Infatti, permanendo l'attuale tasso di occupazione del 34,4% (occupazione/popolazione residente nell'anno 2000), si registrerebbe un deficit di occupati, per vincoli demografici, di circa 20.000 unità.

È appena il caso di notare, infine, che i valori e le dinamiche dei principali indicatori demografici non si presentano in maniera omogenea in tutto il territorio regionale. Generalmente sono i centri di maggiore dimensione che registrano tassi di natalità superiori a quelli medi regionali: in alcuni Comuni con popolazione inferiore ai 1000 abitanti detti tassi tendono ad azzerarsi.

La proiezione di queste tendenze rende probabile uno scenario caratterizzato da forme di resistenza demografica nei sistemi urbani di Potenza, di Matera, del Vulture-Melfese e del Metapontino e dal rapido avanzamento di processi di desertificazione demografica in molte aree non urbane, prevalentemente quelle dell'Appennino Lucano, con la scomparsa di molti dei Comuni che attualmente sono sotto la soglia di 1.000 residenti.

Non di minore gravità sono gli effetti sul tessuto economico, tra i quali:

- la tendenziale riduzione del numero degli utenti-consumatori sia dei beni e servizi privati che dei beni e servizi pubblici;*
- il restringimento della dimensione dei mercati, con effetti negativi in termini di riduzione dei fatturati delle imprese locali e/o di ridimensionamenti e/o annullamenti di piani di investimenti;ù*
- un aumento della domanda di welfare in relazione ai processi d'invecchiamento della popolazione, con crescenti problemi di sostenibilità finanziaria di servizi da rendere;*
- il ridimensionamento delle strutture amministrative pubbliche e private e, in particolare, di quelle la cui localizzazione è definita in funzione di standard e/o di classi di dimensione demografica (organi di rappresentanza politica, numero degli assessori, dei consiglieri comunali etc. o, strutture di erogazione di servizi, quali poste, strutture sanitarie, strutture sportive etc.).*

.....”



REGIONE BASILICATA

Di seguito alcune azioni inserite nel Piano Strategico Regionale '20-'30 finalizzate a garantire la tenuta demografica:

“Per attuare l’obiettivo centrale di mettere la società lucana nelle condizioni di contrastare il declino e, al tempo stesso, attraverso il lavoro, invertire le tendenze recessive dell’economia, il Piano Strategico intende agire con azioni finalizzate:

- *in primo luogo, ad assicurare la salute della popolazione;*
- *in secondo luogo, a mettere le giovani generazioni in condizione di lavorare, di creare una famiglia e di migliorare il numero annuo di nascite;*
- *in terzo luogo, ad assicurare alle famiglie strutture di welfare e servizi [prioritariamente servizi per l’infanzia e per gli anziani] che più degli altri condizionano positivamente l’occupazione femminile.*

Si attende, agendo su queste azioni:

- *di riportare la natalità ad un tasso superiore al tasso di mortalità, in modo da realizzare saldi naturali positivi,*
- *di riportare in positivo il saldo migratorio.*

Le azioni proposte sono:

- *azione n.1 la tutela della salute;*
- *azione n.2 le politiche per l’occupazione giovanile;*
- *azione n. 3 le politiche per l’occupazione femminile.*

.....”

A parziale compensazione della distanza geografica della Basilicata da altri importanti centri italiani, oggi le prospettive connesse al crescente ricorso allo *smart working* ed alla formazione a distanza, nonché una rinnovata domanda turistica-*leisure*, fanno intravedere una possibile inversione di tendenza, con un conseguente possibile e atteso incremento di domanda di mobilità.

Gli spostamenti sistematici, classificati per motivo dello spostamento (principalmente riconducibili a studio, lavoro e turistico/*leisure*) e per mezzo di trasporto utilizzato hanno dato luogo a 12 sottomatrici, come di seguito riportato:

1. Intracomunali
di cui intracomunali Potenza
di cui intracomunali Matera
2. Intraprovinciali Potenza
di cui extracomunali
3. Dalla provincia di Potenza alla provincia di Matera
4. Dalla provincia di Potenza all’esterno
5. Intraprovinciali Matera
di cui extracomunali
6. Dalla provincia di Matera alla provincia di Potenza
7. Dalla provincia di Matera all’esterno
8. Dall’esterno alla provincia di Potenza
9. Dall’esterno alla provincia di Matera
10. Intra regionali
di cui esclusi intracomunali
11. Scambio in uscita dalla Regione
12. Scambio in ingresso nella Regione



REGIONE BASILICATA

Classificazione degli spostamenti per motivo di studio

| Motivo | | Studio | | | | | | |
|---|---|------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|----------------|---------------|
| Tipo di spostamento per ambiti/modo | | Passeggeri su ferrovia | Passeggeri su bus extraurbani o scolastici | Passeggeri suburbani | Conducenti auto | Passeggeri su auto | Altre modalità | Tutti i modi |
| Spostam. Intracom. | Intracomunali | 145 | 10'309 | 5'829 | 1'393 | 28'902 | 26'357 | 72'934 |
| | <i>di cui intracomunali Potenza</i> | 122 | 754 | 1'402 | 790 | 5'973 | 1'845 | 10'886 |
| | <i>di cui intracomunali Matera</i> | 12 | 84 | 1'397 | 251 | 5'548 | 2'669 | 9'961 |
| Spostam. originati dalla Provincia di Potenza | Intraprovinciali Potenza | 1'064 | 16'414 | 5'009 | 1'719 | 19'382 | 15'304 | 58'892 |
| | <i>di cui extracomunali</i> | 934 | 8'142 | 1'422 | 699 | 1'731 | 42 | 12'970 |
| | Dalla provincia di Potenza alla Provincia di Matera | 1 | 128 | 12 | 27 | 20 | - | 188 |
| | Dalla Provincia di Potenza all'esterno | 357 | 469 | 71 | 62 | 96 | 3 | 1'059 |
| Spostam. originati dalla Provincia di Matera | Intraprovinciali Matera | 23 | 5'144 | 2'686 | 501 | 11'566 | 11'119 | 31'039 |
| | <i>di cui extracomunali</i> | 8 | 3'108 | 445 | 127 | 315 | 24 | 4'027 |
| | Dalla Provincia di Matera alla Provincia di Potenza | 17 | 306 | 27 | 32 | 22 | - | 404 |
| Spostam. da proven. esteri | Dalla Provincia di Matera all'esterno | 236 | 214 | 36 | 82 | 68 | 2 | 638 |
| | Dall'esterno alla Provincia di Potenza | 121 | 699 | 117 | 94 | 89 | 1 | 1'121 |
| | Dall'esterno alla Provincia di Matera | 129 | 749 | 97 | 108 | 118 | 12 | 1'213 |
| Aggregazione regionale | Intraregionali | 1'105 | 21'993 | 7'734 | 2'278 | 30'990 | 26'423 | 90'523 |
| | <i>di cui intraregionali esclusi intracomunali</i> | 960 | 11'685 | 1'906 | 885 | 2'088 | 66 | 17'589 |
| | Scambio in uscita | 593 | 683 | 107 | 144 | 164 | 5 | 1'697 |
| | Scambio in ingresso | 249 | 1'448 | 215 | 203 | 206 | 13 | 2'334 |
| Totale | | 1'947 | 24'124 | 8'056 | 2'625 | 31'360 | 26'441 | 94'554 |

5.1 Focus spostamenti per studio e per lavoro

Gli spostamenti intraregionali per studio sono circa 90.500, dei quali il 19% ha origine e destinazione in Comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla Regione sono pari a circa 1.700 mentre quelli in ingresso sono circa 2.300 (probabile effetto attrattore delle sedi universitarie).

Il 33% di questi spostamenti avviene in auto come passeggero, il 25% sui bus scolastici ed extraurbani (25%) e il 28% con altre modalità. Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che il 66% di essi avviene in auto come passeggero, il 12% su bus scolastici ed extraurbani e l'11% su bus urbani. Appare quindi rilevante la quota di spostamenti su mezzo privato, che impegna le famiglie in compiti che potrebbero/dovrebbero essere demandati al trasporto pubblico locale, quindi potenziale domanda di trasporto.

Classificazione degli spostamenti per motivo di lavoro

| Motivo | | Lavoro | | | | | | |
|--|---|------------------------|---|----------------------|-----------------|--------------------|----------------|----------------|
| Tipo di spostamento per ambiti/modo | | Passeggeri su ferrovia | Passeggeri su bus extraurbani o aziendali | Passeggeri suburbani | Conducenti auto | Passeggeri su auto | Altre modalità | Tutti i modi |
| Spostam. Intracom. | Intracomunali | 688 | 939 | 1'431 | 67'034 | 7'810 | 26'660 | 104'562 |
| | <i>di cui intracomunali Potenza</i> | 71 | 86 | 535 | 13'329 | 1'068 | 2'461 | 17'549 |
| | <i>di cui intracomunali Matera</i> | 63 | 90 | 457 | 12'359 | 1'008 | 2'770 | 16'748 |
| Spostamenti originati dalla Provincia di Potenza | Intraprovinciali Potenza | 3'030 | 3'331 | 1'567 | 67'713 | 6'611 | 17'208 | 99'459 |
| | <i>di cui extracomunali</i> | 2'616 | 2'779 | 706 | 26'228 | 2'172 | 184 | 34'686 |
| | Dalla Provincia di Potenza alla Provincia di Matera | 204 | 210 | 14 | 602 | 137 | 3 | 1'170 |
| | Dalla Provincia di Potenza all'esterno | 225 | 225 | 22 | 1'724 | 178 | 15 | 2'389 |
| Spostamenti originati dalla Provincia di Matera | Intraprovinciali Matera | 922 | 1'276 | 705 | 33'190 | 4'270 | 9'674 | 50'037 |
| | <i>di cui extracomunali</i> | 648 | 888 | 135 | 7'641 | 899 | 38 | 10'249 |
| | Dalla Provincia di Matera alla Provincia di Potenza | 404 | 408 | 67 | 888 | 110 | 2 | 1'879 |
| | Dalla Provincia di Matera all'esterno | 165 | 167 | 18 | 1'945 | 170 | 10 | 2'475 |
| Spostam. da proven. esteri | Dall'esterno alla Provincia di Potenza | 567 | 613 | 257 | 3'806 | 514 | 28 | 5'785 |
| | Dall'esterno alla Provincia di Matera | 590 | 646 | 43 | 3'140 | 827 | 44 | 5'291 |
| Aggregazione regionale | Intraregionali | 4'560 | 5'225 | 2'353 | 102'393 | 11'128 | 26'887 | 152'599 |
| | <i>di cui intraregionali esclusi intracomunali</i> | 3'872 | 4'285 | 922 | 35'359 | 3'318 | 227 | 47'984 |
| | Scambio in uscita | 390 | 393 | 40 | 3'669 | 347 | 25 | 4'864 |
| | Scambio in ingresso | 1'157 | 1'259 | 300 | 6'946 | 1'341 | 73 | 11'076 |
| Totale | | 6'108 | 6'876 | 2'694 | 113'008 | 12'816 | 26'984 | 168'485 |



REGIONE BASILICATA

Gli spostamenti intraregionali per motivi di «lavoro» sono circa 152.500. Di questi il 31% ha origine e destinazione in Comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla Regione sono pari a circa 4.800 mentre quelli in ingresso risultano pari a circa 11.000 (probabile effetto attrattore del polo industriale di Melfi).

La maggior parte di tali spostamenti avviene in auto come conducente (67%), in auto come passeggero nell'8% dei casi e con altre modalità (a piedi, in bici, in motociclo o altro mezzo nel 16% dei casi).

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che il 71% di tali spostamenti avviene in auto come conducente, l'8,6% avviene su bus aziendali o extraurbani, il 7,6% avviene su ferrovia, ed il 6,6% avviene su auto come passeggero.

Risulta quindi cospicua la quota di spostamenti su mezzo privato, con unico occupante dell'auto, con importante dispendio di risorse economiche familiari ed impatto sull'ambiente; tale quota potrebbe costituire almeno in parte potenziale domanda di TPL o di nuove diverse modalità di trasporto quali il car pooling e il car sharing, in collaborazione con i Mobility Manager dei principali attrattori/generatori di traffico.

Classificazione degli spostamenti per i motivi di studio+lavoro

| Motivo | | Studio+Lavoro | | | | | | |
|--|---|------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|----------------|----------------|
| | | Passeggeri su ferrovia | Passeggeri su bus extraurbani scolastici o aziendali | Passeggeri suburbani | Conducenti auto | Passeggeri su auto | Altre modalità | Tutti i modi |
| Spostam. Intracom. - Intracom. | Intracomunali | 833 | 11'248 | 7'260 | 68'427 | 36'712 | 53'016 | 177'496 |
| | di cui intracomunali Potenza | 193 | 840 | 1'937 | 14'119 | 7'041 | 4'305 | 28'435 |
| | di cui intracomunali Matera | 75 | 174 | 1'855 | 12'610 | 6'556 | 5'439 | 26'709 |
| Spostamenti originati dalla Provincia di Potenza | Intraprovinciali Potenza | 4'094 | 19'745 | 6'576 | 69'432 | 25'993 | 32'511 | 158'351 |
| | di cui extracomunali | 3'550 | 10'921 | 2'128 | 26'928 | 3'903 | 226 | 47'656 |
| | Dalla Provincia di Potenza alla Provincia di Matera | 205 | 338 | 26 | 629 | 156 | 3 | 1'358 |
| | Dalla Provincia di Potenza all'esterno | 582 | 694 | 94 | 1'787 | 274 | 18 | 3'448 |
| Spostam. origin. dalla Provincia di Matera | Intraprovinciali Matera | 945 | 6'420 | 3'391 | 33'691 | 15'836 | 20'793 | 81'076 |
| | di cui extracomunali | 656 | 3'996 | 579 | 7'768 | 1'214 | 62 | 14'276 |
| | Dalla Provincia di Matera alla Provincia di Potenza | 421 | 715 | 94 | 919 | 132 | 2 | 2'283 |
| | Dalla Provincia di Matera all'esterno | 401 | 381 | 54 | 2'027 | 237 | 12 | 3'113 |
| menti provenienti entità est | Dall'esterno alla Provincia di Potenza | 688 | 1'312 | 375 | 3'900 | 603 | 29 | 6'907 |
| | Dall'esterno alla Provincia di Matera | 719 | 1'394 | 140 | 3'248 | 945 | 57 | 6'503 |
| Aggregazione regionale | Intraregionali | 5'665 | 27'218 | 10'088 | 104'671 | 42'117 | 53'309 | 243'069 |
| | di cui intraregionali esclusi intracomunali | 4'832 | 15'970 | 2'828 | 36'244 | 5'406 | 293 | 65'573 |
| | Scambio in uscita | 983 | 1'076 | 147 | 3'814 | 511 | 30 | 6'561 |
| | Scambio in ingresso | 1'407 | 2'706 | 515 | 7'148 | 1'547 | 86 | 13'410 |
| Totale | | 8'055 | 31'000 | 10'750 | 115'633 | 44'176 | 53'425 | 263'039 |

Complessivamente quindi gli spostamenti intraregionali per motivi di lavoro e studio sono circa 243.000. Di questi, il 27% ha origine e destinazione in Comuni diversi. Gli spostamenti in uscita dalla Regione sono circa 6.500 mentre quelli in ingresso sono circa 13.400.

Interessante quindi il saldo positivo per la Regione Basilicata tra spostamenti in entrata ed in uscita dalla Regione, che conferma l'attenzione dovuta alla pianificazione di servizi sovraregionali.



REGIONE BASILICATA

La maggior parte degli spostamenti avviene in auto (44% come conducente e 17% come passeggero), il 20% con altre modalità (a piedi, in bici, in motociclo, altro mezzo), e il 12% su bus extraurbani, aziendali o scolastici.

Analizzando la ripartizione modale dei soli spostamenti intraregionali e intercomunali si ha che:

- il 64% avviene in auto (55% come conducente e 8% come passeggero);
- il 24% avviene su bus extraurbani o aziendali o scolastici;
- il 7% avviene su ferrovia;
- il 4% avviene su bus urbani.

E' quindi considerevole la quota di spostamenti su mezzo privato, sia per studio che per lavoro, che potrebbe costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale o di nuove diverse modalità di trasporto quali il car pooling e il car sharing, in collaborazione con i Mobility Manager dei principali attrattori/generatori di traffico.

5.2 Focus spostamenti per turismo/leisure

La domanda di mobilità per turismo e per attività leisure ha evidenziato un recente e significativo incremento, come peraltro riportato nei seguenti stralci ripresi dal Piano Strategico Regionale:

“I dati statistici del movimento turistico in Basilicata di lungo periodo [2000-2019] mettono in luce:

- a. tendenze espansive, nel numero dei visitatori, italiani e stranieri, nelle presenze medie, nella consistenza degli esercizi ricettivi alberghieri, extra alberghieri, a ritmi mai così elevati come nel quadriennio 2016-2019, in coincidenza con l'evento Matera 2019;*
- b. al tempo stesso dinamiche localizzative, all'interno del territorio regionale, mai così squilibranti tra il versante sud orientale della Basilicata (Matera e la costa ionica) ed il versante occidentale e nord occidentale della Basilicata.*

Secondo valutazioni effettuate, il versante sud-orientale della Basilicata ha assorbito poco meno del 90% dell'incremento dei visitatori e il 94% dell'incremento delle presenze, registrate nell'arco temporale 2000-2019.

La % sale a poco meno del 100% in relazione al numero ed alle presenze dei visitatori stranieri.

Relativamente ai soli anni 2017-2019, i dati mettono in luce che gli effetti dell'evento Matera 2019 appaiono circoscrivibili prevalentemente entro il perimetro della città e verso la sua naturale porta d'accesso adriatica.

L'intera area coincidente con il versante occidentale della Basilicata e il medio Ofanto - compreso lo stesso capoluogo regionale - non sembrano aver goduto dell'effetto di trascinamento che Matera 2019 avrebbe potuto esercitare. In alcune aree sono state registrate addirittura tendenze recessive non solo nel numero dei visitatori sia italiani che stranieri ma anche nella dotazione dei posti letto nelle strutture ricettive.

La dimensione raggiunta dal numero dei visitatori e dalle strutture ricettive non solo segna il successo di Matera, ma apre anche l'opportunità di propagarne il successo all'intera Basilicata. Le attività turistiche possono contribuire a realizzare gli obiettivi del presente Piano Strategico in termini di incremento dell'occupazione e di ricchezza prodotta, oltre che a riunificare economicamente la Regione, riducendone gli



REGIONE BASILICATA

squilibri interni. Sotto questo aspetto, il successo di Matera e del versante ionico va concepito come una tappa intermedia di un percorso comune regionale, che il Piano strategico ammette come prioritario, verso la piena utilizzazione dell'intero potenziale turistico regionale.

A questo fine il Piano Strategico intende agire secondo quattro direttrici:

- A. **Implementare il "pilastro portante" del sistema turistico regionale**, costituito da Matera e Costa ionica nel sistema perimetrale sud-orientale, e da Maratea nel sistema perimetrale occidentale.*
- B. **Rafforzare e mettere in rete i pilastri "interni"**, che sono stati già riconosciuti di interesse nazionale, ma sono ancora in via di organizzazione: i grandi attrattori culturali di interesse nazionale, la rete de Parchi nazionali e regionali, gli attrattori di nuova generazione, il sistema diffuso di emergenze culturali, tangibili ed intangibili che caratterizzano in particolare le aree interne.*
- C. **Sviluppare il potenziale inespresso** di aree come il Vulture, la Val d'Agri-lagonegrese, il Pollino, la Collina materana, della città di Potenza e della montagna potentina anche attraverso il trasferimento di esperienze, reputazioni, innovazioni, filiere creative ecc., ai fini di creare un'immagine chiaramente identificabile dell'offerta turistica della Basilicata sui mercati nazionali e internazionali;*
- D. **Sviluppare la rete di mobilità interna** che favorisca la fruizione del patrimonio territoriale da parte di un turismo diffuso e sostenibile.*

Condizioni da predisporre sono:

- * l'organizzazione dell'accesso all'intera rete turistica regionale anche dal versante tirrenico, oltre che da quello adriatico, in modo da intercettare i flussi di mobilità che si svolgono lungo il Corridoio n. 1. Al fine di sviluppare il turismo diffuso e migliorare l'integrazione dell'offerta, sarà utile intensificare e qualificare la presenza informativa nelle diverse aree regionali a maggior vocazione turistica;*
- * il recupero delle opportunità di sviluppo e di integrazione con i grandi poli urbani (Area Metropolitana di Napoli-Salerno) e ambientali (Pollino, Cilento-Vallo di Diano), localizzati lungo i confini del versante occidentale della Basilicata; il consolidamento del rapporto con il sistema economico policentrico pugliese sul versante orientale; il contestuale sviluppo di condizioni di integrazione lungo la direttrice interna per affermare una polarità che diventi baricentro della macroRegione del Mezzogiorno peninsulare;*
- * la piena utilizzazione, in uno scenario interregionale, delle opportunità offerte dalla nuova stagione programmatica dalla transizione verde e dalla transizione digitale.*
- * il rigoroso rispetto delle compatibilità ambientali.*
- * L'avanzamento di modelli di governance interregionale.*

Circa il consolidamento del pilastro portante del turismo regionale Matera e la costa ionica, l'obiettivo minimo da adottare, almeno nel breve periodo, è quello di preservare i livelli di turismo raggiunti negli anni 2018-2019.

Si ritengono appropriati a questo fine:

- a. il completamento e la gestione degli interventi programmati per l'evento Matera 2019, compresi quelli finanziati dal Contratto Istituzionale di Sviluppo,*



REGIONE BASILICATA

- b. *la progettazione e la gestione delle reti di condivisione della sua reputazione, conquistata nel 2019, all'intero territorio regionale (Brand Basilicata-Matera) ed in particolare all'intensificazione delle relazioni tra i due versanti orientali e occidentali del territorio regionale.*

La proposta è quella di partire da Matera post 2019 per innalzare la qualità dell'offerta turistica regionale, mettendo in linea i contenuti culturali con le nuove tecnologie, al fine di rappresentare molto più efficacemente la qualità ambientale e paesaggistica del territorio regionale e di migliorare con servizi innovativi la fruizione del patrimonio culturale tangibile ed intangibile.

Sono proposte a questo fine:

- la creazione di un'"Academy" finalizzata alla creazione delle competenze specifiche ad alto tasso di innovazione e di un incubatore/acceleratore di imprese, con particolare riferimento al trasferimento di modelli turistici di successo nelle aree interne del versante occidentale della Basilicata turistica;*
- l'attivazione di un IT5 dedicato al settore turistico;*
- l'estensione dei vantaggi della Zes alle imprese che decidono di localizzarsi nelle aree interne (ZE5 2.0)*
- il completamento della fibra ottica nei Comuni non ancora serviti.*

Tra i risultati attesi dalla strategia regionale c'è il rafforzamento del posizionamento nazionale ed internazionale della Basilicata turistica. Tale obiettivo necessita di una governance dei diversi stakeholder della Comunicazione dell'immagine regionale (APT, Lucana Film Commission, Fondazione Matera 2019, GAL, il sistema dei Parchi, ecc.) per accrescerne la reputazione, la notorietà e l'attrattività. A tal fine è indispensabile rafforzare i presidi sui canali di Comunicazione tematici e generalisti operati dall'ente preposto alla promozione.

I fattori di integrazione (storia, cultura, ambiente, paesaggio) conducono a ritenere strategico il recupero delle "vie storiche" tra cui la Via Appia e la via Herculea, la Francigena, con i loro diverticoli come trama di ricomposizione fisica della rete regionale e di riferimento nelle interconnessioni con i grandi itinerari turistici interregionali. A queste direttrici note e consolidate sarà possibile aggiungerne ulteriori, connesse ad esempio a fenomeni storici oggi in corso di approfondimento da parte della Comunità scientifica come la presenza del monachesimo italo-greco nella Basilicata Orientale, o gli itinerari storico-culturali e paesaggistici legati alle grandi vie di Comunicazione fluviali, o la rete connessa a fattori di valore culturale universale come la transumanza, e così via.

La strategia individuata intende promuovere il progressivo riposizionamento dell'offerta turistica verso segmenti di mercato attenti ai principi della responsabilità ambientale delle attività di leisure e di viaggio, con la rifocalizzazione dell'offerta verso target di domanda attenti alla valenza ambientale del prodotto turistico, interessati alle proposte tematiche e di nuovi turismi, anche con riferimento a segmenti che hanno elevate capacità di spesa. Una declinazione che sarà compito dell'Agenzia di promozione territoriale con gli strumenti di attuazione e marketing ad essa deputati.



REGIONE BASILICATA

Il piano intende valorizzare le iniziative di promo-commercializzazione e il protagonismo dei privati, lo sviluppo di economie di relazione on e off line, e l'articolazione di rapporti commerciali attraverso iniziative specifiche utili anche al posizionamento della destinazione regionale nel mercato. A tal fine potranno declinarsi iniziative funzionali all'attrazione di eventi come meeting e congressi, in particolare in periodi di bassa stagione.

L'intervento di sostegno regionale sarà inoltre rivolto a potenziare la capacità di attrazione del territorio, investendo sul rafforzamento degli ambiti e delle occasioni di offerta culturale e di fruizione naturalistica del territorio, al fine di destagionalizzare la domanda turistica e, soprattutto, sull'ampliamento dell'offerta di servizi che possono qualificare e diversificare la fruizione dei beni culturali e ambientali. Questo investimento strutturale deve essere associato ad azioni in grado di affermare anche a livello internazionale un nuovo brand che associ fortemente la Regione Basilicata al "green", sfruttando anche l'onda lunga di immagine proiettata all'estero da Matera 2019, attraverso un sostegno a iniziative mirate di marketing territoriale e promozione turistica, e accompagnato da un capillare piano di formazione verso tutti gli operatori del turismo e dell'accoglienza, che possa migliorare la capacità del sistema territoriale di rispondere alle nuove esigenze del turista.

.....”

La Regione conta oltre 510 mila unità in termini di arrivi turistici (il 3% del Mezzogiorno e lo 0,5% dell'Italia) ed arriva a 2 milioni in termini di presenze turistiche (anche in questo caso circa il 3% del Mezzogiorno e lo 0,5% dell'Italia). La Basilicata si caratterizza anche per essere la prima Regione in Italia per percentuale di presenze italiane (92% del totale) con una clientela di prossimità (67% meridionali) che abbraccia particolarmente l'idea del viaggio quale scoperta quotidiana e che può essere intercettata e soddisfatta dalla capillarità dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il paniere delle risorse turistiche della Regione è ricchissimo ed attende di essere pienamente valorizzato e promosso: città e borghi di interesse storico-artistico (come la città di Matera e i borghi di Metaponto, Castel Lagopesole, Melfi, città federiciana, insieme ad altri piccoli centri sparsi nel territorio); aree di rilevante interesse naturalistico (come il comprensorio del Pollino, la Val d'Agri e il Vulture), turistico balneare (della Costa Jonica e tirrenica, con al centro la perla del borgo-mare di Maratea) turistico escursionistico di livello nazionale (come il Volo dell'Angelo a Pietrapertosa ed il Ponte Tibetano più lungo del mondo a Castel Saraceno) ed enogastronomico (grazie alle peculiarità del territorio).

Di grande rilevanza poi la promozione indiretta del territorio attuata da importanti produzioni cinematografiche e televisive, quali i set cinematografici dei film “La passione di Cristo” di Mel Gibson e “Bond No time to die” e della serie tv “Imma Tataranni sostituto procuratore”, capaci di creare il cosiddetto turismo cinematografico.

Appare quindi considerevole una quota di spostamenti turistici/*leisure*, che potrebbe costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale, da intercettare anche attraverso una sinergica azione tra gli assessorati regionali e le imprese di trasporto a cui è affidato il servizio.



REGIONE BASILICATA

Pertanto le proiezioni di domanda di mobilità valorizzano i trend positivi di spostamento *leisure* e turistici, con un trasporto pubblico integrato ferro-gomma dove l'asse portante è rappresentato dal ferro e la gomma costituisca l'ultimo miglio, consentendo di superare la distanza tra stazione e centro urbano. L'integrazione deve essere realizzata non solo dal punto di vista modale, con orari coordinati nei nodi di interscambio, ma anche nelle fasi di acquisto della soluzione di viaggio (es. biglietti combinati) e nella Comunicazione, che deve varcare i confini regionali in sinergia con le attività di promozione del territorio della Regione Basilicata.

In tale contesto le attività che la Regione ha avviato:

- per l'affidamento dei servizi, con gara per i servizi su gomma;
- per ricomprendere gli autoservizi sostitutivi ferroviari nel bacino dei servizi di TPL su gomma;
- per l'affidamento diretto per i servizi ferroviari;
- per la progettazione di un sistema tariffario integrato esclusivo per tutti i servizi di TPL della Regione;

costituiscono gli elementi portanti per il rilancio del servizio nel suo complesso, andando anche nella direzione della semplificazione e maggiore leggibilità dell'offerta complessiva di trasporto pubblico locale, funzionale al miglioramento della capillarità, intermodalità e utilizzabilità dello stesso, sia da parte dei residenti che dell'utenza turistica.

5.3 Focus domanda di mobilità ferroviaria- Servizi di trasporto passeggeri ferroviari TPL di competenza della Regione Basilicata

La domanda di mobilità ferroviaria regionale, come detto, viene oggi soddisfatta attraverso i servizi forniti da Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane. Gli spostamenti ferroviari all'interno della Regione nel giorno ferialo medio sono circa 2.250 per Trenitalia e sono caratterizzati da una forte concentrazione nella tratta Potenza-Melfi. Di seguito si riportano tabelle riassuntive delle frequentazioni su servizi Trenitalia, suddivise per stazione e per fascia oraria.





REGIONE BASILICATA

La distribuzione oraria dei suddetti spostamenti evidenzia una fascia di punta negli orari 6:00 alle 9:00, e dalle 13:00 alle 16:00 e una fascia morbida dalle 10:00 alle 12:00 e nella fascia 21:00 alle 23:00.



Con riferimento all'anno 2019, per quanto riguarda i dati di utenza dei servizi svolti da FAL, si registra:

- un numero totale di 284.448 passeggeri trasportati su ferro, suddivisi nelle due tratte cosiddette potentine "Avigliano-Potenza" (n. passeggeri 253.204) e "Gravina-Potenza" (n. passeggeri 31244), come da tabella che segue.

Per la rilevazione della domanda soddisfatta dai servizi ferroviari delle FAL è anche disponibile, nelle tabelle che seguono, il parametro passeggeri-km che rappresenta lo sfruttamento effettivo del servizio di trasporto ferroviario su ogni tratta considerata (cosiddetto servizio consumato, ovvero la somma dei km percorsi dalla totalità dei passeggeri nell'anno considerato).

PASSEGGERI- PASSEGGERI - KM 2019 suddivisi per tratta

| passeggeri Totali | | | passeggeri tratta Avigliano Potenza | | | passeggeri tratta Gravina -Potenza | | |
|----------------------|------|----------------|-------------------------------------|------|----------------|------------------------------------|------|----------------|
| Gennaio | P | 25802 | Gennaio | P | 23395 | Gennaio | P | 2407 |
| | P/km | 687090 | | P/km | 526151 | | P/km | 160939 |
| Febbraio | P | 26567 | Febbraio | P | 24161 | Febbraio | P | 2406 |
| | P/km | 708541 | | P/km | 542920 | | P/km | 165621 |
| Marzo | P | 25411 | Marzo | P | 28300 | Marzo | P | 3144 |
| | P/km | 690542 | | P/km | 601635 | | P/km | 208835 |
| Aprile | P | 24429 | Aprile | P | 21854 | Aprile | P | 2775 |
| | P/km | 670143 | | P/km | 485457 | | P/km | 184686 |
| Maggio | P | 28025 | Maggio | P | 24899 | Maggio | P | 3126 |
| | P/km | 774373 | | P/km | 557053 | | P/km | 217320 |
| Giugno | P | 19860 | Giugno | P | 17436 | Giugno | P | 2424 |
| | P/km | 556668 | | P/km | 392298 | | P/km | 164370 |
| Luglio | P | 12425 | Luglio | P | 10722 | Luglio | P | 1703 |
| | P/km | 439745 | | P/km | 330533 | | P/km | 109212 |
| Agosto | P | 11451 | Agosto | P | 10317 | Agosto | P | 1134 |
| | P/km | 385211 | | P/km | 310561 | | P/km | 74650 |
| Settembre | P | 23228 | Settembre | P | 20812 | Settembre | P | 2416 |
| | P/km | 624185 | | P/km | 463523 | | P/km | 160662 |
| Ottobre | P | 31056 | Ottobre | P | 27224 | Ottobre | P | 3832 |
| | P/km | 866355 | | P/km | 608371 | | P/km | 257984 |
| Novembre | P | 26295 | Novembre | P | 22984 | Novembre | P | 3311 |
| | P/km | 736438 | | P/km | 513974 | | P/km | 222464 |
| Dicembre | P | 23866 | Dicembre | P | 21300 | Dicembre | P | 2566 |
| | P/km | 641916 | | P/km | 476586 | | P/km | 165330 |
| Passeggeri: | | 284448 | Passeggeri: | | 253204 | Passeggeri: | | 31244 |
| Passeggeri km | | 7901135 | Passeggeri km | | 5809062 | Passeggeri km | | 2092073 |



REGIONE BASILICATA

- un numero totale di 155.174 passeggeri trasportati su ferro per la Linea “Altamura-Matera” come da tabella che segue.

LINEA ALTAMURA MATERA

| Fascia oraria | | Tratta | VIAGGIATORI ANNO 2019 | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------------|-------------------|-----------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|----------|----------|---------|
| | | | Gennaio | Febbraio | Marzo | Aprile | Maggio | Giugno | Luglio | Agosto | Settembre | Ottobre | Novembre | Dicembre | Totale |
| 1^ fascia | 5.00/10.00 | Altamura - Matera | 1.772 | 1.914 | 2.330 | 2.510 | 3.827 | 2.597 | 2.164 | 1.637 | 2.067 | 3.108 | 2.421 | 2.519 | 28.866 |
| 2^ fascia | 10.00/14.00 | | 1.761 | 2.096 | 2.789 | 3.339 | 3.253 | 2.859 | 2.858 | 2.687 | 3.029 | 3.334 | 2.492 | 2.169 | 32.666 |
| 3^ fascia | 14.00/23.00 | | 5.849 | 5.523 | 7.978 | 8.692 | 9.485 | 8.241 | 8.109 | 6.856 | 8.132 | 9.754 | 7.897 | 7.126 | 93.642 |
| Totale | | | 9.382 | 9.533 | 13.097 | 14.541 | 16.565 | 13.697 | 13.131 | 11.180 | 13.228 | 16.196 | 12.810 | 11.814 | 155.174 |

Quanto sopra conferma la debolezza del servizio ferroviario che risponde ad un numero di spostamenti ridotto rispetto all'esigenza di mobilità espressa dalla Regione.

5.4 Focus Offerta di trasporto con autoservizi sostitutivi

Il contratto di servizio con Trenitalia e con FAL prevede ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti “programmati”.

Il contratto di servizio prevede una produzione autosostituita pari a circa 3,1 milioni Bus*Km annui, per circa 120 bus nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sulle direttrici:

- Potenza-Salerno-Napoli;
- Potenza-Melfi-Foggia;
- Potenza-Metaponto-Taranto;
- Potenza-Avigliano Città;
- Potenza Genzano-Gravina Bari,
- Bari-Matera Sud;

e risponde all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Come prima riportato, la Regione Basilicata ha avviato l'iter che porterà ad affidare con gara la gestione di tutti i servizi automobilistici sostitutivi programmati del ferro, unitamente ai servizi extraurbani di trasporto pubblico locale su gomma.

Per tali servizi automobilistici sostitutivi ex articoli 8 e 9 del D.lgs. n.422/1997 e s.m.i. è infatti in corso l'espletamento della procedura di gara per l'affidamento degli stessi nel rispetto del comma 5 dell'art.1 della L.R. n.7/2014 di recepimento dell'art.34 octies del D.L. n.179/2012 convertito nella Legge n.221/2012.



REGIONE BASILICATA

Infatti, con il citato art.34 octies, comma 5, del D.L. n.179/2012 per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli artt. 8 e 9 del D. Lgs. n.422/1997, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica (servizi sostitutivi ed integrativi svolti attualmente da Trenitalia S.p.A. e da FAL S.r.l. nell'ambito dei rispettivi contratti di servizio che riguardano sia i servizi su ferro che quelli su gomma) il Legislatore nazionale ha stabilito che *“A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici di cui al comma 1, così come organizzati ai sensi del comma 4, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità”*.

La Legge Regionale n.7 del 30/04/2014, articolo 1, e successive modifiche ed integrazioni, nel recepire il dettato di cui all'art.34 octies del D.L. n.179/2012, ha stabilito al comma 5 che *“Il termine di cui al precedente comma si applica anche ai servizi di cui all'articolo 34-octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, i quali, conformemente a quanto stabilito dalla normativa nazionale e ai fini del conseguimento degli obiettivi di efficientamento previsti dall'articolo 16-bis del D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., dovranno essere messi a gara ad evidenza pubblica entro il 31 dicembre 2014”*.

Pertanto, considerato il combinato disposto di cui alla norma nazionale (art. 34 octies della Legge n.179/2012) e della Legge regionale (art.1, comma 5, L.R. n.7/2014 modificata con L.R. 15 dicembre 2021, n.59 *“Collegato alla legge di stabilità regionale 2021”*), la Regione aveva già avviato la gara per l'affidamento dei servizi sostitutivi ed integrativi oggi inseriti nei contratti di servizio con Trenitalia S.p.A. e FAL S.r.l.

A seguito di ricorsi il TAR Basilicata con sentenza n. 469/2016 ha annullato gli atti di gara.

Conseguentemente all'approvazione del Piano Regionale dei Trasporti di Bacino, intervenuto (come già riportato nei precedenti Capitoli) con DGR n.270 del 21.04.2020, la Giunta Regionale, anche ai sensi dell'art.1 della L.R. n.7/2014 e s.m.i., ha riorganizzato la rete dei servizi di TPL su gomma in 5 Lotti di gara, comprendendo nei lotti extraurbani anche i servizi, rimodulati, sostitutivi e integrativi su gomma attualmente inseriti nei Contratti di Servizio ferroviari tra Regione Basilicata e Trenitalia e FAL Srl.

Si ribadisce quindi che l'oggetto della Rinegoziazione Contrattuale e del nuovo affidamento decennale che la Regione intende effettuare a Trenitalia SpA riguarda solo ed unicamente i servizi di TPL regionali esercitati su ferro.

La Regione con la DGR n.1085 del 28 dicembre 2021, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n. 1370/2007, ha approvato lo Schema di Avviso di Preinformazione relativo alla procedura di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici extraurbani ed urbani/comunali di competenza della Regione Basilicata, pubblicato poi in data 03.01.2022.



REGIONE BASILICATA

Di seguito si riportano gli obiettivi principali che la Regione intende perseguire con l'espletamento della suddetta gara:

| | | | |
|-----|---|-------|---|
| B1. | Organizzazione dei servizi di trasporto oggetto della gara | B1.-A | Ottimizzazione dei servizi: Servizi aggiuntivi rispetto a quelli posti a base di gara (link per alta velocità, aeroporti, etc.) |
| | | B1.-B | Incremento quantitativo dell'offerta di servizi rispetto a quelle posta a base di gara (incremento n. corse, corse effettuate con mezzi più performanti, etc.) |
| | | B1.-C | Gestione informatizzata del servizio di TPL (rilevazione automatizzata della domanda servita) |
| B2. | Impianti fissi a servizio | B2.-A | Progetto degli impianti fissi (garanzie da richiedere in capo al gestore circa l'impiego di impianti fissi e di infrastrutture da utilizzare per l'erogazione del servizio di trasporto) |
| B3. | Parco veicoli e servizi di informazione e/o comunicazione all'utenza, trattamento personale | B3.-A | Potenziamento del parco veicolare bus |
| | | B3.-B | Progetto di presidio delle funzioni di marketing e di gestione/emissione dei titoli di viaggio (sistema di informazione ai viaggiatori, di organizzazione della rete di vendita e di emissione dei titoli di viaggio, di sistemi e tecnologie adottate per la emissione dei titoli di viaggio) |
| | | B3.-C | Tutela dei livelli occupazionali e salariali |

5.5 Focus domanda di mobilità automobilistica su servizi del TPL - Servizi di trasporto passeggeri automobilistici di competenza della Regione Basilicata

Per quanto attiene al trasporto pubblico su gomma lucano, si rimanda alla Relazione ex Delibera ART n.48/2017 inviata all'ART in data 9 febbraio 2021 a seguito del quale si è ricevuto parere favorevole **n.6 del 25 marzo 2021**.



6. ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO: ATTUALE E PROGRAMMATA A SEGUITO DEL NUOVO AFFIDAMENTO

6.1 Servizi ferroviari affidati a Trenitalia

La Regione Basilicata ha sottoscritto contratti di servizio con Trenitalia dal 2001.

Con la sottoscrizione del rinnovo del Contratto per il periodo 2015 -2023 la Regione ha voluto perseguire un necessario elevamento della qualità del servizio, a partire dal rinnovo della flotta e con di clausole contrattuali più stringenti nonché con l'introduzione di precisi obblighi di rendicontazione e di monitoraggio del servizio (loadfactor, ricavi da traffico, etc.) per consentire la programmazione di eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio, per una progettazione dinamica sempre più vicina alle esigenze espresse e non dall'utenza.

Linee

Trenitalia svolge servizi sulla rete ferroviaria regionale gestita da RFI, così ripartita:

| TIPOLOGIA | |
|---|---------------|
| Linee a doppio binario | 18 km |
| Linee a semplice binario | 329 km |
| LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI | 347 km |

| ALIMENTAZIONE | |
|---|---------------|
| Linee elettrificate | 211 km |
| - Linee a doppio binario | 18 km |
| - Linee a semplice binario | 193 km |
| Linee non elettrificate (diesel) | 136 km |
| LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI | 347 km |

Offerta di trasporto ferroviaria

Il contratto di servizio prevede una produzione pari a circa 1.800.000 Treni*Km annui, per 54 treni nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata secondo due obiettivi prioritari:

- Rispondere alle esigenze di mobilità espresse da una clientela pendolare che, soprattutto dal bacino del Vulture/Melfese, sulla **linea Potenza-Foggia**, raggiunge quotidianamente il capoluogo lucano, per ragioni di lavoro e studio, in fasce orarie ben individuate;
- Rispondere all'esigenza dei cittadini lucani di interconnettersi con le grandi direttrici Sud/Nord d'Italia, che nelle città di Foggia (versante adriatico), Salerno e Napoli (versante tirrenico), sulla **linea Potenza -Salerno**, trovano le loro naturali porte di accesso; in questo quadro è stata articolata una programmazione selettiva che permette alla clientela regionale, attraverso opportune coincidenze, di raggiungere in tempi competitivi il Centro e il Nord Italia.



REGIONE BASILICATA

In tale ambito nei prossimi anni si inserirà il nuovo tratto per Matera, che consentirà di programmare nuovi servizi in grado di conquistare sia la clientela sistematica che turistica/leisure potenziale, che l'evento "Matera capitale della cultura europea 2019" ha messo ben in evidenza.

L'offerta ferroviaria sulle singole linee è così strutturata.

Relazione Potenza -Melfi - Foggia

Offerta caratterizzata da servizi di breve e media distanza:

- di breve distanza sulla tratta Potenza -Melfi (10 treni regionali nei giorni feriali), che connettono con frequenza il Vulture-Melfese con il capoluogo lucano.

| n. treno | Origine | Ora Par. | Destino | oraArr. | Treni*Km percorsi |
|----------|--------------|----------|--------------|---------|-------------------|
| 19874 | POTENZA C.le | 07:15 | MELFI | 08:47 | 52,872 |
| 19884 | POTENZA C.le | 09:36 | MELFI | 10:55 | 52,872 |
| 19885 | MELFI | 08:59 | POTENZA C.le | 10:13 | 52,872 |
| 19888 | POTENZA C.le | 12:34 | MELFI | 13:50 | 52,872 |
| 19891 | MELFI | 12:38 | POTENZA C.le | 13:47 | 52,872 |
| 19897 | MELFI | 14:20 | POTENZA C.le | 15:30 | 52,872 |
| 19898 | POTENZA C.le | 14:12 | MELFI | 15:29 | 52,872 |
| 19900 | POTENZA C.le | 16:05 | MELFI | 17:18 | 52,872 |
| 19901 | MELFI | 16:08 | POTENZA C.le | 17:23 | 52,872 |
| 19903 | MELFI | 17:29 | POTENZA C.le | 18:50 | 52,872 |

- di media distanza, con treni che connettono, nell'intero arco della giornata, Potenza con il capoluogo dauno, sia in fasce pendolari che in coincidenza con treni della lunga percorrenza (18 treni regionali feriali), da e per il nord Italia.

| n. treno | Origine | Ora Par. | Destino | oraArr. | Treni*Km percorsi |
|----------|--------------|----------|--------------|---------|-------------------|
| 19870 | POTENZA C.le | 05:28 | FOGGIA | 07:46 | 118,329 |
| 19871 | FOGGIA | 05:06 | POTENZA C.le | 07:05 | 118,329 |
| 19872 | POTENZA C.le | 06:18 | FOGGIA | 08:23 | 118,329 |
| 19873 | FOGGIA | 05:34 | POTENZA C.le | 07:58 | 118,329 |
| 19875 | FOGGIA | 06:20 | POTENZA C.le | 08:37 | 118,329 |
| 19877 | FOGGIA | 06:45 | POTENZA C.le | 09:17 | 118,329 |
| 19880 | POTENZA C.le | 08:40 | FOGGIA | 10:40 | 118,329 |
| 19883 | FOGGIA | 08:42 | POTENZA C.le | 11:01 | 118,329 |
| 19886 | POTENZA C.le | 11:28 | FOGGIA | 13:29 | 118,329 |
| 19892 | POTENZA C.le | 13:30 | FOGGIA | 16:03 | 118,329 |
| 19899 | FOGGIA | 14:31 | POTENZA C.le | 16:44 | 118,329 |
| 19902 | POTENZA C.le | 17:04 | FOGGIA | 19:31 | 118,329 |
| 19904 | POTENZA C.le | 18:16 | FOGGIA | 20:32 | 118,329 |
| 19905 | FOGGIA | 17:52 | POTENZA C.le | 20:00 | 118,329 |
| 19906 | POTENZA C.le | 20:10 | FOGGIA | 22:21 | 118,329 |
| 19908 | POTENZA C.le | 21:11 | FOGGIA | 23:21 | 118,329 |
| 19909 | FOGGIA | 18:30 | POTENZA C.le | 20:51 | 118,329 |
| 19911 | FOGGIA | 20:55 | POTENZA C.le | 22:56 | 118,329 |



REGIONE BASILICATA

Relazione trasversale Taranto-Potenza -Salerno - Napoli

Offerta caratterizzata da servizi di media distanza; collegamenti feriali:

- **Linea Taranto -Potenza:**

| n. treno | Origine | Ora Par. | Destrino | oraArr. | Tr*Km percorsi |
|----------|--------------|----------|--------------|---------|----------------|
| 4296 | TARANTO | 10:10 | NAPOLI C.le | 14:38 | 316,041 |
| 4297 | NAPOLI C.le | 16:14 | TARANTO | 20:45 | 316,041 |
| 23710 | TARANTO | 11:01 | POTENZA C.le | 13:15 | 150,325 |
| 23711 | POTENZA C.le | 08:00 | TARANTO | 10:07 | 150,325 |
| 23712 | TARANTO | 18:23 | POTENZA C.le | 20:48 | 150,325 |
| 23713 | POTENZA C.le | 14:28 | TARANTO | 16:40 | 150,325 |

- **Linea Potenza -Salerno**

| n. treno | Origine | Ora Par. | Destrino | oraArr. | Tr*Km percorsi |
|----------|--------------|----------|--------------|---------|----------------|
| 21100 | POTENZA C.le | 10:37 | BELLA MURO | 11:20 | 31,458 |
| 21101 | BELLA MURO | 11:30 | POTENZA C.le | 12:12 | 31,458 |
| 21102 | POTENZA C.le | 06:25 | SALERNO | 08:21 | 110,968 |
| 21103 | SALERNO | 05:45 | POTENZA C.le | 07:53 | 110,968 |
| 21106 | POTENZA C.le | 13:25 | SALERNO | 15:20 | 110,968 |
| 21107 | SALERNO | 14:00 | POTENZA C.le | 15:44 | 110,968 |
| 21108 | POTENZA C.le | 17:29 | SALERNO | 19:30 | 110,968 |
| 21109 | SALERNO | 15:10 | POTENZA C.le | 16:57 | 110,968 |
| 21110 | POTENZA C.le | 18:58 | SALERNO | 20:45 | 110,968 |
| 21111 | SALERNO | 16:09 | POTENZA C.le | 18:05 | 110,968 |
| 21113 | SALERNO | 19:54 | POTENZA C.le | 21:39 | 110,968 |
| 21114 | POTENZA C.le | 21:13 | SALERNO | 23:06 | 110,968 |

A quanto sopra si aggiungono:

- Nella **tratta urbana di Potenza** sei collegamenti urbani quotidianamente tra Potenza Centrale e Potenza Superiore e viceversa;
- sulla tratta **Paola -Sapri** una coppia di treni che svolgono servizio sull'intera costa tirrenica lucana, da Marina di Maratea a Acquafredda.

Di seguito si riportano i dettagli per l'anno 2021:

- treni km/anno: 1.832.000
- ore treno/anno: 32.717
- velocità commerciale media: 55 km/h
- posti offerti giorno medio: 8.530

Si riportano, inoltre, i dati di produzione per linea e per materiale rotabile prendendo a riferimento la programmazione per la medesima annualità (2021):



REGIONE BASILICATA

| LINEA DI COMPETENZA | TR-KM |
|----------------------------|------------------|
| Potenza - Foggia | 951.996 |
| Potenza - Salerno | 393.186 |
| Taranto - Potenza - Napoli | 230.710 |
| Potenza - Taranto | 201.436 |
| Paola - Sapri | 56.249 |
| TOTALE | 1.833.577 |

| MATERIALE ROTABILE | TRAZIONE | ORE TRENO | TR-KM |
|---------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| ALN668 | D | 9305,35 | 483585 |
| MINUETTO | D | 2543,55 | 148697 |
| MINUETTO | E | 4586,45 | 285953 |
| ATR 220 (SWING) | D | 9986,4 | 483196 |
| PR | E | 6285,45 | 432145 |
| TOTALE | | 32.708,40 | 1.833.577 |

I dati relativi ai passeggeri trasportati e ai ricavi da traffico relativamente ai servizi ferroviari sono riportati sulla piattaforma dell'Osservatorio nazionale TPL del MIMS. I viaggiatori trasportati quotidianamente in Basilicata sui servizi Trenitalia (Treni e Bus Sostitutivi) sono circa 4.000, di seguito i valori di frequentazione complessivi:

| Anno | Saliti |
|-------------|------------------|
| 2017 | 1.147.097 |
| 2018 | 1.082.898 |
| 2019 | 1.057.981 |

Il dato 2020, seppur non ancora disponibile, risente degli effetti negativi della pandemia, tuttora in corso.

Offerta di trasporto con autoservizi sostitutivi

Il contratto di servizio con Trenitalia prevede ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti "programmati".

Il contratto di servizio prevede una produzione autosostituita pari a circa 1 milione Bus*Km annui, per 37 bus nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sulle direttrici:

- Potenza-Salerno-Napoli;
- Potenza-Melfi-Foggia;
- Potenza-Metaponto-Taranto;

e risponde all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.



REGIONE BASILICATA

Come detto, la Regione Basilicata ha avviato l'iter che porterà ad un unico operatore su gomma per la gestione di tutti i servizi automobilistici sostitutivi programmati del ferro.

Sistema di vendita dei titoli di viaggio

Trenitalia garantisce una capillare rete di vendita attraverso 3 biglietterie aperte al pubblico, 13 self service distribuite sul territorio, nonché 601 punti vendita terzi aderenti alla rete di vendita dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi SpA. È inoltre possibile acquistare titoli di viaggio anche in forma digitale, sul sito di www.trenitalia.com, sull'App di Trenitalia e sul sito Mobile, con pagamento con carta e tramite l'utilizzo del credito telefonico, pagamento mediante sistemi innovativi tipo apple-pay (etc.), in collaborazione con i maggiori player nel settore della telefonia (TIM, Vodafone, Wind-3) e dei circuiti di pagamento.

Depositi/Officine

Sul territorio regionale non sono presenti depositi e officine a servizio dell'offerta di trasporto erogata da Trenitalia.

6.2 Servizi ferroviari regionali affidati a FAL

La Regione Basilicata ha sottoscritto contratti di servizio con FAL dal 2001.

Con la sottoscrizione del rinnovo del Contratto per il periodo 2015 -2023 la Regione Basilicata ha voluto perseguire un necessario elevamento della qualità del servizio, a partire dal rinnovo della flotta e con di clausole contrattuali più stringenti nonché con l'introduzione di precisi obblighi di rendicontazione e di monitoraggio del servizio (loadfactor, ricavi da traffico, etc.) per consentire la programmazione di eventuali idonei correttivi nel corso dell'esercizio, per una progettazione dinamica sempre più vicina alle esigenze espresse, e non, dall'utenza.

Linee

Le FAL gestiscono i seguenti servizi sulla rete ferroviaria della Regione Basilicata (articolata per tipologia e alimentazione) come da tabelle seguente:

| TIPOLOGIA | |
|---|-------------------|
| Linee a doppio binario | 0 km |
| Linee a semplice binario | 112,058 km |
| LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI | 112,058 km |



REGIONE BASILICATA

| ALIMENTAZIONE | |
|---|------------------------|
| Linee elettrificate | 0 km |
| - <i>Linee a doppio binario</i> | <i>0 km</i> |
| - <i>Linee a semplice binario</i> | <i>0 km</i> |
| Linee non elettrificate (diesel) | 112,05 8km |
| LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI | 112,05 8 km |

Offerta di trasporto ferroviaria

Nelle tabelle che seguono sono riportati, a titolo di indicatori di produzione delle FAL per l'anno 2019:

- i complessivi 465.919 treni-km effettuati sulle due tratte cosiddette potentine “Avigliano-Potenza” (232.880) e “Gravina-Potenza” (233.039), a cui sommare i bus-km sostitutivi effettuati (36.600) per arrivare ad un totale ferro più gomma di 502.519 treni;
- i complessivi 268.608,87 treni-km effettuati sulla tratta “Altamura-Matera”.

L'offerta è strutturata per soddisfare principalmente la fetta più rilevante della domanda della clientela pendolare per lavoro e studio e poi anche la componente meno sistematica e frammentata della domanda legata al tempo libero e svago.

Riepilogo km relativo alla Produzione Treni anno 2019 Linee Potentine

| Periodo | km/treno | | Totali km/treni effettuati | Km BUS sostitutivi effettuati | km programma ti | corse programmate | corse effettuate | km.totTreno + AB | veicoli/km effettuati |
|---------------|--|---|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| | km/tr. Avigliano Potenza effettuati | km/tr. Avigliano Luc. Gravina effettuati | | | | | | | |
| Gennaio | 19963 | 19654 | 39617 | 3120 | 43706 | 1430 | 1397 | 42737 | 45805 |
| Febbraio | 18912 | 18478 | 37390 | 2880 | 40344 | 1320 | 1319 | 40270 | 43102 |
| Marzo | 20340 | 19950 | 40290 | 3120 | 43706 | 1430 | 1420 | 43410 | 46478 |
| Aprile | 18912 | 18552 | 37464 | 2880 | 40344 | 1320 | 1320 | 40344 | 43176 |
| Maggio | 20488 | 20098 | 40586 | 3120 | 43706 | 1430 | 1430 | 43706 | 46774 |
| Giugno | 19608 | 19325 | 38933 | 3000 | 42025 | 1375 | 1371 | 41933 | 44883 |
| Luglio | 18009 | 20871 | 38880 | 3240 | 42120 | 1188 | 1188 | 42120 | 44604 |
| Agosto | 17342 | 18704 | 36046 | 3120 | 39166 | 1110 | 1110 | 39166 | 41558 |
| Settembre | 19552 | 19177 | 38729 | 3000 | 42025 | 1375 | 1365 | 41729 | 44975 |
| Ottobre | 21206 | 20723 | 41929 | 3240 | 45387 | 1485 | 1478 | 45169 | 48573 |
| Novembre | 19636 | 18955 | 38591 | 3000 | 42025 | 1375 | 1365 | 41591 | 44975 |
| Dicembre | 18912 | 18552 | 37464 | 2880 | 40344 | 1320 | 1320 | 40344 | 43176 |
| Totale | 232880 | 233039 | 465919 | 36600 | 504898 | 16158 | 16083 | 502519 | 538079 |

| treni/km | AB/km |
|---------------|-------|
| 465919 | 36600 |
| 502519 | |

totali treno + AB



REGIONE BASILICATA

PRODUZIONE BASILICATA (TRATTA ALTAMURA - MATERA)

ANNO 2019

| MESE | Numero Treni | | Treni Km. | | Vetture Km. | | Numero Posti | | Posti Km. | |
|---------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------------|----------------------|
| | Programmati | Effettuati | Programmati | Effettuati | Programmati | Effettuati | Programmati | Effettuati | Programmati | Effettuati |
| GENNAIO | 884 | 881 | 21.266,73 | 21.173,06 | 24.921,27 | 23.184,78 | 134.680 | 128.950 | 3.240.048,50 | 3.090.282,90 |
| FEBBRAIO | 816 | 816 | 21.372,67 | 21.372,67 | 23.887,10 | 22.970,38 | 124.320 | 119.647 | 3.256.189,44 | 3.133.794,22 |
| MARZO | 884 | 880 | 23.153,73 | 23.048,96 | 24.921,27 | 25.484,82 | 134.680 | 128.971 | 3.240.048,50 | 3.378.008,43 |
| APRILE | 816 | 816 | 21.372,67 | 21.372,67 | 23.887,10 | 23.860,91 | 124.320 | 121.046 | 3.256.189,44 | 3.170.436,83 |
| MAGGIO | 884 | 882 | 23.153,73 | 23.101,34 | 25.877,97 | 25.563,58 | 134.680 | 133.618 | 3.527.538,56 | 3.499.722,66 |
| GIUGNO | 850 | 847 | 22.263,20 | 22.184,62 | 24.882,40 | 24.777,63 | 129.500 | 129.344 | 3.391.864,00 | 3.387.778,05 |
| LUGLIO | 918 | 909 | 24.044,26 | 23.808,53 | 26.872,99 | 26.480,11 | 139.860 | 139.725 | 3.663.213,12 | 3.659.677,21 |
| AGOSTO | 884 | 882 | 23.153,73 | 23.101,34 | 25.877,70 | 25.772,93 | 134.680 | 135.139 | 3.527.538,56 | 3.539.560,69 |
| SETTEMBRE | 850 | 850 | 22.263,20 | 22.263,20 | 24.882,40 | 24.803,82 | 129.500 | 129.769 | 3.391.864,00 | 3.399.141,15 |
| OTTOBRE | 918 | 918 | 24.044,26 | 24.044,26 | 26.872,99 | 26.872,99 | 139.860 | 146.590 | 3.663.213,12 | 3.839.485,29 |
| NOVEMBRE | 850 | 835 | 22.263,20 | 21.870,32 | 24.882,40 | 24.358,24 | 129.500 | 127.606 | 3.391.864,00 | 3.342.256,09 |
| DICEMBRE | 816 | 812 | 21.362,67 | 21.267,90 | 23.887,10 | 23.598,09 | 124.320 | 130.237 | 3.256.189,44 | 3.411.167,50 |
| TOTALI | 10.370 | 10.328 | 269.714,05 | 268.608,87 | 301.652,69 | 297.728,28 | 1.579.900 | 1.570.642 | 40.805.760,68 | 40.851.311,02 |

Di seguito si riportano i dati di produzione per l'anno 2019:

Bus Km affidati: 2.189.746

Treno km affidati: 734.527

Passeggeri trasportati anno: 1.641.792

I dati relativi ai passeggeri trasportati e ai ricavi da traffico relativamente ai servizi ferroviari sono riportati sulla piattaforma dell'Osservatorio nazionale TPL del MIMS. Di seguito sono riportati i valori di frequentazione complessivi per gli anni 2017, 2018 e 2019 per i viaggiatori trasportati quotidianamente in Basilicata sui servizi FAL (Treni e Bus Sostitutivi):

| Anno | Saliti |
|-------------|----------------|
| 2017 | 446.192 |
| 2018 | 464.687 |
| 2019 | 451.164 |

Il dato dell'anno 2020 risente degli effetti negativi della pandemia, tuttora in corso.

Offerta di trasporto con autoservizi sostitutivi

Il contratto di servizio con FAL prevede ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti "programmati".

Il contratto di servizio prevede una produzione autosostituita pari a circa 2.111.080 Bus*Km annui, per circa 120 bus nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sulle direttrici:

- Potenza - Pignola - Abriola - Laurenzana;
- Potenza Avigliano - Potenza Pietragalla - Potenza Matera. - Matera Pisticci Montalbano jonico - Ferrandina Matera - Montescaglioso Matera - Montescaglioso Pisticci Anic - Matera Bari., Potenza Paestum, Laino Borgo Praia a Mare (periodo 1 luglio - 31 agosto), Castelluccio Rotonda (orario prettamente scolastico)



REGIONE BASILICATA

e risponde all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Come detto, la Regione Basilicata ha avviato l'iter che porterà ad un unico operatore su gomma per la gestione di tutti i servizi automobilistici sostitutivi programmati del ferro.

Sistema di vendita dei titoli di viaggio

FAL garantisce una capillare rete di vendita dei propri titoli di viaggio che possono essere acquistati:

- presso le rivendite di stazione fornite di postazione banco vendita informatizzata, ubicate all'interno degli impianti ferroviari di Matera Villa Longo, Matera C.le e Matera Sud - Potenza Inf. Scalo, Potenza Città, Potenza Santa Maria, Avigliano Città e Genzano di Lucania nonché presso le erogatrici self-service dislocate negli impianti ferroviari (alcune anche corredate da POS abilitante acquisti effettuati con carte di credito, bancomat e prepagate) di Matera Serra Rifusa - Matera Villa Longo, Matera Centrale, Matera Sud, Potenza Inf. Scalo, Potenza Città, Potenza Santa Maria, Avigliano Città.
- Mediante "Bigliettazione on-line" fruibile tramite web-site aziendale o tramite le apposite Applicazioni FAL scaricabili gratuitamente sui cellulari con sistema operativo "Android" e "IOS".
- Solo per i titoli di viaggio ad uso automobilistico presso le rivendite esterne convenzionate ubicate nelle località servite (elenco consultabile sul sito web delle FAL, sezione "Punti Vendita").

6.3 Servizi ferroviari di lunga percorrenza affidati a Trenitalia Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari AV da/verso Milano Salerno

La Regione Basilicata ha sottoscritto un contratto OSP (Obbligo di Servizio Pubblico) per servizi di connessione diretta con i treni di lunga percorrenza, in relazione alla domanda di mobilità specifica espressa dalla popolazione e con lo scopo di migliorare la continuità territoriale e contribuire allo sviluppo regionale riuscendo a collegare la città di Matera con Salerno, Napoli, Roma e Milano con tempi di percorrenza concorrenziali all'auto privata e qualità del servizio elevata. Tale domanda di trasporto di lunga percorrenza peraltro richiede caratteristiche che difficilmente possono essere soddisfatte con soluzioni di viaggio miste, con interscambio tra servizi regionali e di lunga percorrenza.

L'offerta ferroviaria è costituita da una coppia permanente di antenne Taranto-Potenza-Salerno e viceversa, in continuità con i servizi ferroviari Alta Velocità da/verso Salerno.

La produzione contrattualizzata OSP è pari a circa 190.000 treni*km anni.



REGIONE BASILICATA

Di seguito si riportano i dettagli per l'anno 2019, ultimi dati che non risentono degli effetti negativi conseguenti alla pandemia:

- treni km/anno 0,19 mln
- ore treno/anno 2.342
- velocità commerciale media: 81.13km/h
- posti offerti giorno medio: 451.

I viaggiatori trasportati quotidianamente nell'anno 2019 sono mediamente 287, il numero dei passeggeri saliti a bordo nell'anno 2019 è pari a 104.711.

6.4 Offerta Programmata a seguito dell'affidamento -opportunità sviluppi infrastrutturali

La Regione Basilicata, con gli atti di programmazione approvati, traguarda ad una nuova e più robusta strutturazione in livelli di servizio della Regione. Il completamento del collegamento per Matera (2026/2027), il rinnovo della Genzano-Potenza e l'elettrificazione della Potenza-Foggia (2026) aprono infatti scenari nuovi, tutti da cogliere. Inoltre sono diversi gli interventi che, grazie ai fondi FESR, sono stati pianificati/programmati/realizzati per migliorare i nodi di interscambio e l'accessibilità alle stazioni e ai servizi di trasporto. A questi si aggiungono interventi programmati dal Gestore dell'infrastruttura RFI sul miglioramento della Battipaglia-Potenza, tra cui il nodo di interscambio di Bella-Muro e il sottopasso nella stazione di Eboli.

Elettrificazione della Potenza -Foggia

Con l'elettrificazione della Potenza-Foggia, si ipotizza una complessiva riorganizzazione dell'offerta ferroviaria che non si limita alla linea oggetto dei lavori, ma si estende alla tratta Bella/Muro-Potenza Centrale della linea Battipaglia-Potenza.

In particolare sulla relazione Bella-Muro-Potenza-Melfi, le ipotesi progettuali prevedono un cadenzamento a 30' nelle ore di punta e a 60' nelle ore di morbida, con orari cadenzati e coordinati nei nodi di interscambio modale (auspicabilmente nodi di simmetria) per le località di bacino individuate lungo l'asse "Marmo-Platano"-Potentino"-Vulture-Melfese", con atteso significativo incremento della frequentazione (domanda potenziale intercettata) ed una corrispondente diminuzione delle automobili private in circolazione sia lungo il tratto finale del Raccordo Autostradale n.5 "Sicignano-Potenza" che sulla SS568 "Potenza-Melfi".



REGIONE BASILICATA

Nuovo collegamento per Matera

Nell'ambito del progetto della nuova linea ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella, con completamento previsto entro il 2026, è prevista la realizzazione della nuova tratta che, partendo dalla stazione di Ferrandina, sulla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, collegherà la città di Matera alla rete ferroviaria nazionale gestita da RFI.

In particolare, sarà completata la linea esistente, lunga circa 19,5 km a binario unico elettrificato, e sarà realizzato un nuovo collegamento diretto di circa 2,2 km fra la nuova linea Ferrandina-Matera e la linea Potenza-Metaponto, per un tracciato complessivo di circa 22 km.

La nuova linea, del valore di circa 365 mln €, consentirà di potenziare collegamenti e qualità del servizio dell'offerta di TPL e la città di Matera potrà essere quindi collegata sia con Salerno e Napoli (e, da lì, al sistema dell'Alta Velocità ferroviaria) e sia con Taranto attraverso la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

In tale contesto è evidente il peso maggiore che rivestirà la stazione di Ferrandina, già attenzionata nel vigente PRT con il focus di cui al paragrafo 7.4.1.5 relativamente alla realizzazione dell'omonima area di scambio intermodale Treno-Bus selezionata ed ammessa a finanziamento con DGR n.639 del 06.07. 2018 per 1 mln € a valere sull'Azione 7C.7.3.1 del PO FESR Basilicata 2014-2020, Asse 6. L'intervento è già stato realizzato e collaudato.

6.5 Nodi d'Interscambio Ferro-Gomma

Il Piano Regionale dei Trasporti vigente, approvato dal Consiglio Regionale in data 30 dicembre 2016, si caratterizza per un approccio co-modale, volto a perseguire la definizione di un sistema dei trasporti basato sull'integrazione delle reti di trasporto, in una logica di sostenibilità tecnica ed economica, che garantisca adeguati livelli di servizio anche ai territori più svantaggiati. Nell'ottica della coesione territoriale il PRT propone un approccio rivoluzionario alla pianificazione infrastrutturale, privilegiando ed assegnando priorità ad interventi puntuali, alcuni anche poco onerosi, in grado però di garantire la realizzazione di un modello di esercizio multimodale fondato sull'interscambio sistematico tra diverse modalità di trasporto e/o singoli vettori.

In tale scenario di sviluppo assumono ruolo centrale nella pianificazione sia trasportistica che urbanistica e urbana i poli di interscambio ferro-gomma. Gli interventi necessari alla nuova configurazione, già in corso, sono stati finanziati dalla Regione con fondi FERS e da RFI, in particolare:



REGIONE BASILICATA

Bella/Muro Lucano

Per la stazione di Bella/Muro Lucano va evidenziato il relativo intervento progettuale, già presente nel vigente PRT, denominato *“Realizzazione del Nodo d’Interscambio Treno-Bus di Bella/Muro”*.

L’area d’interscambio modale da riqualificare persegue gli obiettivi generali indicati dal PRT attraverso l’infrastrutturazione del piazzale contiguo alla stazione RFI di Bella/Muro (ubicata sulla linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto) per consentire ai viaggiatori un rapido ed efficiente interscambio tra i mezzi del TPL su gomma e i treni. Essa rientra nelle operazioni in materia di *“Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali”* selezionata ed ammessa a finanziamento con DGR n.639 del 06.07.2018 a valere sull’Azione 7C.7.3.1 del PO FESR Basilicata 2014-2020, Asse 6. In particolare l’operazione attrezzerà l’Area di interscambio in modo da:

- attestare contemporaneamente fino a 4 mezzi del TPL su gomma, in stalli dedicati e dotati di marciapiedi per la salita/discesa dei passeggeri con percorsi sicuri e privi di barriere architettoniche tra questi e le banchine ferroviarie;
- consentire l’ingresso, l’uscita e l’eventuale inversione di marcia dei mezzi del TPL su gomma in maniera sicura e con il minimo perditempo possibile;
- rendere più confortevoli possibili le operazioni di imbarco/sbarco, attesa e spostamento da una banchina all’altra da parte dei viaggiatori;
- incentivare la diversione modale dall’auto privata al trasporto pubblico prevedendo adeguati spazi di parcheggio per sosta lunga;
- migliorare le caratteristiche ambientali, come da priorità di investimento 7C del PO FESR 2014-2020 (bassa rumorosità e contenimento emissioni di carbonio); gli interventi consentiranno di sopprimere 7.517 corse di autobus da e verso Potenza, riducendo 290.610 km annui con conseguente abbattimento dell’inquinamento, in termini di emissioni atmosferiche e acustiche all’interno delle vie del Capoluogo di Regione.

La copertura finanziaria dell’intervento di cui alle DD.GR n.1399 del 21.12.2017 e n.639 del 06.07.2018, quest’ultima modificata dalla DGR n.723 del 20 ottobre 2020, è di seguito riepilogata:

| Operazione | Importo Totale | Copertura finanziaria | |
|--|----------------|---|------------------|
| | | Fondi Azione 7C.7.3.1 – PO FESR 2014-2020 | Fondi RFI S.p.A. |
| Riqualificazione delle aree esterne alla stazione RFI di Bella Muro, compresa la realizzazione di un’area d’interscambio modale per il miglioramento dell’accessibilità all’ambito ferroviario | € 700.000,00 | € 325.000,00 | € 375.000,00 |

Va anche ricordato che la Stazione di Bella/Muro Lucano rientra tra gli interventi infrastrutturali cosiddetti “light” da parte di RFI e finalizzati alla velocizzazione del tempo di viaggio della tratta Battipaglia-Potenza; sono infatti in corso, in corrispondenza di detta stazione, le opere civili di realizzazione di un sottopassaggio per i viaggiatori e di allungamento e innalzamento di h55 del marciapiede.



REGIONE BASILICATA

Ferrandina -Scalo Matera

L'Area di interscambio modale Stazione di Ferrandina, finanziata per 1mln € con fondi PO FESR Basilicata 2014-2020, persegue gli obiettivi generali indicati dal PRT attraverso l'infrastrutturazione degli spazi esterni alla stazione RFI di Ferrandina-Pomarico-Miglianico, sulla linea ferroviaria Potenza-Metaponto, in modo da consentire ai viaggiatori un rapido ed efficiente interscambio gomma-gomma e gomma-ferro tra i mezzi del TPL su gomma e i treni.

Una volta completato il collegamento con Matera, potrà costituire centro di interscambio ferroviario da/per Matera, Potenza e Metaponto/Taranto, così come interscambio modale con i servizi automobilistici extraurbani sia di tipo commerciale di media-lunga percorrenza, sia di TPL regionali .

L'attrezzaggio dell'Area di interscambio consente:

- di attestare contemporaneamente fino a 5 mezzi del TPL su gomma, (di cui 2 da 15 m e 3 da 12 m), in stalli dedicati e dotati di marciapiedi per la salita/discesa dei passeggeri con percorsi sicuri e privi di barriere architettoniche tra questi e le banchine ferroviarie;
- l'attestamento, la ripartenza e l'eventuale inversione di marcia dei mezzi del TPL su gomma in maniera sicura e con il minimo perditempo possibile;
- di rendere più confortevoli possibili le operazioni di imbarco/sbarco, attesa e spostamento da una banchina all'altra da parte dei viaggiatori;
- di sfruttare gli interventi già realizzati e le iniziative già in corso, anche private, inserendoli nel disegno complessivo dell'area per massimizzare il raggiungimento degli obiettivi dell'operazione.

| Costo totale dell'operazione e piano di copertura finanziario | |
|--|----------------|
| Importo totale | €1.000.000,00 |
| Di cui contributo del P.O. FESR Basilicata 2014/2020 | € 1.000.000,00 |
| Stato di attuazione | Concluso |

Area d'interscambio Castel Lagopesole

Nel Piano Regionale Trasporti, tra le previsioni di nodi intermodali ferro-gomma, è prevista anche la realizzazione di una nuova stazione d'interscambio presso la stazione di Castel Lagopesole, finalizzata a migliorare l'offerta di viaggio da e verso Potenza e contribuendo concretamente alla realizzazione di una offerta ferroviaria cadenzata a servizio dell'utenza pendolare sulla relazione Bella Muro-Potenza-Melfi. Ciò potrà altresì garantire un servizio di collegamento verso "luoghi di interesse turistico" garantendo l'accessibilità con percorsi di viaggio integrati (treno, autobus, biciclette, car sharing).

L'area di interscambio, inoltre, rappresenta uno snodo strategico di interconnessione territoriale con la strada di collegamento Acerenza-658 Potenza/Melfi i cui lavori, già finanziati, dovrebbero essere di imminente avvio.



REGIONE BASILICATA

In definitiva, la riorganizzazione dell'esercizio si pone i seguenti obiettivi per l'Amministrazione Regionale Lucana:

- migliorare il servizio ferroviario sotto il profilo dei tempi di percorrenza, valorizzando gli interventi infrastrutturali effettuati;
- 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, attuale e potenziale;
- migliorare l'accessibilità all'area urbana di Potenza, rendendo passanti i collegamenti da/per Bella-Muro così da garantire collegamenti diretti con le stazioni/fermate di Potenza Università e Potenza Superiore, importanti attrattori di traffico di livello regionale e sovraregionale;
- facilitare l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico locale nel suo insieme, realizzando orari dei servizi ferroviari cadenzati e coordinati, facili da ricordare, più leggibili, accessibili e riconoscibili alla clientela, sia sistematica che non, che consentono anche di pianificare e progettare efficaci e stabili interscambi ferro/gomma dei servizi di TPL;
- garantire l'interscambio ottimale con i servizi di lunga percorrenza alla stazione di Foggia.

Tenendo conto di una sostanziale conferma dei livelli di spesa pubblica tale riprogrammazione dei servizi potrà comportare, in assenza di risorse aggiuntive, una riarticolazione dell'offerta commerciale sulla Potenza-Taranto che presenta, in base ai dati di frequentazione, livelli di utilizzo poco significativi.



7. DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP) E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA

7.1 Individuazione obblighi di servizio pubblico in Basilicata

L'ambito di servizio pubblico di natura regionale e locale che raccoglie le esigenze di mobilità dei cittadini della Basilicata, e più in generale di tutti i possibili fruitori con esigenze di mobilità di scala regionale, è riconducibile ai numerosi servizi di trasporto pubblico che insistono sul territorio in precedenza descritti. Tutto il trasporto pubblico ferroviario regionale e il trasporto pubblico automobilistico è oggetto di Obbligo di Servizio Pubblico e gli operatori ricevono compensazione valutata attraverso le disposizioni del Reg. CE n.1370/2007, con contratti di servizio basati su Piani Economico-Finanziari (PEF) pluriennali confrontati ciascun anno con il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale (CER). Il mercato infatti non ha mai prospettato e non fa prospettare la possibilità di servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale in auto-sostentamento.

Gli obblighi di servizio pubblico relativi ai servizi di linea sono definiti in termini di relazioni da servire come da precedente analisi e, dato che i passeggeri non sono distribuiti in modo uniforme, l'offerta è modulata principalmente in ragione della domanda presente.

Vista la limitata estensione del territorio regionale e i volumi di produzione per linea, le valutazioni economiche sono state fatte sul totale dei servizi e non per singola linea, in quanto i dati per linea risulterebbero fuorvianti.

7.2 Servizi Regionali affidati a Trenitalia

(Fonte dati Conto Economico Regionale CER 2019)

Ricavi da mercato: 2,68 mln di euro

Ricavi da contratto di servizio: 26,89mln di euro

Altri ricavi e prestazioni: 0,07 mln di euro

Ricavi da mercato/ricavi totali: 2,68/29,64

Grado di copertura dei ricavi da mercato sul totale dei ricavi (coverage ratio): 9,04%

Relativamente alla *coverage ratio* delle linee regionali, Trenitalia trae beneficio delle economie di scala ed industriali, sia regionali che di Trenitalia in quanto azienda operante nei territori limitrofi. In questo scenario i processi produttivi sono forniti in "service" alla Basilicata dalle Direzioni Regionali limitrofe (Puglia, Campania e Calabria), anche in maniera combinata e spesso non determinati da confini regionali. La ripartizione per direttrici di traffico potrebbe essere sviluppata solamente sulla base di specifici *driver*, ma evidenzerebbe i soli trend parametrici di *coverage ratio*, senza poter costituire tuttavia valore di



REGIONE BASILICATA

riferimento e di *benchmark* proprio per la loro natura derivata. La somma dei singoli “PEF per linea” non approderebbe infatti ai valori complessivi del PEF alla base del contratto, ma a valori più alti proprio in virtù delle mancate economie di scala che hanno fatto sì che questa Regione abbia optato per il lotto unico ferroviario regionale per l’affidamento dei servizi coperti da Obbligo di Servizio Pubblico.

7.3 Servizi Regionali affidati a FAL

(Fonte: Osservatorio nazionale TPL anno 2019)

Ricavi da mercato (proventi da traffico): 1.461.032 mln €, di cui:

- Titoli di viaggio aziendali: 1.392.194 euro
- Titoli di viaggio tariffazione integrata: 68.838 euro

Altri ricavi (proventi): 123.235

Ricavi da contratto di servizio (corrispettivo): 22.495.559 mln € più CCNL 1.060.365 mln €

7.4 Servizi ferroviari di lunga percorrenza affidati a Trenitalia

Ricavi da mercato: 2,15 mln di euro

Ricavi da contratto di servizio: 3,0 mln di euro

Altri ricavi e prestazioni: 0,08 mln di euro

La Regione Basilicata, al termine del contratto di servizio in vigore (dicembre 2022) auspica che la positiva risposta in termini di frequentazione riscontrata in questi anni, in relazione alla popolazione lucana, possa consentire agli operatori di servizi ferroviari AV una programmazione dei servizi a mercato, superando la necessità da parte della Regione di sottoscrivere un nuovo contratto di servizio OSP.

7.5 Sintesi

Per quanto sopra rappresentato, non si rilevano valori di redditività tali da far supporre (anche in caso di incremento tariffario sostanziale) la possibilità, per i servizi regionali, di una gestione in assenza di contribuzione pubblica.

Inoltre in Basilicata (a differenza di altre Regioni) non si verificano condizioni di sussidio, con redditività più alta di alcune linee che riesce a compensare, anche parzialmente, la scarsa redditività delle linee di peso minore. Relativamente alla copertura economica si evidenzia che, a fronte della quota di Fondo Nazionale Trasporti trasferita dal MIMS alla Regione, secondo la ripartizione storica e nelle more dell’applicazione dell’art. 29 del Decreto Legge n.50 del 24 aprile 2017 (1,55% del totale) pari a circa 75 mln €, la Regione Basilicata storicamente integra con risorse regionali per circa 40 mln €, per una spesa complessiva per il trasporto pubblico locale di competenza regionale pari a circa 115-120 mln € annui.



REGIONE BASILICATA

8. DETERMINAZIONE E MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE

La Regione Basilicata è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia ferro che gomma.

Allo stato attuale il sistema tariffario prevede diversi regimi sia per la gomma che per il ferro, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari. È obiettivo primario della Regione, come definito negli atti di pianificazione e di governo della Giunta Regionale traguardare un allineamento tra tariffe aziendali ferro e gomma e nell'ambito ferroviario, tra servizi di Trenitalia e di FAL, così come istituire un sistema tariffario integrato regionale.

L'integrazione modale e tariffaria, insieme alle attività connesse all'affidamento dei servizi, costituisce elemento portante per il rilancio del servizio nel suo complesso, andando anche nella direzione della semplificazione e maggiore leggibilità dell'offerta complessiva di trasporto pubblico locale, funzionale al miglioramento della capillarità, intermodalità e utilizzabilità dello stesso, sia da parte dei residenti che dell'utenza turistica.

La Regione ha infatti avviato:

- l'affidamento dei servizi, con gara per i servizi su gomma, ricomprendendo gli autoservizi sostitutivi ferroviari nel bacino dei servizi di TPL su gomma;
- l'affidamento diretto per i servizi ferroviari esclusi i servizi sostitutivi su gomma;
- **la progettazione di un sistema tariffario integrato esclusivo per tutti i servizi di TPL della Regione.**

In merito alla definizione del sistema tariffario integrato regionale, la Regione, con Determinazione dirigenziale n.474 del 10 novembre 2020, relativamente ai sistemi di Bigliettazione Unica e di Tariffazione Integrata regionale (da attuare contestualmente ai contratti di servizio conseguenti ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL in coerenza con le previsioni del Piano di Bacino del 2020), ha affidato alla Società LeM-TTA, Viale delle Milizie n.138 - Roma, a seguito di trattativa diretta sul MEPA, il Servizio di *“Redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Sistema di Tariffazione Integrata e Bigliettazione Unica Regionale in Basilicata”*.

La concreta attuazione di un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di TPL, che interesserà tutti i gestori dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani, consentirà all'utente di acquistare un unico biglietto (o abbonamento) per la propria relazione di viaggio, indipendentemente dai vettori e dagli interscambi necessari. Il vantaggio per l'utente, oltre all'unicità del titolo di viaggio, si



REGIONE BASILICATA

estende anche agli orari coordinati ed ai luoghi d'interscambio attrezzati fra le diverse modalità di trasporto utilizzate, con conseguente innalzamento della qualità dell'intero servizio offerto.

Tra gli adempimenti propedeutici all'avvio della gara del TPL su gomma, già posti in essere, si ricorda infatti proprio quello della Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica del Nuovo sistema tariffario integrato regionale, sostanzialmente concluso. Sulla base del Progetto di Fattibilità si procederà mediante procedura di gara all'affidamento del servizio di Progettazione esecutiva e di esecuzione (acquisto forniture e servizi) per la realizzazione del sistema di integrazione tariffaria regionale e della bigliettazione elettronica a valere su risorse FSC 2014-20 già stanziata.

La Regione ha poi già proceduto con la previsione di obbligo ad aderire al sistema tariffario integrato regionale nel capitolato di gara per l'affidamento dei servizi di TPL regionale e prevedrà l'obbligo nel contratto di servizio con cui intende affidare i servizi a Trenitalia.

8.1 Focus sistema tariffario servizi regionali affidati a Trenitalia

La Regione Basilicata ha istituito le tariffe di corsa semplice e abbonamento (settimanale, mensile ed annuale) nel 1997.

Analogamente a quanto avviene nelle altre Regioni italiane, le tariffe di corsa semplice e di abbonamento per viaggi all'interno della Regione Basilicata sono determinate da progressione chilometrica per scaglione, con le seguenti dinamiche:

- di 10 chilometri sino ai 100 Km;
- di 25 chilometri sino ai 350 Km;
- di 50 chilometri sino ai 700 Km.

Per viaggi tra due o più Regioni Trenitalia applica la tariffa regionale con applicazione sovraregionale, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento “*Nuova tariffa con applicazione sovraregionale*” del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni.

Dall'istituzione di tali tariffe ad oggi la dinamica tariffaria è rimasta sostanzialmente invariata, portando oggi le tariffe Basilicata ad essere significativamente inferiori alla media nazionale delle tariffe regionali.

In particolare, ad eccezione dell'arrotondamento delle tariffe ai 5 centesimi superiori effettuato nel 2013 per consentire gli acquisti con moneta presso le self service, non ci sono stati né aumenti né adeguamenti tariffari fino al 2018.



REGIONE BASILICATA

A partire dal 1° giugno 2018, e successivamente al 1° gennaio di ciascun anno, con prevedibilità degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, le tariffe dei servizi sono state adeguate al tasso di inflazione (IIP) del mese di novembre dell'anno precedente; tali adeguamenti sono stati:

- 1,2% nel 2018;
- 1,2% nel 2019;
- 0,8% nel 2020;
- 0,5% nel 2021;
- 1,5% nel 2022.

Agevolazioni e gratuità

In aggiunta alle agevolazioni di tipo nazionale, la Regione Basilicata, con L.R. n.1 del 30/01/2007 *“Modifiche alla L.R. 27 luglio 1998, n.22 Riforma del trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19/11/1997, n.422”* ha disposto, all'art.43, la libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico agli appartenenti delle seguenti categorie, purché provvisti di idonea certificazione rilasciata dai rispettivi comandi ed esclusivamente durante l'espletamento del servizio e ad eccezione degli spostamenti casa-lavoro:

- Arma dei Carabinieri;
- Polizia di Stato;
- Guardia di Finanza;
- Polizia Penitenziaria;
- Corpo Forestale dello Stato (ora ricompresi nell'Arma dei Carabinieri);
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
- Militari dell'Esercito Italiano;
- Titolari di tessere rilasciate dallo Stato ovvero vidimate o rilasciate dalla Regione.

8.2 Focus sistema tariffario servizi regionali affidati a FAL

Le tariffe di corsa semplice e di abbonamento per viaggi all'interno della Regione Basilicata sono determinate da progressione chilometrica per scaglione, con le seguenti dinamiche:

- regionali da 10 Km sino ai 70 Km;
- intreregionali da 70 km fino a 150 km

Le tariffe dei servizi regionali non sono aggiornate da oltre un decennio.

8.3 Focus sistema tariffario servizi di lunga percorrenza affidati a Trenitalia

Per i servizi a mercato Trenitalia adotta prezzi globali, con una gamma tariffaria che unisce flessibilità d'uso per il prezzo base, via via inferiore in relazione alle promozioni acquistate. I prezzi inoltre variano sulla scorta di un Yield Management System, che considera l'appetibilità di ogni singola tratta giorno per giorno e collegamento per collegamento. Per le tratte oggetto del contratto di servizio, i prezzi sono stati equiparato dalla Regione Basilicata a quelli dei servizi OSP Intercity.



9. IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI CON GIUSTIFICAZIONE DELLE SCELTE IN FUNZIONE DEL BACINO DI MOBILITÀ.

9.1 Ambito di servizio pubblico

L'ambito di servizio pubblico che raccoglie le esigenze di mobilità dei cittadini della Regione Basilicata (e più in generale di tutti i possibili fruitori con esigenze di mobilità di scala regionale) è riconducibile ai servizi di trasporto pubblico che insistono sul suo territorio:

- servizi di trasporto pubblico regionale e locale ferroviario;
- servizi di trasporto pubblico regionale e locale extraurbani automobilistici;

Sul territorio sono presenti residuali servizi di trasporto pubblico nazionale (ferroviario a lunga percorrenza) che svolgono funzioni di collegamento verso altre regioni o internazionali.

Tutto il trasporto pubblico regionale ferroviario e il trasporto pubblico regionale automobilistico è oggetto di obbligo di servizio e gli operatori ricevono compensazione valutata attraverso le disposizioni del Reg. CE n.1370/2007.

9.2 Bacino di mobilità

Poiché il concetto di “bacino” come definito dalla Delibera ART n.48/2017 è quello di autocontenimento della domanda di mobilità del territorio analizzato, sia essa effettiva o potenziale, la conformazione della Basilicata, nonché l'analisi della domanda di mobilità, consentono di identificare un unico bacino di mobilità di scala regionale. L'individuazione di un ambito unico e bacino unico regionale è prevista anche dal PRT sia per il modo ferroviario che per quello automobilistico.

9.3 Focus bacino ferroviario

Alla domanda di mobilità riportata nei paragrafi precedenti si è risposto negli anni attraverso un'offerta di trasporto pubblico che ha sfruttato le predisposizioni di ciascun modo di trasporto, nonché le caratteristiche dell'infrastruttura.

La rete del TPL regionale è organizzata quindi secondo un'offerta ferroviaria lungo le direttrici di traffico portanti e con servizi ferroviari autosostitutivi, laddove la frequentazione ha reso più economico il mezzo su gomma.

In particolare la Regione, nella citata Legge Regionale n.7/2014, così come da ultimo modificata dalla L.R. n.59/2021, così come nel Piano di Bacino, ha delineato un unico bacino regionale per il sistema dei servizi TPL regionali ferroviari e su gomma, organizzato rispettivamente:

- per i servizi su gomma in cinque lotti;



REGIONE BASILICATA

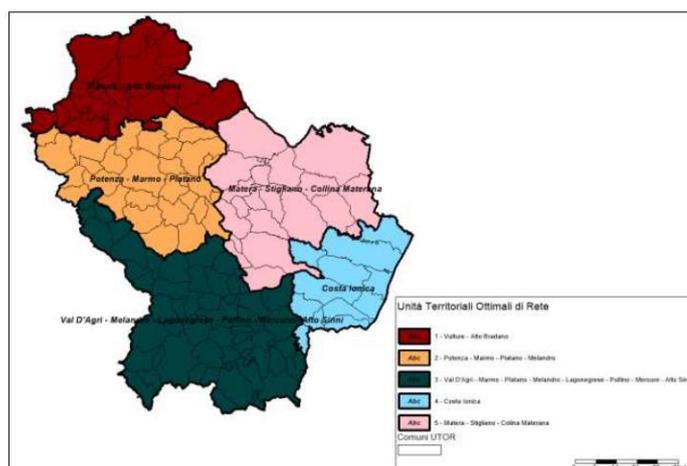


Figura 4. Zonizzazione del territorio regionale in 5 UTOR proposta dal Piano di Bacino

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 dotati di TPL comunale/urbano | Comuni non dotati 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 - Maschito - Montemilone - Palazzo San Gervasio - Pescopagano - Rapone - Ripacandida - Ruvo del Monte | Provincia di Potenza |
| 2 | Potenza - Marmo - Platano | 29 | Acerenza - Avigliano - Bella - Muro Lucano - Pignola - Potenza - Ruoti - Vietri di Potenza | Abriola - Albano di Lucania - Anzi - Balvano - Baragiano - Brindisi Montagna - Calvello - Campomaggiore - Cancellara - Castelgrande - Castelmezzano - Laurezana - 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 - Castronuovo di 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 - Pisticci - 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 - Miggliorico - Oliveto Lucano - San Mauro Forte - Tricarico | Comune di Matera* |
| Totale Comuni | | 131 | | | |

* 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.



REGIONE BASILICATA

- **per i servizi ferroviari in due lotti, riconducibili l'uno ai servizi su rete a scartamento ordinario eserciti storicamente da Trenitalia e l'altro a quelli a scartamento ridotto, esercitati da FAL.**

I due sistemi si interconnettono nella città di Potenza, che:

- rappresenta importante nodo di interscambio tra le due reti, peraltro interconnesse nella tratta Potenza Superiore e Avigliano Lucania, caratterizzata come visto da un doppio scartamento;
- costituisce centro attrattore di livello regionale e sovraregionale che, grazie al sistema di scale mobili urbane più esteso d'Europa, consente ai viaggiatori di raggiungere facilmente ogni parte della città.

In ogni caso, la Regione Basilicata -come già rappresentato- con gli atti di programmazione approvati traguarda ad una nuova e più robusta strutturazione in livelli di servizio della Regione.

Il completamento del collegamento per Matera (2026/2027), il rinnovo della Genzano-Potenza e l'elettrificazione della Potenza-Foggia (2025), così come gli interventi di miglioramento degli interscambi e dell'accessibilità di cui ai fondi FESR aprono infatti scenari nuovi, tutti da cogliere.

In tale ambito acquisisce particolare importanza il programma di azioni sincrono messo in campo dalla Regione che, come visto, prevede:

- l'affidamento dei servizi, con gara per i servizi su gomma, ricomprendendo gli autoservizi sostitutivi ferroviari nel bacino dei servizi di TPL su gomma;
- l'affidamento diretto per i servizi ferroviari Trenitalia su ferro;
- la progettazione di un sistema tariffario integrato esclusivo per tutti i servizi di TPL della Regione.

Approfondimento separato, successivo e puntuale riguarda invece il servizio ferroviario effettuato da FAL, con la quale il Contratto di servizio scade anch'essa il 31 dicembre 2023; FAL infatti oggi ha una produzione prevalente di servizi gomma TPL che sono stati ricompresi nella gara del TPL. Pertanto la produzione ferroviaria, pari a soli 580 mila treni*km, rende necessaria una valutazione di sostenibilità, rispetto a diversi scenari ipotizzabili di servizio e non, anche mediante un'interlocuzione con la Regione Puglia, trattandosi di servizi di natura esclusivamente interregionale.

Relativamente ai servizi di lunga percorrenza, come detto, la Regione, al termine del contratto di servizio in vigore (dicembre 2022) auspica che la positiva risposta in termini di frequentazione riscontrata in questi anni, in relazione alla popolazione lucana, possa consentire agli operatori di servizi ferroviari AV una programmazione dei servizi a mercato, superando la necessità di procedere con la sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio OSP.



REGIONE BASILICATA

9.4 Sintesi

La Regione, stabilito di procedere per l'affidamento dei servizi regionali extraurbani su gomma, ricomprendenti anche tutti i servizi sostitutivi ferroviari regionali, in un unico bacino regionale ripartito in cinque lotti, ha già posto in essere tutte le procedure necessarie per **l'avvio della gara del TPL su gomma**, come di seguito riepilogato:

- Raccolta dati relativa ai beni strumentali ed al personale impiegato dagli attuali gestori.
- Consultazione sui beni essenziali (ex Delibera ART 154/2019), per la quale si è tenuta seduta pubblica in data 21.12.2020.
- Redazione della Relazione di Affidamento (ex Delibera ART 154/2016).
- Redazione della Relazione sui Lotti di Gara (Misura 6 delibera ART n. 48/2017), sulla quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nella seduta del 25 marzo 2021, ha formulato il Parere favorevole n.6.
- Consultazione specifica relativa alla "Clausola sociale" prevista dalla Misura 21 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019 per il trasferimento del personale dai Gestori uscenti.
- Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica del Nuovo sistema tariffario integrato per la Regione Basilicata, sostanzialmente concluso. Sulla base del Progetto di Fattibilità si procederà mediante procedura di gara all'affidamento del servizio di Progettazione esecutiva e di esecuzione (acquisto forniture e servizi) per la realizzazione del sistema di integrazione tariffaria regionale e della bigliettazione elettronica a valere su risorse FSC 2014-20 già stanziati.
- Elaborazione dei Piani Economici e Finanziari Simulati (PEFS), attività attualmente in via di conclusione, I PEFS consentono di determinare in modo puntuale la base d'asta dei singoli lotti di gara e rappresentano un riferimento per la valutazione dei Piani Economici e Finanziari che i concorrenti devono presentare in sede di offerta.
- Elaborazione della documentazione di gara e definizione degli allegati tecnici, attività attualmente in via di conclusione. Sostanzialmente consiste nella definizione della procedura e della documentazione di gara, fermo restando ovviamente la competenza alla predisposizione del disciplinare di gara e di quanto ad esso connesso da parte della Stazione Unica Appaltante regionale che dovrà procedere con l'espletamento della gara stessa organizzata nei 5 lotti, come previsto dal PdB.

Analogamente, la Regione ha individuato l'area territoriale di riferimento del Bacino di mobilità per i servizi ferroviari nell'intero territorio regionale, confermando l'attuale strutturazione e definendo di procedere per l'affidamento del lotto del servizio ferroviario a scartamento ordinario a Trenitalia, secondo quanto definito con la Delibera Giunta regionale n.928 del 24 novembre 2021.



REGIONE BASILICATA

10. INDICAZIONI PER L'IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI FERROVIARI IN PRECEDENTI ATTI REGIONALI

Il programma di azioni sincrono della Regione Basilicata -sopra descritto- trova le sue radici in diversi precedenti documenti regionali. Di seguito una sintesi:

Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale 2016-2026

Il PRTPL prevede:

- servizi regionali attualmente svolti da Trenitalia;
- servizi regionali attualmente svolti da FAL;
- servizi ferroviari di lunga percorrenza svolti da Trenitalia sulla direttrice Salerno-Potenza-Taranto e viceversa in continuità con i servizi ferroviari AV da/verso Milano Salerno

Approvazione Avviso Preinformazione del 2017 - DGR n. 986 del 25 settembre 2017

Prendendo atto della proposta commerciale di Trenitalia ricevuta in data 22/09/2017, ha approvato l'allegato Avviso di preinformazione, ex Articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n.1370/2007, per l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A dell'esercizio dei servizi esercitati su ferro ex Art. 9 D.L.gs 422/97 e s.m.i. in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Basilicata.

Pubblicazione Avviso di pre-informazione su GUUE in data 30 settembre 2017

L' Avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto a Trenitalia di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Basilicata (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 15 anni dal 1° ottobre 2018, è stato pubblicato in data 30.09.2017.

Piano di Bacino Regionale del Trasporto Pubblico Locale - DGR n.270 del 21 aprile 2020

Si ritiene riportare in sintesi quanto definito nelle Premesse del PdB - Analisi e Scenari:

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



REGIONE BASILICATA

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).

Approvazione dell'Aggiornamento Avviso di Preinformazione. DGR n.928 del 24 novembre 2021

L'Avviso di preinformazione integra il precedente, ex Articolo 7, paragrafo 2, Regolamento (CE) n.1370/2007, per l'affidamento diretto a Trenitalia S.p.A dell'esercizio dei servizi esercitati su ferro ex Art.9 D.L.gs 422/97 e s.m.i. in regime di obbligo di servizio pubblico, di competenza della Regione Basilicata.

Pubblicazione dell'Integrazione dell'Avviso di pre-informazione su GUUE.

L'Integrazione dell'avviso di pre-informazione al mercato per l'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali e di interesse regionale della Regione Basilicata (aggiudicazione diretta per trasporto ferroviario [articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007]) per un periodo di 10 anni dal 1° gennaio 2022 a Trenitalia, è stato pubblicato in data 30.11.2021.



REGIONE BASILICATA

11. MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI NELLE DISPONIBILITÀ DELL'EA/IF PER L'EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO NEL TERRITORIO DI COMPETENZA.

11.1 Servizi regionali affidati a Trenitalia

L'asset nella disponibilità di Trenitalia, compreso del materiale interamente finanziato o co-finanziato dalla Regione, è attualmente articolato come segue:

| Tipologia Rotabile | Proprietà Trenitalia | Proprietà Regione Basilicata dato in concessione d'uso a Trenitalia | TOTALE |
|-----------------------|----------------------|---|--------|
| DMU | 1 | 0 | 1 |
| EMU | 2 | 0 | 2 |
| ATR220 | 5 | 1 | 6 |
| ALn663/668 (carrozze) | 16 | 0 | 16 |
| Loco E464 | 3 | 0 | 3 |
| Vetture/Pilote PR | 10 | 0 | 10 |

Di seguito le caratteristiche tecniche e commerciali dei materiali sopra elencati:

| | E464 | EMU | DMU | ATR220 | ALn663/668 | Vetture/Pilote PR |
|----------------------------|----------------------|--|--|--|---------------------------------|--------------------|
| Tipologia veicolo | Locomotiva elettrica | convoglio elettrico, n.3 elementi | convoglio diesel, n.3 elementi | convoglio diesel, n.3 elementi | convoglio diesel ad un elemento | Vettura passeggeri |
| Velocità max | 160 Km/h | 160 Km/h | 130 Km/h | 130 Km/h | 120 Km/h | 140 Km/h |
| Posti a sedere | - | 144 | 144 | 159 | 63/68 | 84/48 |
| Posti totali | - | 179 | 179 | 249 | 100 | 143/103 |
| Posti disabili | - | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| Posti bici | - | 3 | 3 | 4 | 0 | 0 |
| Tecnologia di bordo | - | videosorveglianza, monitor e annunci a bordo | videosorveglianza, monitor e annunci a bordo | videosorveglianza, monitor e annunci a bordo | Annunci a bordo | Annunci a bordo |

Per quanto riguarda l'ulteriore rinnovo del materiale rotabile ferroviario, sono previsti investimenti finanziati per un complessivo importo di circa 28 Mln € a valere sulle risorse statali rivenienti dai Decreti Ministeriali n.408/2017, n.164/2021, n.319/2021 (PNRR) e dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (CIPE n.54/2016), alle quali aggiungere circa 9 mln € quale quota di cofinanziamento in capo a Trenitalia. L'immissione in esercizio di ulteriori nuovi treni a trazione elettrica permetterà di ottenere il quasi totale rinnovo del parco rotabile circolante con conseguente miglioramento del livello qualitativo del servizio offerto.



REGIONE BASILICATA

11.2 Servizi regionali affidati a FAL

L'asset nella disponibilità di FAL, compreso del materiale interamente finanziato o co-finanziato dalla Regione, è attualmente articolato come segue:

| Tipologia Rotabile | Proprietà FAL | Proprietà Regione Basilicata dato in concessione d'uso a FAL | TOTALE |
|----------------------------------|---------------|--|--------|
| Automotrici STADLERSB(bi- cassa) | 0 | 4 | 4 |
| VettureSTADLER Centrali | 0 | 3 | 3 |
| Automotrici monocassaFIATgr 300 | 0 | 4 | 4 |
| LocoBREDA | 0 | 1 | 1 |
| Automotrici STADLERST(tri-cassa) | 1 | 2 | 3 |

Di seguito le caratteristiche tecniche e commerciali dei materiali sopra elencati:

| Denominazione | STADLER SB | CASSA CENTRALE STADLER | FIAT gr 500 | LOCOMOTORE BREDA | STADLER ST |
|-------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------|------------------|--------------------------------|
| Tipologia veicolo | Complesso automotoreadue casse | Carrozzeria per STADLERS B | Automotrice | Locomotore | Complesso automotorea TREcasse |
| Velocità max | 120km/h | 120km/h | 100km/h | 70 km/h | 120km/h |
| Posti a sedere | 100 | 55 | 54 | 0 | 155 |
| Posti totali | 186 | 120 | 114 | 0 | 306 |
| Posti disabili | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Posti bici | 3 | 3 | 0 | 0 | 6 |
| Tecnologia bordo | videosorveglianza | videosorveglianza | | | videosorveglianza |

11.3 Servizi di lunga percorrenza affidati a Trenitalia

L'asset nella disponibilità di Trenitalia per lo svolgimento dei servizi di lunga percorrenza, interamente finanziato da Trenitalia, è costituito da materiale rotabile AV.



12. CONCLUSIONI

La Regione ha pianificato lo sviluppo del servizio pubblico locale nel suo complesso, con un programma di azioni sincrone che, come visto, prevede:

- l'affidamento dei servizi, con gara per i servizi su gomma, ricomprendendo gli autoservizi sostitutivi ferroviari nel bacino dei servizi di TPL su gomma;
- l'affidamento diretto per i servizi ferroviari Trenitalia;
- la progettazione di un sistema tariffario integrato esclusivo per tutti i servizi di TPL della Regione.

Come già riportato, approfondimento separato, successivo e puntuale, riguarda invece il servizio ferroviario effettuato da FAL, con la quale il Contratto di servizio scade il 31 dicembre 2023; FAL infatti oggi ha una produzione prevalente di servizi gomma che sono stati ricompresi nella gara del TPL. Pertanto la produzione ferroviaria, pari a soli 580 mila treni*km, rende necessaria una valutazione di sostenibilità, rispetto a diversi scenari ipotizzabili, di servizio e non, anche mediante un'interlocuzione con la Regione Puglia, trattandosi di servizi di natura esclusivamente interregionale.

Relativamente ai servizi di lunga percorrenza, come detto, la Regione, al termine del contratto di servizio in vigore (dicembre 2022) auspica che la positiva risposta in termini di frequentazione riscontrata in questi anni, in relazione alla popolazione lucana, possa consentire agli operatori di servizi ferroviari AV una programmazione dei servizi a mercato, superando la necessità di sottoscrivere un nuovo contratto di servizio OSP.

La Regione, stabilito di procedere per l'affidamento dei servizi regionali extraurbani su gomma, ricomprendenti anche tutti i servizi sostitutivi ferroviari regionali, in un unico bacino regionale ripartito in cinque lotti, ha già posto in essere tutte le procedure necessarie per l'avvio della gara.

Analogamente, la Regione ha individuato l'area territoriale di riferimento del Bacino di mobilità per i servizi ferroviari nell'intero territorio regionale, confermando l'attuale strutturazione e definendo di procedere per l'affidamento del lotto del servizio ferroviario a scartamento ordinario a Trenitalia, secondo quanto definito con la DGR n.928 del 24 novembre 2021.

Tale suddivisione viene ritenuta da questa Regione la dimensione minima ottimale di produzione limitatamente al servizio ferroviario, poiché consente di programmare ed erogare servizi improntati ai principi di efficacia, efficienza ed economicità, soprattutto in una prospettiva di ottimizzazione della spesa pubblica e di un contestuale progressivo miglioramento della qualità del servizio offerto ai lucani, tenuto



REGIONE BASILICATA

conto delle caratteristiche morfologiche del territorio, della struttura demografica regionale e della potenzialità turistica espressa, attuale e futura.

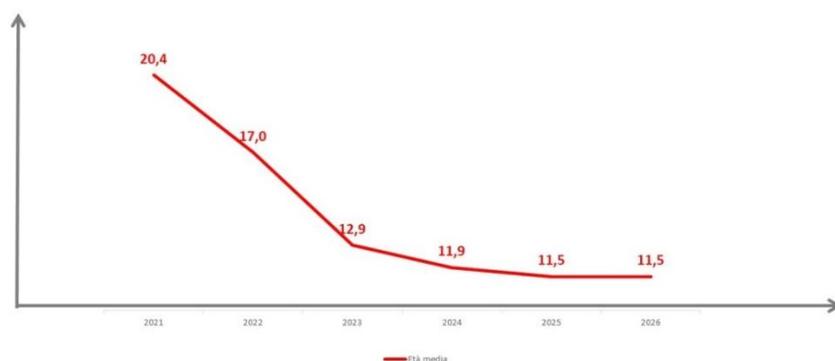
Il lotto per i servizi Trenitalia, e quello per i servizi ferroviari esercitati da FAL, così come definiti, consentono una flessibilità della forma contrattuale (attraverso PEF e Matrice dei Rischi), secondo quanto previsto dalle Delibere ART n.120/2018 e n.154/2019, permettendo quindi l'inserimento di ulteriori soluzioni di offerta e tariffarie sperimentali che contribuiscano al recupero della redditività.

In tal senso la Regione, proseguendo con l'integrazione del contributo pubblico di cui alla ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti per l'esercizio dei servizi del TPL, cui si aggiungono risorse regionali (nel rispetto di quanto anche previsto al comma 8 della Misura 4 della Del. ART n.48/2017), intende che i due nuovi affidamenti generino nel complesso un sistema di finanziamento incrociato bilanciando insieme lotti e modi di trasporto con differente redditività.

Gli sviluppi infrastrutturali, la conseguente riprogrammazione dei servizi ferroviari e l'adozione di un sistema tariffario integrato regionale consentiranno la realizzazione di un sistema organizzato tra servizi ferroviari e servizi automobilistici di adduzione, con la progettazione/realizzazione/potenziamento dei nodi di interscambio ferro-gomma e l'eliminazione di eventuali sovrapposizioni, in accordo con le indicazioni del PRTPL e della Misura 3 della Delibera ART n.48/2017, ponendo così le basi per un sistema più efficiente ed efficace sia in termini economici che per soddisfare le istanze del territorio.

Relativamente al materiale rotabile, nell'ambito del nuovo affidamento decennale a Trenitalia si riguarda il progressivo rinnovo del parco mezzi circolante con l'utilizzo dei fondi statali di circa 28 Mln € rivenienti dai Decreti Ministeriali n.408/2017, n.164/2021, n.319/2021 (PNRR) e dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (CIPE n.54/2016) di cui è beneficiaria la Regione, unitamente ad investimenti in autofinanziamento da parte del vettore. Tale operazione comporterà una riduzione significativa dell'età media della flotta, la cui stima è riportata nel grafico sottostante, con indubbio miglioramento della qualità del servizio.

Andamento età media della flotta dal 2021 al 2026 in Basilicata





REGIONE BASILICATA

13. FONTI E COLLEGAMENTI UTILI

Si riporta di seguito il link ai siti istituzionali ove reperire il materiale e parte degli atti amministrativi adottati.

Servizi regionali affidati a Trenitalia

<http://www.Regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3054909>

Servizi regionali affidati a FAL

<http://www.Regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/department.jsp?dep=100059&area=3054927>

Servizi di lunga percorrenza affidati a Trenitalia

Tutta la documentazione relativa al Contratto di servizio attualmente in vigore ed alla gara attualmente in corso per l'affidamento dei servizi di che trattasi è stata già trasmessa a Codesta Autorità rispettivamente con nota prot. n. 178905 del 24/10/2018 e nota prot. n. 214592 del 18/12/2018.