



# FOCUS SULLE INFRASTRUTTURE DELLA BASILICATA

INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE  
E PROGETTI DI SVILUPPO LOGISTICO DEL TERRITORIO

Le infrastrutture costituiscono una delle principali **criticità della Basilicata**, un gap dal quale conseguono, per il territorio lucano e per l'intero Mezzogiorno, rilevanti penalizzazioni e mancate opportunità, sia in termini di competitività e sviluppo del sistema produttivo e socioeconomico, sia di integrazione ed inclusione armonica delle aree più interne rispetto a quelle con maggiori opportunità.

La sfavorevole situazione infrastrutturale costituisce ulteriore fattore negativo in considerazione del ruolo chiave che la Basilicata, per la propria posizione geografica, è in grado di esercitare nel Mezzogiorno, quale “**regione cerniera**” rispetto alle principali direttrici di sviluppo che, in relazione con le regioni limitrofe, si articolano verso il bacino Mediterraneo e l'area Balcanica.

Diversamente argomentando, dal punto di vista economico e produttivo, le difficoltà della Basilicata legate all'accessibilità da e verso l'esterno e alla mobilità al suo interno gravano profondamente su ogni concreta opportunità indirizzata ad alimentare lo sviluppo e la crescita delle diverse aree della regione e del sistema regionale meridionale nel suo complesso, penalizzando la competitività degli insediamenti produttivi esistenti e riducendone l'attrattività rispetto a nuove possibili iniziative economiche, sia endogene, che esogene, nonché la loro dinamica interazione nel più vasto bacino di interscambio economico nazionale ed estero.

Del pari, sotto il profilo sociale, la situazione di isolamento dovuta alla inadeguatezza ed arretratezza della rete infrastrutturale esistente, ancor più se riferita alla viabilità delle aree interne e dei comuni lucani non capoluogo, alimenta notevolmente i fenomeni di isolamento sociale, degrado della qualità della vita e conseguente spopolamento dei territori, per mancata diffusione delle opportunità di sviluppo e crescita economica, vanificando ogni sforzo concreto di coesione territoriale altrimenti auspicato.

Le infrastrutture, infatti, costituiscono, senza dubbio, oltre che un fattore determinante per lo sviluppo economico, anche un presupposto fondamentale per la coesione territoriale e l'inclusione sociale, in un territorio, quello lucano, nel quale, secondo gli ultimi dati della Mappa Aree Interne dell'ISTAT, ben un terzo dei comuni è considerato “ultraperiferico”.

Il soddisfacimento del fabbisogno di infrastrutture di collegamento moderne ed efficienti in Basilicata è, quindi, una priorità strategica assoluta, sia per le imprese e il sistema economico e produttivo regionale, sia per i cittadini ed il sistema sociale e delle relazioni che coinvolgono la regione medesima nel contesto territoriale del Mezzogiorno di cui la stessa ne rappresenta un elemento di centralità geografica.

Ferma restante l'importanza strategica fondamentale degli investimenti infrastrutturali di tipo "immateriale" e/o "tecnologico-digitale" - di cui peraltro la Basilicata è, altresì, carente - il contesto tematico del presente focus è indirizzato a delineare la situazione delle infrastrutture regionali di tipo squisitamente "materiale".

Parliamo, quindi, innanzitutto della situazione inerente alla rete stradale di interesse nazionale ed europeo e delle condizioni inerenti alla rete ferroviaria, entrambe assolutamente funzionali e strumentali per garantire la connettività con la più ampia rete TEN-T (Rete Trans-Europea di Trasporto) e con i sistemi logistici ad essa asserviti, ovvero, con i progetti di sviluppo della ZES Unica del Mezzogiorno e delle ALI (Aree Logistiche Integrate).

A seguire, l'interesse è determinante anche rivolgendo la irrinunciabile attenzione alla effettiva condizione materiale e funzionale che afferisce alla complessa rete di viabilità interna e/o secondaria della Basilicata.

Partendo da quest'ultima, i "numeri" della **viabilità interna lucana** sono tutt'altro che trascurabili, con 205 strade di competenza della Provincia di Potenza, per una percorrenza complessiva di oltre 2.500 Km, e 108 strade di competenza della Provincia di Matera, per circa 1000 Km di percorrenza complessiva.

A fronte di questi numeri, e di un fabbisogno finanziario che già il precedente ciclo PO-FESR 2014-2020 stimava in oltre 220 milioni di euro per la Provincia di Potenza e circa 300 per la Provincia di Matera, a cui si aggiungevano circa 100 milioni richiesti dai Comuni per la viabilità di pertinenza, la Regione ha da sempre attribuito alla viabilità interna regionale una dotazione finanziaria davvero esigua, ovvero, in media, inferiore al 10% del fabbisogno stimato, anche nella corrente programmazione regionale.

A causa della evidente carenza di adeguate risorse finanziarie dedicate, la situazione complessiva in cui versa, tutt'oggi, la suddetta rete viaria risulta quindi inevitabilmente compromessa in termini di rispondenza agli standard complessivi di funzionalità ed efficienza e di percorribilità in sicurezza, non solo per l'assenza di interventi strutturali di adeguamento ed ammodernamento - pur necessari e in molti casi urgenti - ma anche per la ridottissima azione di manutenzione ordinaria, relegata praticamente agli interventi di pura "emergenza", in ragione di eventi calamitosi legati all'elevato rischio idrogeologico che pure affligge l'intero territorio lucano.

Passando all'analisi del contesto inerente alle **principali arterie stradali di interesse nazionale ed europeo** presenti in Basilicata, è evidente l'accumulo degli effetti di obsolescenza legati a decenni trascorsi dalla originaria realizzazione dei principali manufatti di collegamento viario presenti, nei quali si è provveduto, tutt'al più, al semplice esercizio manutentivo ordinario nel corso degli anni.

Di conseguenza, il peso che assumono oggi i ritardi accumulati sugli interventi di adeguamento strutturale e funzionale, efficientamento complessivo e messa in sicurezza delle principali arterie di collegamento stradale della regione è notevole, sia dal punto di vista dell’impegno economico-finanziario, che dal punto di vista tecnico e operativo.

Vieppiù, questi interventi, quando pur programmati ed avviati in anni passati, non sono mai stati sviluppati in maniera sistematica e risolutiva, con la conseguenza che molti di essi sono comunque ancora oggi in corso, com’è nel caso della S.S. 407 Basentana e del raccordo autostradale R.A.05 Potenza–Sicignano degli Alburni, della S.S. 658 Potenza-Melfi ma anche della S.S. 655 Bradanica, per non parlare di opere tutt’ora fortemente “trascurate”, quali il raccordo stradale della S.S. 7 Matera-Ferrandina (*Vedasi Scheda in Allegato*), un’arteria assolutamente inadeguata rispetto al suo ruolo “vitale” di collegamento tra i due capoluoghi di provincia di Matera e Potenza e di naturale continuità dell’asse viario Adriatico che, attraverso la S.S. 99-96 Bari-Altamura-Matera, procede per il tratto della S.S. 7 verso la S.S. 407 Basentana e la direttrice autostradale Tirrenica.

Focalizzando, poi, l’attenzione sui programmi finalizzati alla realizzazione di **nuove infrastrutture stradali strategiche**, non mancano, anche in questo caso, forti ritardi e incertezze rispetto alle previsioni di realizzazione di nuovi assi viari pur contemplati già nelle precedenti programmazioni, tra i quali citiamo, in particolare:

- il Corridoio Stradale Potenza Tito Brienza A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi Candela S.S. 658;
- il Collegamento Stradale Murgia Pollino, per il Tratto Matera-Ferrandina-Pisticci e interventi raccordo Lauria Sinnica A3, il Tratto Pisticci-Tursi-Valsinni, nonché il Tratto Gioia del Colle-Matera;

e soprattutto:

- il Corridoio Stradale Salerno Potenza Bari con estensione della direttrice Basentana S.S. 407 e R.A.05 (*Vedasi Scheda in Allegato*).

Vi sono poi casi emblematici di opere infrastrutturali stradali di notevole rilevanza strategica dal punto di vista dello sviluppo economico e produttivo regionale e del Mezzogiorno, le quali, invece, pur inizialmente avviate verso un percorso di effettiva realizzabilità, sono poi inspiegabilmente cadute nell’oblio, com’è il caso del Collegamento stradale tirrenico-adriatico della “Lauria (Pz)-Candela (Fg)”, il cui progetto preliminare è stato accantonato nel lontano 2008 e mai più ripreso (*Vedasi Scheda in Allegato*).

In tutti questi casi, è evidente come i notevoli ritardi maturati per le progettazioni, l’estenuante lungaggine burocratico-amministrativa dei diversi processi autorizzativi e

di valutazione necessari, nonché le correlate incertezze finanziarie che accompagnano sistematicamente queste tipologie di interventi infrastrutturali, finiscono per minare alla radice le possibilità di effettiva realizzazione delle suddette opere strategiche in tempi compatibili con i progetti di sviluppo socioeconomico del territorio e del Mezzogiorno.

Passando alla situazione delle **infrastrutture ferroviarie lucane**, l'annosa carenza di servizi, l'arretratezza strutturale e i conseguenti ritardi temporali che la Basilicata continua ad accumulare rispetto all'assoluto bisogno di potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria che interessa il territorio lucano compare in tutta la sua drammatica evidenza, ove si analizzano i numeri della stessa: l'estensione delle linee ferroviarie in esercizio in territorio lucano è di 347 Km complessivi, di cui solo 18 Km classificati come linee fondamentali, a doppio binario, e 329 Km come linee complementari, a binario semplice, alimentate ad elettricità per complessivi 211 Km e a gasolio per i restanti 136 Km.

A fronte di questa situazione di estrema marginalità rispetto al resto del Mezzogiorno e del Paese, l'analisi del Piano industriale 2017-2026 del Gruppo Ferrovie dello Stato vede la Basilicata praticamente fuori da nuovi significativi investimenti oltre quelli già avviati con la precedente pianificazione.

Fanno eccezione solo gli interventi inerenti alla "Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella" e all'Alta Velocità per la "Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto" e la "Salerno- Reggio Calabria con sistema integrato stazione ferroviaria-aerostazione di Lamezia Terme", interventi, questi ultimi, inseriti all'interno del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza).

Sotto il profilo della **dotazione aeroportuale e portuale**, è d'obbligo menzionare l'assenza in Basilicata di aeroporti e porti commerciali strutturati, mancanza alla quale si sopperisce con il ricorso alle dotazioni aeroportuali e portuali delle regioni limitrofe di Puglia, Calabria e Campania. In Basilicata, infatti, sono presenti solo due semplici aviosuperfici, la Enrico Mattei di Pisticci, in provincia di Matera, e la Grumentum, a Grumento Nova, in provincia di Potenza, e tre porti turistici, uno a Maratea, sulla Costa Tirrenica, e due sulla Costa Jonica, rispettivamente a Policoro e a Marina di Pisticci.

Nel contesto testé delineato e che evidenzia chiaramente l'esigenza di rafforzare al massimo l'integrazione infrastrutturale della Basilicata con le regioni del Mezzogiorno ad essa direttamente confinanti, è d'obbligo un richiamo alle esigenze di **potenziamento e sviluppo dei nodi intermodali** in Basilicata.

E' questo, in primo luogo, il caso dei progetti inerenti al Centro Intermodale di Ferrandina e della ZES Ionica Interregionale di Puglia e Basilicata, anch'essa inserita negli interventi legati alla realizzazione delle opere del PNRR e ora confluite nella Zes Unica del Mezzogiorno. Al riguardo, infatti, se la situazione della rete infrastrutturale

materiale è quella testé descritta e non dovesse beneficiare di importanti interventi di potenziamento ed efficientamento in tempi congrui, è chiaro che, anche in merito a questa importantissima tematica, che vorrebbe vedere a pieno titolo la Basilicata rivalutarsi come “area-cerniera” del Mezzogiorno anche in termini di logistica, ci troveremo a scontare penalizzazioni e ritardi di sviluppo rispetto ai programmi strategici di implementazione e di un moderno sistema di rete intermodale, necessario a garantire, in sinergia con i progetti di logistica integrata condivisi con le regioni limitrofe, un più efficiente ed economico sistema di transito, deposito e smistamento dei prodotti e dalle merci, verso i principali mercati nazionali e internazionali di riferimento.

Venendo alle conclusioni, rispetto alla condizione di oggettiva inadeguatezza della dotazione infrastrutturale della Basilicata, una visione più ampia del problema evidenzia come la penalizzazione più grande in termini di possibilità di sviluppo socioeconomico e di partecipazione al più ampio contesto economico-produttivo di respiro europeo e intercontinentale è costituita dal fatto che la **rete transeuropea di trasporto TEN-T** si sviluppa “tutta intorno” alla Basilicata, senza interessarla, purtroppo, in maniera diretta, bensì secondo un percorso che, attraverso il Corridoio Scandinavo Mediterraneo, la lambisce:

- a Nord, da Napoli a Bari,
- ad Est, da Bari a Taranto,
- ad Ovest, da Napoli fino a Palermo, passando per Gioia Tauro, Messina e Catania.

Tenuto conto di ciò, come condizione strategica per lo sviluppo socioeconomico della regione, appare prioritario e ineludibile, per la Basilicata, concentrare ogni sforzo utile sui seguenti obiettivi:

1. potenziare ed ottimizzare le principali direttrici di collegamento da e verso l'esterno della regione, con l'obiettivo di agganciarsi e convergere in maniera efficace verso i punti nodali della rete TEN-T ad essa adiacenti, nonché le dorsali ferroviarie e i nodi portuali e logistici di riferimento, rispetto ai quali è fondamentale l'attuazione degli auspicati interventi di sviluppo territoriale legati ai progetti di ZES e ALI.
2. migliorare al massimo i collegamenti interni alla regione, con l'obiettivo di garantire spostamenti efficaci su scala regionale ed un migliore accesso ai nodi urbani principali, tra cui sono da annoverarsi anche gli stessi Comuni Capoluogo.

#### **ALLEGATI:**

- SCHEDA “POTENZA-BARI”
- SCHEDA “MATERA-FERRANDINA”
- SCHEDA “LAURIA-CANDELA”

## COLLEGAMENTO "POTENZA-BARI"

**Corridoio Stradale "Salerno-Potenza-Bari" con estensione della direttrice Basentana S.S. 407 e R.A. 05**



Il Corridoio Stradale definito "Salerno-Potenza-Bari" è un intervento che mira alla realizzazione di una **nuova infrastruttura viaria di grande interesse ed utilità anche extraregionale, in termini di efficace connessione tra aree produttive e sistemi urbani delle regioni Campania, Basilicata e Puglia.**

Questa infrastruttura, infatti, attraverso un tracciato intelligente che, complessivamente, taglierebbe la Basilicata trasversalmente da Ovest a Est, sarebbe in grado di connettere il territorio campano e quello pugliese transitando per quello lucano, rendendo il capoluogo di Regione Potenza la vera cerniera di congiunzione, con indubbi vantaggi in termini di obiettivi di accrescimento delle sinergie tra i suddetti territori attraversati e i nodi logistici interessati dal percorso, in uno con l'accessibilità e lo sviluppo delle rispettive aree periferiche e interne coinvolte.

Tale infrastruttura avvicinerrebbe ancora di più i due capoluoghi di Provincia Lucani, Potenza e Matera, attraverso lo sviluppo di un percorso alternativo all'esistente al tempo stesso più efficace e diretto.

Inoltre, per la Basilicata, e in special modo per il Capoluogo di Regione e la sua provincia, il suddetto corridoio stradale consentirebbe un collegamento diretto verso l'Aeroporto Internazionale di Bari "Karol Wojtyła", ovvero, uno dei principali aeroporti italiani, oltre che il più importante della Puglia, con ciò sopperendo efficacemente alla totale assenza di un'infrastruttura di questo tipo in Basilicata.

Per quanto concerne lo stato dell'opera, le cui stime di costo, nel 2016, erano nell'ordine dei 351 Mln/€ circa, la Regione Basilicata, in qualità di soggetto promotore e programmatore, aveva assegnato un finanziamento di 2,5 mln/€ da fondi F.S.C. per dar luogo alla progettazione preliminare dell'opera a cura di ANAS, per un intervento che, sostanzialmente, prevedeva la realizzazione di un percorso di 78 km, dallo svincolo di Vaglio di Basilicata (Pz) all'innesto con la S.S. 99 Altamura-Bari, e per il quale ANAS, in qualità di soggetto aggiudicatario ed attuatore, aveva dato luogo, nel marzo 2017, ad un bando di progettazione preliminare, comprensiva di studi ambientali, interesse archeologico, ecc. (il c.d. "Progetto di fattibilità tecnico-economica",

di cui all'art 23, c. 5, del D.Lgs. 50/2016), secondo un itinerario articolato nei termini di seguito illustrati.

Il 1° Tratto, con una lunghezza di circa 54 km, collegherebbe la zona industriale di Vaglio di Basilicata (Pz) con la S.S. 96 bis, fino all'inizio della Variante di Gravina in Puglia (Ba), con una prima parte del percorso - quella che va dalla zona industriale di Vaglio alla strada provinciale che collega il Comune di Tolve con la S.S. 96 - prevista come nuova realizzazione, una seconda parte prevista come adeguamento della provinciale esistente fino all'innesto con la S.S. 96 bis e una terza parte come adeguamento della S.S. 96 bis sino all'inizio della variante di Gravina in Puglia (Ba).

Il 2° Tratto, con una lunghezza di circa 14 km, prevederebbe l'allaccio alla c.d. "Variante" di Gravina in Puglia (Ba), realizzata di recente ed aperta al traffico con caratteristiche di tipo C1 (strada extraurbana secondaria a traffico sostenuto).

Il 3° Tratto, di circa 10 km, infine, garantirebbe il collegamento dalla Variante di Gravina in Puglia (Ba) fino all'innesto con la S.S. 99 Altamura (Ba)-Bari, con interventi di adeguamento stradale al tipo C1, viabilità di servizio complanari, raccolta degli accessi ed eliminazione delle interferenze stradali.

Dell'intero tracciato si evidenzia la priorità alla realizzazione del tratto mancante cerchiato in rosso sulla piantina, non superiore a 15 km, che già da solo garantirebbe un immediato avvicinamento dei due capoluoghi di Regione.

Nella tabella sottostante sono riportati i costi dell'intervento stimati e le relative coperture finanziarie, come previsti nel "Patto per la Basilicata" del 2016.

<b>SCHEDA RIASSUNTIVA</b>		
<b>Descrizione Intervento</b>	<b>Costo Intervento</b>	<b>Copertura Finanziaria</b>
Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione della direttrice Basentana S.S. 407 e R.A. 05.	€ 351.550.017	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 51.550.017 FSC 2007-2013 (già assegnati)</li> <li>• € 100.000.000 FSC 2014-2020 (già assegnati)</li> <li>• € 200.000.000 PON 2014-2020 e altre fonti nazionali</li> </ul>



## S.S.7 "MATERA-FERRANDINA"

### Adeguamento S.S. 7, tratto "Matera-innesto S.S. 407 Basentana"



L'intervento infrastrutturale in questione riguarda il tratto della S.S. 7 "Appia" che si sviluppa dall'imbocco della S.S. 99 "Matera-Altamura (Ba)", all'altezza dello svincolo Nord della Città di Matera, con l'innesto sulla Strada Statale 407 "Basentana", all'altezza di Ferrandina (Mt), nei pressi dello Scalo ferroviario, con un percorso ottimizzato e una nuova e più idonea strutturazione a doppia corsia per senso di marcia e conseguente riclassificazione della strada.

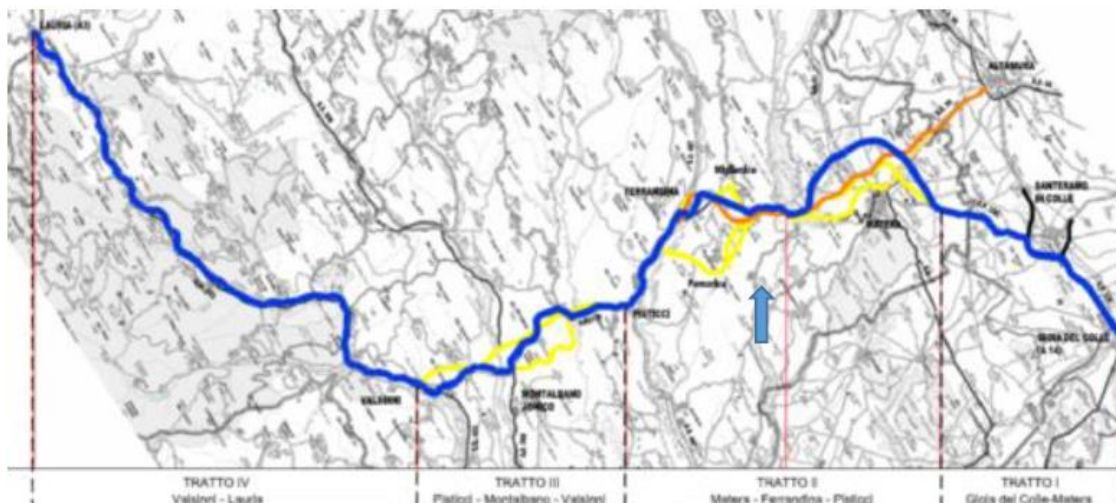
Si tratta, infatti, di un collegamento stradale assolutamente inadeguato, nella sua attuale conformazione, rispetto all'**estrema importanza che riveste non solo per il Materano ma per l'intera Regione e per i collegamenti infraregionali con Calabria e Puglia**: esso, infatti, garantisce la connessione di un'arteria vitale quale è la S.S. 407 Basentana per entrambi i Capoluoghi lucani e per il traffico proveniente rispettivamente dall'Area Jonica della S.S. 106 Taranto-Reggio Calabria, con la S.S. 99 Matera-Altamura (già oggetto di recente adeguamento con raddoppio della carreggiata e spartitraffico centrale), strada, quest'ultima, che, com'è noto, all'altezza di Altamura (Ba), si innesta sulla S.S. 96 per Bari, verso la direttrice Adriatica.

Il tratto "Matera-Ferrandina" in argomento, della lunghezza complessiva di circa 28 km, si considera costituito da due parti: la S.S. 7 "Racc. Appia", che si sviluppa per circa 8 Km, dalla S.S. 407 Basentana, in corrispondenza del comune di Ferrandina (Mt), fino allo svincolo per il Comune di Miglionico (Mt), ed il suo naturale proseguimento come S.S. 7 "Via Appia" fino al Capoluogo Materano e all'innesto con la S.S. 99, il tutto sempre con corsia singola per senso di marcia (salvo brevissimi tratti in salita con corsia centrale) e notevoli difficoltà di percorribilità e relativa pericolosità soprattutto nelle ore di punta, a causa della presenza consistente di traffico pesante in aggiunta a quello ordinario, tale da rappresentare un vero e proprio "collo di bottiglia" rispetto alle importanti direttrici viarie testé richiamate e che il tratto stesso va utilmente a collegare.

A livello di interventi progettuali, ricordiamo che la "Matera-Ferrandina" rientra, come stralcio del "Tratto funzionale II", nel più ampio e consistente intervento infrastrutturale viario denominato "**Asse di Collegamento Mediano Murgia-Pollino**", che prevede, da un lato, una

estensione del percorso fino all'Autostrada A14, casello di Gioia del Colle (Ba), e, dall'altro versante, un percorso di raccordo trasversale con la S.S. 653 Sinnica (Pisticci,Tursi), fino a Lauria (Pz), svincolo autostradale A2 "Sa-Rc".

**COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO**



Il Collegamento Mediano "Murgia-Pollino", già inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Legge Obiettivo 443/2001, è stato poi inserito nel "Piano Nazionale per il Sud", approvato dal CIPE nel 2011, e, successivamente, nel 2014, nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto tra Regione Basilicata e ANAS, in attuazione della medesima delibera CIPE. Nel marzo 2016, facendo riferimento al Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'ANAS, fu presentata istanza di attivazione delle procedure di Legge Obiettivo, poi sospese per consentire l'aggiornamento e l'integrazione del progetto stesso su due tratti ritenuti prioritari dal preliminare ANAS del 2008, ovvero, il già citato collegamento Gioia del Colle (A14) - Matera (I Tratto funzionale del collegamento Mediano Murgia-Pollino) e il "by-pass di Matera" (1° stralcio del II Tratto funzionale "Matera-Ferrandina-Pisticci"), necessario per aumentare l'accessibilità alla Città di Matera e migliorare le connessioni con la S.S. 99.

Complessivamente, l'opera, oltre alla realizzazione di tratti ex novo, prevede, ove possibile, l'adeguamento dei percorsi stradali esistenti interessati dal tracciato. Nel merito, tra le opere d'arte principali, sono previste cinque gallerie naturali, sei gallerie artificiali e venticinque viadotti di nuova realizzazione, nonché trentuno svincoli necessari a interconnettere i territori attraversati.

Per il suddetto Asse di Collegamento, attualmente nelle fasi progettuali, i costi degli interventi con le relative coperture finanziarie previste nel 2016 ("Patto per la Basilicata") sono riportati nella tabella sottostante.

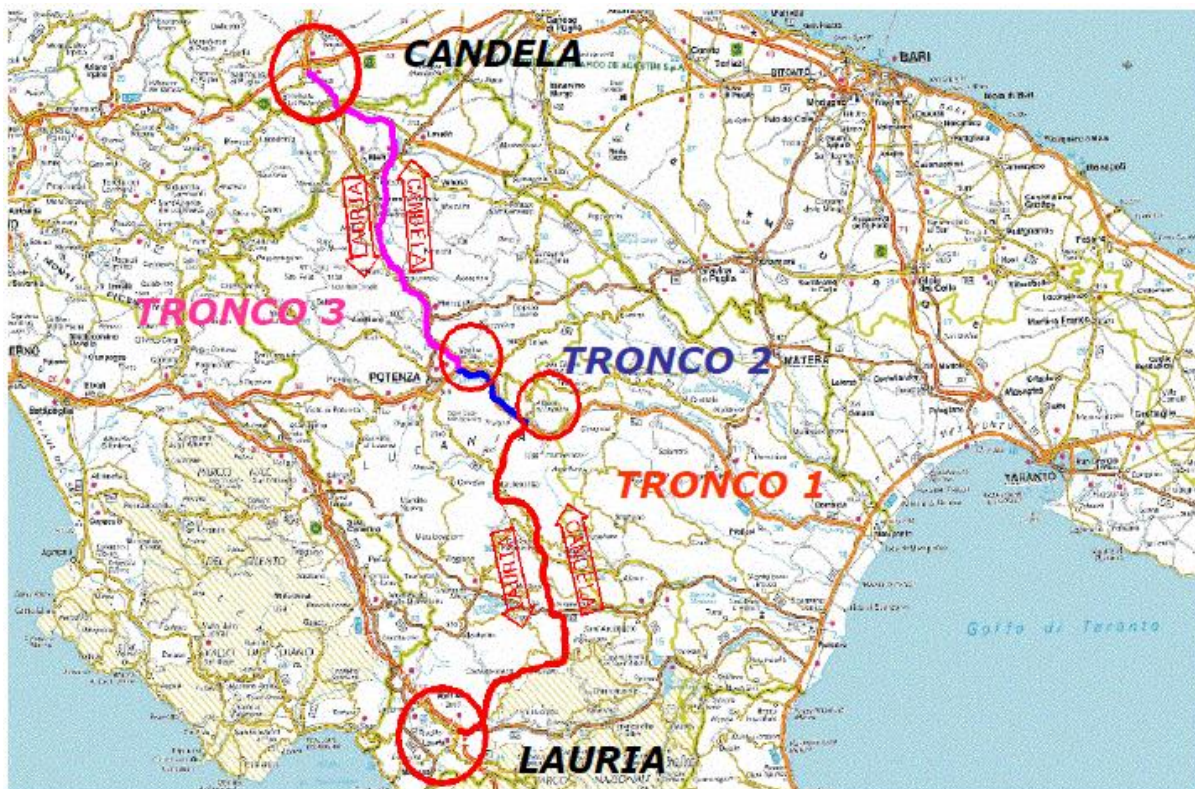
Descrizione Intervento	Costo Intervento	Copertura Finanziaria
Collegamento stradale Murgia Pollino: tratto Matera-Ferrandina-Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3	€ 337.240.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 2.500.000 FSC 2007-2013 (già assegnati)</li> <li>• € 334.740.000 PON 2014-2020 e altre fonti nazionali</li> </ul>
Collegamento stradale Murgia Pollino: tratto Tursi-Valsinni 1° stralcio	€ 53.500.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 5.350.000 FSC 2007-2013 (già assegnati)</li> <li>• € 48.150.000 PON 2014-2020 e altre fonti nazionali</li> </ul>
Collegamento stradale Murgia Pollino: tratto Gioia del Colle-Matera	€ 129.996.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 1.000.000 FSC 2007-2013 (già assegnati)</li> <li>• € 128.996.000 PON 2014-2020 e altre fonti nazionali</li> </ul>

Per quanto concerne, invece, nello specifico, la "Matera-Ferrandina", attualmente si riscontra la seguente situazione:

- è in fase di redazione il "Progetto di fattibilità tecnico-economica" del già citato "Bypass della Città di Matera" di cui al bando ANAS del giugno 2016 (importo a base di gara 4,273 Mln/€), intervento finanziato per 69,5 Mln/€ nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Regione Basilicata-ANAS del 2014, nonché rientrante nel dossier "Matera 2019", con previsioni di chiusura delle attività progettuali e conseguente appalto dei lavori per il 2022 (originariamente detto termine era stato ipotizzato già per il 2019). Esso verrebbe ad interessare, con una lunghezza di circa 14 Km, il tratto della S.S. 7 compreso tra la S.S. 99 e lo svincolo della S.P. 3 (ex S.S. 175) per Metaponto (Mt) sino all'innesto per la S.S. 655 Bradanica. La scheda di sintesi (Piano Operativo F.S.C. Infrastrutture 2014-2020, Scheda Intervento n. 5, Codice Progetto PZ139) è consultabile al seguente link: <http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2018-02/05%20PZ139%20Scheda%20FSC.pdf> ;
- è in fase di esecuzione da parte della Regione l'attività di indagine geologica sul tratto della S.S. 7 ricompreso nel cosiddetto Lotto A del territorio di Miglionico (Mt) che va dal km 6+100 al km 8+100, interessato da fenomeni franosi di dissesto idrogeologico, attività necessaria per la prosecuzione della progettazione da parte di ANAS, mentre, per il Lotto B ricompreso tra il km 554+100 e 562+500, si è alla fase di verifica del progetto. Entrambi i suddetti interventi sono anch'essi inseriti nel Piano Pluriennale Anas 2016-2020 e finanziati per un importo complessivo di 14,8 Mln/€.

## COLLEGAMENTO STRADALE "LAURIA-CANDELA"

Collegamento Nord-Sud Tirreno-Adriatico tra l'Autostrada A3 e l'Autostrada A16:  
itinerario Lauria (Pz)-Candela (Fg)



Il progetto della "Lauria-Candela" ha origine nel 2003 a seguito di valutazioni legate ad un intervento infrastrutturale che consentisse ai 21 Comuni dell'area interna interessata dal tracciato di uscire dall'isolamento, beneficiando di un veloce collegamento stradale a quattro corsie in grado di connettere trasversalmente il Nord con il Sud della Basilicata e il versante Tirrenico di quest'ultima con il versante Adriatico pugliese. Travalicando l'interesse meramente regionale, **l'infrastruttura in questione avrebbe, altresì, assunto un'importanza rilevante per l'intero Mezzogiorno, come naturale prolungamento del c.d. "Corridoio Transeuropeo n. 8" di collegamento del versante Adriatico con i Paesi Balcanici.**

L'arteria, progettata con le caratteristiche stradali di tipo B, ovvero, "Strada Extraurbana Principale" a quattro corsie con spartitraffico centrale, avrebbe avuto origine dallo svincolo di Lauria Sud (Pz), sull'Autostrada A3 Sa-Rc (attuale A2, "Autostrada del Mediterraneo"), per terminare al Casello di Candela (Fg), sull'Autostrada A16 Na-Ba, con un percorso totale di circa 171 Km, suddiviso nei tre tronconi di Lauria-Albano di Lucania (80 Km), Albano di Lucania-Vaglio di Basilicata (18 Km) e Vaglio di Basilicata-Candela (73 Km), per un tempo complessivo di percorrenza stimato nell'ordine di 1 ora e 45 minuti circa. Nel tracciato, avrebbero dovuto essere realizzati 133 viadotti, per complessivi 37 Km circa di percorrenza, 32 svincoli, 21 gallerie naturali e 27 artificiali.

Al riguardo, però, si rileva che, da ultimo, nel progetto preliminare, il tratto "Corleto Perticara-Laurenzana" (circa 11 Km), venne declassificato da Categoria B a Categoria C, cioè da quattro corsie con spartitraffico centrale (Strada Extraurbana Principale), a sole due corsie (Strada Extraurbana Secondaria), in ragione di valutazioni - invero controverse - in ordine alla stima dei volumi di traffico attesi in quel tratto rispetto al resto del tracciato dell'opera.

Per quanto riguarda le stime di costo dell'opera, originariamente inserita nella Legge-Obiettivo 443/2001, il notevole periodo di tempo ad oggi trascorso conseguentemente all'abbandono del

progetto ha reso le stesse certamente obsolete ma, dal progetto preliminare redatto ed approvato da ANAS in uno con lo studio di impatto ambientale, così come trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e poi al Ministero dell'Ambiente, i costi complessivi stimati nel 2003 erano nell'ordine dei 4,5 miliardi di euro (per la precisione, 4,493 Mld/€), con fondi all'epoca stanziati per complessivi 380 Mln/, di cui 181 Mln/€ rivenienti dalla L. 488/92 e gli altri 200 Mln/€ da fondi regionali 2007-2013.

Il progetto, dopo le valutazioni di impatto ambientale a cura del competente Ministero dell'Ambiente, avrebbe dovuto essere inviato al CIPE, per poi tornare ad ANAS per la redazione dei livelli di progettazione successivi al preliminare, ovvero, la progettazione definitiva, originariamente ipotizzata mediante affidamento a Contraente Generale o mediante il ricorso alla formula dell'appalto integrato, per progetti definitivi redatti sulla base degli stralci funzionali di volta in volta finanziati dal CIPE, con avvio delle procedure di appalto per l'affidamento dei lavori di costruzione originariamente ipotizzato per il 2009.

Il tutto, però, com'è noto, si è irrimediabilmente arenato a seguito del rilascio di parere ambientale negativo da parte del Ministero, con conseguente accantonamento del progetto.

Nel 2008, infatti, il Ministero dell'Ambiente, a quattro anni di distanza dalla richiesta avanzata da ANAS e dalle presentazioni delle numerose integrazioni, concluse l'istruttoria della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale), esprimendo parere negativo alla realizzazione, eccependo, in particolare per i Tronchi I e II (da Lauria a Vaglio), la loro "incompatibilità ambientale" per le dimensioni progettuali a fronte della mole di traffico prevista ed accogliendo favorevolmente, sebbene con numerose prescrizioni, solo la tratta indicata nel progetto come Tronco III.

Ulteriore documentazione di dettaglio sul progetto è reperibile al seguente link:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/73/101>

<b>SCHEDA RIASSUNTIVA</b>	
DENOMINAZIONE PROGETTO	Collegamento Nord-Sud Tirreno-Adriatico tra l'Autostrada A3 e l'Autostrada A16: itinerario Lauria-Candela
ANNO	2003
PROPONENTE	ANAS spa
TIPOLOGIA	Infrastruttura Stradale Extraurbana Principale (Cat. B)
TERRITORI INTERESSATI	Regioni: Basilicata e Puglia Province: Potenza, Matera, Foggia
PERCORSO	171 Km ca. - Tronco I, "Lauria-Albano di Lucania" (80 Km); - Tronco II, "Albano di Lucania-Vaglio di Basilicata" (18 Km); - Tronco III "Vaglio di Basilicata-Candela" (73 Km)
COSTO STIMATO DELL'OPERA	4.493 mln/€
NOTE CONCLUSIVE	Progetto preliminare abbandonato nel 2008 a seguito di rilascio di parere negativo di compatibilità ambientale del progetto da parte del Ministero dell'Ambiente