



SULLE ROTTE DELLO SVILUPPO

**Infrastrutture, Trasporti e Logistica
per una Basilicata più competitiva**

Relazione Presidente

Francesco D'Alema

Matera, 2 ottobre 2026

Autorità, colleghi imprenditori,

benvenuti e grazie per aver accolto il nostro invito **che**, per rimanere in tema, **vorremmo fosse una pista di lancio** verso una Basilicata più connessa e più competitiva.

Un ringraziamento particolare voglio rivolgerlo a tutti i **pregiati relatori** che hanno dato disponibilità a un **contributo di analisi** ma soprattutto hanno risposto a una **chiamata operativa**: Quale sistema infrastrutturale e logistico serva a una Basilicata industriale. Una Basilicata che vuole essere sempre più presente, e competere ad armi pari, sui mercati nazionali e internazionali.

Ed è questo il salto concettuale che vorremmo tentare oggi.

Le nostre imprese non hanno bisogno **soltanto di essere collegate**. Hanno bisogno di **essere integrate nei grandi flussi economici e logistici del Paese e del Mediterraneo**. In un ecosistema nel quale **strade – ferrovie – porti - piattaforme logistiche - imprese e mercati** funzionino assieme.

Viviamo oggi una contraddizione intollerabile. **Siamo al centro di una rete che ci lascia ai margini** e che ci impedisce di valorizzare la naturale vocazione della nostra regione nella sua **funzione di cerniera** tra territori, mercati e direttrici strategiche.

Le stime ufficiali ci dicono che tale condizione si traduce in una **maggiorazione dei costi di trasporto e logistica stimata per le PMI lucane superiore al 20%** della media nazionale. Una **tassa occulta**, destinata a crescere, visto l'incessante corsa al rialzo del prezzo dei carburanti e dell'energia.

Tutto ciò alimenta il fatale circolo vizioso: **poche infrastrutture - meno attrattività, meno popolazione - consumi inferiori, frenata del PIL regionale, meno risorse** da investire sui collegamenti.

Oggi la Basilicata è la regione che al Mezzogiorno cresce meno. Sappiamo che a incidere è soprattutto la crisi dell'automotive, insieme alla contrazione delle attività estrattive. Ma influisce anche l'assenza di effetti compensativi che potrebbero derivare da nuovi investimenti. E il motivo è noto: far nascere nuove attività in Basilicata è ben più difficile che altrove.

Consentitemi di dare qualche numero, il divario di cui parliamo ha una misura precisa. **Il 40% dei comuni lucani è classificato come ultraperiferico:** dista tra i 60 e i 75 minuti dal servizio essenziale più vicino. Le due Province gestiscono oltre 3.500 chilometri di strade, con un fabbisogno stimato in circa 680 milioni di euro. È la fotografia di un bilancio che non tiene.

Questa dinamica deve essere necessariamente interrotta!!!

Per la Basilicata, colmare il gap infrastrutturale non è soltanto una questione di recupero di un ritardo, ma è una **condizione indispensabile per invertire il ciclo che lega la debole accessibilità alla minore attrattività degli investimenti.**

Condivido un dato che offre, a mio avviso, un'indicazione significativa, anche se non esaustiva, del problema. Dall'inizio dell'anno al 31 agosto 2026, su un totale di **490 provvedimenti** di autorizzazione unica rilasciati dalla struttura di missione Zes Unica, **solo 7 sono** quelli relativi alla Basilicata: appena **l'1,43% del totale.**

È una partita da giocare su un doppio livello: aprire una nuova fase di programmazione della rete, e, garantire che gli interventi finanziati siano completati nei tempi previsti.

E sottolineo i tempi: non possiamo continuare a progettare il futuro con i ritmi del passato. Alla Basilicata servono opere, ma servono soprattutto orizzonti certi per realizzarle.

Il piano ANAS per la Basilicata vale **2 miliardi e 893 milioni di euro**. È una cifra che impressiona. Finché non si guarda la colonna della copertura finanziaria: **circa 1 miliardo è finanziato, i restanti 2 miliardi ancora no**. Chiediamo di dare copertura finanziaria **nel prossimo contratto di programma ANAS**.

Non possiamo più permettere che la spina dorsale del sistema viario della Basilicata, costituito dal **raccordo Sicignano-Potenza e dalla Basentana**, continui a vivere in una dimensione di perenne transitorietà.

E' lungo questa arteria che viaggia la dignità di tutti i lucani.

Parliamo di **152 chilometri di strada**, con attivi 21 cantieri. Si tratta di interventi avviati negli anni passati con criticità di percorribilità tra riduzioni, scambi di carreggiata e deviazioni del percorso. Messi in fila, sul tratto Sicignano-Potenza, i tratti interessati dai lavori sono circa **74 chilometri: il 48% dell'asse**. Quasi un chilometro su due.

Sulla **Matera-Potenza** il quadro non cambia: chi si sposta tra i due capoluoghi attraversa, uno dopo l'altro, cantieri per circa 49 dei 106 chilometri di percorso: ben **il 46%**.

SONO I DUE ASSI SU CUI VIAGGIA L'INDUSTRIA LUCANA.

NESSUNA IMPRESA PUÒ ORGANIZZARE LA PROPRIA LOGISTICA SU TEMPI DI PERCORRENZA CHE CAMBIANO IN TALI CONDIZIONI DI PRECARIETA'.

Siamo consapevoli, tuttavia, degli avanzamenti che ci sono stati. Ma chiediamo ad Anas e alla Regione la **massima accelerazione nella esecuzione delle opere con un monitoraggio costante e stringente**, anche riprogrammando le fasi di lavoro e introducendo, ove possibile, cicli di lavorazioni notturne e per l'intero arco della giornata.

Per quanto riguarda l'opera viaria relativa al raddoppio della **Strada Statale 7 "Matera-Ferrandina"** e al relativo **bypass di Matera**, questo

rappresenta uno dei dossier infrastrutturali più importanti e attesi per il Materano e l'intera Basilicata.

La sfida resta duplice: **acquisire i finanziamenti definitivi** pari a circa 900 milioni di euro tra bypass di Matera e opera di collegamento Gioia del colle-Borgo venusio e **accelerare l'apertura effettiva dei cantieri** per colmare quel divario infrastrutturale che penalizza la competitività turistica ed economica del versante orientale della regione.

Condividiamo e apprezziamo la scelta di Regione e ANAS di intervenire per “stralci” funzionali, tali da rendere più facilmente reperibili i fondi e offrire una concreta accelerazione alla esecuzione dei lavori.

Sul versante nord invece la **SS Potenza – Melfi**, che oggi si presenta come un'arteria strozzata da continui lavori, DEVE diventare un corridoio industriale degno di tale nome.

C'è poi la questione della **rete ferrata** su cui scontiamo ritardi storici.

I numeri, anche qui, sono impietosi: **347 chilometri di rete, di cui soltanto 18 a doppio binario e 136 ancora serviti a gasolio.**

Per quanto riguarda la **linea ferroviaria Ferrandina-Matera-La Martella**, apprezziamo lo sforzo messo in campo da Regione e RFI di accelerazione dei lavori per il completamento dei **22 km della linea**, il cui costo complessivo ammonta a **525 milioni di euro, tutti disponibili.**

Con altrettanta determinazione sosteniamo, però, che il reale valore dell'intervento potrà essere espresso solo **attraverso l'integrazione con la direttrice verso Gioia del Colle e con il sistema ferroviario nazionale.**

Non basta che la **FS di Matera-La Martella** sia **stazione di arrivo.** Deve diventare **stazione di transito** che chiude il cerchio con il collegamento all'alta velocità adriatica. Solamente così avremo valorizzato l'investimento di oggi e lo sviluppo di domani.

In questo quadro, diventa altrettanto fondamentale dare attuazione al progetto di **ripristino del raccordo ferroviario tra la stazione di Casal Sabini (Altamura) e l'area industriale di Jesce** e rimettere in funzione un binario merci assai importante per le attività produttive locali.

Lodevole anche l'impegno della Regione Basilicata per tentare di **riaprire la partita del collegamento all'Alta Velocità della Linea Salerno-Reggio Calabria**. Auspichiamo di poter vedere finalmente la Basilicata agganciata in maniera efficace alla suddetta direttrice strategica.

L'obiettivo condiviso deve essere quindi quello di portare la Basilicata dentro una rete di mobilità **moderna, integrata e realmente accessibile**, per una efficace ed efficiente movimentazione di persone e merci.

Per quanto riguarda il **sistema aeroportuale**, Confindustria Basilicata non chiede "un aeroporto lucano" in contrapposizione agli aeroporti vicini, ma una **strategia aeroportuale del Mezzogiorno, nella quale la Basilicata abbia un ruolo proporzionato alle proprie esigenze produttive e turistiche**.

In questo quadro si colloca **l'Aviosuperficie Enrico Mattei di Pisticci**, il cui avviso pubblico è stato appena pubblicato. La nostra posizione è che essa debba essere considerata all'interno di una strategia complessiva, non come un'infrastruttura isolata né come un'alternativa agli aeroporti esistenti. Può invece rappresentare un nodo complementare per collegamenti a corto raggio e per le esigenze di mobilità del sistema produttivo, se inserita in un progetto industriale e territoriale sostenibile.

Il traguardo è sicuramente il riconoscimento da ENAC come **aeroporto di aviazione generale**, su istanza dell'aggiudicatario. Diciamolo con precisione, perché qui la precisione è credibilità: non stiamo annunciando uno scalo passeggeri. Stiamo mettendo a disposizione del sistema produttivo un nodo che oggi non esiste.

Per questo chiediamo che alla gara segua un progetto industriale, e non un semplice affidamento.

Io credo che non possano esserci dubbi e non devono esserci neppure alibi. Per la Basilicata le infrastrutture non sono un capitolo tra gli altri. Sono la premessa delle premesse, la condizione che rende possibile affrontare tutte le altre sfide: industriali, demografiche, occupazionali, di attrattività del territorio e di qualità della vita.

Il salto di qualità che chiediamo è di trasformare un circolo vizioso in un circolo virtuoso: più infrastrutture e quindi più accessibilità e attrattività con nuovi insediamenti, occupazione e investimenti.

Dunque, **l'infrastruttura abilita lo sviluppo.**

In vista di questa occasione, mi sono voluto cimentare con lo studio di qualche caso nazionale.

Ne voglio citare un paio, dai quali emergono suggerimenti e riflessioni che possiamo e dobbiamo fare nostri.

Penso, a esempio, al **caso BreBeMi** che dimostra in maniera lampante la catena dei fenomeni interconnessi. A dieci anni dalla sua apertura sono state mappate 84 nuovi insediamenti di grandi aziende italiane e multinazionali, con una crescita dell'occupazione nelle tre province interessate, una crescita demografica e un aumento del reddito pro capite. **Il valore non è nell'asfalto, è in ciò che si insedia intorno.**

Il **caso del quadrilatero Marche-Umbria** racconta, invece, l'efficacia di un modello che ha unito in una programmazione unica un intervento infrastrutturale con un progetto di organizzazione territoriale.

Parliamo di un investimento di circa **2,2 miliardi** su un'area appenninica e interna, non sulla pianura padana, realizzato con lo strumento del **Piano di Area Vasta**: la strada progettata insieme alle Aree di Sviluppo e alle Aree Leader, cioè agli insediamenti produttivi collocati attorno ai nuovi assi viari. È il precedente italiano più vicino alla nostra condizione.

L'infrastruttura, dunque, va progettata insieme al territorio che vogliamo costruirla intorno.

L'evidenza dell'efficacia di tale modello ci arriva anche dalla **piattaforma logistica di Trieste**, dove l'investimento infrastrutturale è stato concepito come parte di una strategia più ampia di integrazione tra porto, ferrovia, logistica e riconversione delle aree industriali.

Questo per dire che ciò che chiediamo è che **l'infrastrutturazione venga considerata una vera politica di sviluppo e di convergenza territoriale.**

E allora facciamoci una domanda diversa: **quali problemi, esattamente, bloccano le nostre opere?** Ne abbiamo tre. A mio avviso.

- 1) Un'opera che cambia forma e costo mentre il cantiere è già aperto.
- 2) Troppi soggetti che gestiscono un'autorizzazione e nessuno la chiude.
- 3) Un'infrastruttura che genera valore, ma quel valore non torna mai all'infrastruttura né al territorio che l'ha ospitata.

In realtà, abbiamo già sperimentato strumenti che possono contribuire a ridurre almeno una parte di tali problemi. Mi riferisco in particolare **al commissariamento di opere strategiche** per ridurre i tempi burocratici, velocizzare le conferenze dei servizi e superare i vincoli, come nel caso della nuova galleria di Castrocucco di Maratea. Un modello che è un'eccezione ma che, a nostro avviso, deve diventare la regola.

In conclusione, Confindustria Basilicata chiede un **"progetto di sviluppo infrastrutturale della Basilicata"** e una **responsabilità condivisa sull'intero ciclo tra i diversi livelli istituzionali coinvolti:** programmazione dell'opera, autorizzazioni, realizzazione, e valorizzazione del territorio.

Se altrove le cose accadono, allora possano accadere anche da noi!!!

E seguendo questo ragionamento, sono lieto di annunciare oggi un momento **dalla valenza straordinaria** per il nostro territorio: la firma del **Protocollo d'intesa per la realizzazione della piattaforma logistica di Ferrandina ovvero interporto**, che coinvolge il Comune di Ferrandina, la Regione Basilicata, il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Matera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il nostro sistema produttivo.

Il valore dell'iniziativa va oltre la singola opera ma incarna il modello di un'infrastruttura concepita come parte di una rete. **Ferrandina può infatti rappresentare un punto di connessione tra la Basilicata e il porto di Taranto, mettendo in relazione aree industriali, trasporto ferroviario, logistica e mercati.**

Dobbiamo evitare che il Sud resti una piattaforma di solo transito, costruendo invece nodi capaci di attrarre investimenti, generare occupazione qualificata e integrare le imprese meridionali nelle catene del valore europee e mediterranee.

E c'è un altro elemento che considero particolarmente significativo. Questo protocollo mette attorno allo stesso tavolo soggetti diversi. È, in piccolo, ciò che chiediamo quando parliamo di **una nuova stagione del rapporto tra i diversi livelli istituzionali.**

È questa la direzione nella quale, come Confindustria Basilicata, vogliamo continuare a lavorare.

Iniziamo da oggi, dalla firma da questo protocollo. Facciamo in modo che non sia soltanto una firma, ma l'inizio di un nuovo modo di fare: insieme e determinati, con tempi certi e obiettivi concreti. **Perché sulle infrastrutture la Basilicata non può più aspettare che il futuro arrivi: dobbiamo essere noi a costruirgli la strada.**

Grazie a tutti.