



COMUNICATO STAMPA

“Basilicata 2030”

Il documento di Cgil Basilicata e Filt Cgil Basilicata sulla mobilità regionale

MOBILITÀ SU GOMMA

Il trasporto pubblico locale su gomma è oggi la spina dorsale della mobilità lucana, ma sconta diverse criticità:

- Domanda debole e dispersione territoriale rendono il servizio oneroso e spesso inefficiente.
- Affidamenti andati deserti in tre lotti di gara (due provinciali e uno regionale) evidenziano la scarsa attrattività del sistema per gli operatori economici.
- Errori nei programmi di esercizio, incongruenze tra tempi e distanze, mancanza di dati sui flussi di passeggeri e carenza di una vera rete integrata.

Proposte operative:

1. Revisione completa del Piano dei Servizi TPL (basato su dati 2015), da aggiornare con le esigenze post-COVID.
2. Integrazione tra i lotti di gara regionali e provinciali, eliminando sovrapposizioni e frammentazioni.
3. Clausole normative adeguate, che:

* Si basino sul Regolamento (CE) 1370/2007 e non sulla direttiva concessioni.

* Applicchino correttamente del D.lgs. 36/2023.

* Riconoscere l'esigenza di costi standard e ricavi realistici, specie in territori a domanda debole.

4. Durata media dei mezzi da estendere da 7 a 10 anni per sostenere investimenti e risparmi.

5. Introduzione del servizio a chiamata per le aree più remote e i piccoli centri non raggiunti da linee regolari, tramite piattaforme digitali di prenotazione e algoritmi di ottimizzazione dei percorsi, al fine di garantire accessibilità di base nel rispetto dell'efficienza economica.

6. Attivazione di collegamenti intermodali con gli aeroporti di Bari (Palese), Foggia (Gino Lisa) e Pontecagnano (Salerno-Costa d'Amalfi), assicurando una percorrenza massima di un'ora dalle principali aree urbane e produttive della Basilicata (Potenza, Matera, Melfi, Val d'Agri, Metapontino), anche mediante soluzioni flessibili o dedicate per le fasce orarie con maggiore domanda (business, turistico, sanitario).

7. Istituzione di un Osservatorio tecnico operativo per il TPL, integrato con l'Osservatorio regionale sulla mobilità, con il compito di definire un cronoprogramma attuativo delle misure previste, monitorarne l'attuazione e coinvolgere in modo strutturato enti locali, gestori, utenti e stakeholder.

MOBILITÀ SU FERRO

La rete ferroviaria in Basilicata è altamente inadeguata e frammentata:

- Solo il 10% dei comuni è servito da ferrovia.
- Solo il 4% è a doppio binario, il 45% elettrificata.
- Solo il 2% della popolazione utilizza il treno.

Interventi strategici richiesti:

1. Collegamento diretto con l'Alta Velocità:

* Inserimento prioritario della bretella Tito–Polla, per collegare Potenza direttamente alla nuova AV Salerno–Reggio Calabria.

* Riduzione dei tempi Potenza–Salerno a poco più di un'ora.

* Superamento delle tratte obsolete e valorizzazione dell'asse logistico-industriale lucano.

2. Raccordi ferroviari integrativi:

* Prolungamento Ferrandina–Matera fino a Gioia del Colle per connessione con l'adriatica.

* Raccordo Potenza–Foggia con la AV Bari–Napoli (20 km).

* Riqualificazione delle stazioni principali (Potenza, Metaponto, Ferrandina).

3. Riattivazione della Sicignano–Lagonegro, almeno a fini turistici, sulla base di studi aggiornati.

4. Intermodalità e TPL ferroviario: con servizi cadenzati, bigliettazione unica e collegamenti bus per i comuni non serviti.

5. Rafforzare il servizio di metropolitana di superficie di FAL per le città di Potenza e Matera e rilanciare i collegamenti per Avigliano e l'alto Bradano.

6. Rilanciare il collegamento fra il capoluogo Lucano e Pugliese con collegamenti ferroviari (Lucania express)

VIABILITÀ STRADALE E INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI

Le strade lucane, in particolare quelle strategiche per i flussi economici e turistici, necessitano di interventi urgenti per garantire accessibilità, sicurezza e connessione interregionale.

Proposte progettuali e opere da inserire nel piano regionale:

1. Raddoppio della SS 658 Melfi–Potenza:

* Arteria strategica per l'industria automobilistica di Melfi.

* Collegamento diretto tra due centri nevralgici e logistica regionale.

2. Ammodernamento e raddoppio della SS 7 Ferrandina–Matera:

* Garantisce l'accessibilità al polo turistico e culturale di Matera.

* Connessione indispensabile per lo sviluppo del corridoio tirreno–adriatico e la trasversale Lauria Candela

3. Tunnel tra Potenza e la Bradanica co la realizzazione di un tunnel in contrada Pazzano:

* Collegamento diretto tra Potenza e la SS Bradanica.

* Accesso strategico alla Puglia e all'area logistica del Metapontino.

4. Realizzazione del traforo stradale Val d'Agri–Padula/Buonabitacolo

* Connessione interregionale tra l'area sud della Basilicata e l'AV sull'A2.

* Sviluppo del turismo, della sanità e delle attività produttive della Val d'Agri.

* Collegamento con i porti del Tirreno e valorizzazione dell'asse trasversale Tirreno–Ionio.

CONCLUSIONI – VERSO UN PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ INTERCONNESSA

La Regione Basilicata deve dotarsi di un Piano Strategico della Mobilità in grado di:

- Superare le attuali sovrapposizioni tra enti (Regione, Province, Comuni), definendo ruoli chiari e coordinati.
- Eliminare sprechi e inefficienze causati da una pianificazione disomogenea e datata.
- Sviluppare una rete intermodale basata su un core ferroviario che colleghi i principali poli urbani, industriali e logistici.
- Garantire l'adduzione capillare con autobus a tutti i comuni, integrando orari, tariffe e servizi.
- Istituire un Osservatorio permanente per la mobilità, come previsto dalla L.R. 22/1998, in cui siano coinvolti in modo strutturato tutti gli attori territoriali (Enti locali, operatori, sindacati, associazioni dei consumatori).
- Rispettare e applicare pienamente le normative europee in materia di servizi pubblici di interesse economico generale (SIEG) e appalti pubblici.