

COMUNE DI MATERA

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

DOCUMENTO PRELIMINARE

L.R.n. 23/99 - Artt.11-14-16

RAPPORTO PRELIMINARE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Allegato

6

VIABILITA' TERRITORIALE ed URBANA

La viabilità storica

Lo stato attuale della viabilità

Le Relazioni alla scala territoriale nelle previsioni dei Piani
e dei Programmi

Le Previsioni del PUM

La Viabilità Storica

La ricostruzione del complesso sistema della viabilità del territorio materano si basa sui testi di A- Petrandolfi, "La Terra, ascesa e declino della borghesia agraria Materana", L. Rota, "Storia di una città", M. Tommaselli "Il Patrimonio rurale materano".

L'impianto radiocentrico caratterizza il rapporto tra la città e i quartieri agricoli e si articola nel sistema delle provinciali e comunali (le radiali per : Gravina, Altamura, Santeramo, Laterza, Montescaglioso, ed in quello dei tratturi e dei tratturelli.

Questo sistema sopravvive inalterato sino alla metà del XX secolo quando ad esso si sovrappone una nuova gerarchizzazione dei flussi e delle modalità di trasporto, anche di origine esterna all'area. La ferrovia e l'autostrada spostano il baricentro e privilegiano l'accesso da nord –est

Anche la viabilità urbana, ordinata storicamente sulla via Lucana si riorganizza con i nuovi flussi circolatori che servono i nuovi quartieri sino alla definizione del nuovo attraversamento territoriale costituito dalle SS 7 che svolge anche funzioni di circonvallazione

Tratturi, tratturelli, bracci

La denominazione di tratturo è stata, fino dai tempi lontani, data a quelle vie naturali formate dal passaggio stagionale delle greggi e degli armenti che salivano e scendevano dalla pianura alla montagna.

Il tratturo era formato da un'ampia fascia di terreno demaniale in grado di consentire il passaggio periodico di migliaia di capi di bestiame. Una rete viaria infrastrutturata con riposi, cisterne idriche, pascoli ed ogni altro tipo di struttura per consentire una transumanza ordinata, una rete che si sviluppava attraverso un asse viario principale, Regio Tratturo, nel quale confluivano i tratturelli che a loro volta raccoglievano i tracciati più piccoli che assumevano la denominazione di bracci.

Dato il carico del bestiame transumante al quale questa rete doveva servire, non deve destare meraviglia l'ampiezza di queste fasce di terreno demaniale che tagliavano proprietà appartenenti a privati o alle università:

- Tratturi larghi 111,11 metri
- Tratturelli larghi metri 55 metri
- Bracci larghi da 18 a 55 metri.

Nel passato l'uso dei tratturi ha dato luogo a contese tra i territori e tra pastori ed agricoltori che spesso sfociavano in veri e propri atti di violenza.

Dal 1923, per una legislazione speciale, i tratturi appartengono al Demanio dello Stato che ne disciplina il transito o la destinazione a colture o alla costruzione di strade.

Il Materano è stato interessato da una serie di Tratturelli che vanno la marina con le aree montane interne della Basilicata e con il Tratturo Castellaneta-Melfi (21):

• *Versante Materano:*

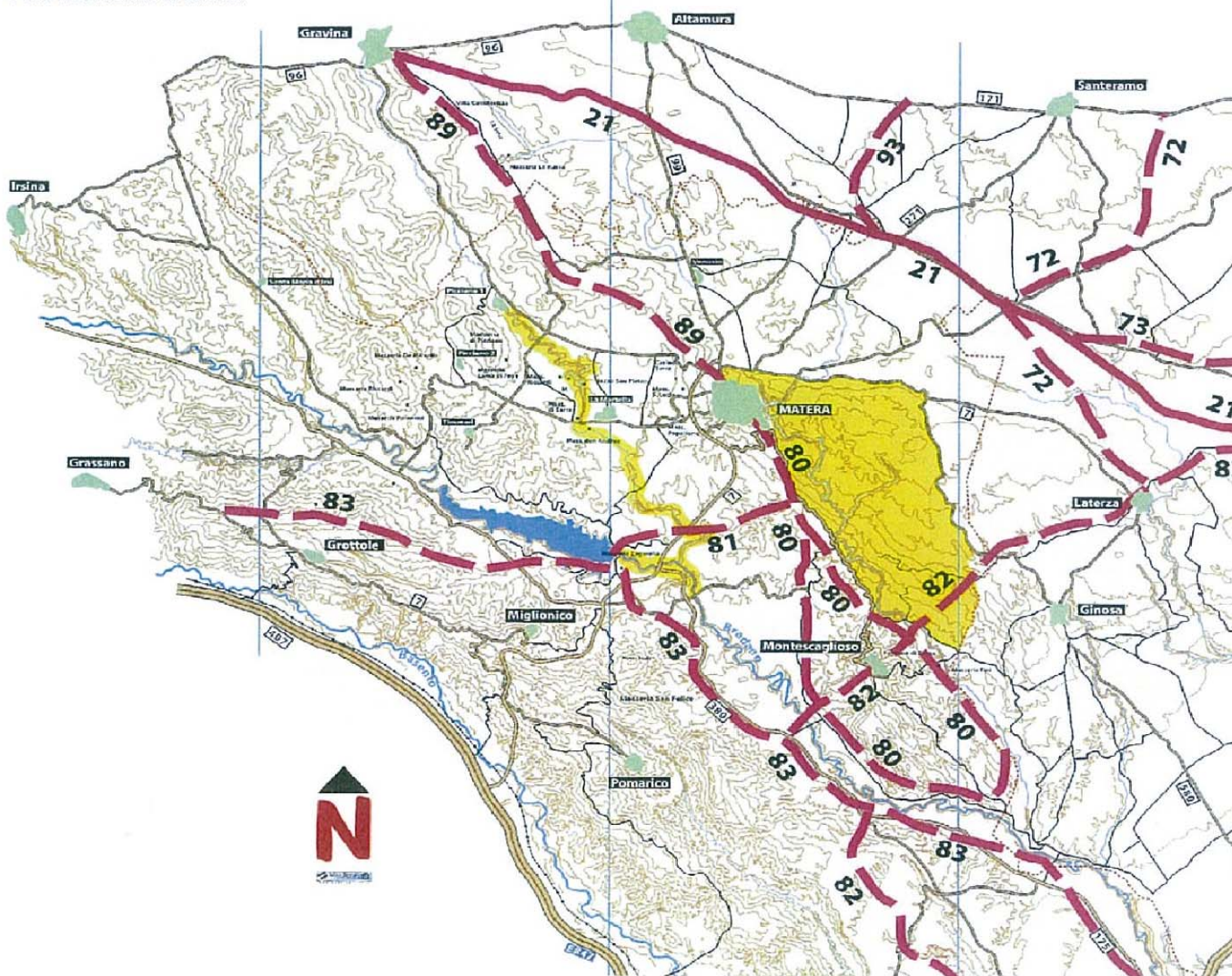
- 80 Tratturello Matera-Montescaglioso
- 81 Tratturello Miglionico-Matera
- 82 Tratturello Bernalda-Ginosa-Laterza
- 83 Tratturello Metaponto-Miglionico-Grassano
- 89 Tratturello Matera-Gravina

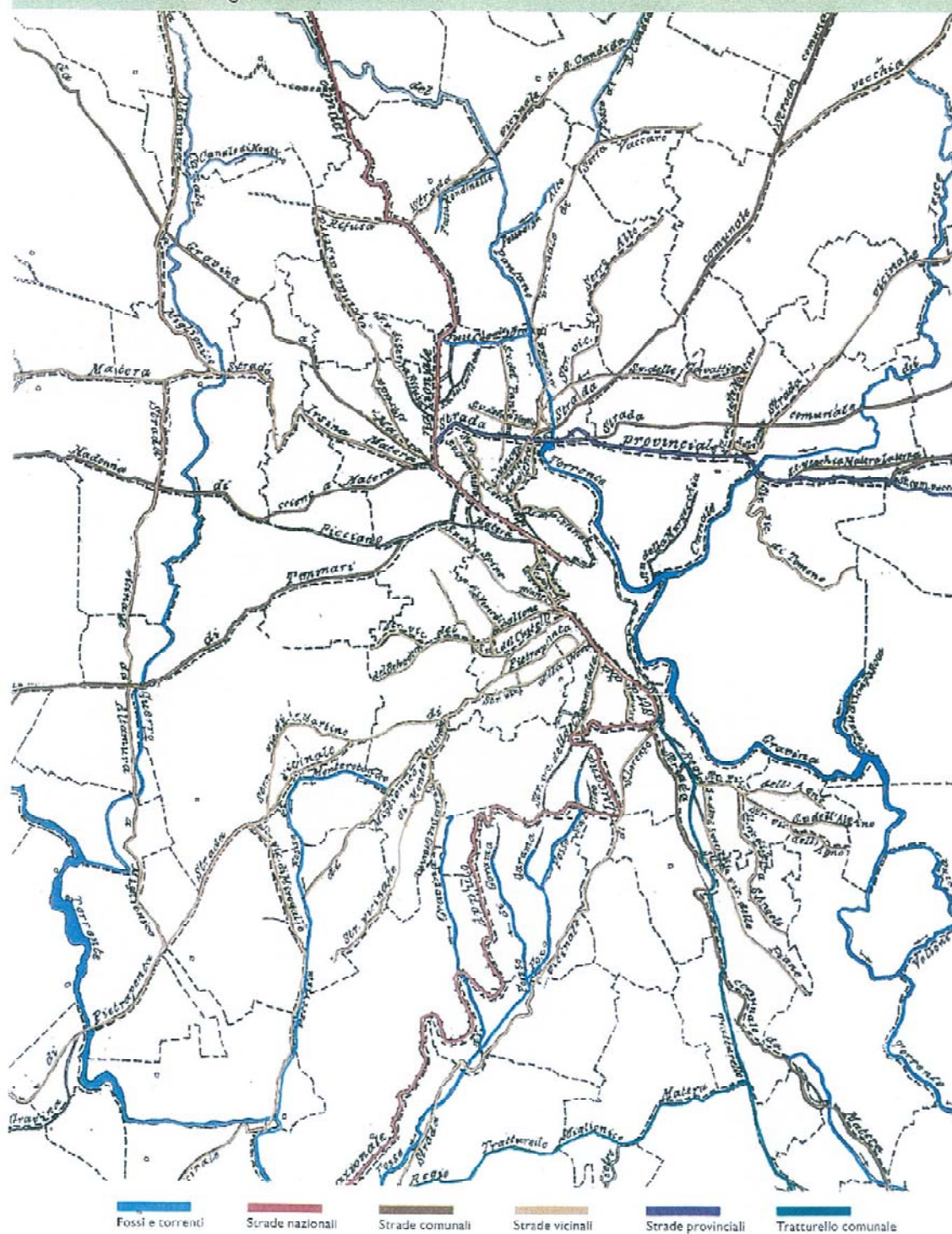
• *Versante Tarantino:*

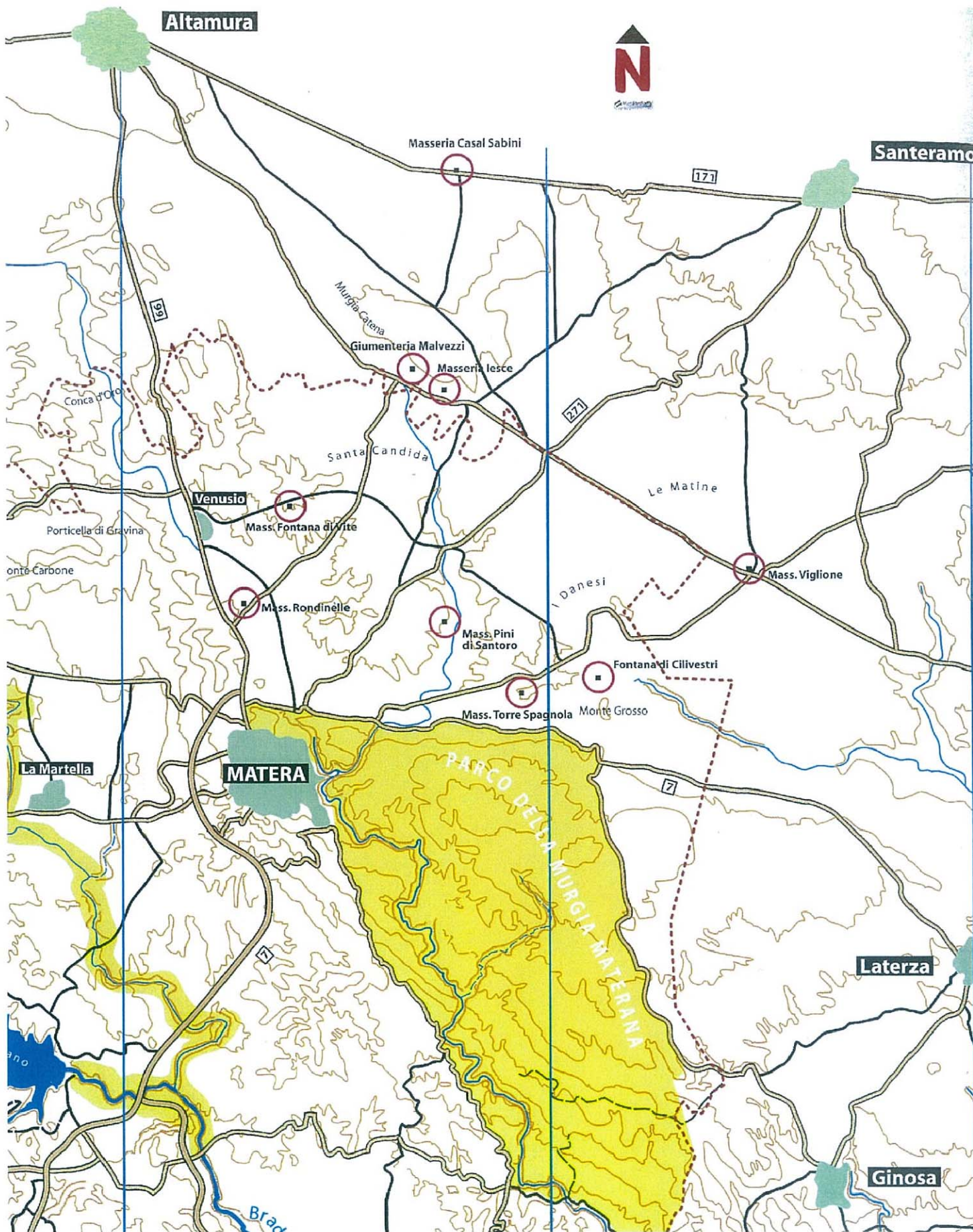
- 72 Tratturello Santeramo-Laterza
- 73 Tratturello Martinese
- 75 Tratturello Tarantino

• *Terra di Bari:*

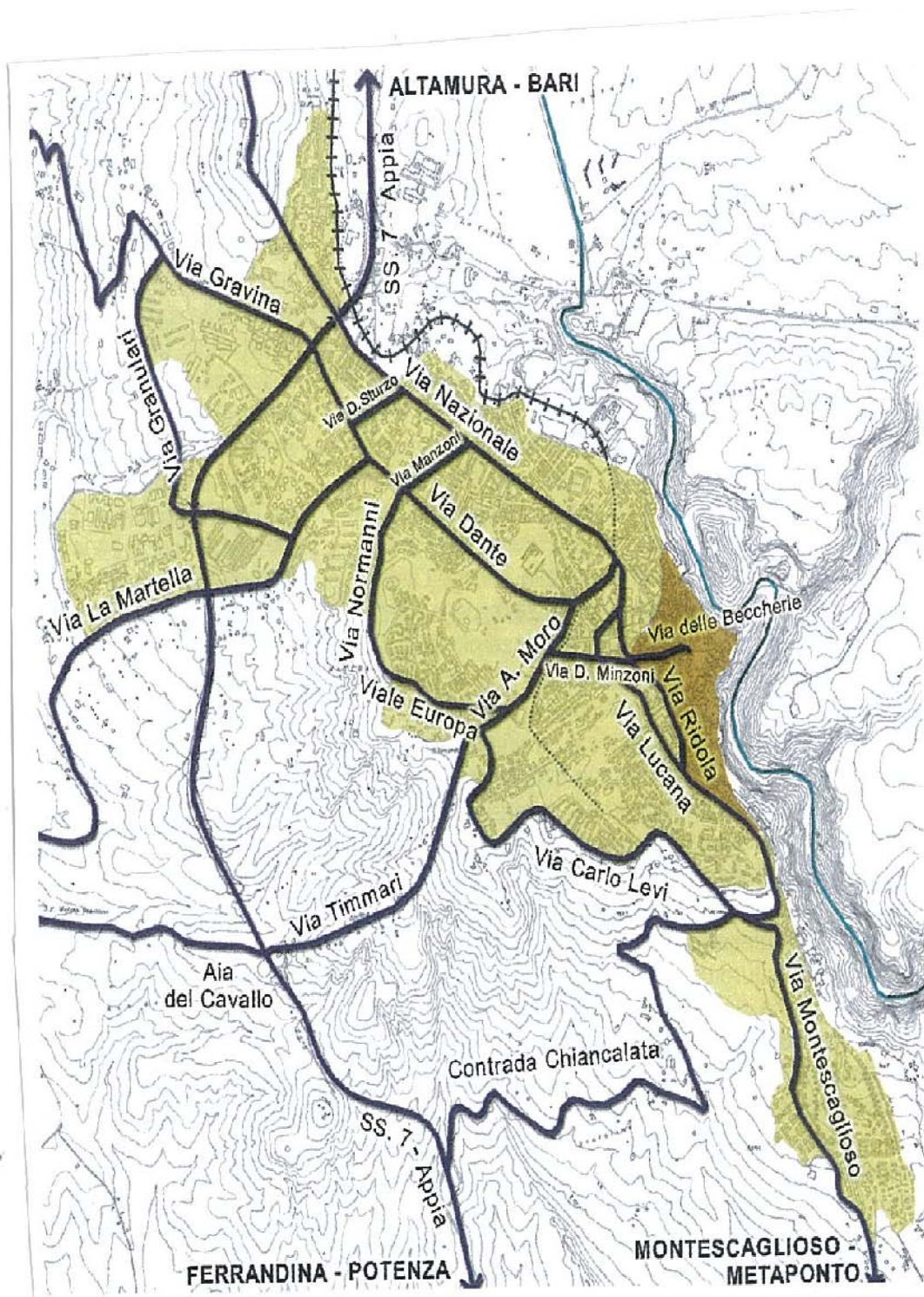
- 93 Tratturello Grumo Appulo-Santeramo in Colle







La Viabilità Urbana



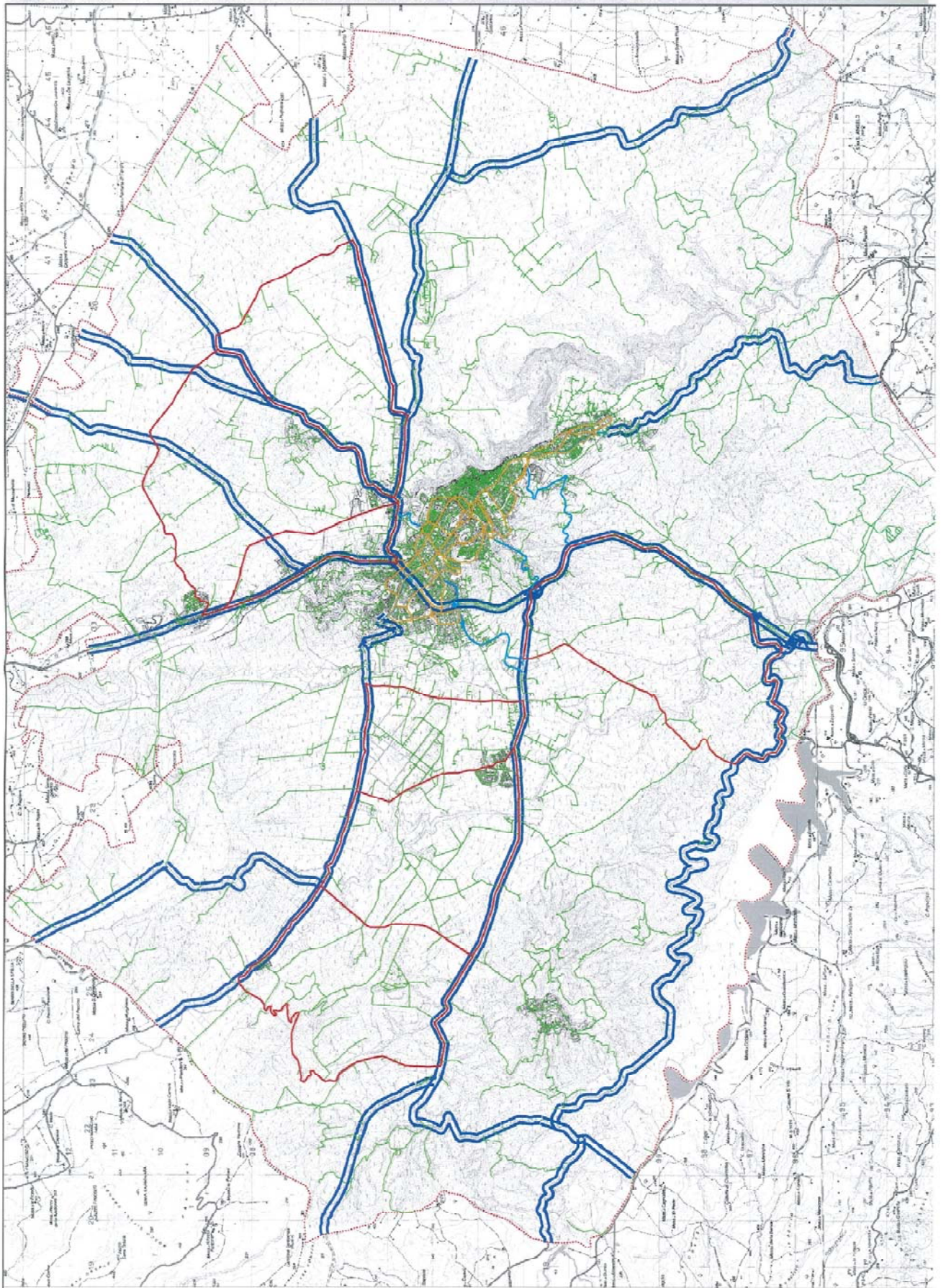
Lo Stato Attuale

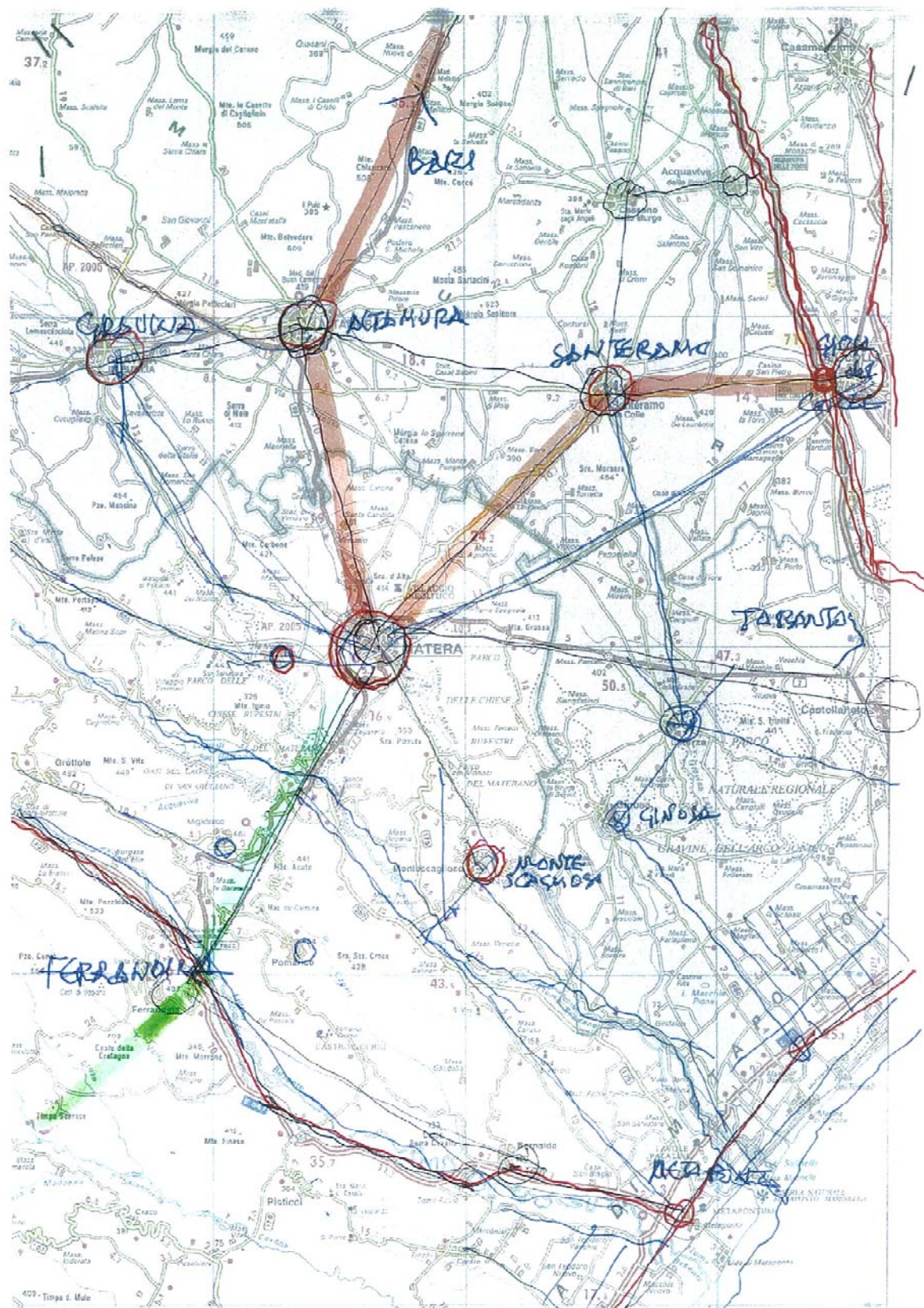
L'analisi dello stato attuale della Viabilità è stato effettuato sia in termini di qualità dei flussi

- *di Attraversamento*
- *di Penetrazione*
- *Circolatori*
- *Distributori locali*

sia in termini dimensionali relativamente alla viabilità comunale







IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DI AREA VASTA

La struttura della rete stradale, ancora ampiamente incompleta, in particolare per i collegamenti con la Puglia, è incentrata sulle direttrici di fondovalle, che se garantiscono la funzione di collegamento regionale ed interregionale, per le sole aree centrali della regione e della provincia, non integrandosi con una adeguata rete di accessibilità interna, non consentono complessivamente un sufficiente livello di connessione territoriale. Anche la maglia della rete autostradale nazionale non serve direttamente la regione, che solo nella parte Sud - Occidentale è lambita dalla A3 Salerno - Reggio Calabria alla quale si connettono le principali strade regionali di fondovalle.

Il sistema relazionale regionale è strutturato su 7 direttrici di cui tre plurimodali, che si sviluppano lungo il fondovalle del fiume Basento e sull'itinerario Potenza-Melfi-Foggia e sulla costa ionica, ed altre 3 stradali individuate:

- dalla S.S. 598 "Fondovalle Agri";
- dalla S.S. 653 "Sinnica";
- dall'itinerario S.S. 7 -S.S. 99- S.S. 96;
- dalla S.S. 655 "Bradonica" non interamente completata.

La strutturazione del sistema relazionale è stata fortemente influenzata dall'orografia della regione che a fronte di 3 collegamenti est-ovest, colleganti l'autostrada A3 alla S.S. 106 "Jonica" non ha consentito la realizzazione di itinerari completi nord-sud.

La regione Basilicata, a causa della sua ubicazione geografica, rimane praticamente esterna alle tre linee ferroviarie principali che attraversano l'Italia meridionale:

- Napoli- Battipaglia -Paola - Reggio Calabria (Tirrenica) che interessa la regione per soli 17 Km circa,
- la Foggia - Bari - Brindisi - Lecce (Adriatica) che resta del tutto esterna
- la Taranto - Metaponto - Sibari - Reggio Calabria (Ionica) che lambisce la costa ionica.

Carattere nazionale presenta il collegamento realizzato dalla linea Battipaglia - Potenza - Metaponto che corre da Nord - Ovest a Sud - Est per circa 157 Km connettendo la linea Tirrenica con la Ionica: esso costituisce l'asse portante del sistema ferroviario regionale e può considerarsi l'unica linea con dotazioni di primo livello a servizio della regione.

In particolare nell'area Materana:

- il "Collegamento mediano Pollino-Murgia", itinerario che dalla S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con un innesto sull'autostrada A14. al fine di potenziare il corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in dello svincolo di Lauria Sud e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle,
- la realizzazione della tratta Matera-Santeramo-Gioia del Colle,
- la realizzazione dello stralcio funzionale "S.S. 407 Basentana - S.S. Sinnica"
- S.S. 106 "Jonica" Megalotto 4 -Tratto Sovariante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie), che interessa una tratta di circa 5,3 km, che attraversa il territorio dei comuni di Nova Siri (MT) e Rocca Imperiale (CS) ed appartiene all'itinerario europeo E90 che collega Reggio Calabria con Taranto e la dorsale Autostradale Adriatica.
- l'itinerario Salerno-Potenza-Bari prevede la realizzazione di un primo tratto di 78 km dallo svincolo di Vaglio all'innesto con la SS 99. L'intero itinerario si articola in tre tratte: la I tratta (che presenta un'estesa di 54 km) collega la zona industriale di Vaglio con la SS 96 bis fino all'inizio variante di Gravina, la II tratta (che presenta una lunghezza complessiva di 14 km) consiste nella variante di Gravina, recentemente realizzata ed aperta al traffico, 1 III tratta (con un'estesa di 10 km) completa il tracciato, dalla fine della variante di Gravina fino all'innesto con la SS 99 (Altamura). Per quanto riguarda la rete ferroviaria si prevede: l'estensione linea Matera - Venusio fino ad Altamura, che prevede la realizzazione della tratta da Matera a Venusio dove è previsto il collegamento con Altamura tramite una bretella delle linee Appulo-Lucane.
- la velocizzazione/potenziamento Battipaglia - Potenza - Metaponto che costituisce il principale asse ferroviario della regione e prevede l'interconnessione con il mar Jonio ed in particolare con il porto di Taranto.
- nuova tratta Ferrandina - Matera La Martella

La realizzazione del nuovo itinerario ferroviario tra Ferrandina e Matera, che assume rilevanza strategica, permetterà di collegare la città di Matera con Napoli attraverso la linea Battipaglia-Potenza- Metaponto. L'attivazione della linea, è prevista entro il 2009, essendo in corso l'espletamento delle procedure di gara per la sistemazione della galleria Miglionico e l'attrezzaggio tecnologico della tratta.

Nelle tabelle che seguono sono elencate le strade che, in base al D.Lgs 2911011999 n. 461 di attuazione dell'art.98 c.2 D.Lgs. 112198 come modificato dal DPCM 2110912001 costituiscono la rete delle strade di interesse, rispettivamente nazionale e regionale della Basilicata.

Tabella 20 – Elenco della rete stradale di interesse nazionale in Basilicata

SS n°	Denominazione	Estesa da Km	Estesa a Km	Estesa Tot Km	TOTALE EFFETTIVO	Intero Percorso o Tratto
7	VIA APPIA	389,272	429,825	40,553	35,446	Da conf. regionale a inn. SS 94 Dir
7	VIA APPIA	562,750	577,495	14,745	14,745	Da Inn. SS 7 Racc. al conf. regionale
7 Racc.	VIA APPIA	0,000	8,000	8,000	8,000	Intero percorso
18	TIRRENA INFERIORE	216,200	243,670	27,470	27,470	Intero tratto regionale
19	DELLE CALABRIE	85,250	109,600	24,350	24,350	Da confine regionale a SS 585
92	DELL'APPENNINO MERIDIONALE	0,000	154,721	154,721	154,721	Da Potenza a Inn. SS 481
92 dir	Collegamento s.s. 598 "Fondo Valle Agri"-s.s. 653 "della Valle dei Sinni"	0,000	10,000	10,000	10,000	Intero percorso
93	APPULO LUCANA	41,570	76,070	34,500	34,500	Da confine Regionale, a innesto S.S. n° 658
94	DEL VARCO DI PIETRASTRETTA	26,900	28,200	1,300	1,300	Innesto Raccordo Autostradale "Sicignano - PZ" -Innesto S.S. 94 Dir
94 dir	DEL VARCO DI PIETRASTRETTA	0,000	10,580	10,580	10,580	Intero percorso
95	DI BRIENZA	0,000	47,055	47,055	47,055	Intero percorso
96 Bis	BARESE	0,000	26,467	26,467	26,467	Intero percorso
106	IONICA	415,180	452,215	37,035	37,035	Intero Tratto regionale
169	DI GENZANO	0,000	29,000	29,000	29,000	Da SS. n. 658 a SS. n. 96 Bis
401	DELL'ALTO OFANTO E DEL VULTURE	14,950	29,300	14,350	14,350	Da inn. SS 401 dir a inn. SS 7
401 Dir.	DELL'ALTO OFANTO E DEL VULTURE	0,000	21,800	21,800	21,800	Intero percorso
407	BASENTANA	0,000	99,475	99,475	99,475	Intero percorso
481	DELLA VALLE DEL FERRO	0,000	14,300	14,300	14,300	Intero tratto regionale
585	FONDO VALLE DEL NOCE	0,000	32,293	32,293	32,293	Intero percorso
585 dir	Collegamento A3 SS 585	0,000	7,000	7,000	7,000	Intero percorso
598	DI FONDO VALLE D'AGRI	0,000	130,000	130,000	130,000	Intero percorso
653	DELLA VALLE DEL SINNI	0,000	80,000	80,000	80,000	Intero percorso (35,700 km. Sono gestiti dalla Provincia)
655	BRADANICA	40,060	146,000	105,940	105,940	Da conf. regionale a Matera (Itinerario in fase di realizzazione)
658	POTENZA - MELFI	0,000	48,130	48,130	48,130	Intero percorso - Da innesto S.S. 407 c/o Staz. Vaglio di Basilicata, a Melfi
R.A. 05	Raccordo Autostradale Sicignano - Potenza	0,000	51,500	51,500	51,500	Intero percorso
TOTALE					1.065,457	

Tabella 21 – Elenco della rete stradale di interesse regionale in Basilicata

SS n°	Denominazione	Estesa da Km	Estesa a Km	Estesa Tot Km	TOTALE EFFETTIVO	Intero Percorso o Tratto
169	DI GENZANO	0,000	29,000	29,000	29,000	Da SS. n. 658 a SS. n. 96 Bis
401	DELL'ALTO OFANTO E DEL VULTURE	14,950	29,300	14,350	14,350	Da inn. SS 401 dir a inn. SS 7
401 Dir.	DELL'ALTO OFANTO E DEL VULTURE	0,000	21,800	21,800	21,800	Intero percorso
407	BASENTANA	0,000	99,475	99,475	99,475	Intero percorso
481	DELLA VALLE DEL FERRO	0,000	14,300	14,300	14,300	Intero tratto regionale
585	FONDO VALLE DEL NOCE	0,000	32,293	32,293	32,293	Intero percorso
585 dir	Collegamento A3 SS 585	0,000	7,000	7,000	7,000	Intero percorso
598	DI FONDO VALLE D'AGRI	0,000	130,000	130,000	130,000	Intero percorso
653	DELLA VALLE DEL SINNI	0,000	80,000	80,000	80,000	Intero percorso (35,700 km. Sono gestiti dalla Provincia)
655	BRADANICA	40,060	146,000	105,940	105,940	da conf. regionale a Matera (Itinerario in fase di realizzazione)
658	POTENZA - MELFI	0,000	48,130	48,130	48,130	Intero percorso - Da innesto S.S. 407 c/o Staz. Vaglio di Basilicata, a Melfi
R.A. 05	Raccordo Autostradale Sicignano - Potenza	0,000	51,500	51,500	51,500	Intero percorso
TOTALE					1.065,457	

TAB DP02	STIMA DELLA SUPERFICIE DELLE STRADE PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE - ELABORAZIONI SU GRAFO TELEATLAS -											
	ENTRO IL PERIMETRO DEL RU 2010				FUORI DAL PERIMETRO DEL RU 2010				TOTALE			
	Lunghezza	Larghezza	Superficie		Lunghezza	Larghezza	Superficie		Lunghezza	Larghezza	Superficie	Permeabilità
TIPO DI STRADA	ml	ml	mq		ml	ml	mq		ml	ml	mq	mq
Altre strade principali	2.249	15,00	33.735		30.020	15	450.300		32.269	15	484.035	484.035
Strade di collegamento locali	19.916	10,00	199.160		179.275	10	1.792.750		199.191	10	1.991.910	1.991.910
Strade locali di maggiore importanza	960	10,00	9.600		923	10	9.230		1.883	10	18.830	18.830
Strade locali	39.333	9,50	373.664		15.939	7	111.573		55.272	8	455.994	455.994
Strade locali di minore importanza	104.549	5,50	575.020		640.801	6	3.844.806		745.350	6	4.285.763	1.285.729
Piazza	88	88,00	7.744		0	25	0		88	57	4.972	4.972
Altre strade	1.250	5,00	6.250		0	5	0		1.250	5	6.250	6.250
TOTALI E MEDIE	168.345	7,16	1.205.172		866.958	7,16	6.208.659		1.035.303	7,00	7.247.754	4.247.720
												3.000.034

TAB DP01	STRADE DI PROPRIETA' DEL COMUNE DAI DATI DELL'UFFICIO PATRIMONIO - AGGIORNAMENTO 1998 -		
	Lunghezza	Superficie	Larghezza media
	ml	mq	ml
Strade urbane	149.642	1.489.796	9,96
Strade extraurbane	350.407	?	?

TAB DP16 Infrastrutture viarie programmate			
Id	Denominazione	Enti interessati	Lunghezza
			ml
1	Matera Montescaglioso	Provincia	7.204
2	Bradana	ANAS	11.570
3	Collegamento SS99 Zona Industriale de La Martella	ASI	4.815
4	Circonvallazione	Comune	850
5	Tangenziale da RU 2010	Comune	22.495
Totale infrastrutture viarie programmate			46.934

Le Relazioni alla scala territoriale nelle previsioni di Piani e dei Programmi

- Il Piano Regionale della Mobilità
- Gli APQ
- La Bozza del QTCP /MT
- Le Proposte a Confronto

Il Piano Regionale della Viabilità

Il Piano Regionale della Viabilità (PRV) concretizza la strategia di apertura verso le reti fisiche esterne e punta ad esaltare la funzione di cerniera della regione con i corridoi tirrenico, jonico e adriatico. Il Piano ha messo a sistema tutti i finanziamenti stanziati nel settore dei trasporti stradale coordinando in un quadro organico le proposte programmatiche delle Province, gli interventi concertati con il livello nazionale e le risorse finanziarie del POR 2000-2006 attinenti il sistema viario. Il processo di pianificazione ha consentito un serrato confronto con le amministrazioni provinciali, con cui sono state definite competenze e procedure per l'attuazione del Piano, abilitando le Province quali soggetti responsabili per la infrastrutturazione e gestione della viabilità regionale e attribuendogli un ruolo di cerniera verso gli EE.LL..

Per la definizione di interventi e priorità del PRV, nel giugno 2003 sono stati sottoscritti due accordi di programma tra la Regione Basilicata e le Province di Potenza e Matera. Nell'iniziale scenario attuativo gli Accordi hanno riconosciuto valenza strategica agli interventi di connessione territoriale primaria in quanto capaci di influire sul sistema complessivo della mobilità e dell'accessibilità, ponendo in second'ordine quelli che hanno valenza meramente locale e quelli che riguardano specifici ambiti tematici e settoriali. Il modello pianificatorio utilizzato ha visto la partecipazione degli EE.LL. come interlocutori singoli delle Province, soprattutto per gli interventi di connessione interna.

Il Piano Regionale della Viabilità sottolinea la necessità di corridoi di riequilibrio territoriale tra i due capoluoghi di provincia e le aree interne nella gran parte dei casi svantaggiate, di necessità di collegamenti trasversali alle strade di fondovalle e di miglioramento dei collegamenti a queste ultime dei centri minori. In particolare sono approfonditi gli aspetti sul gap di dotazione infrastrutturale che caratterizza la Basilicata e sull'esigenza di porvi rimedio collegandosi alla rete SNIT con una serie di interventi programmati.

Nel territorio materano sono programmati, in particolare:

- ☐ il completamento della Bradanica sino al Borgo La Martella, alle propaggini della città - corridoio bradanico - con il contestuale miglioramento della Matera - Montescaglioso e, per il tramite della ex SS 175 -in via di adeguamento-
- ☐ il collegamento al corridoio costiero della Taranto - Sibari - Reggio Calabria
- ☐ l'adeguamento della SS 99 Matera- Altamura, in direzione di Bari
- ☐ l'adeguamento della S.P. Matera - Grassano - parte del corridoio di collegamento tra le fondovalli detto "trasversale alta"
- ☐ il completamento della Matera Gravina - connessione tra sistemi produttivi locali.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria sono programmati interventi relativi a:

- l'estensione linea Matera - Venusio fino ad Altamura, che prevede la realizzazione della tratta da Matera a Venusio dove è previsto il collegamento con Altamura tramite una bretella delle linee Appulo-Lucane.
- la velocizzazione potenziamento Battipaglia - Potenza - Metaponto che costituisce il principale asse ferroviario della regione e prevede l'interconnessione con il mar Jonio ed in particolare con il porto di Taranto.
- nuova tratta Ferrandina - Matera La Martella

La realizzazione del nuovo itinerario ferroviario tra Ferrandina e Matera, che assume rilevanza strategica, permetterà di collegare la città di Matera con Napoli attraverso la linea Battipaglia-Potenza- Metaponto.

Di contro, ad oggi, si registra che il programmato collegamento ferroviario tra Tirreno ed Adriatico, nella sua forma ridotta di connessione alla rete FAL all'altezza di Borgo Venusto ha subito una battuta di arresto: la gara di appalto già espletata ed aggiudicata per la tratta La Martella - Venusio è stata revocata. La tratta Ferrandina - La Martella, non ancora completata e già in via di ammaloramento, sarà probabilmente a binario unico e non elettrificata .

In tale contesto le FAL dovrebbero svolgere un ruolo importante, pur con le limitazioni di capacità infrastrutturale e funzionale, e dovrebbero costituire potenzialmente, sia nei collegamenti esterni che in ambito urbano, la "cura del ferro" per Matera ed il suo patrimonio culturale mondiale, divenuta ormai meta di un flusso crescente di turisti, che la raggiungono attraverso lo scalo aeroportuale di Bari.

E' questo uno dei temi che andrà approfondito nella redazione del PUM per incentivare l'offerta di modalità alternative alla mobilità su gomma, in particolare, all'interno del centro urbano, con il potenziamento della linea metropolitana.

IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO IN PROVINCIA DI MATERA

Uno dei nodi critici del territorio di Matera è rappresentato dalla particolare situazione che caratterizza la rete stradale della provincia.

Essa si estende per 2.755 Km dei quali gran parte **(41%)** sono extraurbane, prevalentemente di piccole dimensioni e di non facile percorribilità. 11 22,9 % è costituito da strade statali e il restante 35% da strade comunali e provinciali.

L'attraversamento del territorio di Matera, (in senso quasi orizzontale nella direzione Sud - Ovest), partendo dal versante ionico verso Potenza e Melfi, è attualmente garantito dalla Basentana -SS 407, dalla Strada Statale 598 (Vai d'Agri) e dalla Strada Statale 104 (Sinnica).

Tuttavia la Basentana rappresenta ancora la via di collegamento più rilevante (si estende per 217 Km) tra Battipaglia, il napoletano e Taranto.

La strada è affiancata dalla linea ferroviaria che collega il capoluogo di Regione con l'area del Metapontino.

Altro importante asse stradale che attraversa il territorio materano è rappresentato dalla Strada Bradanica che si estende in direzione Nord-Est, partendo dalla Città di Matera verso Melfi e proseguendo verso Foggia.

Di questa arteria erano stati realizzati pochi tratti che rendevano la sua funzionalità molto ridotta. Attualmente è in corso di esecuzione il suo completamento.

La linea ferroviaria nazionale, che attraversa il territorio provinciale nella parte sud, è la Battipaglia - Metaponto, che si connette con la ferrovia Ionica, consentendo il collegamento con Taranto. La ferrovia riveste attualmente un ruolo infrastrutturale subalterno, se non proprio secondario, sotto il profilo del trasporto pubblico. Le due linee esistenti (la Potenza - Ferrandina - Metaponto e la Taranto - Reggio Calabria) sono a binario unico e su di esse viaggiano un numero relativamente basso di convogli. Lo scalo ferroviario più vicino al capoluogo di provincia è quello di Ferrandina. La Città di Matera, infatti, continua a non essere collegata con il sistema ferroviario Statale. Tuttavia Matera

dovrebbe, i lavori sono in corso da diversi anni, a breve essere collegata con la linea per Battipaglia e Metaponto e quindi con i due corridoi, Tirrenico e Ionico; attraverso il collegamento in costruzione, via Ferrandina.

Inoltre, in relazione alle infrastrutture di collegamento ferroviario si evidenzia la necessità di portare a compimento interventi di grande rilievo per il collegamento "trasversale" della provincia materana con la regione Puglia:

- completamento della Tratta ferroviaria FF.SS. Ferrandina scalo - Matera;
- realizzazione della tratta ferroviaria FF.SS Matera - Altamura (BA).

In relazione agli aeroporti è da segnalare il progetto di completamento di un aeroporto nella "Valbasento" consistente nella riattivazione e nella realizzazione degli interventi di riclassificazione dell'aviopista "E. Mattei".

Lo scalo aeroportuale più vicino è quello di Bari- Palese in Puglia.

In agro di Nova Siri, Pisticci e Policoro sono invece previsti tre piccoli porti turistici ed una serie di interventi programmati per la realizzazione di villaggi turistici e strutture alberghiere.

Lo scalo portuale più vicino alla provincia è quello di Taranto.

Non sono attivi in provincia attrezzature logistiche per il trasporto merci e nodi di interscambio delle stesse.

Nel quadro degli interventi progettuali previsti dall'Amministrazione Provinciale per migliorare e potenziare le infrastrutture per la mobilità si riportano qui di seguito tutti quelli contenuti nell'accordo di programma all'interno del Programma Operativo Regionale

Asse viario Bradanico Ionico - Salentino

Con l'obiettivo di dare continuità all'Asse Bradanico (che è diretto a Nord verso la zona industriale di Melfi e a Sud verso Matera città) anche verso la zona sud-occidentale della provincia è stato ipotizzato di realizzare oltre al completamento del tratto di Bradanica di competenza provinciale una serie di percorsi alternativi che consentano un collegamento rapido con il Metapontino e la fascia Ionica in generale attraverso l'adeguamento della SS. 175 e con le aree interne murgiane attraverso la SS. 7. Punto nodale, perché tali percorsi possano svilupparsi effettivamente, diventa la costruzione di un nuovo Ponte sul Fiume Bradano in forza di quello vecchio chiuso al traffico.

E' da sottolineare che la prospettiva degli interventi da attivare, di adeguamento e completamento della viabilità esistente, mira alla realizzazione di un collegamento più rapido tra la zona industriale del Valbasento e l'area industriale di Melfi che attiverebbe un percorso più breve di 40 Km rispetto a quello attuale via Basentana -Potenza - Melfi.

Itinerari Trasversali agli assi stradali Basentana - Cavonica - Saurina - Val D'Aqri -

All'interno di una linea d'interventi che mirano alla ricucitura e reintegrazione di territori e segmenti produttivi finora frazionati scaturisce la proposta che punta a potenziare e creare dei collegamenti "trasversali" le cui realizzazioni si prefiggono principalmente obiettivi di:

- superare "l'isolamento" di quei centri abitati posti nelle zone interne al territorio provinciale;
- favorire la creazione di percorsi alternativi alle grandi vie di comunicazione a carattere nazionale (Basentana, Sinnica) Trasversale "Saurina-L "Basentana"

Il primo collegamento (cosiddetta 'trasversale alta') è quello tra l'asse Basentano e quello, non ancora completamente terminato, rappresentato dalla "Saurina".

In pratica si ipotizza un collegamento tra i comuni della Montagna Materana (Stigliano, S.Mauro Forte, Gorgoglione, Cirigliano, Garaguso, Salandra) mediante la realizzazione di un asse trasversale che collega la "Saurina" con la SS. 407 Basentana attraverso la costruzione di alcune "bretelle" trasversali ed anche un tratto della "Cavonica".

Completamento "Cavonica"

L'asse longitudinale denominato "Cavonica" rappresenta una strada progettata per i comuni della Montagna Materana il cui andamento segue la fondovalle del Torrente La Salandrella e del Fiume Cavone. Di questa arteria è in esercizio solo un tratto terminale, tra la SS. 106 e la SP: Tinchì - Montalbano, mentre è in appalto il tronco di monte. Tra quest'ultimo tronco e la SS.176 manca ancora la progettazione, mentre il tratto tra la SS.176 e la SP: Tinchì - Montalbano esiste sotto forma di pista Trasversale fondo Valle Agri (SS. 598) - SS. 653 Sinnica

Questo collegamento (cosiddetta 'trasversale bassa') si attua mediante interventi di completamento e ammodernamento della SP. 154 - **2** tronco con la costruzione di un

nuovo ponte sul Fiume Agri; la provincializzazione ed ammodernamento della ex strada Ente irrigazione aranceti di Tursi e con l'adeguamento della SS. 176 si possa mettere meglio e potenziare la relazione tra fondovalle del Sinni e Val d'Agri e la SS. 407 Basentana.

L'esecuzione di tali interventi non solo può rappresentare un vantaggio per lo snellimento del traffico veicolare locale (aree irrigue del Metapontino) ma potrebbe acquistare anche maggiore valenza interregionale e nazionale nella direzione di un potenziamento dei collegamenti tra la Basentana e l'area del Parco Nazionale del Pollino.



GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO

GLI APQ DEL SETTORE INFRASTRUTTURE

APQ Viabilità

L'APQ 1 Viabilità si pone l'obiettivo di recuperare il deficit infrastrutturale, sia per favorire lo sviluppo dell'economia regionale, sia per rafforzare la coesione interna del sistema regione.

Fanno parte integrante dell'accordo i seguenti interventi ritenuti prioritari e dotati di copertura finanziaria deliberata o programmata:

- completamento del raddoppio sul territorio regionale della S.S. 106 Jonica, con la realizzazione di 4 lotti; tale arteria è inserita nel TERN ed oggetto di reiterate indicazioni di priorità ed urgenza da parte del Ministero dei Lavori Pubblici. La realizzazione dell'VIII e IX lotto e dei lotti I,II,III,IV per l'attraversamento di Nova Siri prevede la copertura finanziaria di 320.000 milioni di lire a valere sui fondi strutturali 2000/06, la cui indicazione di priorità nazionale è contenuta nel PON Trasporti.
- completamento della statale 655 Bradanica: i lotti indicati nell'accordo sono tutti provvisti di copertura finanziaria deliberata o programmata, tranne quello di La Martella che rappresenta il tratto ultimo e terminale dell'opera in agro di Matera, per il quale vengono individuate le risorse occorrenti;
- completamento, anche per lotti funzionali del collegamento tra la S.S. 585 Fondovalle del Noce e la A3 nel comune di Lauria, previa redazione della progettazione esecutiva ed individuazione dei lotti realizzabili commisurati con le disponibilità indicate nell'accordo;
- adeguamento allo standard CNR III della S.S. 99 Matera-Altamura 3°lotto;
- studio di fattibilità finanziato con i fondi ex delibera CIPE 106199 sull'adeguamento al tipo CNR III raddoppio dell'itinerario Potenza-Melfi-Candela e degli interventi di messa in sicurezza dell'arteria (secondo il protocollo stipulato tra ANAS e Regione in data 01/10/1999);
- rettifica ed ammodernamento della S.P. 4 del Pollino (ex Fridica)
- adeguamento e completamento della strada Sarmentana;
- lavori di completamento del I° e II° tronco della Cavonica;
- lavori di completamento della S.P. 83 Picerno-Baragiano;

direttiva comunitaria Habitat e Riserva Naturale Regionale ai sensi della legge regionale 28/94, per un'area di 480 ettari. Il WWF gestisce dal 1995 ventuno ettari del bosco, di proprietà del Comune di Policoro. L'importanza della Riserva è da un lato legata alla sopravvivenza di esemplari arborei colossali, testimonianza viva di quello che dovevano essere i boschi umidi e allagati delle piane costiere ioniche, e dall'altro per la presenza, in un'area ormai ridotta al minimo, di numerosi ambienti molto diversificati l'uno dall'altro (ambiente dunale e retrodunale, ambiente della macchia mediterranea, ambiente del bosco umido planiziale) e delle conseguenti complesse relazioni e dinamiche. Il bosco di

Policoro è oggi diviso nettamente in due parti dalla statale 106 Ionica e dalla ferrovia Taranto - Reggio Calabria: il primo tratto, denominato Bosco del Pantano Soprano, è di limitata estensione e, in seguito ad un furioso ed esteso incendio del 1981, appare oggi anche di limitata consistenza; la seconda parte, a valle della statale Ionica, detto Bosco del Pantano Sottano, più esteso e ancora di rilevante valore naturalistico.

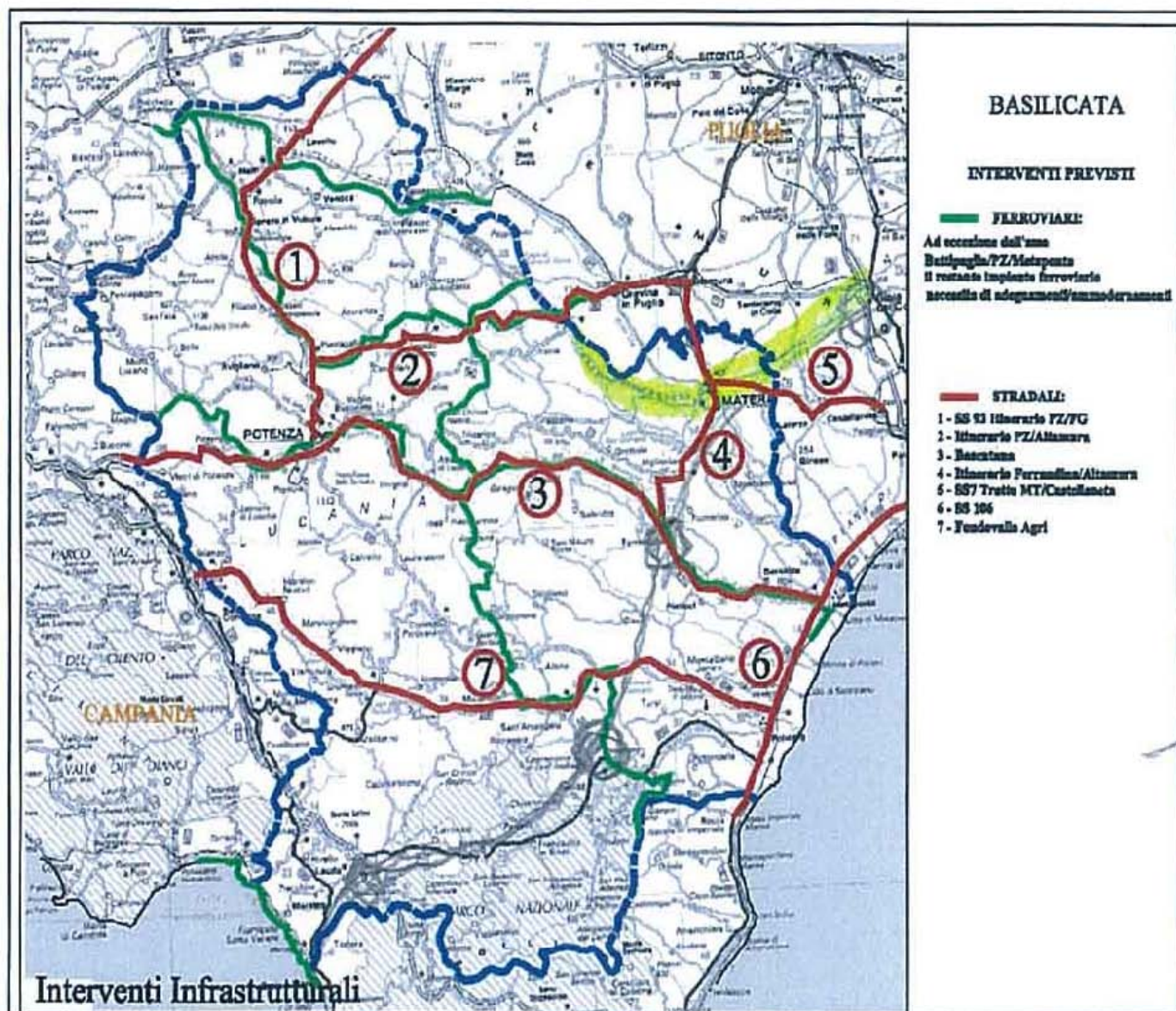
Le linee delle FAL attualmente in esercizio nella regione presentano caratteristiche molto simili tra loro e cioè pendenze molto elevate (punte del 35 %**O**), raggi delle curve anche di 100 m, binario a scartamento ridotto (950 mm), distanza media tra le fermate compresa tra 2,3 e **4,2** Km, basse velocità massime e commerciali.

Restano ancora in esercizio le linee Potenza Inferiore - Potenza Superiore – Avigliano Città, Matera Altamura - Bari, Potenza - Avigliano Scalo - Altamura - Bari.

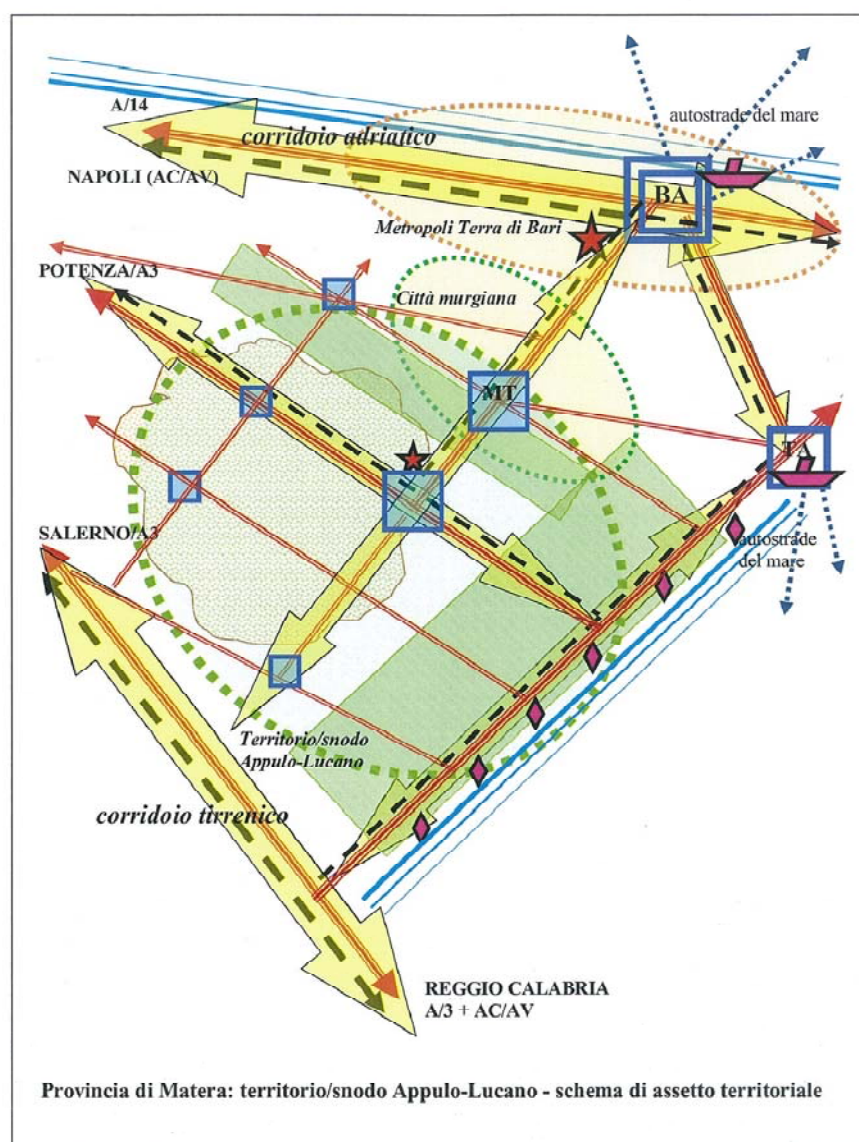
La seconda riveste notevole importanza nel collegamento fra Matera e Bari, della quale è previsto l'inserimento nella rete FS, in base agli accordi sopra richiamati.

La linea Potenza - Altamura - Bari, per le caratteristiche prestazionali che può offrire, pur costituendo l'unico collegamento ferroviario tra i capoluoghi regionali della Basilicata e della Puglia, lambendo il territorio provinciale di Matera, è utilizzabile solo per tratti locali, ed un suo adeguamento non appare strategico.

Per quanto concerne il sistema infrastrutturale lucano, il Ministero delle Infrastrutture e la regione Basilicata hanno recentemente individuato quelle che sono le priorità, di cui le principali sono riportate nel grafico seguente.



La bozza del PTCP(MT)



LE PROPOSTE A CONFRONTO

Negli ultimi anni e in sedi diverse si sono confrontate diverse ipotesi di riordino delle infrastrutture della mobilità

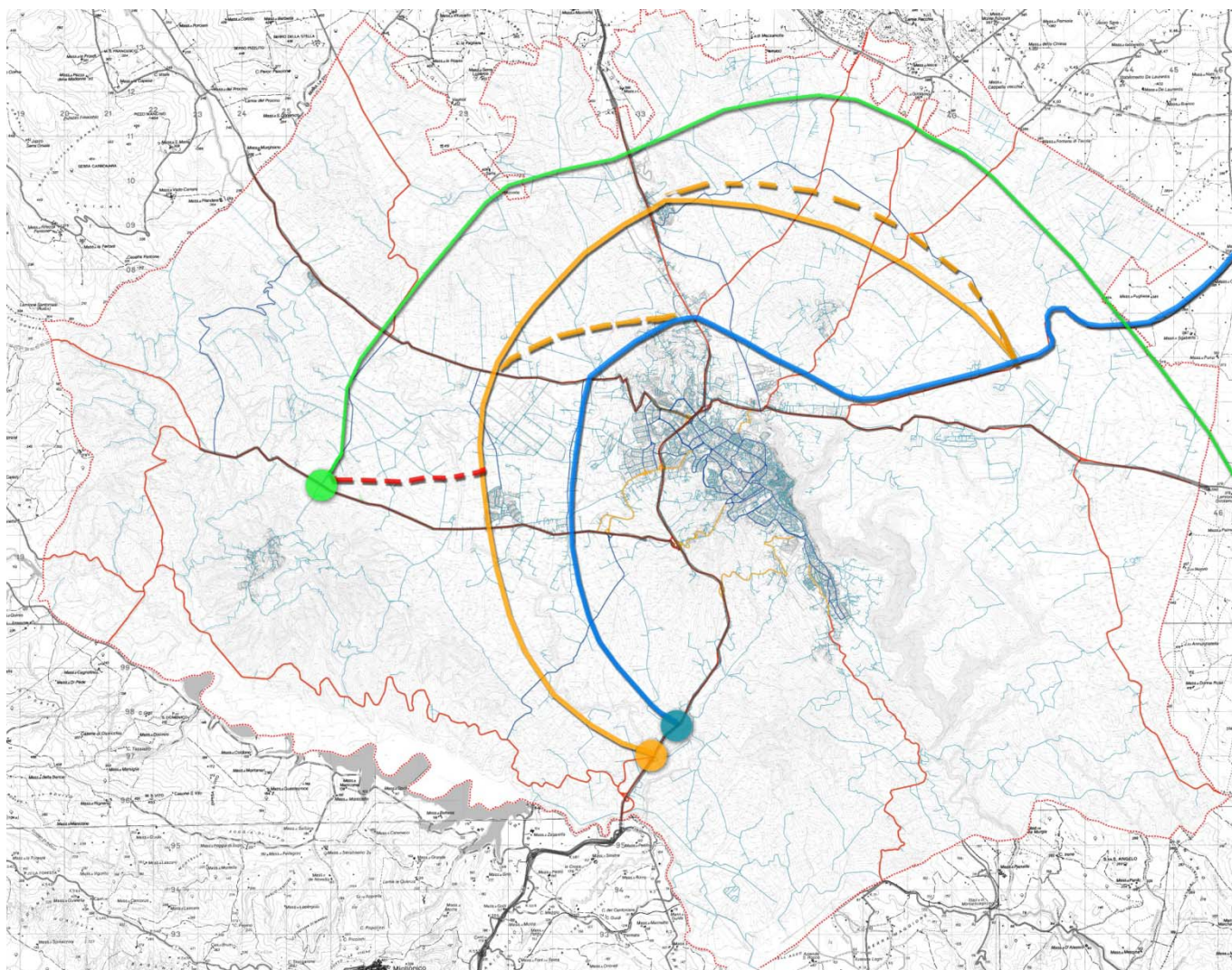
Esse riguardano essenzialmente il ruolo e le previsioni di una nuova circonvallazione (attraversamento territoriale) e quelle di un sistema integrato di nuova viabilità urbana basato su un riutilizzo “ metropolitano” della attuale tratta urbana delle ferrovie Appulo-lucane

Sul primo tema si confrontano la proposta del nuovo PTCP /MT che riguarda quella del Piano del Parco delle chiesi Rupestri (Proposta 3 –esterna) con quelle più interne (proposta 1 – ANAS) e Proposta 2 – Piano Strutturale)

La proposta 2 che viene avanzata nel presente Documento Programmatico prevede soluzioni diverse in alcuni tratti

L'ipotesi del PTCP/MT è orientata ad una funzione di servizio delle Aree Produttive e al contempo “allontana” dalla città l'attraversamento territoriale

L'ipotesi PSC tiene conto di una funzione di supporto ai borghi di La Martella e Venusio ed evita l'urbanizzazione di un ampio territorio agricolo

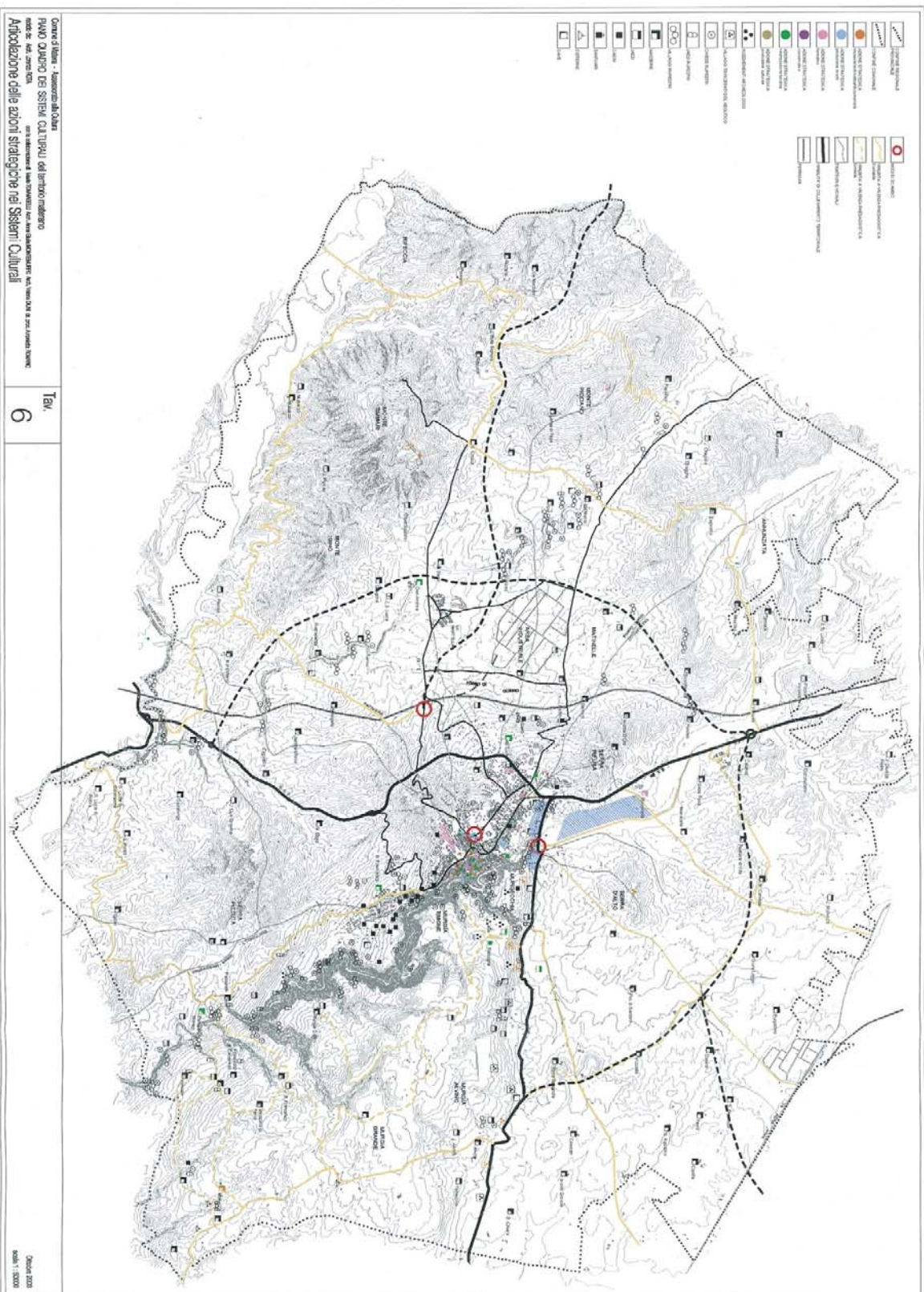


VIABILITA' – Proposte

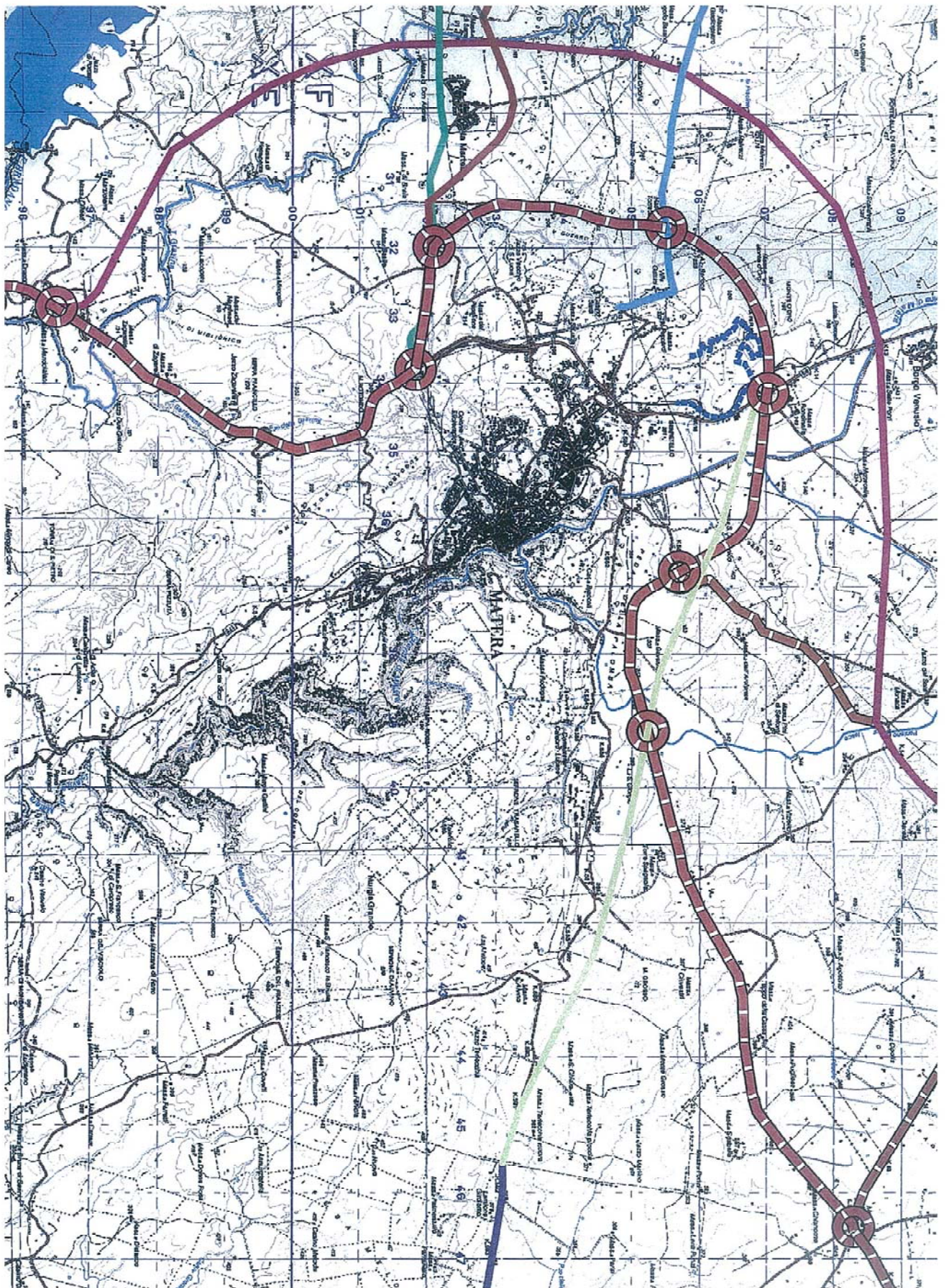
Legenda

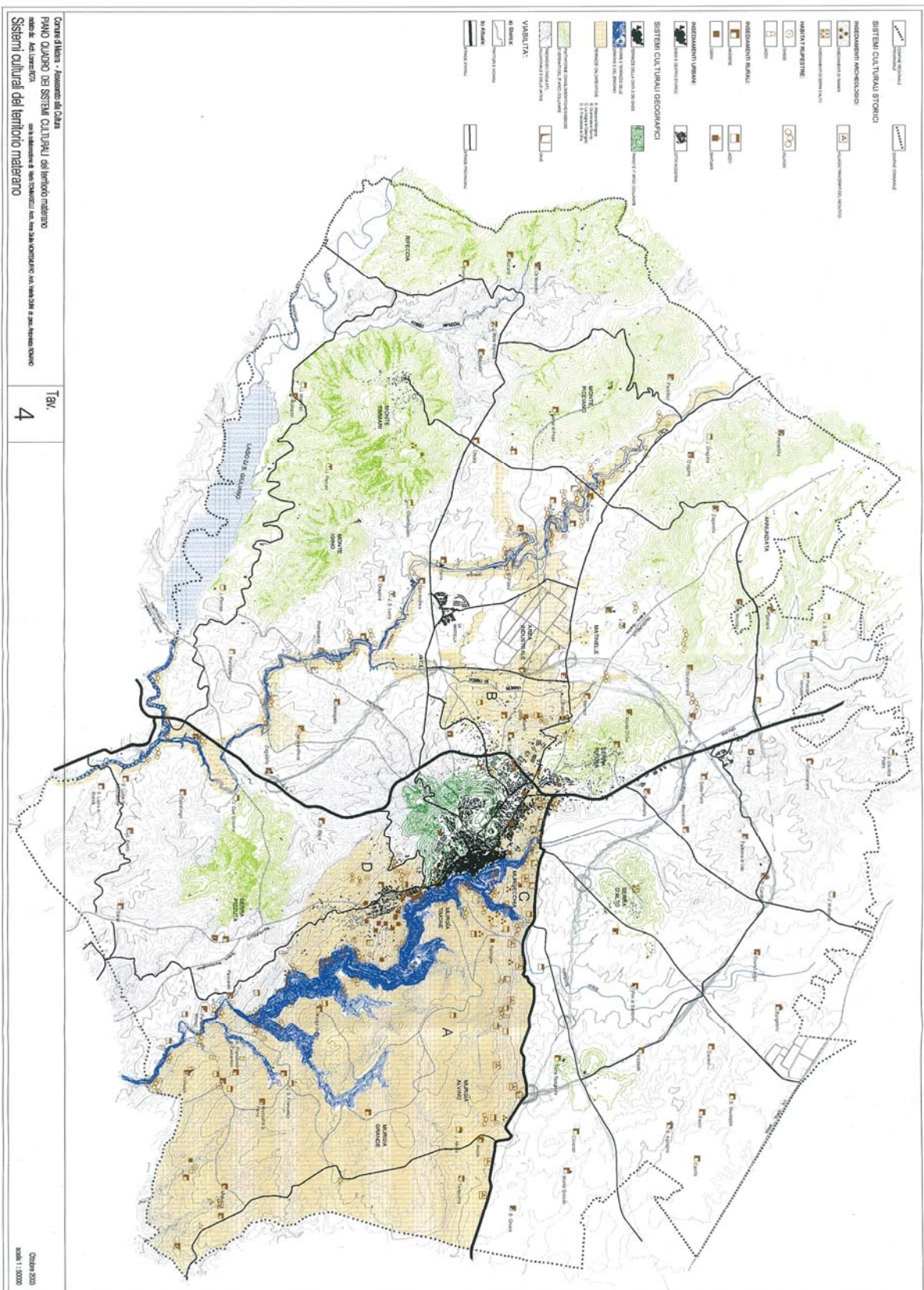


501



Tav.
 6





Le Analisi e le indicazioni del PUM e il Quadro Strategico degli interventi previsti dalle Ferrovie Appulo-Lucane

Il PUM definisce sulle basi di accurate analisi dei flussi un progetto di riordino della Mobilità che può essere considerato, anche se in termini interlocutori un utile supporto alla costruzione del Piano Strutturale

Il PUM interpreta il ruolo di Matera, in coerenza con il presente Documento ed agli altri analizzati, come cerniera rispetto ai flussi nord-sud (Bradana) ed est-ovest (Pollino – Murgia) . In tale ruolo si pone come uno dei nodi dei “quadrilateri” adriatici e Ionici

Il Progetto del PUM prevede tre linee di Azione principali che riguardano le diverse modalità - Mobilità su gomma (pubblico-privato)

- Mobilità su ferro

- Parcheggi di scambio

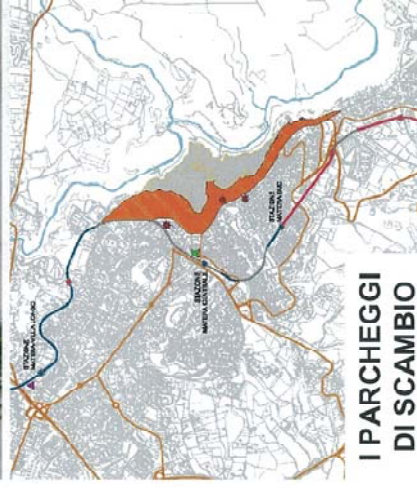
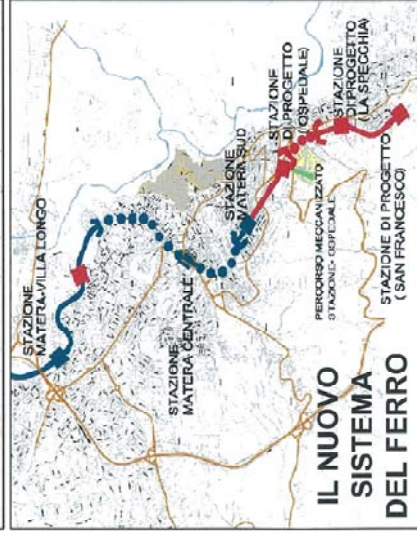
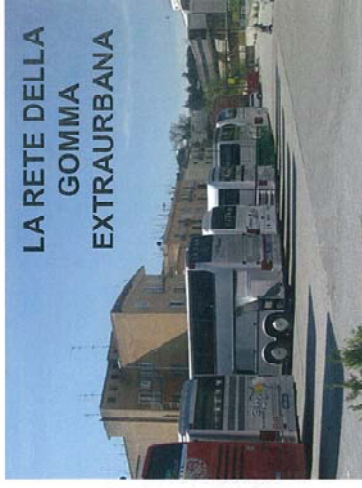
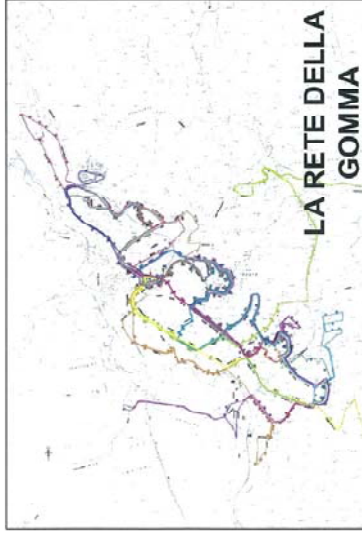
Relativamente alla prima si prevede un riordino dello stesso che dovrà confrontarsi con le previsioni del PSC in particolare si propone una omogeneizzazione delle rilevazioni con le zone Urbanistiche del PSC ed una verifica delle dotazioni di parcheggio reali.

Si dovrà inoltre verificare la funzione dei flussi conferita dal Piano Strutturale (penetrazione – circolatori - distributori) con le proposte di itinerari alternativi a via Lucana.

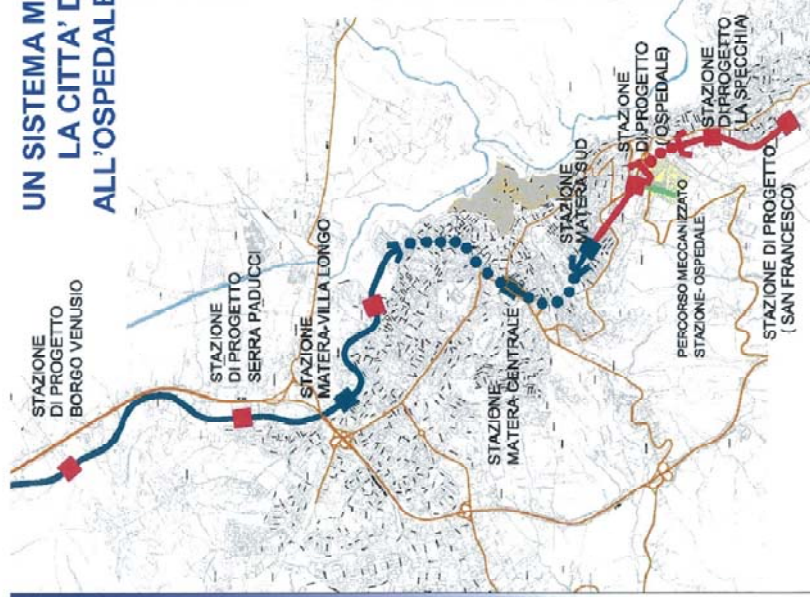
Di assoluto interesse è la proposta del sistema metropolitano in sede fissa integrato con la mobilità meccanizzata e con i parcheggi di scambio, che il PSC assumerà come asse portante della nuova città.

A detta proposta converge del resto anche lo studio delle Ferrovie Appulo-Lucane (FAL) che raccorda l'ipotesi di attraversamento con funzioni urbane, con la dimensione territoriale del bacino di interesse.

L'INTEGRAZIONE DELLE RETI DI PUBBLICO TRASPORTO



UN SISTEMA METROPOLITANO IN SEDE FISSA PER LA CITTA' DI MATERA: IL PROLUNGAMENTO ALL'OSPEDALE E AL QUARTIERE SAN FRANCESCO



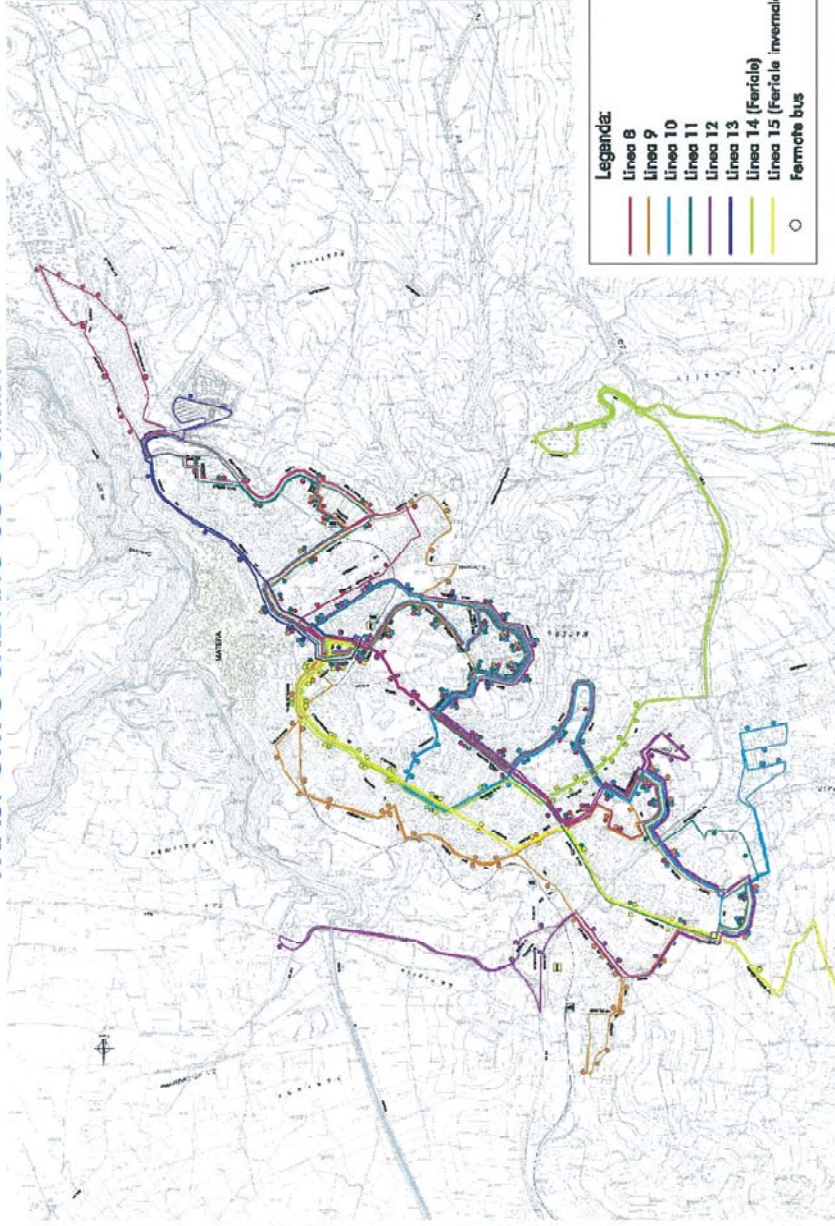
- LEGENDA**
- Rele stradale
 - Il nuovo polo ospedaliero
 - La città dei sassi
 - Linea FAL metropolitana
 - Linea esistente
 - Linea di progetto
 - Stazioni esistenti
 - Stazioni di progetto
 - Gallerie esistenti
 - Gallerie di progetto
 - Sistema elettromeccanico di progetto



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

Sintagma

LINEAMENTI PROGETTUALI PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO URBANO SU GOMMA



AZIONI DI BREVE-MEDIO PERIODO E DI MEDIO-LUNGO

Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

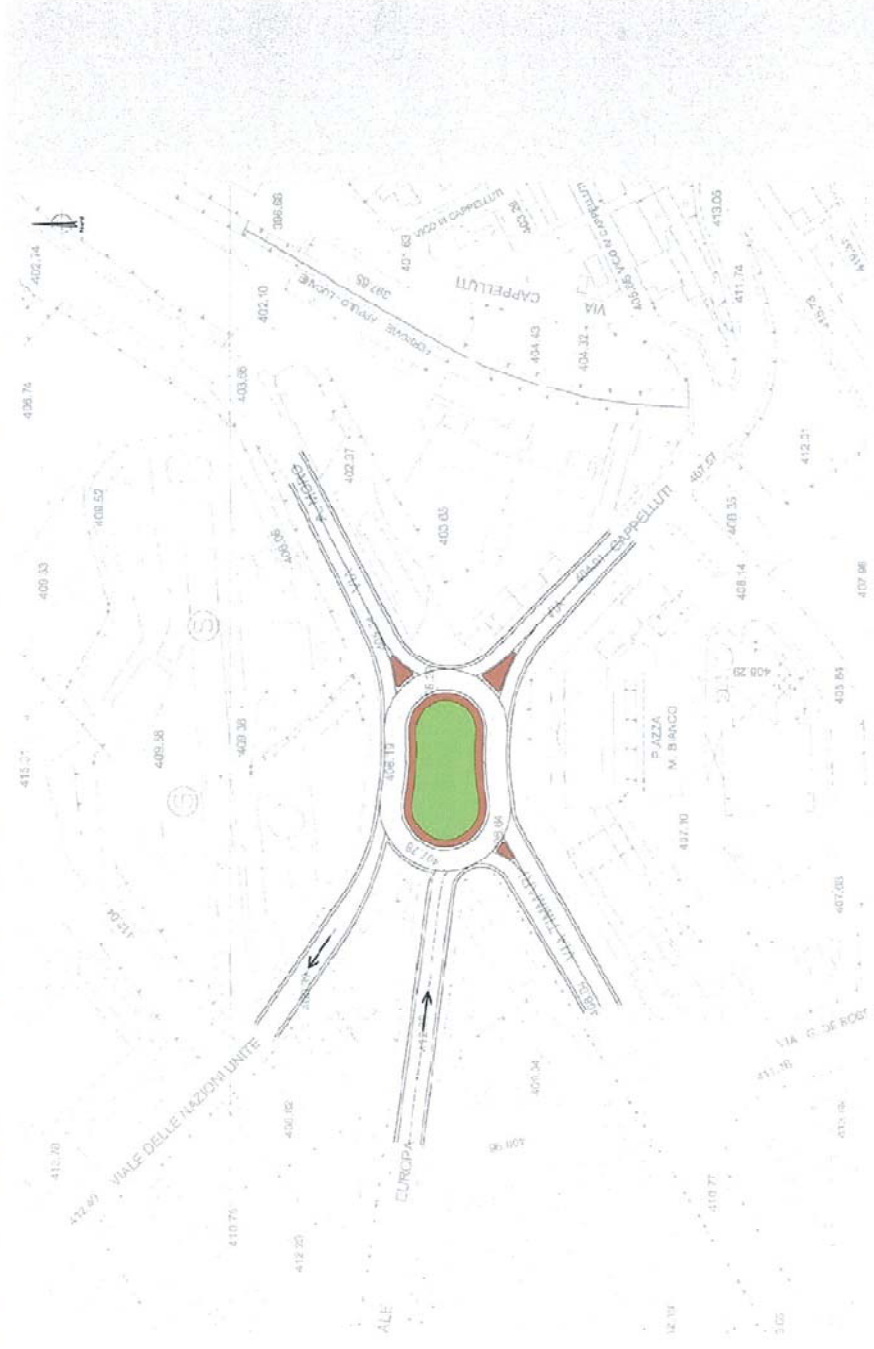


AZIONI NELLA MOBILITA' PRIVATA: FLUIDIFICAZIONE LENTA DEGLI ITINERARI E MESSA IN SICUREZZA DEI PRINCIPALI NODI DI TRAFFICO



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

AZIONI NELLA MOBILITA' PRIVATA: FLUIDIFICAZIONE LENTA DEGLI ITINERARI E MESSA IN SICUREZZA DEI PRINCIPALI NODI DI TRAFFICO

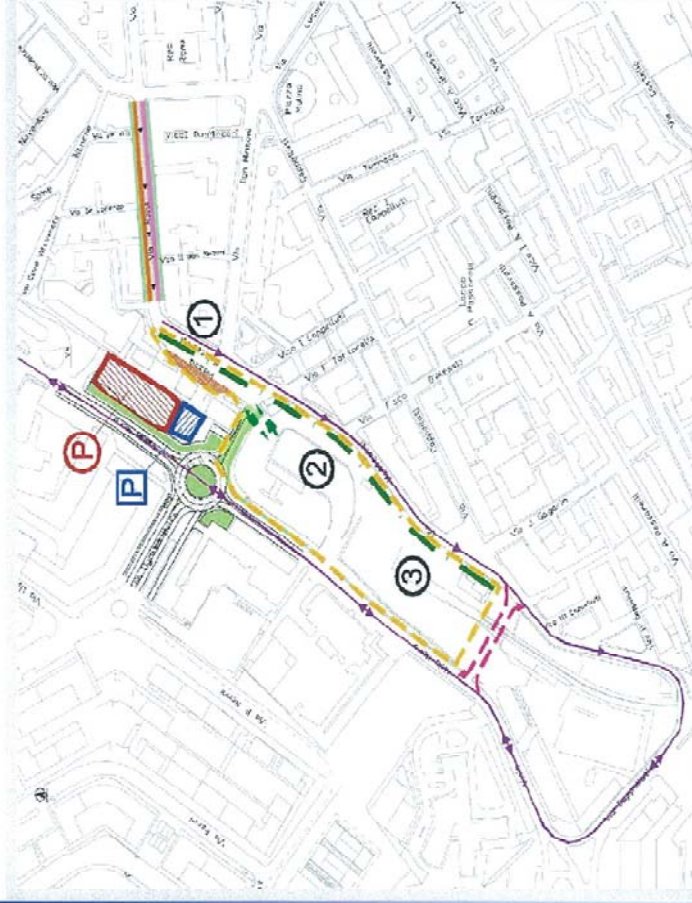


LA NUOVA ROTATORIA "DEL PINO"



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

LA RIORGANIZZAZIONE TRASPORTISTICA DEL NODO DI PIAZZA DELLA VISITAZIONE: IL BREVE PERIODO



LEGENDA

- Area da riservare esclusivamente alla mobilità pubblica
- Terminal urbano con nuovi stalli a spina
- Terminal extraurbano
- Terminal turistico
- Parcheggi sosta breve
- Area riservata per Car-sharing
- Viabilità di contorno e di servizio all'area
- Nuova connessione viabilità al bordo dei Terminal
- Corridoio pedonale protetto svincolato dal traffico veicolare Bus ed auto
- Trasformazione della cesura viabilistica in zona pedonale
- Continuità pedonale tra i terminal
- INTERVENTI SU VIA ROMA
- Marciapiede
- Corsia riservata BUS
- Corsia autopulente per auto
- Parcheggi a spina inclinati a 30°
- Marciapiede



LA RIORGANIZZAZIONE TRASPORTISTICA ED URBANISTICA DELLE AREE CENTRALI: IL MEDIO LUNGO PERIODO



GIARDINO URBANO E INFRASTRUTTURE IPOGEE

Tavola 1 Organizzazione degli spazi e dei percorsi
Tavola 2 Sezione-profilo del futuro edificio
Tavola 3 Planimetria generale



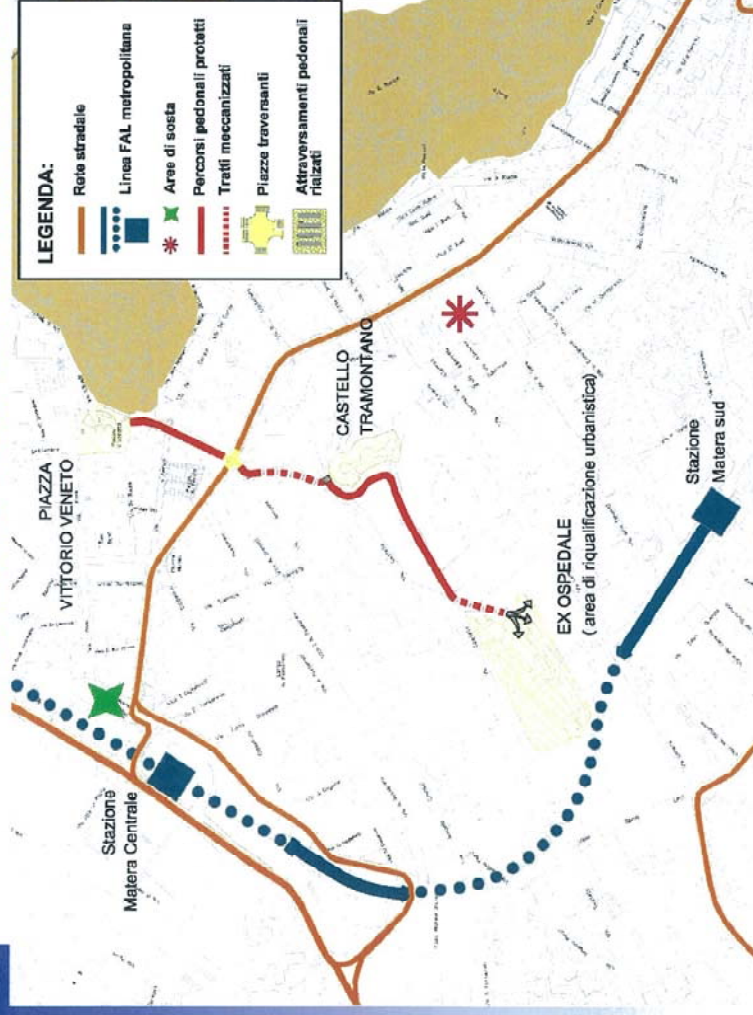
Piano Urbano della Mobilità della città di Matera



IL CONCORSO INTERNAZIONALE PER PIAZZA DELLA VISITAZIONE



MOBILITA' ALTERNATIVA ALL'AUTO NELLA CITTA' DI MATERA: I SISTEMI ETTOMETRICI CONNESSIONE TRA I PERCORSI PEDONALI



Sintagma

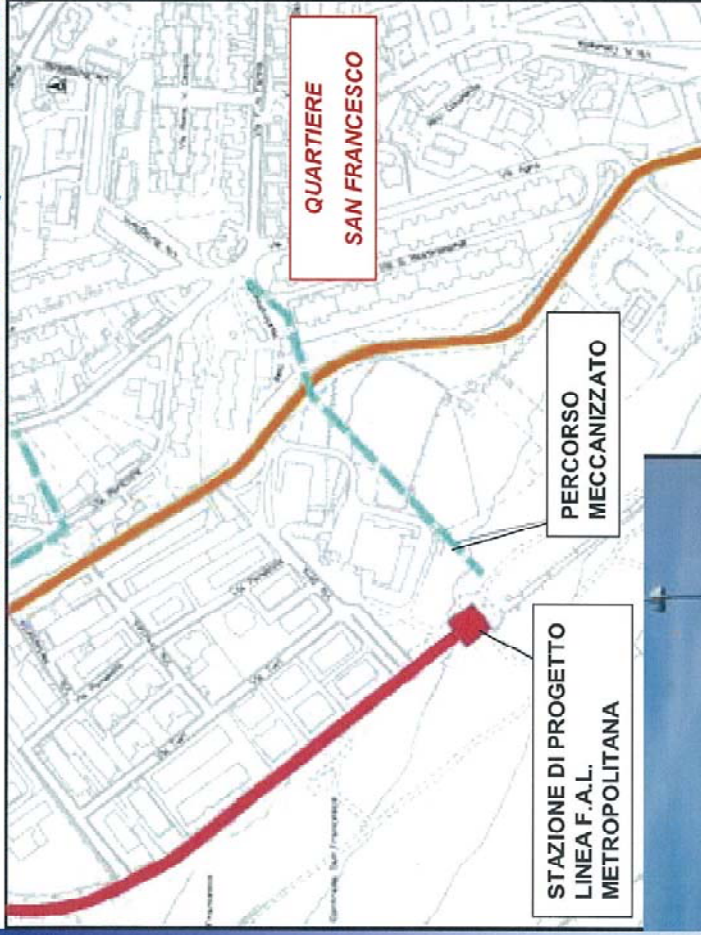
IL PERCORSO MECCANIZZATO TRA PIAZZA VITTORIO VENETO, IL
CASTELLO TRAMONTANO E L'AREA DELL'EX OSPEDALE



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

[illegible]

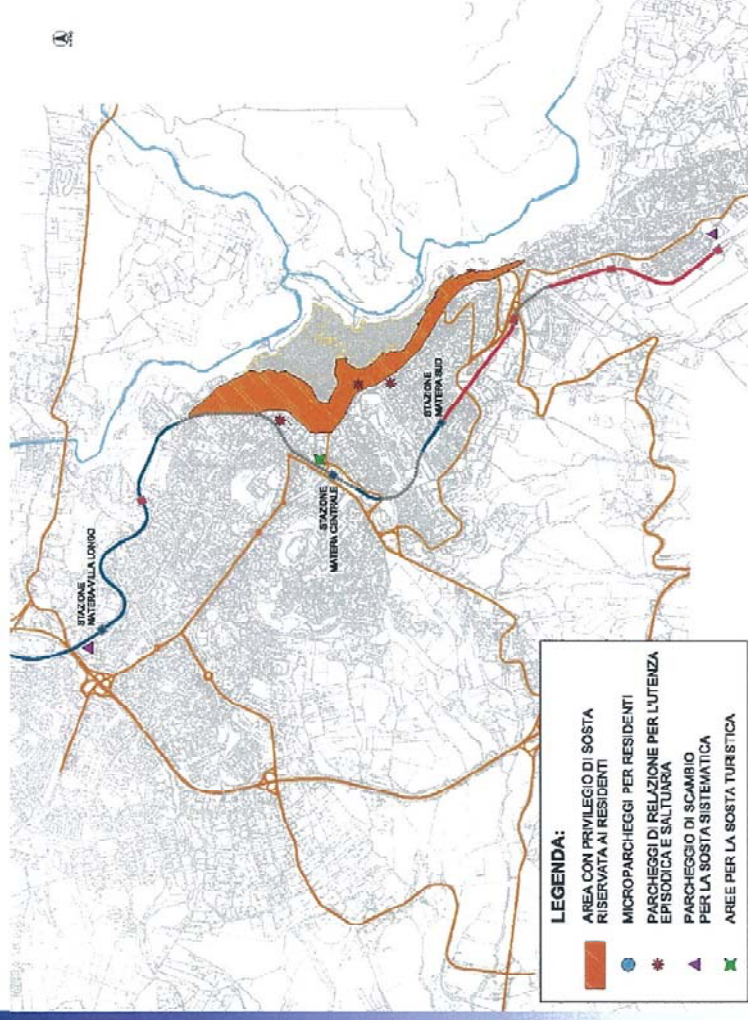
**MOBILITA' ALTERNATIVA ALL'AUTO NELLA CITTA' DI MATERA: NUOVE
ACCESSIBILITA' PER IL QUARTIERE SAN FRANCESCO**



**CONNESSIONE TRA LA
NUOVA FERMATA F.A.L.
E IL QUARTIERE CON
SISTEMI ETTOMETRICI**



ORGANIZZAZIONE STRATEGICA DELLA SOSTA



AZIONI:

- TRASFERIMENTO DELLA SOSTA DEI RESIDENTI DALLA STRADA IN STRUTTURE DEDICATE
- ARRETRAMENTO DELLA SOSTA LUNGA DEI SISTEMATICI IN PARCHeggi ESTERNI GRATUITI E IN SCAMBIO CON IL NUOVO SISTEMA METROPOLITANO
- NUOVE STRUTTURE PER LA SOSTA OPERATIVA E A DOMANDA BREVE
- DIROTTAMENTO DELLA SOSTA TURISTICA IN AREE DEDICATE
- I PARCHeggi DI SCAMBIO PER I GRANDI EVENTI

RILIEVO DOMANDA/OFFERTA DI SOSTA

OFFERTA DI SOSTA:

7 ZONE DI SOSTA

1 GIORNO FERIALE

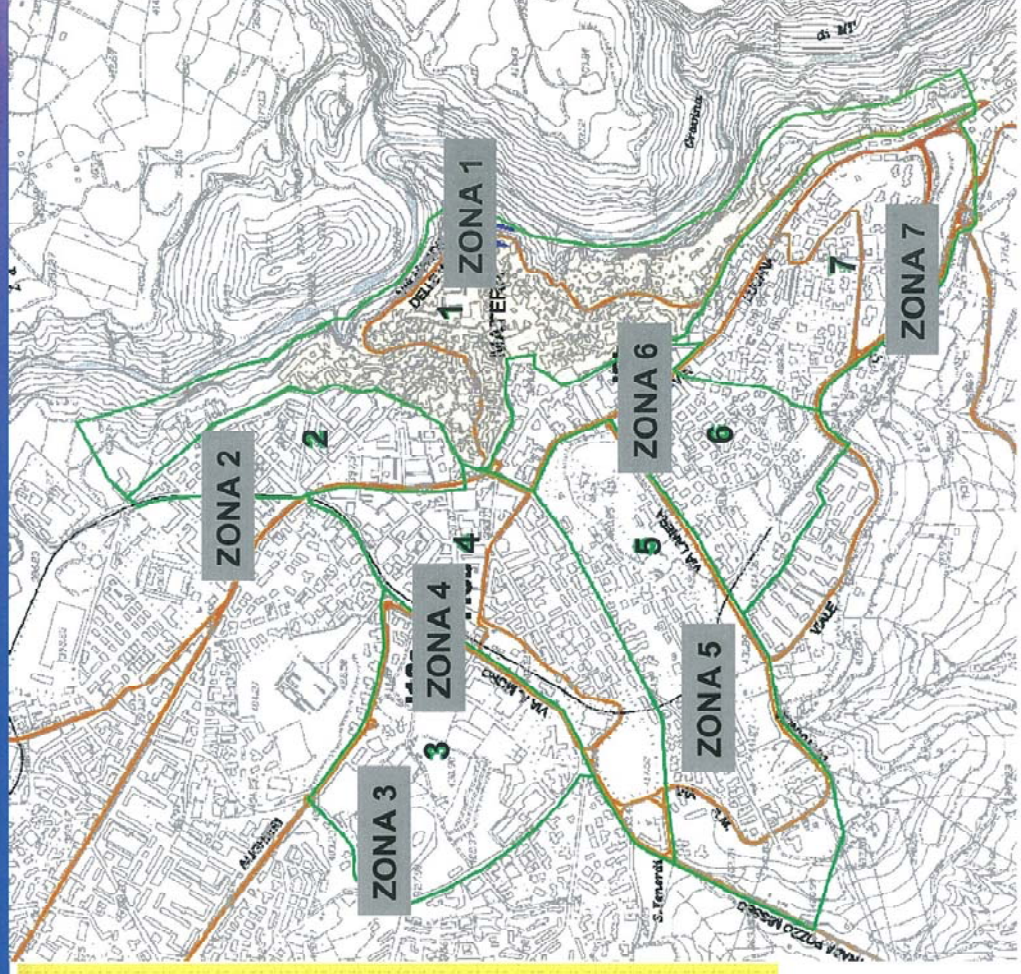
DOMANDA DI SOSTA:

7 ZONE DI SOSTA

1 GIORNO FERIALE

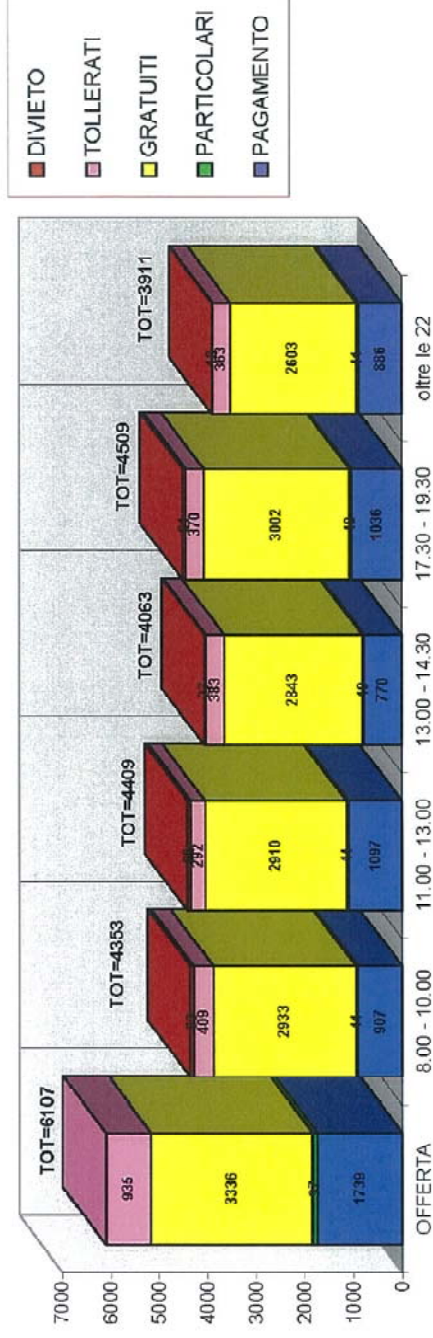
5 FASCE:

- 8:00 – 10:00
- 11:00 – 13:00
- 13:00 – 14:30
- 17:30 – 19:30
- oltre le 22:00



CONFRONTO DOMANDA/OFFERTA DI SOSTA

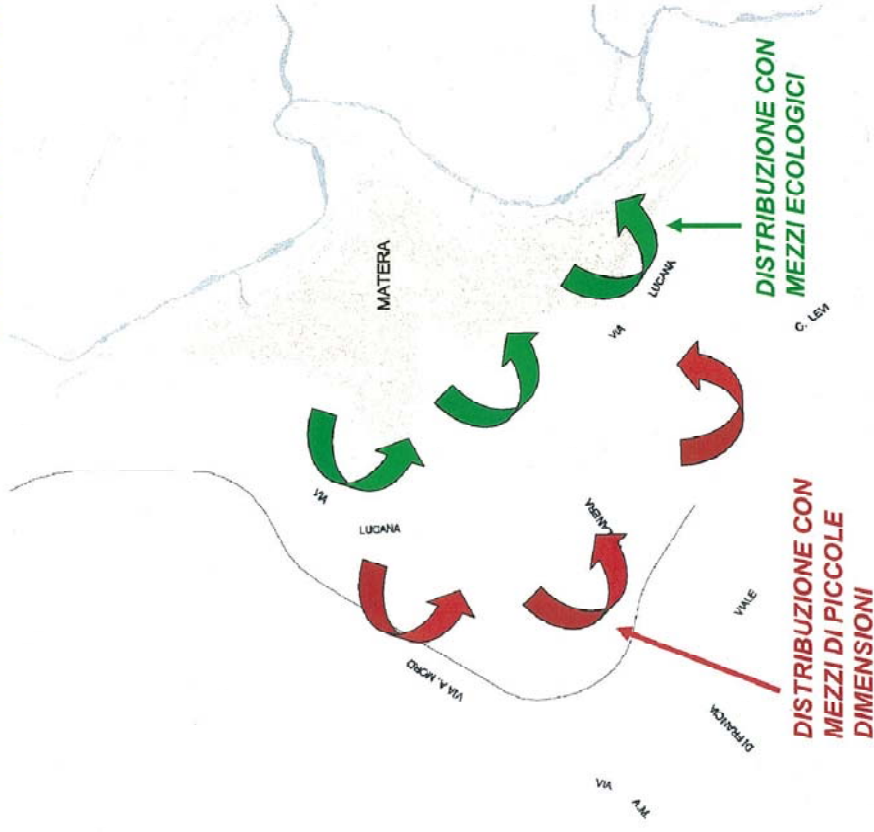
MATERA - Andamento giornaliero della sosta - ZONE AGGREGATE
GIORNO INFRASETTIMANALE MEDIO - PRIMO GIORNO



- buona offerta di parcheggi gratuiti e a pagamento
- disequilibrio tra le diverse zone
- riserva di sosta in alcune zone ma contemporanea presenza di parcheggi in divieto (domanda insoddisfatta), in ogni fascia
- zone con scarsa offerta
- massima domanda di sosta registrata nella fascia del pomeriggio (17:30 – 18:30) → 4.509 auto
- elevata presenza di parcheggi tollerati



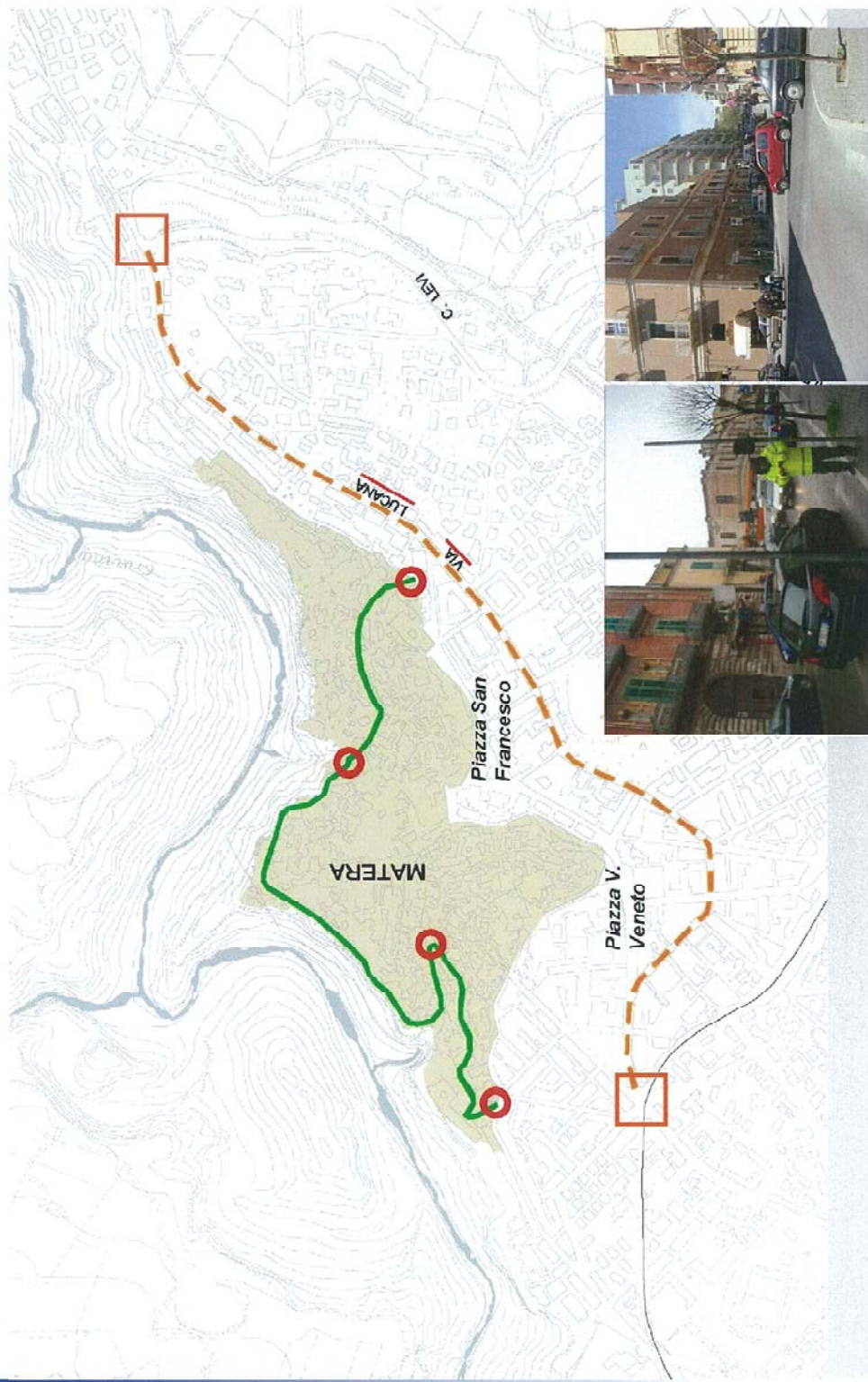
NUOVA DISTRIBUZIONE DELLE MERCI NELLA CITTA' DI MATERA E NELL'AREA DEI SASSI



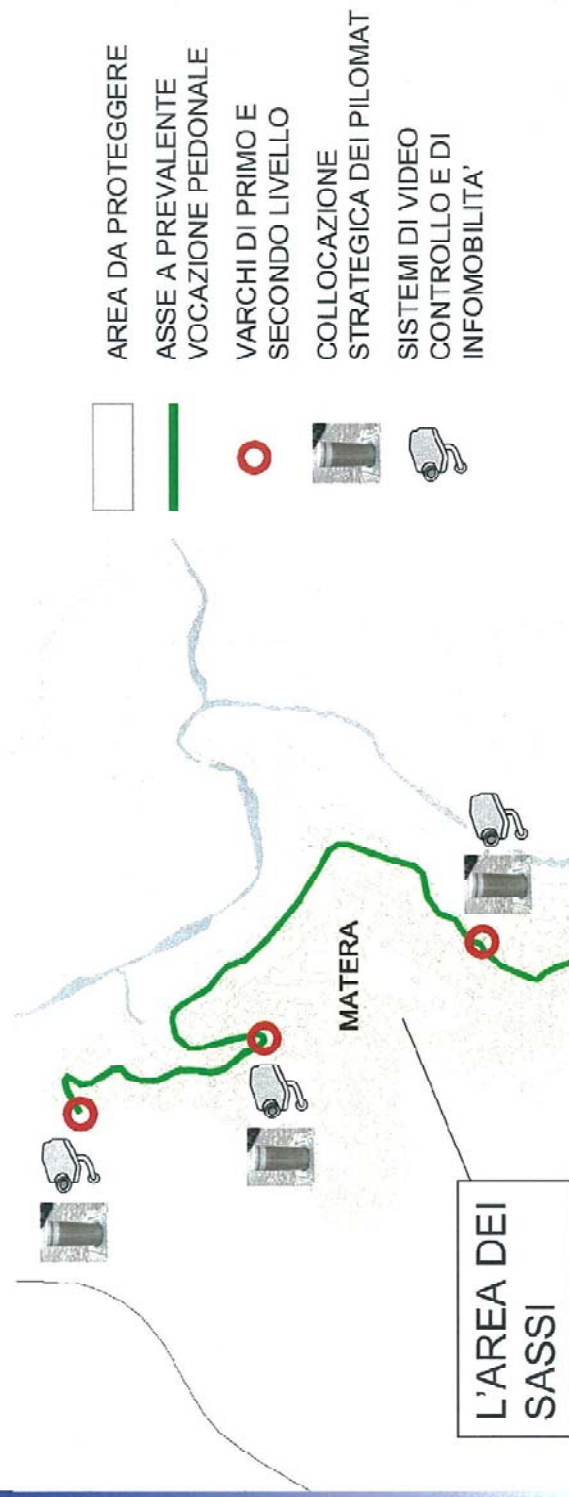
- DEFINIZIONE DELLE FINESTRE ORARIE
- COLLOCAZIONE STRATEGICA DEGLI STALLI
- UTILIZZO DI MEZZI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE



AZIONI A FAVORE DELLA PEDONALITA' E ALL'INCONTRO: LE RICONNESSIONI DELL'ESISTENTE E NUOVI PERCORSI CICLO-PEDONALI SU VIA LUCANA

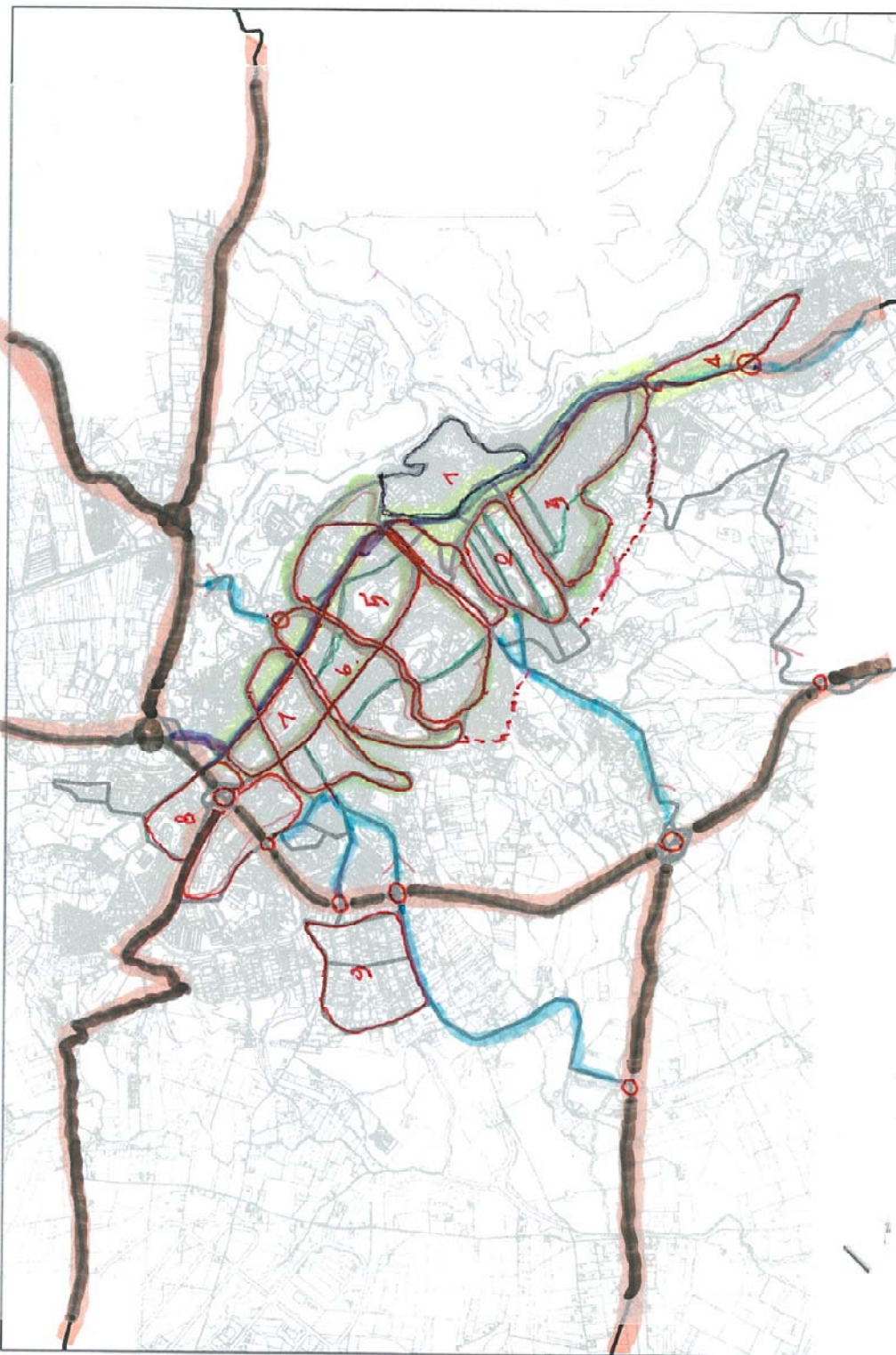


LA PROTEZIONE DI AREE DESTINATE ALLA PEDONALITA'

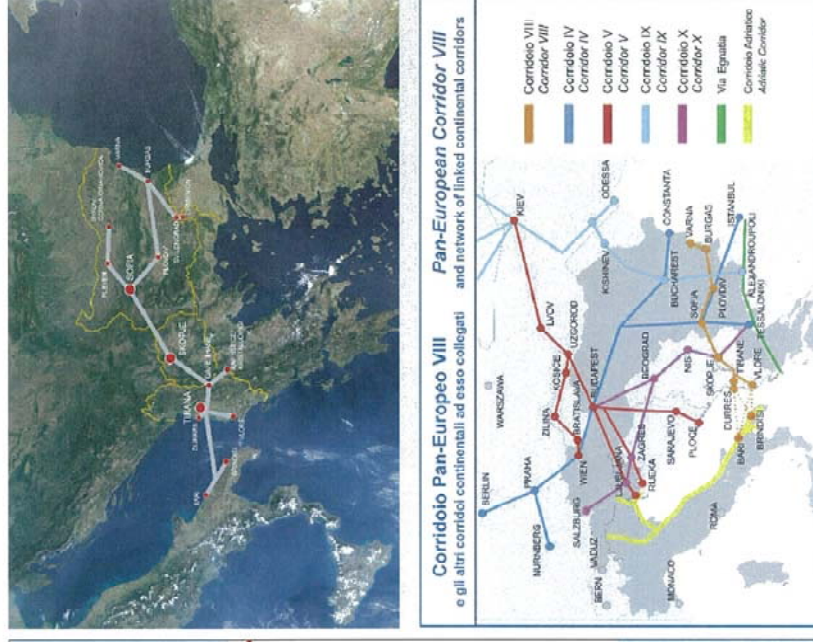
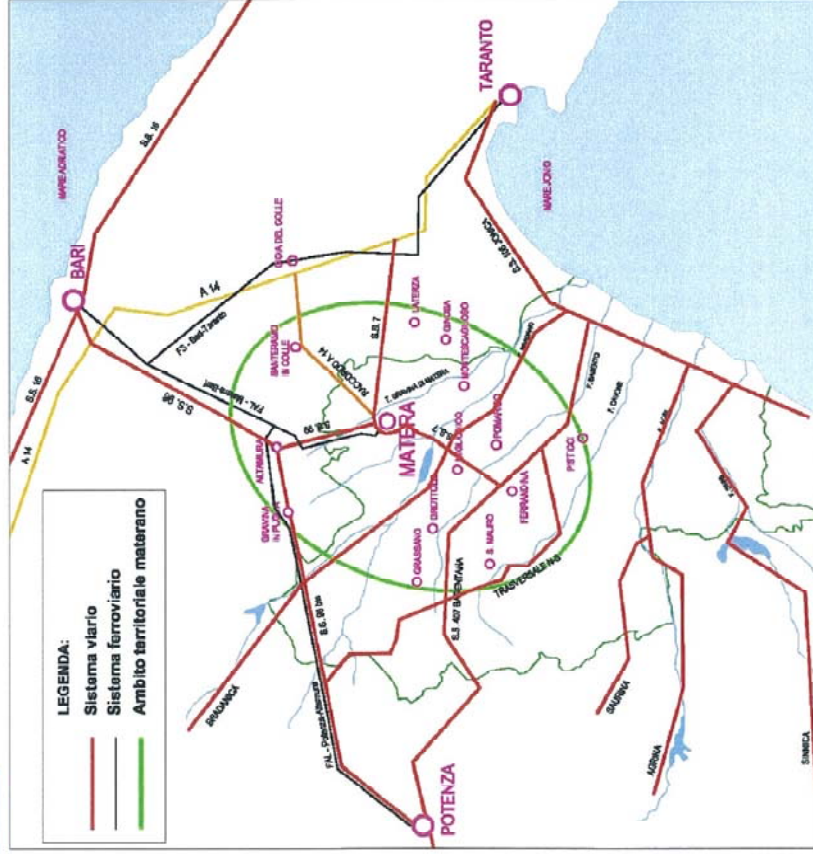


AUSILIO ALLE DECISIONI E DEFINIZIONE DELLE PRIORITA':

IL GRAFO DELLA RETE VIARIA



MATERA SNODO TERRITORIALE DELLA NUOVA RETE EUROPEA



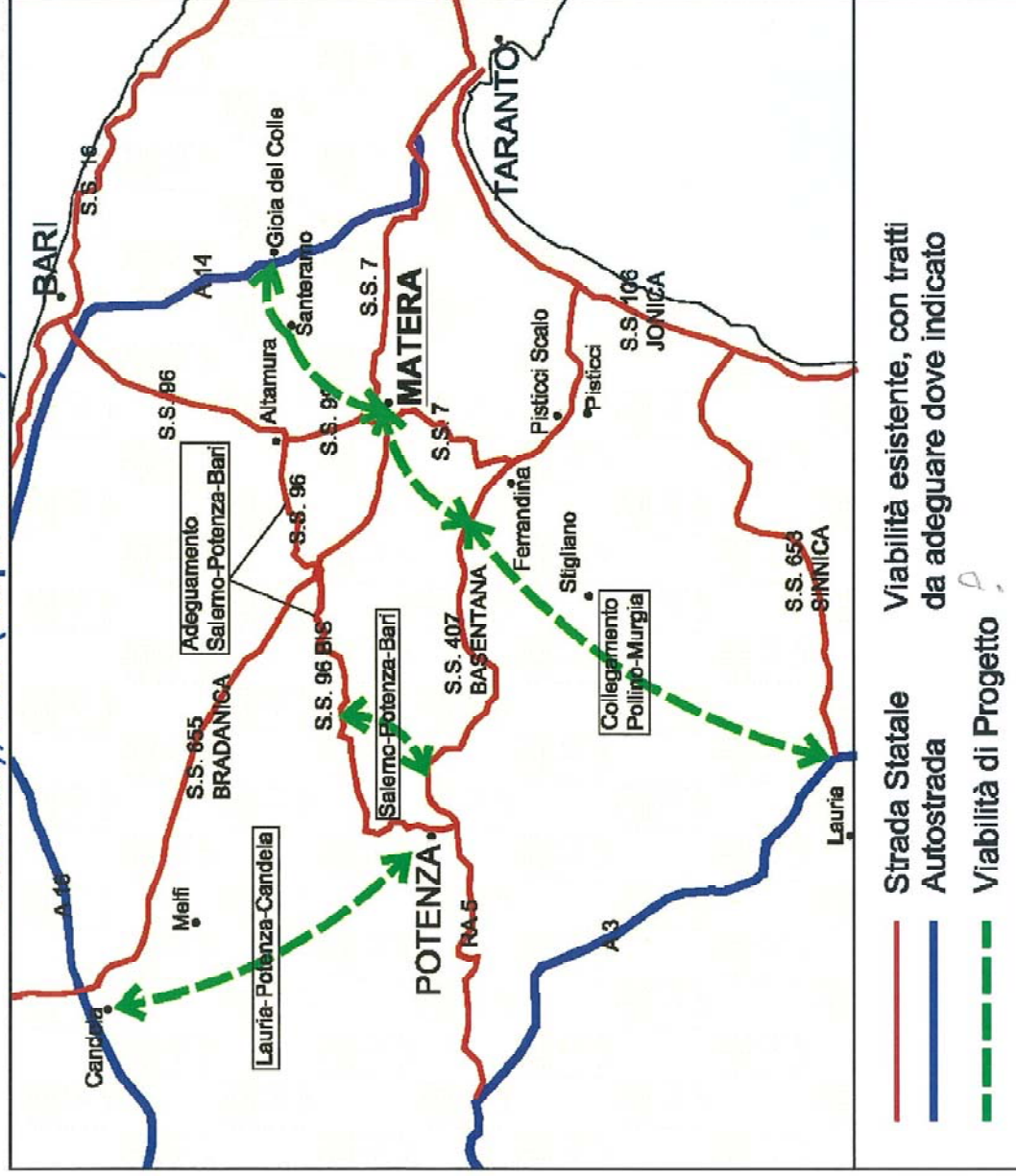
LE RELAZIONI DI MATERA CON IL CORRIDOIO VIII E IL CORRIDOIO ADRIATICO



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

Sintagma

MATERA BARICENTRO DELLE CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI TRA I CORRIDOI A3 (Salerno - Reggio Calabria), A14 (Bologna - Taranto), A16 (Napoli - Bari)



MATERA E I SISTEMI AEROPORTUALI



LO SCALO INTERNAZIONALE DI BARI-PALESE



IL "LIGHT-AIRPORT" DI PISTICCI



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

Sintagma

ABITANTI DEL COMUNE (2009):

60.522

SUPERFICIE TERRITORIALE:

387,40 km²

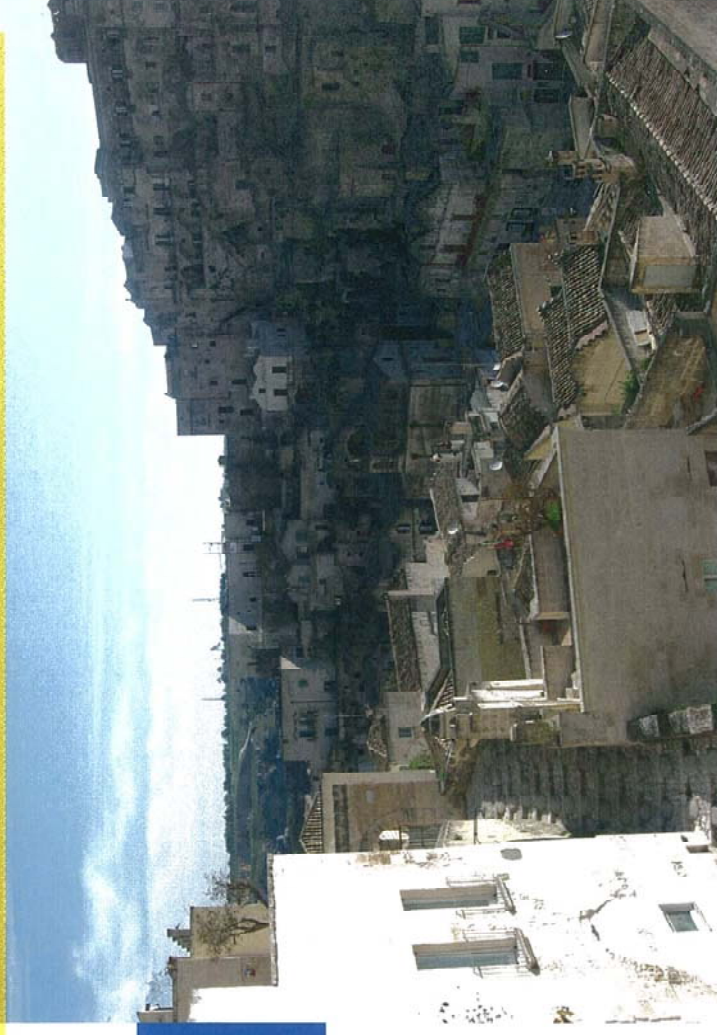
DENSITA':

156,2 ab/ km²

FRAZIONI:

**4 (La Martella, Picciano A,
Picciano B, Venusio)**

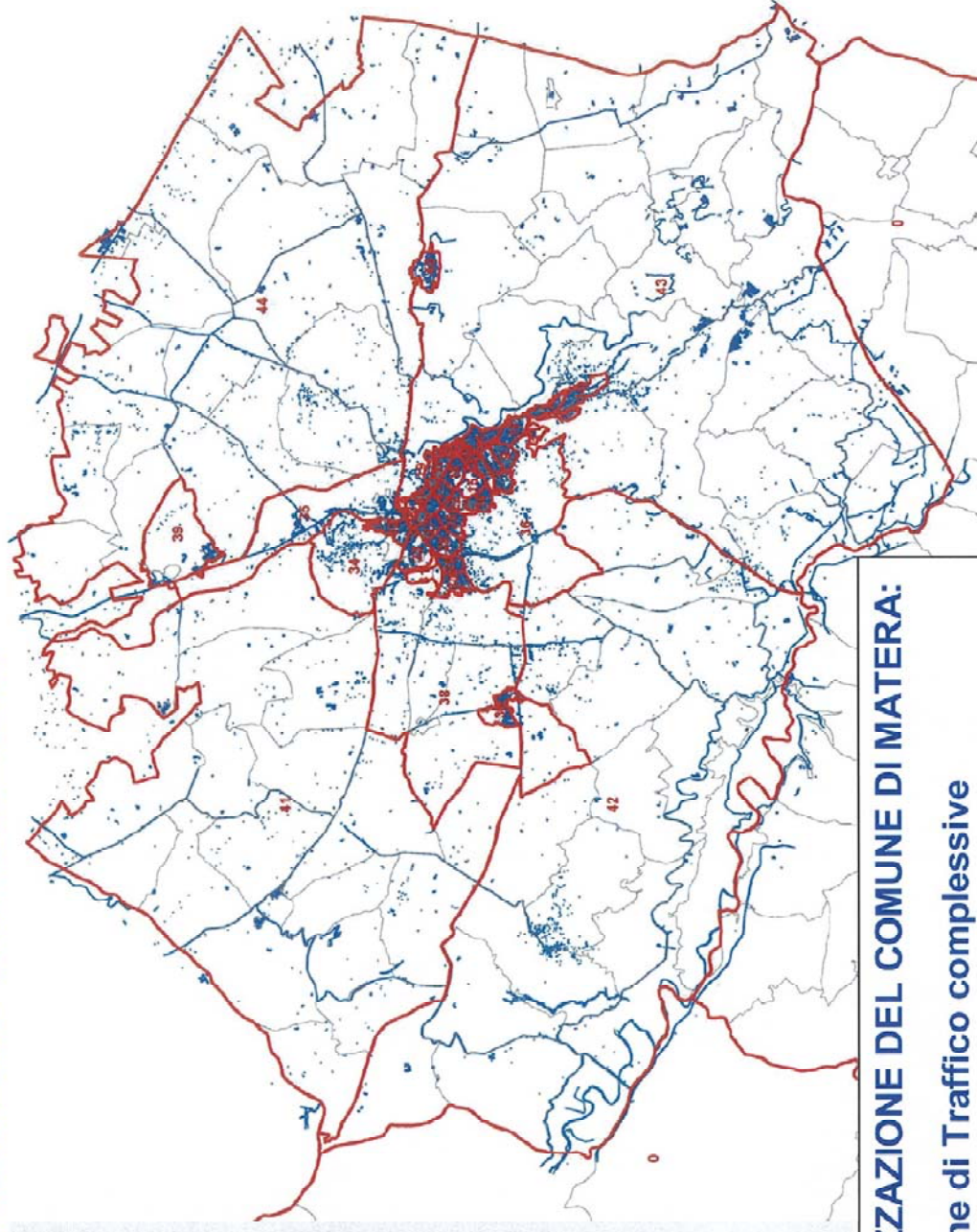
LE CORNICI DEL PROGETTO



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

AUSILIO ALLE DECISIONI E DEFINIZIONE DELLE PRIORITA':

IL MODELLO DI SIMULAZIONE

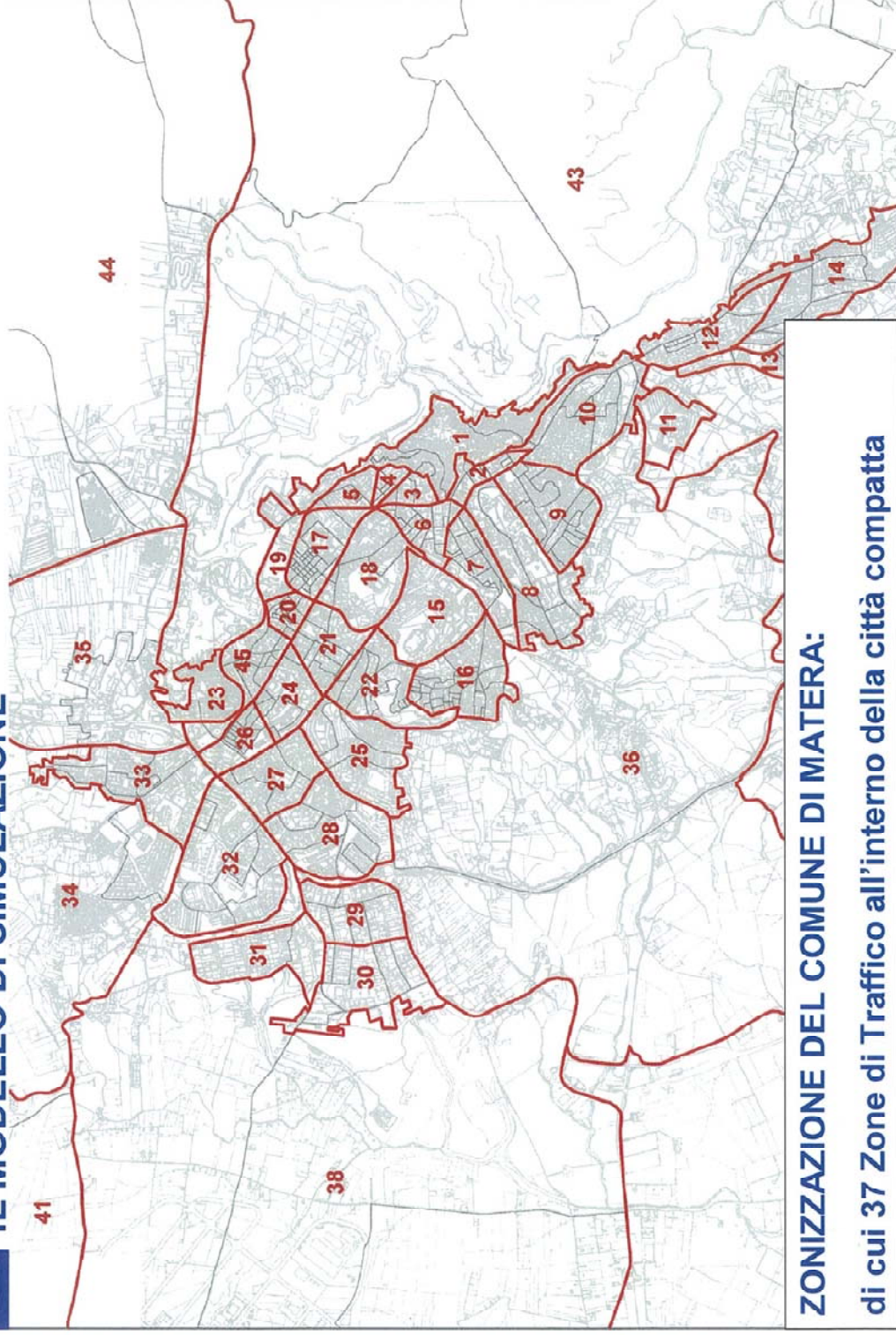


ZONIZZAZIONE DEL COMUNE DI MATERA:

45 Zone di Traffico complessive

AUSILIO ALLE DECISIONI E DEFINIZIONE DELLE PRIORITA':

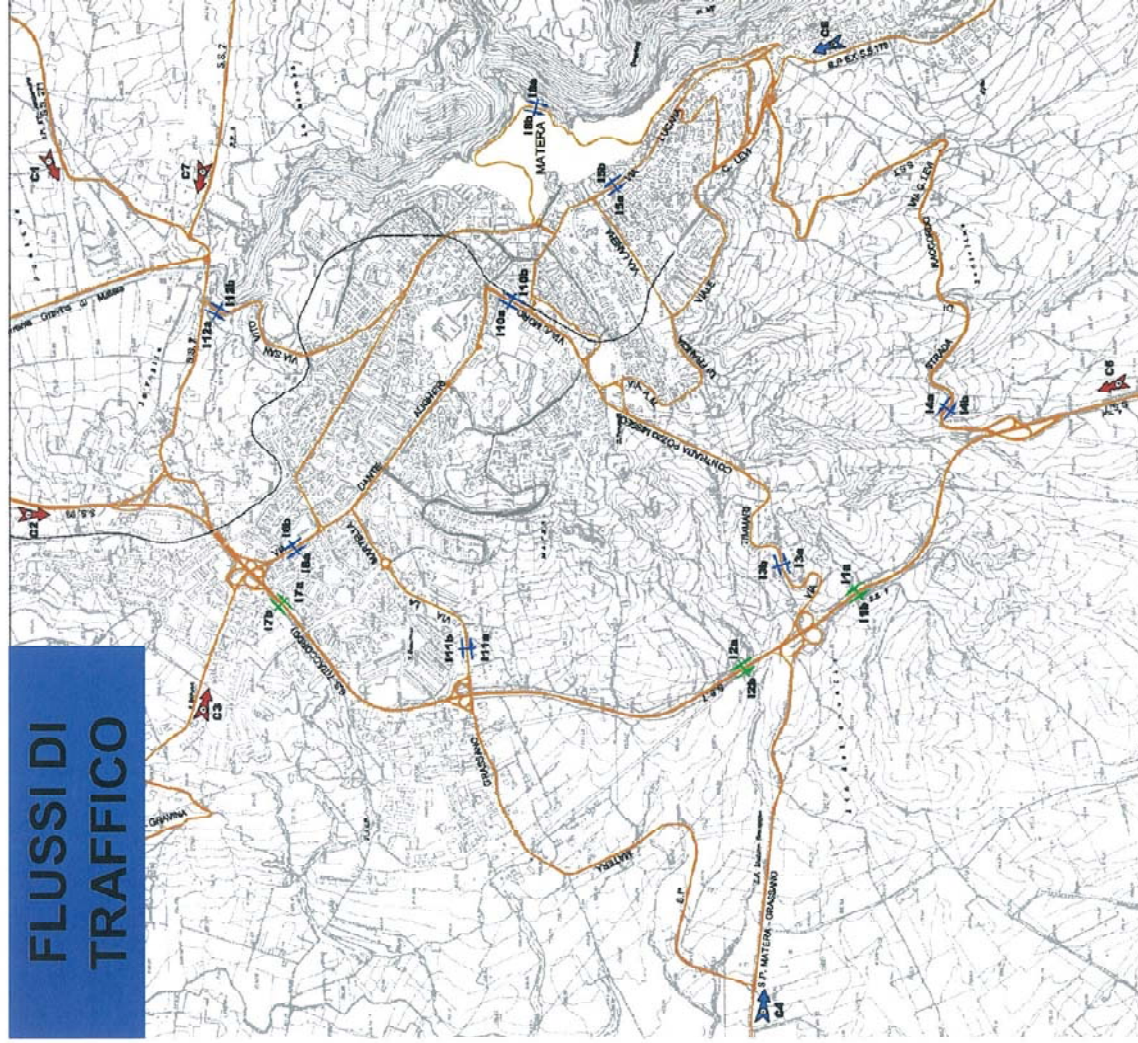
IL MODELLO DI SIMULAZIONE



ZONIZZAZIONE DEL COMUNE DI MATERA:

di cui 37 Zone di Traffico all'interno della città compatta

FLUSSI DI TRAFFICO



CONTEGGIO FLUSSI AL CORDONE

7 sezioni in ingresso a
Matera

Conteggio automatico
(24 ore – 9 giorni): C4 e
C6

Conteggio manuale
(7:00-20:00 e 7:00-9:30 –
1 giorno): C1, C2, C3,
C5 e C7

CONTEGGIO FLUSSI SEZIONI INTERNE

11 sezioni interne

Conteggio automatico
(24 ore – 9 giorni): I3, I4,
I5, I6, I8, I10, I11, I12

Conteggio manuale
(7:00-9:30 – 1 giorno):
I1, I2 e I7

ANDAMENTO
MASSIMO
FLUSSO
REGISTRATO
(Veq)

SEZIONI AL CORDONE
SEZIONI INTERNE

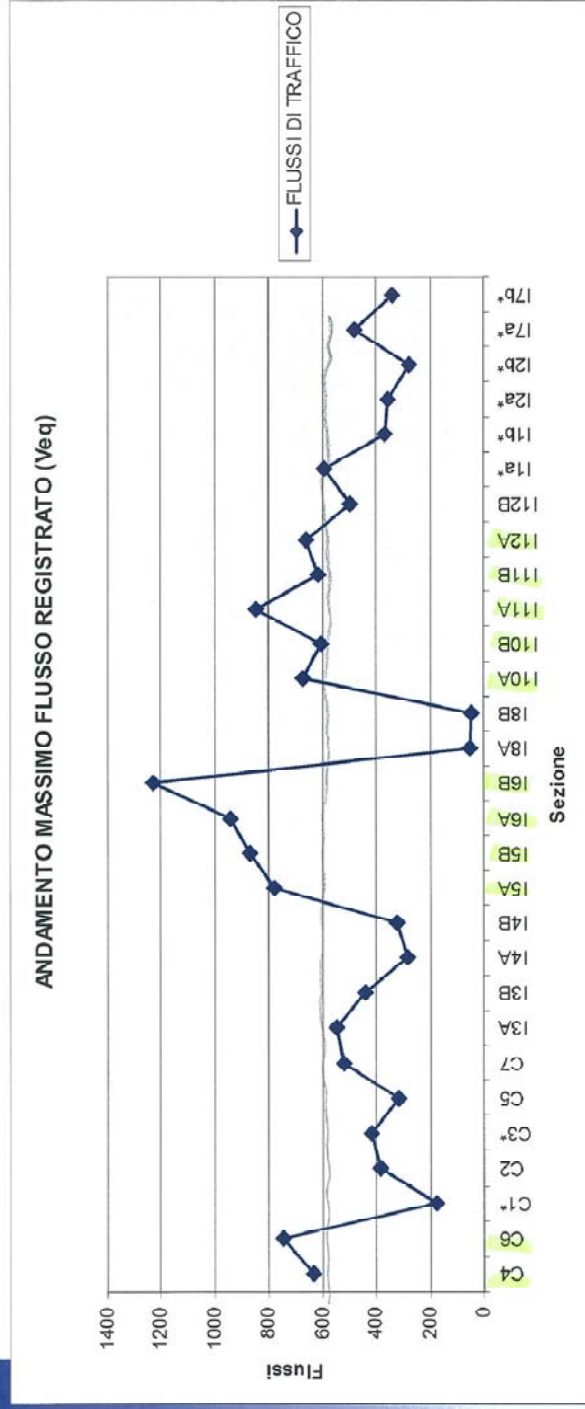
* Sezioni monitorate dalle 7:00 alle 9:30



FLUSSI DI TRAFFICO

SEZIONE		DIREZIONE	MASSIMO FLUSSO REGISTRATO (Veq)	ORA	GIORNO
SEZIONI AL CORDONE - CONTEGGIO AUTOMATICO	C4	S.P. Matera - Grassano	635	8:00 - 9:00	martedì 22/12/2009
	C6	S.P. ex S.S. 175	744,5	8:00 - 9:00	lunedì 2°/12/2009
	C1*	S.S. 271	175	8:00 - 9:00	giovedì 22/04/2010
	C2	S.S. 96	382	15:00 - 16:00	lunedì 19/04/2010
SEZIONI AL CORDONE - CONTEGGIO MANUALE	C3*	S.P. Matera - Gravina	418	7:00 - 8:00	giovedì 22/04/2010
	C5	S.S. 7 sud	315	7:00 - 8:00	martedì 20/04/2010
	C7	S.S. 7 nord	519	14:00 - 15:00	mercoledì 21/04/2010
	I3A	Via Timmari	550	8:00 - 9:00	giovedì 17/12/2009
SEZIONI INTERNE - CONTEGGIO AUTOMATICO	I3B		438,5	13:00 - 14:00	lunedì 2°/12/2009
	I4A	Strada di raccordo Via C. Levi - S.S. 7	280	13:00 - 14:00	lunedì 2°/12/2009
	I4B		320,5	8:00 - 9:00	lunedì 2°/12/2009
	I5A	Via Lucana	777,5	20:00 - 21:00	giovedì 17/12/2009
	I5B		871	9:00 - 10:00	sabato 19/12/2009
	I6A		943	8:00 - 9:00	sabato 19/12/2009
	I6B	Via Dante Alighieri	1232,5	13:00 - 14:00	sabato 19/12/2009
	I8A	Via Madonna delle Virtù	48,5	0:00 - 1:00	domenica 20/12/2009
	I8B		47	13:00 - 14:00	martedì 15/12/2009
	I10A	Via A. Moro	574,5	19:00 - 20:00	martedì 22/12/2009
	I10B		606	12:00 - 13:00	martedì 22/12/2009
	I11A	Via La Martella	847	9:00 - 10:00	sabato 19/12/2009
SEZIONI INTERNE - CONTEGGIO MANUALE	I11B		514,5	8:00 - 9:00	mercoledì 16/04/2010
	I12A	Via San Vito	559,5	14:00 - 15:00	sabato 19/12/2009
	I12B		494,5	18:00 - 19:00	martedì 22/12/2009
	I1a*	S.S. 7 Svincolo sud - lato sud	594	7:00 - 8:00	venerdì 23/04/2010
	I1b*		367	8:00 - 9:00	venerdì 23/04/2010
	I2a*	S.S. 7 Svincolo sud - lato nord	358	8:00 - 9:00	venerdì 23/04/2010
	I2b*		275	8:00 - 9:00	venerdì 23/04/2010
	I7a*	S.S. 7 Svincolo nord	480	8:00 - 9:00	lunedì 26/04/2010
	I7b*		338	8:00 - 9:00	lunedì 26/04/2010

ANDAMENTO MASSIMO FLUSSO REGISTRATO (Veq)



SEZIONI AL CORDONE
SEZIONI INTERNE

* Sezioni
monitorate dalle
7:00 alle 9:30



Piano Urbano della Mobilità della città di Matera

Sintagma



Figura 1. Rete FAL nell'area materana



Ferrovie Appulo Lucane Srl



Figura 10 Tratta urbana di Matera



Ferrovie Appulo Lucane Srl

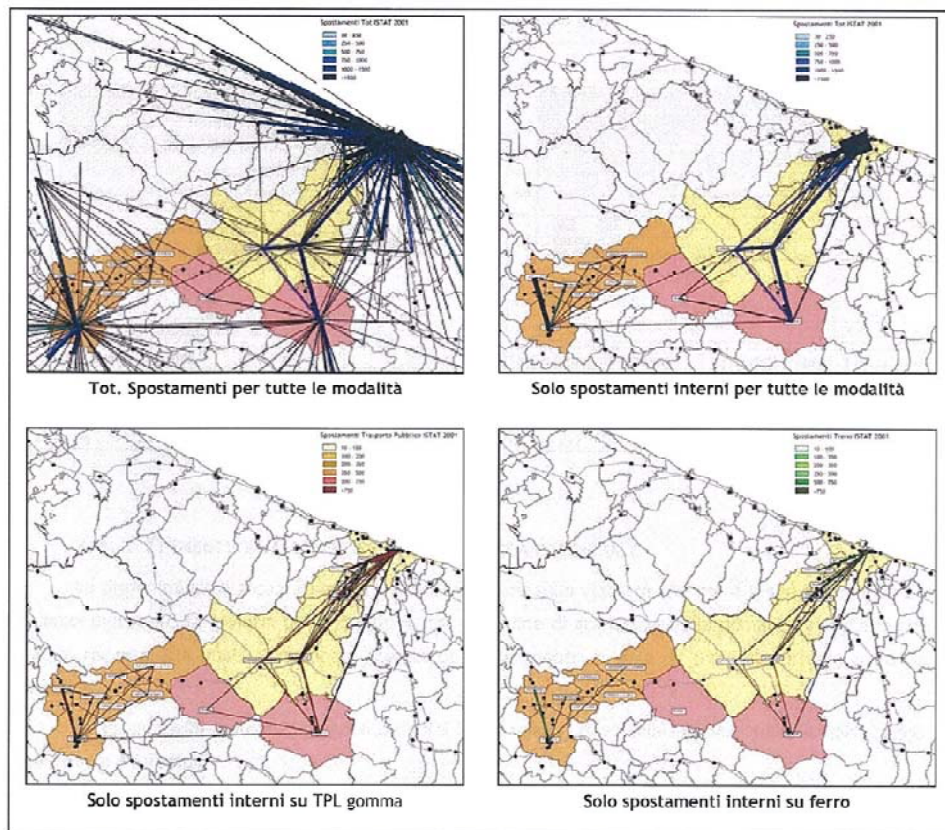


Figura 8 Pendolarismo 2001 comuni serviti dalla rete FAL - Linee di desiderio