

XXIV CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

ARMATURE URBANE E ARMATURE CULTURALI NELLA REGIONE BASILICATA: IL RUOLO DI UN TRACCIATO FERROVIARIO MODERNO NEL LORO SVILUPPO

Luciano FONTI (1) e Susanna MISSORI (1)

Consulente GIS Andrea Fiduccia (2)
Collaborazione Patrizia Formichella

- (1) Università degli Studi di Roma La Sapienza, CITERA (Centro Interdipartimentale Territorio Edilizia Restauro Ambiente), Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma
- (2) Master in "Sistemi Informativi Geografici per la Progettazione della Città e del Territorio", Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma.

SOMMARIO

La Basilicata presenta due tipi diversi di armatura urbana: quella data dalla struttura socioeconomica dei sistemi territoriali locali e quella costituita dai bacini integrati di offerta delle risorse ambientali e culturali.

Un intervento infrastrutturale forte come quello relativo alla ristrutturazione del tracciato della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto può consentire l'innescio di meccanismi di sviluppo e una maggiore integrazione fra questi sistemi di risorse.

Il presente lavoro analizza le condizioni attuali e future del territorio e valuta i rapporti fra la efficienza prestazionale dei diversi sistemi di esercizio sulla linea in relazione alle possibilità di utilizzazione e valorizzazione delle risorse.

Il contributo è una sintesi del Lavoro svolto dal CITERA, Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma per conto della RFI Gruppo Ferrovie dello Stato (Responsabile della ricerca prof. Ing. Luciano Fonti)-giugno 2003.

1 LE FINALITA' DELLO STUDIO

La linea attualmente in esercizio Battipaglia-Potenza-Metaponto attraversa in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata mettendo in connessione due bacini territoriali : quello di una parte della Campania con origine il bipolo Napoli-Salerno e quello di una parte della Puglia che ha come primi terminali Bari e Taranto.

Inoltre utilizzando le attuali possibilità di interconnessione e scambio con di versi tratti ferroviari dislocati all'interno della regione consente o dovrebbe consentire l'accesso alle risorse.

Ma le caratteristiche prestazionali dell'attuale linea (v. par. 2) (assai scadenti per diversi motivi) provocano due effetti macroscopici:

- il primo è che l'unica forte centralità regionale, ossia il Potentino , non riesce ad emergere come “terzo polo” fra questi due bacini , relegando di conseguenza il resto della Regione a una condizione di perifericità
- che il possibile accesso alle risorse risulta notevolmente limitato e di fatto molte aree (interne o periferiche) rimangono isolate o poco connesse alle aree più attrattive.

Per questo e altri motivi simili sia il Piano dei Trasporti del '90 che le indicazioni del nuovo Piano di Sviluppo Regionale puntano ad avere un sistema più completo e avanzato di connessioni infrastrutturali attraverso cui colmare questo divario economico (ma non solo) fra aree forti e aree deboli della regione.

C'è però un punto nodale: la regione presenta un'armatura urbana che risulta semplice dal punto di vista dei caratteri delle risorse socioeconomiche (i tradizionali **sistemi urbani o sistemi territoriali locali**) ma piuttosto complessa dal punto di vista **delle risorse culturali e ambientali**.

Non solo ma mentre i primi risultano pochi e relativamente strutturati attorno ai tre centri principali e quindi facilmente riconoscibili e trattabili, i secondi invece sono diffusi su tutto il territorio e di notevole quantità e pregio.

Così se il tessuto insediativo e produttivo regionale presenta debolezze, lacune e discontinuità nella localizzazione, **il sistema delle risorse naturalistico-ambientale e culturali** al contrario evidenzia una ampia serie di bacini di offerta dalle forme e dimensioni assai più strutturate e continue, venendo di fatto a costituire una seconda e più importante armatura urbana (assolutamente sinergica e complementare alla prima) e capace di legare più fortemente parti di territorio abbandonate o comunque destrutturate.

Ciò detto è evidente che solo la riattivazione e il potenziamento di un sistema di trasporto pubblico- o comunque prevalentemente pubblico- di notevole efficienza e capacità può consentire il raggiungimento dei principali obiettivi dello sviluppo regionale: la valorizzazione dei singoli sistemi di risorse e la loro integrazione.

Proprio in questa direzione si muove (oltre al già citato Piano di Operativo di Sviluppo Regionale), il progetto della Ferrovie dello Stato che coglie, attraverso il miglioramento delle prestazioni della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto (nonché di altri tratti importanti come la Ferrandina-Matera) anche altri importanti obiettivi:

- a) il primo, come accennato all'inizio, è quello di aumentare l'accessibilità fra il bacino tirrenico e quello ionico della Regione restituendo allo stesso tempo maggiore centralità ai sistemi urbani più importanti.
- b) Il secondo è quello di favorire (per l'integrazione tra subambiti) il sistema delle connessioni interne fra bacini creando di fatto i presupposti per successivi effetti cumulativi di sviluppo locale.
- c) Il terzo è quello di aumentare le possibilità di accesso ai sistemi delle risorse regionali favorendo così i legami economici anche con l'esterno della Regione.

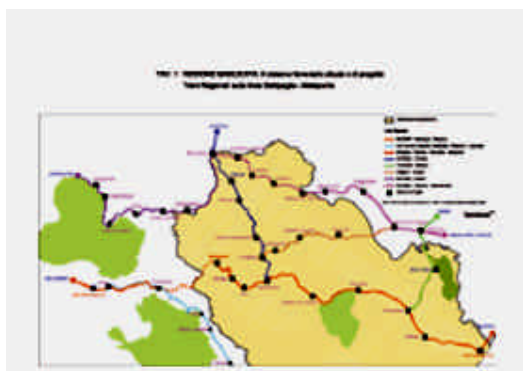
Gli obiettivi a) e c) si raggiungono con un miglioramento dei tracciati per l'esercizio veloce della linea (treni eurostar) creando sostanzialmente delle “porte di accesso” privilegiate per gli usi delle risorse stesse (stazioni principali).

L'obiettivo b) si dovrebbe ottenere attraverso anche l'utilizzazione di tracciati esistenti ma potenziando le frequenze di treni regionali

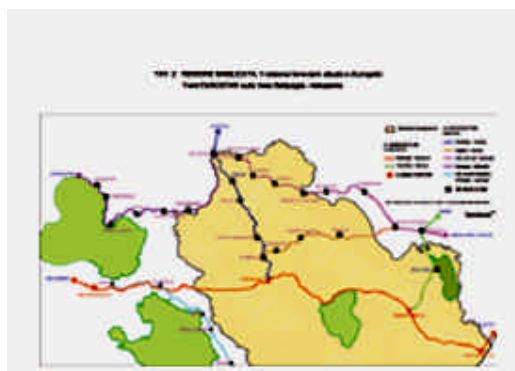
La verifica di questi presupposti e gli eventuali risultati raggiunti sono visibili nelle note che presentiamo.

2 ALCUNI ELEMENTI DI CONFRONTO FRA LE CARATTERISTICHE PRESTAZIONALI DEI TRACCIATI

Nelle **tavv. 1 e 2** viene indicato il sistema ferroviario attuale e di progetto sia con Treni regionali sulla linea Battipaglia-Metaponto (**tav. 1**) che con treni Eurostar (**tav. 2**).



Tav.1



tav. 2

In rosso è mostrato il tracciato in oggetto, mentre le altre linee attualmente in esercizio nella regione sono rappresentate con colori vari, e sono:

- linea Potenza—Melfi-Rocchetta-Foggia
- linea Potenza-Avigliano-Gravina in Puglia-Gioia del Colle
- linea Ferrandina-Matera (nuovo progetto)-Altamura-Bari
- linea Gioia del colle-Altamura-Gravina-Palazzo S. Gervasio-Rocchetta-Foggia
- Foggia-Rocchetta-Bagnoli Irpino-Avellino
- Battipaglia-Eboli-Sicignano-Polla-Padula-Lagonegro (servizio integrativo)

Per quanto riguarda il tratto Battipaglia-Metaponto vanno considerate due tipi di linea, in quanto differente è per ognuna di esse l'impatto sul territorio e in genere il diverso apporto sul sistema dell'accessibilità regionale.

Le stazioni principali dei treni regionali sono indicate nella **tav. 3**.

Il confronto fra i tempi di percorrenza parziali fra le stazioni del nuovo e vecchio esercizio e con quelli autostradali mette in evidenza le seguenti considerazioni:

- i tempi sul tratto Salerno—Sicignano sono sostanzialmente simili sulla linea vecchia e nuova. (e leggermente superiori a quelli autostradali).
- i tempi sul tratto Baragiano-Metaponto sono in generale più ridotti sulla nuova linea e molto più ridotti rispetto all'autostrada.
- il confronto fra i tempi delle stazioni della linea Eurostar indica un netto vantaggio a favore della nuova linea (quasi si dimezzano) e rispetto a quelli del tratto autostrada-superstrada.

TAV. 3 Confronto accessibilità fra tracciati ferroviari e viabilità principale

Treno EUROSTAR

Località/ Stazioni	Linea nuova ES			Linea esistente ES			Viabilità principale e locale		
	Km	V media	Tempi di percorrenza	Km	V media	Tempi di percorrenza	Km	V media	Tempi di percorrenza
Salerno	0,00	-	-	0,00	-	-	0,00	-	-
Battipaglia	20,00	80 Km/h	15 min	20,00	70 Km/h	17 min	45,00	90 Km/h	30 min
Potenza	111,29	127Km/h	43 min	111,29	60 Km/h	73 min	79,70	90 Km/h	53 min
Ferrandina	180,90	116Km/h	36 min	180,90	74 Km/h	56 min	71,10	70 Km/h	62 min
Metaponto	218,40	112Km/h	20 min	218,40	55 Km/h	41 min	37,70	70 Km/h	32 min

Treno Regionale

Località/ Stazioni	Linea nuova			Linea esistente			Viabilità principale e locale		
	Km	V media	Tempi di percorrenza	Km	V media	Tempi di percorrenza	Km	V media	Tempi di percorrenza
Salerno	0,00	-	-	0,00	-	-	0,00	-	-
Battipaglia	20,00	63 Km/h	19 min	20,00	63 Km/h	19 min	20,60	90 Km/h	13 min
Eboli	26,24	62 Km/h	6 min	26,24	72 Km/h	8 min	7,30	90 Km/h	5 min
Sicignano d.A.	50,84	92 Km/h	16 min	50,84	43 Km/h	21 min	24,00	90 Km/h	16 min
Baragiano	0,00	-	-	82,23	63 Km/h	30 min	43,00	60 Km/h	43 min
Picerno	11,98	65 Km/h	11 min	94,21	65 Km/h	11 min	10,00	30 Km/h	20 min
Tito	18,77	68 Km/h	6 min	101,00	68 Km/h	6 min	10,00	40 Km/h	15 min
Potenza	29,06	88 Km/h	7 min	111,29	61 Km/h	10 min	11,00	90 Km/h	7 min
Albano di Lucania	53,61	87 Km/h	17 min	135,84	70 Km/h	21 min	24,60	70 Km/h	21 min
Grassano	75,89	89 Km/h	15 min	158,12	58 Km/h	23 min	23,00	70 Km/h	20 min
Ferrandina	98,67	114Km/h	12 min	180,90	57 Km/h	24 min	23,70	70 Km/h	20 min
Pisticci	111,53	96 Km/h	8 min	193,76	77 Km/h	10 min	12,60	70 Km/h	11 min
Metaponto	136,17	92 Km/h	16 min	218,40	73 Km/h	20 min	24,70	70 Km/h	21 min

3 L'ANALISI DEI SISTEMI DI OFFERTA DELLE RISORSE AMBIENTALI E DEI BENI ARCHEOLOGICI E CULTURALI NELLA REGIONE

Come detto l'articolazione in sistemi urbani della Regione può essere affiancato da un altro sistema: quello dei bacini strutturali d'offerta delle risorse culturali, archeologiche e ambientali.(1) Dall'analisi della diversificazione dei siti, della loro complessità e equidistribuzione nel territorio, e quindi della loro continuità geografica nonché di una sostanziale equivalenza nelle quantità delle risorse offerte, è possibile riconoscere in una serie diversificata di itinerari di bacino la "struttura portante" di questa nuova armatura culturale e ambientale.

Con quest'ultimi intendiamo non tanto e non solo una serie di connessioni fisiche legata all'uso visivo o funzionale delle risorse, quanto un vero e proprio tessuto connettivo che in maniera integrata lega in maniera sia areale che arteriale complessi di emergenze dalle più diverse caratteristiche e valenze.

In tal modo si partiziona l'offerta territoriale attraverso una complessa "rete" che è di tipo ecologico e museale allo stesso tempo e che vede come nodi le aree ambientali, le aree archeologiche, i centri antichi, le aree protette etc.e che per il suo ulteriore sviluppo deve essere resa quanto più flessibile e dinamica e collegata con tutti i restanti sistemi a "rete" delle risorse regionali. (2)

(1) Tutte le informazioni sulle emergenze storico culturali dei bacini sono tratte dai capp. 2,3,6,7,8 della Guida d'Italia del TCI Basilicata, 2002. Quelle sulle risorse ambientali da Corinne Land Cover II e da CNR Uso del suolo 1960.

(2) A questo scopo teniamo presente che la Basilicata nello scenario nazionale e internazionale offre una dotazione di risorse ambientali e culturali tale da porla a un livello di assoluto interesse.

Lo stesso Piano di Sviluppo regionale 1998/2000 assume la valorizzazione sostenibile delle risorse naturali, nei loro aspetti ambientali e produttivi, come opzione strategica per lo sviluppo. La loro integrazione colle testimonianze della storia e della cultura presenti nel territorio devono alimentare la visibilità della Regione all'esterno e produrre meccanismi autopulsivi di crescita capaci di produrre sviluppo e reddito alternativi a quelli tradizionali.

3.1 La rete delle risorse ambientali



tav. 4

Nella tav. è mostrata la rete delle risorse principali degli aspetti ambientali e paesaggistici di uso del suolo.

Questa rete è configurata come un insieme di itinerari integrati di bacino rappresentativi della struttura delle risorse (circuiti in rosso).

Quasi in tutti la particolare conformazione morfologica dei suoli giuoca un fattore determinante.

Per es. nel territorio del **Vulture** il bacino vulcanico, contornato dalla Montagna Appenninica costituisce il punto riferimento principale e inconfondibile del paesaggio, ricoperto com'è di boschi dalla sommità fino alle pendici. Qui la terra di origine lavica, straordinariamente fertile, ammantava le colline di olivi e coltivazioni includendo in esse anche i vitigni dell'Aglianico di fama internazionale.

Anche nel sistema **dell'Alto Bradano** più ad est l'agricoltura della collina e delle zone pianeggianti caratterizza ampie estensioni di culture specializzate a buona valenza paesistica, come vigneti e uliveti il tutto inserito in una più ampia fascia di culture foraggere e zootecniche. (Circuito del Vulture).

Dalla tavola la caratterizzazione valliva della morfologia è in linea di massima quella in bianco e detiene valenze paesaggistiche legate alle possibilità di ampie visuali verso le emergenze morfologiche e architettoniche anche distanti. (oltrechè a grandi estese coltivate a vigneti-oliveti per es. nei dintorni di Venosa o a nord di Palazzo S. Gervasio).

Come si può immediatamente vedere tutta la fascia montana dal Vulture al Pollino è caratterizzata da superfici boscate con ampie zone di pascoli in quota. Al suo interno sono ricompresi tre bacini: Il Marmo Platano, Il Melandro, Le Dolomiti Lucane.

Il primo (**Il Marmo Platano**) racchiude l'area geografica del potentino occidentale tra la rotonda di Monte Marmo (m.1239) e il torrente Platano, uno dei corsi d'acqua che solcano i rilievi lucani presso il confine della Campania. Muro Lucano e Ruvo del monte affacciano su panorami costituiti da pascoli, prati e boschi.

Il secondo (**Il Melandro**) raccoglie i centri più occidentali della Provincia , e della Basilicata, a ridosso del confine con la Campania. Le escursioni fra boschi e prati caratterizzano l'uso turistico del bacino. Centri dalle compagini architettoniche intatte (come Brienza, Sasso di Castalda) si arroccano in posizioni panoramiche da cui si vedono panorami di roccie e vallate. Altri (come Vietri) sono posizionati alla confluenza di torrenti e circondati da boschi di faggi e acque salino-solforose.

Il terzo (**Le Dolomiti Lucane**) assume le maggiori valenze naturalistiche del potentino Meridionale. Due riserve –rispettivamente del Lago di Pantano di Pignola e dell'Abetina- tutelano altrettante aree di eccezionale pregio ambientale. L'economia agricola del bacino è stata sostituita dopo secoli da un 'economia turistica grazie ai boschi montani e alle possibilità dello sci invernale.

L'altra branca dell'itinerario si articola lungo la Basentana. Dalla Valle del Basento spiccano da picchi montuosi i caratteristici borghi arroccati sulle vette e i crinali delle Dolomiti Lucane.

Sia da questo itinerario che dalle strade tortuose verso Pignola si evidenziano assi panoramici di visuale di bellezze naturali e parchi (come l'Area naturale Protetta di Gallipoli-Cognato).

Castelmezzano e Pietrapertosa rappresentano il “cuore” particolare del parco stesso e sono circondate da roccie forate (“pertuse”) dalle forme caratteristiche di animali.

Il circuito “**Tra Bradano e Basento**” raggiunge quattro paesi dell'entroterra potentino sparsi su colli calcarei e tra poggi brulli. Maggiori sono le testimonianze archeologiche (gli antichi insediamenti lucani) piuttosto che quelli strettamente paesistici.

Più interessante in questo senso il bacino che si estende da Ferrandina ad Accettura (“le Aree interne”, dove lo spettacolare paesaggio dei calanchi è ben descritto da Carlo Levi come un paesaggio lunare. Lo precedono i territori montani che guardano la Valle del Basento da sud-ovest (Ferrandina), e nei quali i pendii collinari a ulivi lasciano il posto a zone boschive , meta obbligata degli amanti della natura. Ed è sempre la natura , sia rigogliosa sia aspra a costituire il fil rouge della visita dei comuni compresi nel Parco di Gallipoli-Cognato dove il cuore è costituito dalla foresta demaniale che si estende per più di 4000 ettari, sostanzialmente ancora intatti.

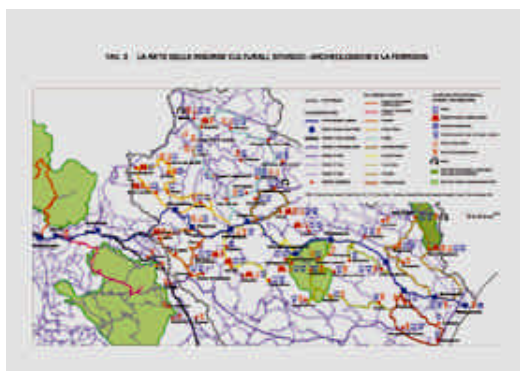
Il bacino dei “**Tre Confini**” si snoda nel tipico paesaggio collinare del Materano che digrada allo Ionio , solcato da profonde gravine e dai più ampi letti dei fiumi Bradano e Basento. Terra brulla e assolata dove spuntano spesso masserie fortificate e dove il lussureggiante bosco della Manferrara di Pomarico e l'oasi di S. Giuliano costituiscono delle oasi di verde nell'assolata distesa.

Paesaggi molto vari si alternano: si va dall'ultimo lembo della Murgia Materana a vocazione cerealicola ai Monti che separano le Valli del Bradano e del Basento. Dalle colline ammantate dai campi di grano alle coltivazioni frutticole che digradano lentamente verso lo Ionio.

Infine la parte nord del circuito "Metapontino" mostra i segni delle complesse interrelazioni culturali e di convivenza di popolazioni diverse che costituirono la sfaccettata realtà della Magna Grecia.

Ma accanto alla realtà archeologica esiste una più moderna realtà, strettamente connessa al fatto che allo Ionio guarda l'unica vera pianura della Regione. E' qui che si concentrano culture di tipo intensivo e specialistico, che si producono primizie di qualità, che si sono valorizzate in chiave turistica le ampie spiagge di sabbia dorata e sottile. E questa ripresa economica, dopo secoli di malaria e di abbandono, ha avuto ripercussioni positive anche nei centri dell'immediato interno, dove gli abitanti una volta si rifugiavano per scampare alle zanzare e ai saraceni.

3.2 La rete delle risorse culturali e storico archeologiche (Tav. 5)



tav. 5

I principali segni della storia sono riportati in questa tavola, che mette in evidenza, attraverso gli stessi "itinerari di bacino" della tavola 4, lo schema strutturale d'offerta di questo tipo di risorse.

Il bacino senz'altro fra i più rilevanti è quello del Vulture. Qui la storia è particolarmente e prestigiosa. E' fatta di un inarrestabile contatto a volte pacifico a volte bellicoso fra popolazioni diverse, attratte qui da tempo immemorabile a causa della posizione strategica lungo naturali vie di comunicazione. Vestigia daune, sannite lucane documentano contatti con i coloni greci imponenti sono i resti legati alla cinquina e al dominio romano. Sono le terre in cui è immanente la figura di Federico II, con i suoi castelli (Melfi) e le masserie regie. Ideate dallo stesso imperatore che aveva intuito le eccezionali potenzialità agricole della zona. E sono queste le terre in cui si trova una delle più alte testimonianze dell'importazione degli stili romanici in Lucania (la Cattedrale di Acerenza) espressione di una presenza religiosa sempre molto attiva; come pure le tracce più

consistenti relativamente al territorio potentino della colonizzazione albanese di fine '400 e '500.(Barile, Maschito, Ginestra).

Il compatto maniero federiciano a Castel Lagopesole viene menzionato con i normanni nel 1154-79. E' del 1242 la notizia che fu lo stesso Federico II a commissionare i lavori di restauro e ampliamento del fortilizio come dimora di caccia e congiuntamente di fortezza.

Lavori continuati dagli angioini fino al 1280 e poi abbandonato .Appartiene allo stato dagli anni '60.

Circondata da colline Atella erede dell'antica Vitalba fu abitata ininterrottamente dal paleolitico fino al 1281 ; fondata da Roberto I d'Angiò agli inizi del 1300 dove richiamò pastori e contadini da Rionero del Vulture creando per loro un insediamento cinto di muraglie e presidiato da un Castello. Effettuando il periplo del lago di Monticchio si arriva alla Abbazia di S. Michele sorta intorno ad alcune grotte del X secolo.

Racchiusa ancora entro la cinta muraria e dominata dalla mole imponente del castello, Melfi giace su una collina che le ha conferito il carattere di fortezza militare. Nell' VIII-IX secolo divenne uno dei punti cerniera tra territori bizantini e longobardi , sebbene allor più che una città si debba parlare di insediamento militare.

Nella parte a sud est del circuito il percorso incontra Venosa eccezionale concentrato di emergenze monumentali. Sulla statale 303 si incontra un percorso per la chiesa rupestre di S. Margherita e successivamente uno verso la chiesa rupestre di S. Lucia.

Nel circuito **del Marmo Platano** spicca Muro Lucano, grosso centro aggrappato alla parete montuosa e quasi a strapiombo sulla sottostante forra. Tra le emergenze più importanti troviamo il Castello databile al X secolo e modificato dopo il terremoto del 1694:poi la cattedrale e la Chiesa di S. Andrea.

A sud ovest di Potenza il circuito **del Melandro** si segnalano Brienza, Sasso di Castalda e Vietri di Potenza. La prima conservata quasi del tutto intatta nella composizione architettonica affaccia con i ruderi del castello su una forra. Il secondo posto su una rupe a 949 mt. di altezza (chiamato da Federico II saxo forte, cioè sasso fortificato) appartenne ai Gaetani fino al 1645 insieme al Castello (ora in ruderi) e presenta chiese e abbazie interessanti.

Il circuito **delle Dolomiti Lucane**, come abbiamo già avuto occasione di notare, per la particolare conformazione morfologica e dei paesaggi presenta in maggior misura bellezze naturali che non culturali e archeologiche.

Pur tuttavia ad Abriola la torre medievale di pianta quadrata e i tratti delle mura di cinta ricordano che questo borgo (m.957, ab. 2007) fu nel passato una roccaforte araba. A Calvello (dal latino "calvus" cioè senza alberi) i resti del Castello rimandano al passato di roccaforte longobarda poi

passata di feudatario in feudatario. A Brindisi di Montagna il Castello voluto dai Longobardi per difendersi dai Saraceni fu ricostruito dagli Antinori ma poi ridotto a rovine a seguito del terremoto del 1694.

Di Castelmezzano si è già detto. In particolare l'arrivo nel paese (m. 750) ha un che di scenografico poiché ci si entra attraverso una galleria scavata nell'arenaria, dopo aver superato una spettacolare gola. Nelle vicinanze i ruderi dell'antico "Castrum Medianum", castello in posizione intermedia tra quelli di Albano di Lucania e quello di Pietrapertosa.

Un circuito minore è quello denominato "**Tra Bradano e Basento**". Raggiunge quattro paesi dell'entroterra potentino, sparsi su colli calcarei e poggi brulli. Se Tolve è la sosta più interessante dal punto di vista monumentale, non bisogna dimenticare che la zona è ricca di testimonianze archeologiche.

Vi sono nel circuito delle "**Aree Interne**" alcuni caposaldi storico monumentali. Ferrandina è uno di essi. Gli scavi archeologici hanno documentato un passato sconosciuto: si è rilevato un insediamento prospero sin dall'età del ferro fino al IV secolo a.C., proprio sotto l'attuale nucleo urbano. Del circuito fa parte anche Craco oggi disabitato e estremamente suggestivo. Questo borgo pieno di stratificazioni storiche nello spartiacque fra le valli dei fiumi Agri e Salandrella - Cavone evidenzia al sommo della rupe il castello e un gruppo di case aggrappate alla roccia, dietro ai quali si snodano vicoli, scale e piazzette a servire case lesionate, cantine, negozi. Senza anima viva ma con ampi squarci panoramici.

Il circuito dei **Tre Confini** non può non partire da Matera. Questo "bene universale" appare da chi viene dalla pugliese Laterza come immerso in una spaccatura profonda del terreno mostrando fra cave di tufo rese scintillanti dal sole i Sassi. Poi nel centro storico l'altro aspetto di Matera. I suoi ingredienti sono le chiese romaniche del XIII secolo, quelle barocche del secondo '600, ma anche i palazzi signorili e quelli del potere laico e religioso.

Nella storia la presenza di attività monastiche è testimoniata dal proliferare di ambienti rupestri come eremi, cappelle di casali, chiese e santuari, monasteri e laure.

Nel periodo normanno la Civita fu munita di torri e del castello e iniziò il popolamento delle cavee dei futuri Sassi al di fuori della cinta muraria.

Nel passare da Matera a Miglionico e Montescaglioso si osserva il già citato paesaggio collinare del Materano che digrada allo Jonio, solcato da profonde gravine e dai letti del Bradano e il Basento. Spuntano spesso Masserie fortificate (S. Salvatore). Sono anche le terre dove domina l'Abbazia di S. Michele Arcangelo di Montescaglioso e il castello del Malconsiglio di Miglionico.

Infine la parte a nord del circuito del Matapontino mette in luce un resto di un primo stanziamento greco avvenuto sulla collina dove furono innalzate le Tavole Palatine, mentre la città vera e propria

fu fondata tra le foci del Bradano e del Basento. I segni della storia più evidenti oltre alle Tavole principale luogo di culto del santuario extraurbano della colonia (15 colonne del VI secolo a.C. erette su una collina da un basamento lungo mt. 27 e profondo 1,2 m.) sono il parco archeologico che racconta quel che resta dell'antica Metaponto attraverso gli scavi degli ultimi decenni che sono riusciti a rimettere in evidenza le strutture residue. E' stata altresì effettuata la ricostruzione di antiche edifici riutilizzando pietre ed elementi originali trovati in situ. Straordinari anche i resti del maggiore luogo di culto del santuario urbano, il tempio di Apollo Licio. Infine la Masseria castello di S. Basilio giunta a noi quasi intatta. A Scanzano Ionico, ultimo centro del circuito, resta in centro il palazzo Baronale riedificato sul sito del casale medievale del quale venne salvata la sola chiesa.

3.3 La struttura dei sistemi territoriali locali

In linea generale il sistema economico regionale possiede buone potenzialità di sviluppo e di riduzione dell'attuale gap dal resto del Paese e dall'Europa.

L'attuale periodo costituisce una stagione ricca di opportunità, fondata sulla capacità di valorizzare le risorse interne (ambientali, energetiche, umane) e di utilizzare quelle esterne (fondi strutturali comunitari), in un quadro di sensibile crescita delle attività produttive regionali, soprattutto nel comparto manifatturiero.

In una fase di transizione fra modi tradizionali di governo del territorio (piani settoriali, rapporti gerarchici, ecc.) e una nuova stagione della pianificazione fondamentale è soprattutto la capacità dei due capoluoghi di provincia di assolvere al ruolo di “*nodi istituzionali*” organizzativi dell'intero sviluppo regionale, oltre che di sistemi insediativi interrelati, organizzati e di “qualità”.

Alcune note di sintesi qui sotto riportate mettono in luce però i problemi collegati alla presenza di forti squilibri socio-economici fra i diversi **sistemi locali regionali riconoscibili**. (v. tav. 6):

-Vulture - Alto Bradano

Si tratta di un'area dotata di centri urbani di buon livello (Melfi, Lavello, Rionero in Vulture, Venosa) con dinamica demografica positiva, ma comprendente anche realtà insediative caratterizzate dall'invecchiamento della popolazione e dallo spopolamento.

Nel corso della prima metà degli anni '90 l'attività manifatturiera di questo ambito ha ricevuto un forte impulso per l'apertura dello stabilimento Fiat a Melfi. Le filiere agroalimentare e tessile completano il panorama delle attività produttive più vitali.

Un freno e una pesante penalizzazione dei rapporti dell'area con l'esterno sono, tuttavia, rappresentati dall'inadeguatezza del collegamento viario Potenza- Melfi- Candela di connessione con la A16 Napoli - Bari.

Potentino (Valli del Marmo, del Melandro e Alto Basento

E' un sistema interessato dalla presenza delle attività terziarie della città-capoluogo e delle attività manifatturiere delle aree industriali di Potenza, Tito, Balvano, Isca - Panzanelle (anche se in fase di stasi), nonché da una rilevante presenza di aree naturali protette che potrebbero rappresentare un'opportunità di crescita economica (Parco regionale di Gallipoli- Cognato).

Potenza risente, tuttavia, di una rete urbana non adeguata e del localismo della direzionalità e dei servizi "rari", oppressi dalla concorrenza delle vicine aree metropolitane campane.

L'insufficiente peso della città-capoluogo sul territorio è comprovato anche dalla dinamica in atto che vede la trasformazione delle aree urbane industriali in aree che prendono parte all'emarginazione delle zone interne.

Area del Materano

Il Materano è un sistema locale mal collegato al resto della regione e sottoutilizzato turisticamente, in cui si raccolgono i segni del vecchio (Val Basento) e del nuovo (distretto del salotto di Matera e Altamura in Puglia) sviluppo industriale della regione.

Per i servizi avanzati l'ambito Materano gravita sull'area metropolitana barese.

L'armatura urbana dell'area, pur nei suoi aspetti dinamici (Montescaglioso, Ferrandina) resta frammentata e non presenta relazioni a rete.

Alte e medie Valli dell'Agri e del Sauro

E' questo un ambito debole, anche se interessato da un certo dinamismo produttivo (agro-zootecnia), turistico (siti storici e religiosi, ambiente, sport invernali, ecc.) ed insediativo (nuovi agglomerati di Marsicovetere e Sant'Arcangelo).

Sotto il profilo demografico i comuni interni e montani sono afflitti da un massiccio spopolamento e risentono dell'inadeguatezza dei servizi alla popolazione.

Le potenzialità di sviluppo di questo sistema locale si fondano sull'istituzione di un Parco Nazionale e sull'adeguato sfruttamento delle attività estrattive di idrocarburi.

L'industrializzazione, incoraggiata con la creazione delle aree industriali ex L.219/1981, fatica a decollare, e le prospettive di un futuro sviluppo sono tutte nella prevista intesa fra l'ENI, lo stato e la regione. Le possibili ricadute territoriali delle strategie di sviluppo previste, come l'incremento del movimento merci, le diverse iniziative produttive a servizio dell'attività estrattiva, lo sviluppo turistico, ecc., corrono il pericolo di aggravare le già pesanti carenze infrastrutturale e lo sviluppo naturale delle neonate polarità urbane.

Metapontino

E' un sistema caratterizzato dal declino dell'industria tradizionale della Val Basento e dal dinamismo del comparto agricolo, fortemente concorrenziale.

Di non trascurabile portata è lo sviluppo turistico, anche se rimane ancora indeciso tra metodi consueti (seconde case) o innovativi (ricettività specializzata inserita nei circuiti internazionali).

Il territorio è interessato da un buon dinamismo demografico e da una discreta dotazione di servizi alla popolazione. L'accesso ai servizi avanzati è, tuttavia, orientato all'esterno verso Taranto e Bari. Le possibilità di sviluppo di questo sistema locale sono affidate alla ripresa industriale, per la quale sono state programmate diverse aree PIP, e alla valorizzazione delle rilevanti risorse storico-archeologiche presenti sulla costa (Eraclea, Metapontum, ecc.). In questo scenario di crescita appare decisamente urgente l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto e l'integrazione con la rete urbana di collegamento con le altre aree regionali, senza le quali le risorse costiere saranno facilmente assimilabili ai sistemi locali limitrofi della Puglia e della Calabria.

Lagonegrese, Altosinni e Pollino

Un sistema, questo, afflitto dai forti squilibri esistenti fra fascia costiera e comuni montani, accentuati dal pesante spopolamento in atto.

Tuttavia, esso può vantare un'eccezionale consistenza di beni ambientali (Parco Nazionale del Pollino, terme di Latronico, costa tirrenica di Maratea) ed un polo calzaturiero emergente a Lagonegro.

I comuni più dinamici, che possono assumere il ruolo di poli del sistema, sono quelli di Lauria, Lagonegro, Maratea, Francavilla sul Sinni, possibili future basi per l'avvio di attività mirate alla valorizzazione delle risorse locali (marketing territoriale, formazione manageriale, ricettività, centri di servizi, ecc.). Le principali attese di crescita economica sono, invece, affidate allo sviluppo industriale di Senise.

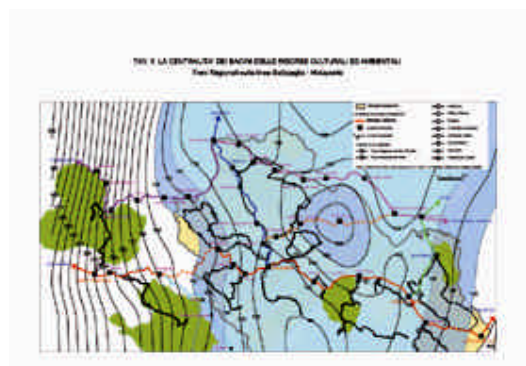
In Basilicata, quindi, le aree più dinamiche dal punto di vista produttivo si concentrano ai confini del territorio regionale e nei fondovalle. Questo assetto è stato causato dalla frammentarietà e dalle carenze della rete infrastrutturale regionale: le aree di bordo sono, infatti, quelle che hanno potuto beneficiare della gravitazione sui sistemi produttivi limitrofi (Matera con Bari, il Vulture con Foggia, il Metapontino con Taranto, Lauria e Lagonegro con il Vallo di Diano).

Questo andamento ha aumentato l'isolamento delle aree interne, ove per di più i costi di insediamento erano già di base più elevati a causa delle caratteristiche orografiche del territorio, provocando il massiccio esodo della popolazione.

In definitiva, le polarità economiche e territoriali più sviluppate tendono verso le aree forti extraregionali, aumentando l'emarginazione dei sistemi locali interni, meno attrezzati e strutturati. Appare soprattutto evidente che la mancanza di idonei collegamenti trasportistici crea un forte freno allo sviluppo delle aree più svantaggiate che vedono accentuarsi i problemi di esodo e di abbandono degli usi tradizionali, nell'incapacità di valorizzare le forti potenzialità ambientali e culturali che ancora conservano.



4 I RAPPORTI FRA I BACINI TERRITORIALI DELLE RISORSE E LE PRESTAZIONI DEL SISTEMA FERROVIARIO (TRENI REGIONALI)



Tav. 7



Tav. 8

Dobbiamo distinguere due casi: il primo è quello dell'esercizio sulla linea di treni regionali (tracciato "vecchio" ossia con ampie diramazioni nelle zone a maggior quota altimetrica.)

Il secondo quello dell'esercizio di treni eurostar su una parte rettificata del tracciato.

I rapporti fra i bacini territoriali delle risorse e le prestazioni del sistema ferroviario regionale vengono valutati attraverso lo studio delle curve di **isocentralità** (o **isoaccessibilità**) dei punti-stazione del sistema.

Come è noto queste curve forniscono la possibilità di misurare (in termini assoluti, ossia in ore di percorso su treno) la accessibilità che ogni singola stazione possiede nei confronti di tutte le altre stazioni complessivamente (e quindi nei confronti di "tutto il territorio regionale", in modo bidirezionale) e si ottiene sommando gli elementi di riga delle matrici delle accessibilità relative relativamente a ciascuna stazione.

La misura degli effetti di tutto il sistema ferroviario regionale (in cui è inserita anche la nostra linea) sui diversi sistemi di risorse è fornito in primis dalla diversa localizzazione geografica dei bacini rispetto al sistema delle curve di centralità.

I bacini situati entro o nelle vicinanze delle curve con minor valore di centralità risultano essere i più accessibili a partire da tutti i punti del territorio regionale, mentre quelli ai margini del sistema di curve risultano ovviamente i meno accessibili.

Nel primo caso (treni regionali sulla linea Battipaglia-Metaponto + altri tracciati ferroviari regionali) i valori delle centralità (fatto pari a 100 il valore minimo in ore) risultano i seguenti:

Baragiano 126
Tito 106
Potenza 96
Albano 103
Grassano 116
Ferrandina 112
Pisticci 122
Metaponto 145
Avigliano 100
Castelagopesole 100
Rionero 103

Melfi 103
Rocchetta 103
S.Nicola 109
Rapolla 109
Palazzo s. g. 112
Poggiorsini 112
Gravina 106
Altamura 112
Matera 122
Oppido 122
Taccone 135

Pescopagano 129
Conza A. 138
Bagnoli I. 193
Luogosano 225

Per quanto riguarda gli effetti indotti sul sistema delle risorse culturali e ambientali (tav. 5) si può vedere come il sistema delle direttrici nord-sud e est-ovest crei un'area di minore accessibilità (curve da 100 a 120) avente un andamento circolare.

In essa vengono ricompresi gran parte dei bacini delle risorse culturali che gravitano attorno a Potenza (che è la stazione più dotata di infrastrutture viarie) e quelli che gravitano sulle stazioni minori (Picerno, Grassano). Più emarginati (entro cioè le curve da 120 a 130) i bacini pur importanti di Matera e di Metaponto (e gran parte di quello che gravita su Baragiano). In altre parole le prestazioni del sistema ferroviario lucano con questo tipo di treni consente ai punti di domanda locale una forte accessibilità globale al sistema delle risorse.

Si può concludere che almeno l'80% di questo tipo di risorse è raggiungibile agevolmente da ciascuno dei centri della Regione.

In conclusione relativamente all'uso di queste risorse le prestazioni di tutto il sistema (così come accresciuto dalle modifiche di esercizio sulla Battipaglia-Metaponto e con punto di debolezza unico l'asse centrale Avigliano-Altamura), sono tali da considerare a livello locale questo intervento assolutamente giustificato. Le stazioni principali evidenziate nelle tavv. 1 e 5, costituiscono delle ottime "porte di accesso" al sistema e in definitiva indispensabili per la valorizzazione delle sue potenzialità.

Per quanto riguarda gli effetti indotti sui sistemi territoriali locali invece gli ambiti che risultano più accessibili dal territorio regionale sono quelli del Potentino, delle Valli dell'Agri e del Sauro, del Materano e di gran parte del Vulture- Alto Bradano, con epicentro nella zona del Melfese.

Resta escluso del tutto il Metapontino che si colloca ai margini del sistema.

Il dato emergente più interessante è proprio la nuova centralità assunta dal bacino delle Valli dell'Agri e del Sauro (l'ambito più debole del sistema) che, pur se interessato da un certo dinamismo produttivo (agro-zootecnia) e turistico (siti storici e religiosi, ambiente, sport invernali, ecc.), dal punto di vista demografico è afflitto dallo spopolamento dei suoi comuni montani interni, a causa dell'inadeguatezza dei servizi alla popolazione.

La centralità che il bacino assume nella nuova configurazione, porta a pensare a possibili scenari di rilancio di quest'area attualmente poco strutturata dal punto di vista socio - economico.

5. I RAPPORTI FRA I BACINI TERRITORIALI DELLE RISORSE E LE PRESTAZIONI DEL SISTEMA FERROVIARIO (TRENI EUROSTAR)

La differenza che questo diverso esercizio della linea presenta rispetto al precedente risiede nel fatto che, come già detto, collega a maggiore velocità (e con sole tre stazioni) i tratti tirrenici e ionici delle FFSS mettendo in connessione tre sistemi territoriali regionali.

Se valutassimo con questo tipo di analisi gli effetti alla **scala sopralocale** si giungerebbe ovviamente alla conclusione che la centralità del bacino di Potenza sarebbe potenziato e bilancerebbe perciò quelli tirrenico e ionico.

Come conseguenza anche il sistema locale del Materano assumerebbe una valenza centrale,



Tav. 9



Tav. 10

consentendo un forte recupero dell'identità di una città che attualmente appare piuttosto emarginata.

Alla **scala locale** invece questi effetti risultano in linea generale più ridotti.

Ciò appare evidente mostrando le differenze degli andamenti delle curve (tavv.9 e 10) con quelli precedenti (tavv. 7 e 8). Risulta infatti che ora l'area di massima centralità è più ridotta rispetto a prima e si colloca sull'asse Potenza Foggia.

Ciò dipende dal fatto che il ruolo del tratto Eurostar non è quello di avere un ruolo complementare nel sistema di accessibilità locale così come lo aveva la linea con treni regionali (molte stazioni), ma di aumentare solo la accessibilità relativa di queste stazioni. Avviene allora che, mentre nella zona di Potenza la convergenza di un sistema ferroviario più ramificato ed efficiente porta alla massima accessibilità complessiva, non altrettanto avviene per la zona di Ferrandina e Matera, dove l'esistenza di un unico ramo in diramazione verso il nord colloca di fatto l'area in posizione subordinata (curve fra 120 e 140).

Quanto detto peraltro è piuttosto noto. L'inserimento di una infrastruttura fuori scala non determina mai benefici rilevanti alla scala minore.

Per quanto riguarda le risorse culturali e ambientali si può rilevare che nell' area di massima centralità sono ricompresi i bacini del Vulture e parte del Marmo Platano e del "Tra Bradano e Basento"; nell'altra sono compresi tutti gli altri bacini.(tranne una parte del Melandro).

Da un punto di vista quantitativo questa volta l'area di massima centralità include non più del 50% delle risorse ambientali e culturali.

Per quello che riguarda i sistemi territoriali locali si osserva che la centralità dell'asse Potenza Rocchetta funge da perno per l'accesso alle risorse dei sistemi di Potenza e del Vulture e dell'Alto Bradano confermando effetti cumulativi di sviluppo che nell'area già sono presenti.

Anche qui è evidente per quanto detto prima come le aree del Materano e del Metapontino con questo sistema di linee vengano relegate in secondo piano.

Questa abbastanza netta divaricazione negli usi delle risorse e quindi dello sviluppo socioeconomico nei diversi punti del territorio induce a pensare, anche per evitare ulteriore spinte centrifughe dalle zone meno accessibili, a un ridisegno complessivo di tutto il sistema delle infrastrutture, in modo tale da ridurre le diseconomie legate alla monocentralità e da ridare maggiore coesione e integrazione ai tessuti locali.

6 L'ACCESSIBILITÀ VERSO I BACINI DI RISORSE DALLE STAZIONI PRINCIPALI

Dunque si è vista la netta differenza in termini di contributo alle possibilità di accesso alle risorse da parte dei due tipi di esercizio della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto.

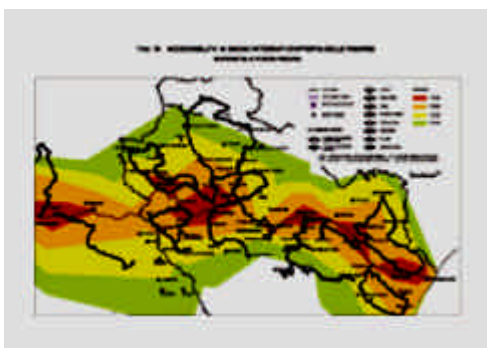
Nel caso di accessibilità generale la linea con Eurostar assicura la centralità del Potentino e del Vulture, nel caso di accessibilità locale la maggiore accessibilità alle stazioni di Potenza, Ferrandina e Metaponto (e questo da parte non tanto dei soggetti locali ma da quelli esterni alla Regione).

Queste stazioni allora possono esser viste come porte d'accesso principali alle risorse regionali sia perché più facilmente e rapidamente raggiungibili soprattutto dall'esterno della regione, sia perché connesse con altri importanti snodi locali del sistema ferroviario.

Ma che differenza c'è fra di esse? Qual è la gerarchia in ordine alle possibilità d'uso delle risorse a esse legate?

Una valutazione comparativa può essere data se valutiamo quale è la percentuale delle risorse regionali (culturali e socioeconomiche) che è compresa nelle isocrone dei 15 minuti, dei 30, dei 45 e dei 60. (utilizzando il sistema viario locale). Cioè secondo quest'ottica l'importanza di una o più stazioni non sta solo nelle accessibilità di queste lungo la loro linea o nell'accessibilità con altre stazioni del sistema regionale, ma anche nel vedere questa stazione come una attrezzatura connessa in altri modi al territorio e come tale lo strumento per l'inserimento di flussi più ramificati della domanda di spostamento.

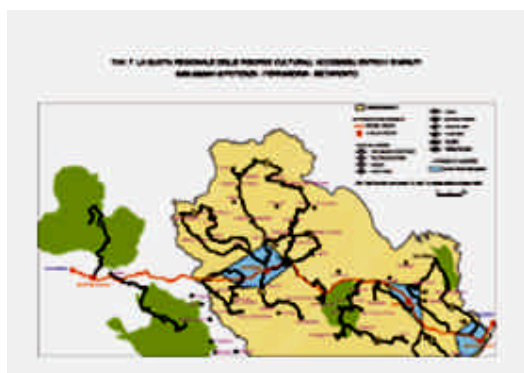
Si potrebbe dire: ma esistono anche altre stazioni oltre alle tre citate. (cioè quelle della linea dei treni regionali, v. tav. 1). In realtà quasi tutte le altre sembrano ridondanti. Se costruiamo l'involuppo delle curve per uno spettro più ampio delle tre principali otteniamo che solamente per poche di esse esiste una reale autonomia delle aree di influenza. (tav. 11).



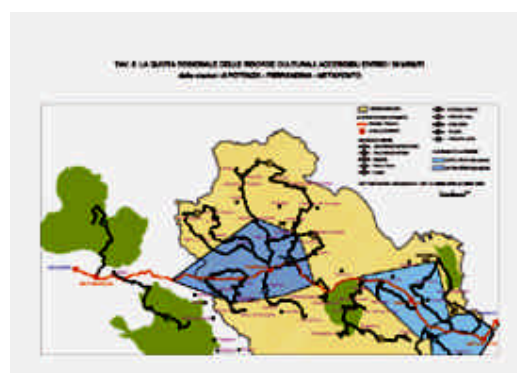
Tav. 11

E che in definitiva si vede che per talune di esse (Baragiano, Grassano, Bernalda) esiste una dipendenza da quelle principali.

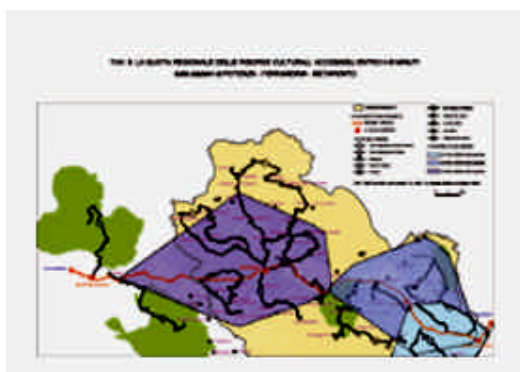
La differenza allora in “prestazione” fra le stazioni di Potenza, Ferrandina e Metaponto si può vedere dalle tavv. . dove il calcolo del valore assoluto delle risorse a livello dell’intera Regione è stato ottenuto da una ponderazione degli elementi di offerta tenendo conto della consistenza e del valore storico dei manufatti, dell’attrattività turistica degli effetti sinergici nella localizzazione).



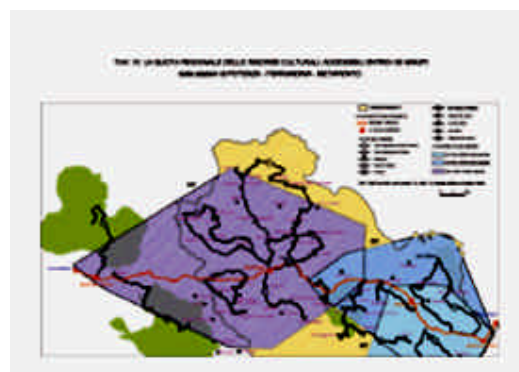
Tav. 12



Tav. 13



Tav. 14



Tav. 15

Come si può vedere la costruzione delle tavole avviene comparando la percentuale di risorse comprese per tutte le tre stazioni specificatamente per ogni isocrona così da valutare immediatamente le differenze.

In ciascuna di queste aree di accessibilità viene evidenziata la quota regionale delle risorse culturali graduata secondo un’opportuna scala quantitativa (da 0 a 5%, da 5% a 10%, da 10% a 20%, da 20% a 40%, da 40% a 60%, sopra 60%) .

E’ evidente che visto il posizionamento dei bacini (gran parte dei quali gravitano su Potenza attraverso un sistema viario discretamente efficiente) questa “corsa” all’accesso dei beni viene “vinta” appunto da Potenza.

Così ad es. nella tav. dei 15’ la quota delle risorse raggiungibili appartiene alla stessa fascia per tutte e tre le stazioni; mentre in quella dei 30’ per l’area di potenza è il doppio delle altre due; in quella dei 45’ si distingue una netta gerarchia: potenza copre risorse dal 40 al 60 % del totale regionale,

Ferrandina dal 20 al 40 %, Metaponto dal 10 al 20 %. Infine per l'area dei 60' il divario si accentua: Potenza copre oltre il 60 %, Ferrandina dal 20 al 40 %, Metaponto sempre dal 10 al 20 %.

Questo conferma alla fine il fatto che è Potenza il vero fulcro della Regione e che interventi infrastrutturali nelle altre due aree non sarebbero in realtà rapportati ai benefici possibili.

Comunque rimane l'utilità dell'Eurostar nell'affermare a livello locale l'importanza dei bacini di Potenza e Matera e dei loro contenuti riconducendoli a un ruolo sopraregionale se non addirittura nazionale.

Per quanto riguarda l'**accesso alle risorse dei sistemi locali** si deve partire dalla considerazione che il problema principale del "sistema Basilicata", al di là delle sue carenze di diffusione dei servizi e delle possibilità di crescita delle aree interne alla regione, era proprio quello derivante dalla necessità di ricucire i diversi sistemi produttivi locali sviluppandone le reciproche relazioni, in modo che ambiti territoriali di diverso livello strutturale (poli di eccellenza e aree marginali) potessero coesistere e, al tempo stesso, produrre sinergie e complementarietà tali da assicurare il riequilibrio economico e sociale.

La perifericità della Basilicata, nell'ambito delle relazioni nazionali ed internazionali, rappresenta, quindi, di fatto ancor oggi uno degli ostacoli maggiori allo sviluppo della regione, soprattutto in una fase, come quella attuale, caratterizzata dalla competizione fra "territori" e, di conseguenza, dall'inserimento di un sistema-regione in un unico mercato globale.

E tale perifericità è connessa come più volte affermato alle attuali carenze che caratterizzano il sistema delle reti di trasporto, sia in termini di dotazioni che di prestazioni.

Il potenziamento e la realizzazione di una efficace rete ferroviaria regionale appare quindi un valido intervento nella direzione di un maggior inserimento della regione all'interno dei circuiti di scambio nazionali e di un maggior collegamento interno fra le sue parti, siano esse "deboli" che in via di sviluppo.

I parametri indicativi delle risorse dei sistemi locali sono stati i seguenti:

- le risorse agricole, misurate attraverso il numero di aziende presenti sui territori comunali e la superficie agricola utilizzata (S.A.U.);
- le risorse industriali (unità locali e addetti alle industrie);
- le attività commerciali (unità locali e addetti al commercio);
- il terziario (unità locali e addetti ai servizi).

Poiché la localizzazione di ciascuna di queste risorse è differente rispetto a quella dei casi precedenti è anche diversa la incidenza delle relative quote rispetto alle isocrone.

Così per l'agricoltura, tralasciando quello che accade nelle prime due isocrone, l'isocrona dei 45' mostra la prevalenza della stazione di Potenza (24,4 % di u.l.) e di Ferrandina (20,3%), mentre quella dei 60' la prevalenza sempre di Potenza (38,7 %) seguita da Pisticci (31,2 %). Questa differenza dipende dal fatto che l'area di Pisticci include quella di Ferrandina con in più una quota di altri centri a sud.

Per quanto riguarda l'industria l'isocrona dei 30' è interessante perché mostra l'assoluta prevalenza di Potenza (25,6 %) rispetto a una media di circa il 5,5 % delle altre, mentre l'isocrona dei 45' mostra la prevalenza ancora di Potenza (32,7 %), ma seguita da Sicignano (23%).

Anche in questo caso la valenza della stazione di Sicignano è solo apparente perché dipende per la maggior parte da quella di Potenza a essa attigua.

Per la isocrona dei 60' si nota lo stesso fenomeno (che riguarda Albano e Sicignano), Potenza ha il 41,4 % delle u.l. regionali.

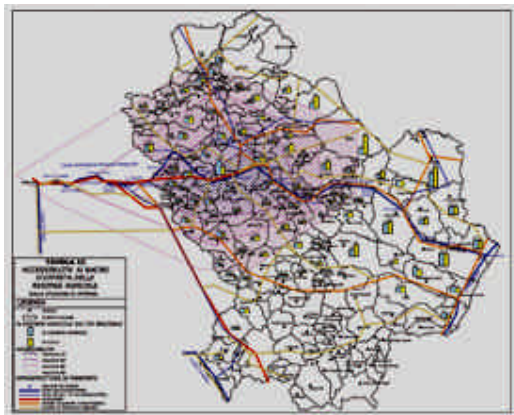
Anche per le attività terziarie si rileva un simile andamento.(Potenza 43,5 %)

Per quanto riguarda l'area del Materano (stazione di Ferrandina) la maggior quota di risorse accessibili si colloca per i tre settori di attività tra il 23 e il 26 %.

In conclusione rimane confermata la gerarchia delle polarità regionali. Potenza al primo posto (con molte stazioni attigue a supporto) e Matera (Ferrandina) al secondo. E questo divario non è colmabile solo con interventi infrastrutturali.

AGRICOLTURA

Potenza

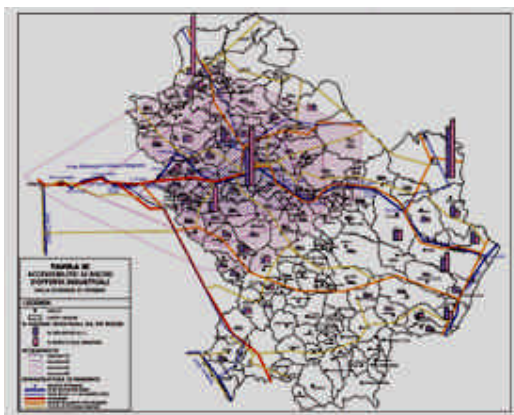


Ferrandina

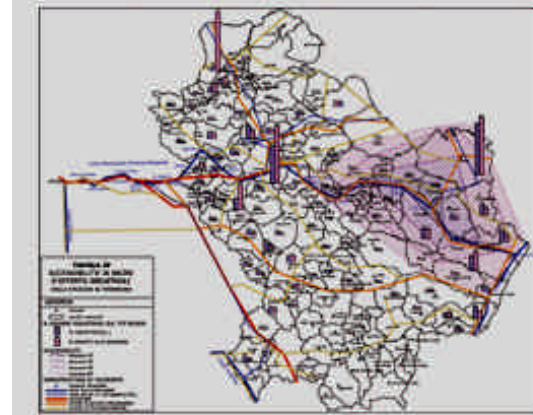


INDUSTRIA

Potenza

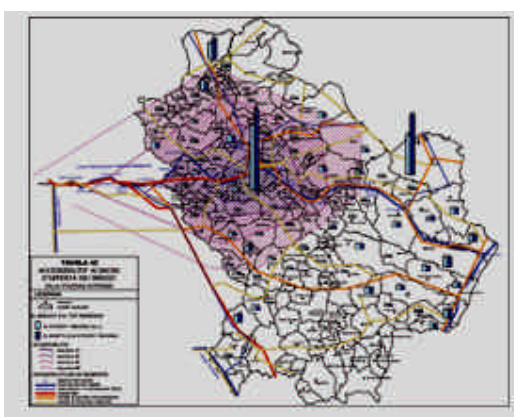


Ferrandina

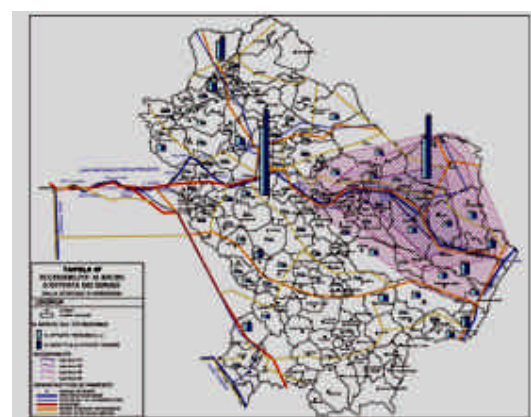


TERZIARIO

Potenza



Ferrandina



Tavv. 16-21

7 CONCLUSIONI

Da questo lavoro emergono alcuni risultati importanti:

-anzitutto la creazione di una nuova linea (con conseguente accorciamento di alcuni tratti) e l'esercizio di treni veloci consente la riduzione della accessibilità fra il bacino tirrenico e quello pugliese, favorendo il potenziamento dell' area centrale del potentino..

In questo modo si raggiunge l'obbiettivo principale di ridare identità formale e sostanziale a un'area dalle molteplici valenze e entro cui sono comprese la maggior parte delle risorse culturali e socioeconomiche della regione (il potentino).

-inoltre la riduzione delle stazioni rafforza nel contempo anche la centralità dell'area del Materano, zona strettamente legata alla linea attraverso la connessione con la stazione di Ferrandina (nuovo tratto previsto in progetto). Questa zona almeno per quanto riguarda le valenze culturali di livello nazionale viene così ad assumere finalmente il ruolo che gli compete.

Il fatto che dai bacini posti all'esterno della Regione si possa raggiungere in maniera assolutamente competitiva rispetto al sistema viario questi punti focali fa sì che queste due stazioni (Potenza e Ferrandina) siano di fatto le porte di accesso a quasi tutti i beni di cui la Regione stessa è dotata con origine i principali centri delle regioni contigue.

A questo scopo è evidente l'utilità del sistema viario locale che in alcuni tratti (Potenza-Melfi e Ferrandina-Matera) facilita gli spostamenti.

Ma anche il sistema ferroviario locale consente, anche se con qualche svantaggio, questo tipo di connessioni, di fatto rendendo accessibile allo stesso modo una forte quota delle risorse regionali in tempi assolutamente accettabili.

-l'inserimento sulla linea (vecchia) poi di una elevata frequenza di treni regionali consente nel contempo di favorire la centralità di una serie di bacini su cui invece la linea eurostar non aveva effetti rilevanti. La linea Battipaglia-Metaponto, cioè, assieme al servizio (comparabile) fornito dalle altre tratte regionali , assolve il delicato compito di rafforzare gran parte dell'armatura urbana dei centri, sia quella che abbiamo "culturale e ambientale" sia quella "strutturale" dei sistemi locali.

Il lavoro dunque presenta un duplice livello di rapporti fra infrastruttura ferroviaria e territorio:

- il livello sopraregionale attraverso cui si rafforza il ruolo del polo di Potenza, connettendolo fortemente con i bacini contigui campano e pugliese e aumentandone la centralità complessiva e quindi la futura vitalità; lo stesso avviene anche se con minor intensità per il polo del Materano.

-il livello regionale attraverso cui è possibile riarticolare più completamente quasi tutte le strutture territoriali in generale e soprattutto quelle di alcuni sistemi locali che attualmente risultano poco strutturati, poco connessi e in definitiva poco valorizzati.

E' anche interessante a nostro avviso notare come venga rivalutato il ruolo di tutta una serie di stazioni minori nell'ambito del problema della riconnessione coi sistemi territoriali e con i sistemi delle risorse in genere, rivalorizzando aree di territorio spesso abbandonate .

Ma l'importanza della "attrezzatura stazione" non scaturisce solo da questo ruolo; investe anche l'entità dei bacini di accesso locali, bacini strutturati diversamente a seconda delle densità di utenti e di infrastrutture non solo viarie. Accade per es. che talune stazioni attualmente sottoutilizzate possano assumere un ruolo paritario in dipendenza della presenza di livelli di infrastrutturazione non correlati al contesto socioeconomico del bacino locale.

Rilevanti risultano anche gli effetti indotti sull'utilizzazione specifica delle risorse ambientali sia dalle stazioni ES che da quelle della linea Regionale. Nel primo caso diventano immediatamente accessibili aree di rilevante valore qualitativo e quantitativo (parchi, boschi, etc.); nel secondo caso anche aree minori ma di interesse eccezionale (biotopi unici, sic, etc.).

In conclusione il sistema combinato di questi due esercizi assieme anche al potenziamento di alcune stazioni "minori" consente di raggiungere tutti quegli obbiettivi di sviluppo territoriale specifici di questa tipologia di infrastrutture.

Bibliografia

- Basilicata Regione Notizie – Consiglio Regionale di Basilicata, Il nuovo programma della VII Legislatura Regionale, Potenza, 2000
- Basilicata Regione Notizie – Consiglio Regionale di Basilicata, La nuova programmazione dei Fondi Strutturali, Potenza, 2000.
- Camagni, Principi di economia urbana e territoriale, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
- Formez, Studio sulla dimensiona ottimale degli enti locali nella Regione Basilicata, 1998.
- Istat, Imprese, istituzioni e unità locali – 7° censimento generale dell'industria e dei servizi, 1991.
- Provincia di Potenza, Osservatorio sulla Qualità Ambientale – 1° Rapporto Annuale, Potenza, 1999
- Ranieri L., (a cura di), Le Regioni d'Italia, vol. XV, UTET, Torino, 1972.
- Regione Basilicata – Dipartimento Sicurezza Sociale e Politiche Ambientali, L'Ambiente in Basilicata 1999 - Stato dell'ambiente regionale, Potenza, 2000.
- Regione Basilicata, Programma Regionale di Sviluppo 1998-2000.
- Regione Basilicata, Programma Operativo Regionale 1994-1999.
- Regione Basilicata, Programma Operativo Regionale 2000-2006.
- Regione Basilicata e Dapit, I sistemi territoriali locali in Basilicata e l'organizzazione dei servizi decentrati nel Quadro della Programmazione Regionale - Rapporto finale, Potenza, 2000.

ABSTRACT

This paper focalizes the links between a new rail truck e local and overall regional development.

The railway involved is the line Battipaglia-Potenza-Metaponto that runs along the middle of the Basilicata region and that takes two different trains: the Eurostar train (high speed) and Regional trains (middle speed).

In the first case the effect is the reinforcement of the Potenza local area together with the valorization of its cultural and socio-economic resources. More it reduces times between the extreme parts of the region reinforcing the polarity of all region respect Campania and Puglia polarities.

In the second case the effect is the reinforcing of local systems in order to provoke also the integration among various resources basins localized in all parts of the region.

In conclusion the new rail project reaches many objectives of regional development.