

### III riunione selezione delle aree interne in Basilicata

#### Approfondimento sul trasporto pubblico locale – 24 giugno 2014

**Partecipanti:** DPS, DPS-DGPRUC, MIT, Regione Basilicata, Trenitalia, ISFORT

Il DPS apre la riunione ringraziando i presenti per la partecipazione e illustrando gli obiettivi della riunione: presentazione dei punti di forza e di debolezza del sistema trasporti in Basilicata con preciso riferimento alle aree interne preselezionate dalla regione, oggetto della prossima missione di campo.

#### **1 *Questione dei trasporti a livello regionale con riferimento alle aree interne***

##### La Regione:

- Esprime forte interesse al miglioramento dei trasporti, della mobilità e dell'accessibilità dei territori nel rispetto del diritto alla Cittadinanza ed in linea con la Strategia delle aree interne.
- Precisa che ben il 92% della superficie regionale rientra nella classificazione delle aree interne e che pertanto l'attenzione e l'impegno su tale tema, sia a livello regionale che a livello locale è massima.
- Riguardo al servizio dei trasporti locali, riscontra un'azione nazionale che risponde ad una logica di mera sostenibilità economica e finanziaria come stabilito dall'art. 16 bis del "Patto Governo-regioni per il trasporto pubblico locale" di cui al DL 06.07.2012, n. 95, che si traduce in una riduzione delle risorse finanziarie a disposizione di ogni Regione. Per la Basilicata, aggiunge che la situazione è fortemente penalizzante perché il servizio TPL è caratterizzato da un numero contenuto di corse che effettuano tratte di medio-lunga percorrenza, pertanto la riduzione anche solo di poche corse porta a lasciare alcune aree completamente isolate.
- Tra gli interventi in attuazione a livello regionale, secondo la riprogrammazione effettuata nell'ambito del Piano trasporti regionale (PTR) ad ottobre 2013, si è andati nella direzione di sopprimere corse con bassa frequenza, in ottemperanza della direttiva nazionale, rispettando il principio di non lasciare scoperte le aree interne e lasciando collegamento.
- Riguardo al servizio ferroviario, ricorda la presenza della ferrovia Appulo Lucane e di quella di Trenitalia. Per la prima, che assicura il collegamento tra la Puglia e la Basilicata, è in corso l'acquisto di nuovo materiale rotabile e ripristino di parti di tratte. Per la ferrovia Trenitalia, al momento c'è l'intenzione di intervenire con un piano di riorganizzazione.
- Discorso complesso riguarda il servizio TPL su gomma estremamente parcellizzato: si contano 48 società di TPL che agiscono nell'ambito del singolo comune. La regione entro il 2016 assegnerà il servizio a 4/ 5 società che agiranno per ambiti territoriali omogenei tramite accorpamento dei comuni. Questo processo

di riorganizzazione dell'intero servizio nell'individuare gli ambiti territoriali terrà necessariamente conto del perimetro delle aree interne selezionate in un'ottica di politica integrata.

- Altra problematica è rappresentata dall'elevato numero di servizi sostitutivi, di supporto principalmente alle ferrovie Appulo Lucane –in parte dismesse dagli anni 80. Anche su questo aspetto è intenzione della regione ripensare a una riorganizzazione complessiva del servizio.

Prima dell'analisi dei dati, il DPS riassume che il trasporto nella Regione si caratterizza per tre livelli (trasporto su ferro, trasporto extraurbano e il trasporto comunale) e suggerisce che nel PTR - a livello di programmazione e a livello di progettazione – si possano interfacciare i tre livelli prevedendo anche un sistema di intermodalità.

## **2. Analisi e commento della matrice dati**

L'Ufficio AdG FESR Basilicata:

- espone i dati della griglia partendo dall'indicatore g.4 *Offerta di servizi del TPL su gomma di connessione al capoluogo regionale: numero medio di corse anno di servizi su gomma ponderati per la popolazione residente che potenzialmente ne ha accesso, dai comuni dell'area di riferimento al capoluogo regionale*. Specifica che dal punto di vista metodologico il dato conta la coppia, ossia corsa dell'andata e corsa del ritorno. Alto Bradano 7; Marmo Platano 5; Mercure Alto- Sinni- Val Sarmento 1; Montagna Materana 0 per un totale di 13.

- g.5 *Offerta di servizi del TPL su gomma di connessione al polo locale numero medio giornaliero di servizi su gomma ponderati per la popolazione residente che potenzialmente ne ha accesso, dai comuni dell'area di riferimento al polo territoriale*. Anche per questo indicatore il calcolo è a coppia. Alto Bradano (polo Genzano di Lucania per la scuola) 11; Marmo Platano (Muro Lucano per la scuola) 4; Mercure Alto- Sinni- Val Sarmento (Senise) 13; Montagna Materana (Stigliano): 8; per un totale di 35.

-g1 *Distanza media in minuti dei comuni non polo dal polo più vicino*: precisa che i valori calcolati dalla regione indicano tempi molto più contenuti rispetto a quelli indicati nella matrice DPS.

Su questo punto, il DPS precisa che la differenza di dato, riscontrata anche per altre regioni, è dovuta a un metodo di calcolo differente. Aggiunge che è in corso una riflessione per valutare per questo indicatore anche altre fonti di dati aggiornate.

ISFORT mette in luce che l'assenza del servizio ferroviario nell'area del Mercure Alto- Sinni- Val Sarmento (1) e della Montagna Materana (0) viene compensata dalla presenza del numero di corse di servizio su gomma.

Su sollecito del DPS, la regione specifica che non ci sono flussi interregionali del servizio trasportistico rilevanti. Unico flusso interregionale contenuto è dall'Alto Bradano verso la Puglia per ragioni legate al turismo stagionale.

