

Connettere il sistema: Città metropolitana di Bari e MateraEcoC 2019

Federica Greco¹

Antonio V. Scarano²

¹L'autrice, funzionaria presso il Servizio urbanistica della Regione Puglia, con Determina n.6 del 30-10-2014 del Direttore dell'Area Politiche per la Mobilità e Qualità Urbana avente ad oggetto: *Organizzazione per l'elaborazione di piano regionale dei trasporti e piano triennale dei servizi*, è stata inserita nel Gruppo di lavoro per l'aggiornamento del Piano attuativo (Pa) del Piano regionale dei trasporti (Prt) e per il Piano triennale dei servizi (Pts) del trasporto pubblico locale. Le considerazioni presenti in questo lavoro sono frutto di personali riflessioni e non coinvolgono la Regione Puglia.

²Le opinioni qui espresse sono frutto dell'autore e non coinvolgono, in nessun modo, l'ente di appartenenza.

Urban@it Background Papers

Rapporto sulle città 2016
LE AGENDE URBANE DELLE CITTÀ ITALIANE
ottobre 2016

Federica Greco

Master in Architettura del Paesaggio, UPC, Barcellona
federicagreco@libero.it

Antonio V. Scarano

Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia
a.scarano@arem.puglia.it

Abstract

Gli storici e virtuosi elementi di prossimità che legano la città di Matera all'area metropolitana di Bari fanno corrispondere alle affinità territoriali un insieme di servizi di reciprocità che “il sistema delle due città” propone come chiave di lettura delle loro diversificate specializzazioni.

Il lavoro si propone di presentare gli interventi infrastrutturali in corso, finalizzati al potenziamento dei *link* multifunzionale tra le due città, decodificando le funzioni di servizio che le opere possono fornire al “sistema di città” oggetto di studio.

Il lavoro affronta, in particolare, i potenziamenti di strade e ferrovia nonché i servizi orientati alla fruizione dell'offerta di Matera Capitale europea della cultura 2019 a partire da quanto già rappresentato nel Piano attuativo del Piano regionale dei trasporti 2015-2019 e nel Piano triennale dei servizi di Tpl, di recente approvazione da parte della Regione Puglia (D.G.R. n. 598 del 26-04-2016). In particolare il Pa già prevede, in ambito ferroviario, interventi finalizzati a migliorare i collegamenti lungo la linea Bari - Altamura/Gravina - Matera della Fal. Recentemente le due regioni hanno siglato un Protocollo d'intesa dedicato ad orientare gli sforzi verso lo sviluppo infrastrutturale e la riorganizzazione dei servizi lungo la direttrice ferroviaria di collegamento. Oltre a ciò, il completamento della S.S. 96 e la previsione di valorizzare l'itinerario cicloturistico Bicalia n.10 completano la definizione di “corridoio multimodale” tra le due città.

Historic and proximity elements, that link the town of Matera with the metropolitan area of Bari, correlate territorial affinities to a set of reciprocal services. The “two towns system” proposes such services as a key for understanding their diversified specializations.

This paper aims to present the infrastructure upgrades in progress, with the scope of strengthening the multi-functional links between the two cities, by decoding the service functions that infrastructures can provide to the “two towns system” under analysis.

In particular this paper deals with road and railway upgrades as well as services finalized to enjoy the proposals of Matera European Capital of Culture in 2019, starting from what is already represented in the Executive Act of the Regional Transport Plan 2015-2019 and in the Plan of Transit Services, recently approved by the Apulia Region (DGR n. 598 of 04/26/2016). In particular in the railway sector, the Plan provides already interventions aimed at improvement of the links along the “Bari - Altamura / Gravina - Matera” line, operated by FAL. Recently, the two regions have signed an agreement dedicated to guide progress towards infrastructure development and transportation service reorganization along the railroad. Furthermore, the completion of infrastructural works on road SS96 and the development of bike lane “Bicitalia 10” complete the definition of “multi-modal corridor” between the two cities.

Parole chiave/ Keywords

Matera, Bari , Infrastruttura come servizio, Capitale europea della cultura / *Matera, Bari, Infrastructure as a service , European Capital of Culture.*

Matera e Bari: Capitali del sud

La città di Matera è nota per la sua capacità di *rigenerarsi*: da *vergogna nazionale*, a causa delle condizioni di vita degli abitanti che risiedevano nel rione Sassi, simbolo di arretratezza e marginalità, ha saputo difendere e valorizzare la propria identità. Si pensi alla scelta di questa città come Laboratorio urbano (cfr. in questo volume il ritratto di Matera), a partire da Ludovico Quaroni e Giancarlo De Carlo, al Piano Piccinato sino alla “visione” di Adriano Olivetti, che vede in Matera una «capitale simbolica», un laboratorio a cielo aperto in cui realizzare un «villaggio modello»: la Martella, quartiere realizzato per ospitare la popolazione “sfollata” dai Sassi, grazie ad un grande programma di recupero avviato agli inizi degli anni Novanta e reso possibile dalla legge 771 del 1986, che ha portato la stessa città ad essere il primo sito Patrimonio Unesco del Mezzogiorno italiano.

Matera, con la designazione a Capitale europea della cultura 2019, affronta oggi una nuova sfida, con la consapevolezza, già acquisita, che la filiera più forte della sua economia è rappresentata dalla «valorizzazione culturale della sua identità»³, a fronte dello svuotamento della sua base produttiva-manifatturiera, causato anche da un non adeguato supporto in tema di logistica e infrastrutturazione, cui si affianca la minaccia della soppressione della Provincia.

La componente culturale, supportata da una serie di attività che ruotano intorno ad essa, quali *agricoltura di qualità*, *turismo culturale*, che punta sulla qualità dell'esperienza offerta più che sul semplice incremento quantitativo degli arrivi e delle permanenze, servizi innovativi, diventa dunque l'elemento centrale su cui si basa il nuovo progetto di città. Tra gli obiettivi che la nuova Matera si pone, come preannunciato nel dossier di candidatura a Capitale europea della cultura, emerge la volontà di riconnettere e rilanciare le aree interne della regione attraverso il superamento dei «problemi di accessibilità territoriale».

Un ruolo chiave, in tal senso, assume la *prossimità*, materiale (persone, materie prime, prodotti) ed immateriale (informazioni, servizi) di Matera con la città di Bari, *gateway city* per i rapporti *cross border* con l'Europa Sudorientale, sino a creare un sistema di città connesse attraverso un *corridoio multimodale* che colleghi le due Capitali del sud.

Questo principio di *sussidiarietà ecosistemica*, basato su *link* rapidi, efficienti e sicuri, propone una rilettura esperienziale degli spostamenti interni al sistema Matera-Bari.

I «servizi di connessione» offerti dalla città di Bari assumono un ruolo cardine al fine di consolidare la funzione di *cerniera* di Matera con le aree interne della Basilicata. In particolare si pensi ai servizi di supporto alla mobilità ubicati in Bari centrale (nodo di scambio ferro-ferro e ferro-gomma, *park&ride*, velostazione, *rentAbike*, ciclofficina, ecc.), che possono essere intesi come funzionali agli interessi turistici, storico-naturalistici ed enogastronomici di Matera 2019. Questo rapporto di sussidiarietà tra le due città vede Matera come *terminal* in entrata e uscita per la domanda di spostamento verso il Corridoio adriatico, attraverso gli *hub* portuali, aeroportuali (l'aeroporto internazionale di Bari dista circa 60 km dal centro città)⁴e

³Indirizzi strategici degli strumenti di pianificazione in itinere della città di Matera e del suo territorio, Documento di apertura del confronto pubblico, Matera, febbraio 2013, da <http://www.comune.matera.it/it/piano-strutturale-comunale>

⁴ per il 2019 una flotta dedicata di shuttle assicurerà corse regolari ogni ora nei due sensi - durante tutta la giornata e con tempi di percorrenza inferiori ai 50 minuti.

Infrastructure as a services: mobilità e progetti in corso

6

Se il sistema delle due città trova nella *sussidiarietà* l'elemento evolutivo delle loro rinnovate relazioni di prossimità, il supporto infrastrutturale rappresenta la struttura portante della condivisione logica, oltre che fisica, dei servizi scambiati all'interno del sistema di città.

All'interno di questo sistema, dunque, può essere identificato il carattere di "servizio" che offrono le infrastrutture di connessione.

Sebbene nel contesto trasportistico sia nettamente diversificata l'infrastruttura dai servizi di trasporto che la utilizzano, in una visione *ecosistemica* delle relazioni tra le città, l'infrastruttura offre di per sé dei servizi di prossimità. L'infrastruttura come servizio, dunque, rende interscambiabili i servizi (tipicamente intesi) residenti in ognuna delle città che compongono il sistema e, di per sé, questo ulteriore servizio di interscambio si aggiunge all'ecosistema esistente ampliando, di fatto, l'offerta di ogni elemento del sistema.

Riconoscendo ormai ampio il *gap* di modernità del *link* ferro-stradale, già da qualche anno le due regioni investono, oltre allo stato, per il completamento della S.S. 96 che, ad oggi, dopo varie vicissitudini, risulta ad uno stato di avanzamento pari al 68% rispetto ai progetti originari e per la velocizzazione della ferrovia Bari-Altamura-Matera delle ferrovie Appulo-Lucane.

L'adeguamento della S.S.96 in Puglia, unitamente alla S.S.99, in Basilicata, la quale è già del tipo "B" (D.Lgs.30 aprile 1992, n. 285 - art. 2) consegnerà un'infrastruttura stradale con importanti livelli di prestazione in termini di capacità oraria e tempi di percorrenza.

A fronte di questo potenziamento, che potrebbe configurarsi anche come un deterrente per il vettore collettivo ferroviario, le due regioni hanno ritenuto di investire nel rilancio dell'unica linea ferroviaria diretta per Bari anche attraverso la recente sottoscrizione di un Protocollo d'intesa dedicato ad orientare gli sforzi verso lo sviluppo infrastrutturale e la riorganizzazione dei servizi lungo la direttrice ferroviaria di collegamento (Delibera Giunta regionale pugliese n. 1510/2015 e Delibera giunta regionale lucana n. 1034/2015).

Per quanto attiene il Piano attuativo 2015-2019 del Piano regionale dei trasporti della Puglia, approvato con Delibera di giunta regionale n. 598 del 26-04-2016 in attuazione della L.R. 16/2008, esso presenta una componente propositiva basata sull'obiettivo di abbassare il tempo di viaggio tra Bari e Matera sino a 59

minuti. E ciò principalmente attraverso due azioni: nuovi treni e due interventi di “raddoppio selettivo” lungo la linea esistente. Il Piano persegue l’obiettivo di diminuzione del tempo di viaggio nel contesto degli investimenti, già previsti (ed alcuni in fase di cantiere, come quello del raddoppio e interrimento della linea ferroviaria alle porte di Bari) nel precedente strumento attuativo di pianificazione dei trasporti, finanziato con risorse Fesr 2007-2013 quali, ad esempio, la dotazione di nuovo materiale rotabile ferroviario e *l’up-grade* tecnologico, di bordo e di terra, idonee a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria (Scmt - Sistema di controllo della marcia del treno)⁶.

Oltre alle infrastrutture fisiche, il Piano Attuativo pugliese prefigura anche uno scenario, da concretizzarsi in due step sia prima che dopo il 2020, di investimenti utili a garantire la coesistenza, in sicurezza, della componente motorizzata e della componente cicloturistica del traffico sulla relazione Bari – Matera.

Per quanto riguarda la mobilità ciclistica, si prevede, in variante all’itinerario Bicitalia10 “*dei Borboni*”, l’asta di connessione ciclabile, su strade secondarie esistenti, che connette il sistema di città rafforzando le potenzialità di accesso a Matera attraverso il nodo ferroviario di Bari in intermodalità Bici+treno.

Da Matera, inoltre, si intercetta la ciclovia Bicitalia 3 “*dei Pellegrini*” (percorso EuroVelo 5) ovvero il corridoio della Via Appia Tarantina sino a Venosa, dove si può intercettare il percorso principale della Consolare che propone Castel del Monte come tappa intermedia di rilievo.

Nello scenario del Piano Attuativo assume ruolo centrale la rete delle *Velostazioni* utilizzate come nodi di facilitazione dell’interscambio modale treno-bicicletta non solo per il segmento turistico della domanda di trasporto pugliese. Lungo la direttrice ciclabile Bari-Matera, dal nodo di scambio modale (e sede di Velostazione) di Gioia del Colle diparte il citato tratto di variante alla Bicitalia 10 di cui si prevede il completamento entro l’orizzonte di Piano (2020).

⁶ In particolare il Pa prevede, in ambito ferroviario, interventi finalizzati a migliorare i collegamenti nella Linea Bari - Altamura/Gravina - Matera delle Ferrovie Appulo Lucane. Si fa riferimento alla «realizzazione di un intervento di raddoppio selettivo, all’altezza della fermata di Mellitto, posizione, questa, individuata come simmetria oraria della linea che prevede l’incrocio sistematico dei treni Altamura – Bari in corrispondenza di questo nodo». Gli ulteriori interventi previsti riguardano la nuova fermata in prossimità dell’ospedale delle Murge e, nell’area barese, il rifacimento dello scavalco del fascio dei binari Rfi tra Bari Scalo Fal e Bari C.le che auspicabilmente, in accordo con il protocollo sull’assetto complessivo della stazione di Bari C.le, stipulato nel 2010, prevede anche la realizzazione di una nuova fermata in corrispondenza del quartiere Libertà (p.106-107 *Relazione del Piano attuativo 2015-2019 del Piano regionale dei trasporti della Puglia*)

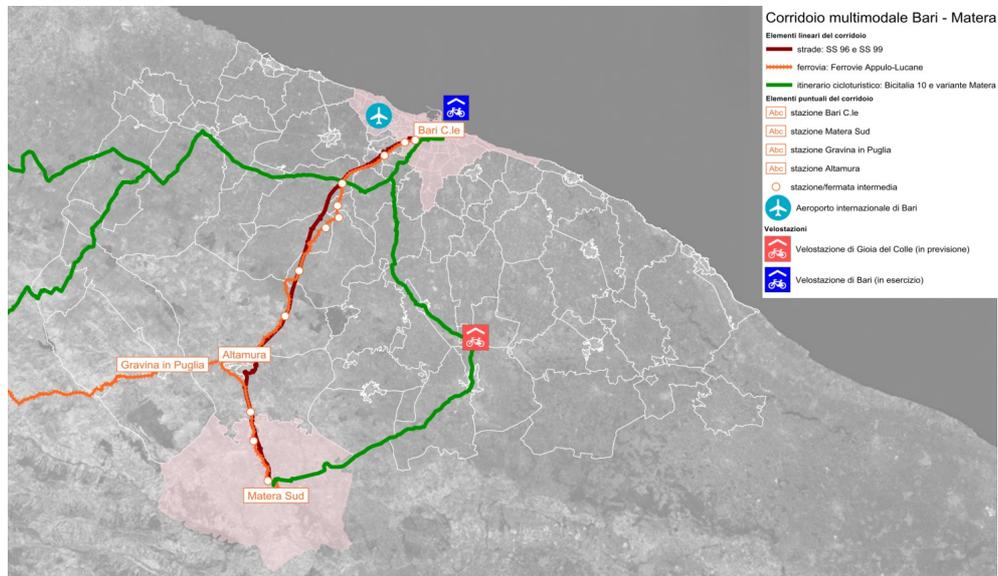


Fig. 2. Corridoio multimodale Bari - Matera (elaborazione degli autori)

Conclusioni

Gli investimenti in infrastrutture garantiscono il ruolo di “servizio” che le città sono chiamate a svolgere.

Il sistema di città, basato sulle relazioni che connettono Matera alla nuova Città metropolitana di Bari, diventa il contesto moltiplicatore dei servizi offerti dall’infrastruttura che, di fatto, replica in ognuno dei centri componenti il sistema, i servizi presenti nell’altra. Questo concetto rafforza la *prossimità ecosistemica*.

Nel caso in esame, circa il “sistema delle Capitali del sud”, si è presentato il rafforzamento della *prossimità* tra i due poli offerto dal corridoio multimodale ferrostradale su cui le due regioni stanno investendo. Appare evidente che la stessa scelta di Matera quale Capitale europea della cultura 2019 è motivata, oltre che dal denso programma culturale, anche dalla volontà di incrementare il turismo *sostenibile* (da 200 mila a circa 600 mila visitatori l’anno) e dai cospicui investimenti dedicati alle attività promosse, di cui circa il 70% già forniti, indipendentemente dal risultato della competizione, dalla Fondazione di partecipazione Matera-Basilicata 2019, costituita a settembre 2014, con durata sino al 2022.

Ed i maggiori investimenti, come mostrato nei paragrafi precedenti, sono indirizzati al superamento dell'isolamento che caratterizza ancora la città di Matera in particolare verso Bari, "Porta d'Oriente", riconoscendo in tal senso la stretta connessione tra le due Capitali del sud.

BIBLIOGRAFIA

Bilò ,F. e Vadini, E.

2013 *Matera e Adriano Olivetti. Conversazioni con Albino Sacco e Leonardo Sacco.* Roma, Fondazione Adriano Olivetti. [online]

<http://www.fondazioneadrianolivetti.it/images/publicazioni/collana/080313121808Matera%20e%20Adriano%20Olivetti.pdf>

Comune di Matera

2013 *Indirizzi strategici degli strumenti di pianificazione in itinere della città di Matera e del suo territorio, Documento di apertura del confronto pubblico.* [online]

<http://www.comune.matera.it/it/piano-strutturale-comunale>

Comitato Matera 2019

2013 *Matera Città candidata Capitale Europea della Cultura 2019.* [online]

<http://www.matera-basilicata2019.it/it/mt2019/dossier-di-candidatura.html>

2014 *Open Future: Matera Città candidata Capitale Europea della Cultura 2019.* [online]

<http://www.matera-basilicata2019.it/it/mt2019/dossier-di-candidatura.html>

Regione Basilicata

2015 *Delibera Giunta Regionale n. 1034/2015.*

Regione Puglia

2015 *Delibera Giunta Regionale n. 1510/2015.*

2016 *Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti e Piano Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale approvati con Delibera di Giunta Regionale n. 598 del 26-04-2016.*