

## Macro Sistema Territoriale 4 - Matera

### Il sistema territoriale di riferimento

La città di Matera si colloca in posizione strategica tra Calabria e Puglia, tra Adriatico, Ionio e Tirreno, tra aree costiere ed aree interne, tra mondi produttivi distinti e variegati.

Va particolarmente evidenziato, a questo riguardo:

- il futuro completamento del corridoio jonico e la conseguente interconnessione tra i Corridoi transeuropei I e VIII;
- la nuova centralità di Taranto a livello infrastrutturale generale;
- l'attivazione dell'importante Centro Mercati di Ferrandina.

Purtroppo la tragica arretratezza dei collegamenti tra Matera e le suddette infrastrutture ne fanno una vera e propria città di frontiera, con caratteristiche di marginalità e dotazioni funzionali assolutamente inadeguate a fronte di grandi potenzialità possedute ed inesprese. Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, particolarmente penalizzanti sono i collegamenti all'autostrada A14 adriatica ed alla rete TEN (Corridoio VIII) serviti da strade provinciali a lento scorrimento: verso nord attraverso il nodo di Bari (54 Km) e verso est in direzione Mottola-Castellaneta-Taranto (37 km). La rete ferroviaria denuncia anch'essa consistenti ritardi: il collegamento con Bari è assicurato da una tratta a scartamento ridotto, con tempi di percorrenza che oscillano tra i 75 ed i 90 minuti. Ancora più problematici sono, d'altra parte i collegamenti verso Ovest, in direzione di Potenza e, in generale, verso il Corridoio I. Nonostante questi problemi, Matera svolge un importante ruolo di "cerniera" tra due aree contermini:

- l'area murgiana, più moderna e dinamica, dalla spiccata vocazione imprenditoriale, proiettata verso i grandi circuiti del mercato globale attraverso il consolidato ruolo internazionale del distretto del mobile imbottito<sup>1</sup>);
- l'area bradanica interna, marginalizzata sia in termini di sviluppo economico che di dotazioni infrastrutturali.

La Città aspira nel prossimo futuro a rafforzare questo ruolo, incrementando il proprio livello di efficienza infrastrutturale e di servizio, nella prospettiva, da un lato di agevolare i processi a sostegno del sistema imprenditoriale, dall'altro di rafforzare i legami con le aree interne, aumentandone le possibilità di inserimento in circuiti virtuosi di sviluppo e di crescita.

<b>L'idea programma</b>	<p>Tre sono le criticità emergenti da tale stato di fatto da risolvere pertanto in positivo come altrettanti contenuti dell'idea programma:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a) l'attuale connotazione di marginalità territoriale e la possibilità di svolgere, invece, un ruolo strategico di "città frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della stessa Basilicata, connettendo funzioni, servizi e infrastrutture;</li><li>b) la dispersione urbana delle funzioni direzionali centrali, in un quadro di forte dissociazione tra valenze urbanistiche</li></ol>
-------------------------	---

<sup>1</sup> Il distretto industriale di Matera è situato nel triangolo geografico formato dal capoluogo e dai centri di Altamura e Santeramo in Colle, nella provincia di Bari. L'intero distretto mobiliare conta circa 350 imprese con 11.000 addetti e un fatturato medio annuo di 1.450 milioni di euro.

	<p>storiche (i Sassi ed il centro storico) e realtà urbanistiche contemporanee, e la conseguente necessità di creare un nucleo centrale di funzioni direzionali inteso come un vero e proprio portale fisico a servizio della città e del territorio;</p> <p>c) l'insufficiente valorizzazione delle potenzialità turistico-culturali della città e dell'intero territorio murgiano, di cui Matera rappresenta sicuramente il fondamentale centro di attrazione a livello internazionale; una piena affermazione dell'identità urbana materana qualificerebbe l'offerta di servizi e favorirebbe l'attrazione di investimenti esterni nel settore terziario, in funzione delle attività produttive presenti nel territorio interregionale di riferimento.</p> <p>Per quanto riguarda la mobilità, le esigenze primarie si collocano a livello regionale e nazionale, come già inizialmente evidenziato. Il Progetto SISTeMA, ponendo le basi per un giusto posizionamento territoriale di Matera, potrà favorire una maggiore attenzione dei poteri regionali e nazionali alla soluzione dei problemi infrastrutturali.</p> <p>Nell'ambito di operatività del progetto, verranno affrontati più specificatamente i problemi di interconnessione tra la mobilità a scala urbana e quella a scala territoriale, con particolare riferimento all'area direzionale centrale.</p>
--	--

<p><b>Articolazione progettuale dell'Idea-programma</b></p>	<p>L'Amministrazione Comunale di Matera ha definito un percorso programmatico, attraverso cui pervenire, in tempi rapidi, all'avvio di politiche condivise e di azioni attuative efficaci. Tale percorso passa necessariamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la messa a punto di un Piano Strategico;</li> <li>• la redazione del Piano Urbanistico Strutturale;</li> <li>• la redazione del Piano Urbano della Mobilità.</li> </ul> <p>Il Progetto SISTeMA si inserisce perciò a pieno titolo dentro questa strategia programmatica. A <b>livello di sistema</b> sarà effettuato uno <b>studio di fattibilità</b> per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sviluppare alcuni aspetti settoriali di particolare rilevanza (analisi demografiche e socio-economiche, analisi ambientali, analisi infrastrutturali e trasportistiche, impatti indotti dallo</li> </ul>
---	--



*Ripartizione del contributo, modalità e tempi di affidamento*

<b>MATERA</b>				
Tipologia di attivit	denominazione intervento	Contributo MIT	Modalit di affidamento	termine attivit
studi di fattibilit per azioni di sistema	piano strutturale comprensivo di analisi ambientali, analisi socio culturali, analisi economico finanziarie, analisi trasportistiche, analisi urbanistiche	245.000,00	bando di gara	ottobre 2006
Progettazione urbanistica	progettazione ambientale	15.000,00	affidamento diretto (1)	aprile 2007
	progettazione socio-economica	25.000,00		
	progettazione ingegneristica	45.000,00		
	progettazione trasportistica	20.000,00		
	progettazione urbanistica e coordinamento generale	150.000,00		
servizi esterni		11.732,00	affidamento diretto	
incentivi alla struttura interna		12.000,00	regolamento interno	
	<b>totale</b>	<b>523.732,00</b>		
(1)	nel caso di accorpamento di pi voci e conseguente superamento del valore di soglia, si ricorrera a bando di gara			