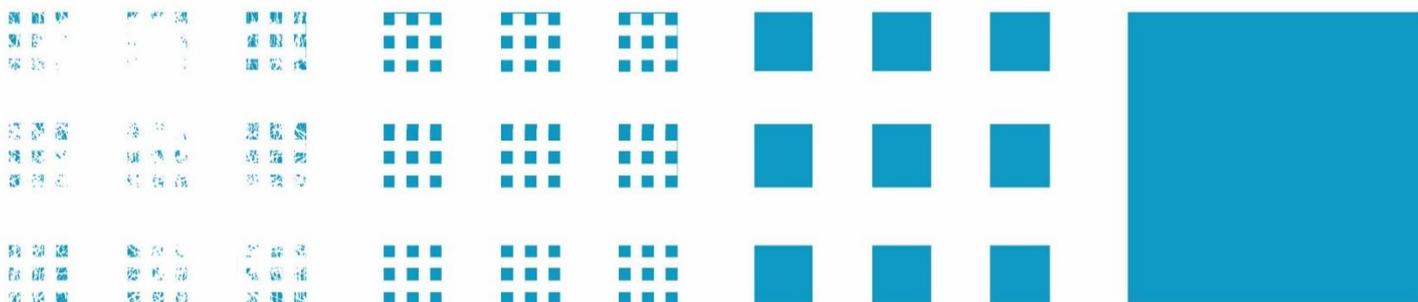


HUBforMATERA2019

PERCORSI DI PROGETTUALITA'



INFRASTRUTTURE

Gennaio_Giugno 2016

A cura dei partecipanti al
9° MASTER DI ECONOMIA E MANAGEMENT DELL'ARTE E DEI BENI CULTURALI
della
Sole 24ORE Business School

Coordinatrice scientifica
ELISA GRECO

A cura dei partecipanti al
**9° MASTER DI ECONOMIA E MANAGEMENT DELL'ARTE E DEI BENI
CULTURALI**
della
Sole 24ORE Business School

Coordinatrice scientifica
ELISA GRECO

Senior Training Manager
ADRIANA ANCESCHI

In collaborazione con
Fondazione Matera Basilicata 2019

Direttore generale
PAOLO VERRI

Gestione e monitoraggio
RITA ORLANDO

Percorsi HUBforMATERA2019

BENCHMARK	Sezione 1
PRODUZIONE CULTURALE	Sezione 2
AUDIENCE DEVELOPMENT	Sezione 3
TURISMO	Sezione 4
SPONSORSHIP	Sezione 5
INFRASTRUTTURE	Sezione 6

Premessa

L'estremo punto della A16, la Napoli-Canosa, è il casello autostradale di Candela, un piccolo comune situato al confine tra la Puglia e la Campania. Da qui, le numerose strade statali serpeggiano lungo paesaggi appenninici segnati dall'intensa erosione e caratterizzati da una precarietà e una povertà commoventi. Cullato dall'autobus, rivolgo lo sguardo al di là del vetro. La pietrosità, l'aridità, e insieme la desolazione di questi luoghi, è come tuffassero la mia persona nei pastelli chiari di Luigi Guerricchio. Capisco allora di essere tra le campagne lucane, dove il realismo quotidiano è intriso di nostalgia. Arrivato a Matera, una volta fuori dall'autobus, i volti delle persone che mi circondano sembrano primi piani felliniani, dai lineamenti che pare abbiano opposto resistenza, che pare si siano difesi con forza: il lucano è resiliente, ma riesce a sorridere della sua stessa condizione. Qui, a Matera, anche il clima è come voglia maledire la gente: l'aria umida appesantisce il respiro oltre che le ossa; e il sole, quando è alto, illumina anche il più remoto scorcio del sasso seccando la pelle di chiunque vi si trovi ad abitarlo e asciugandone la gola. Forse anche per questo i materani sono uomini di poche parole e poi testardi e resistenti come i muli che fino a qualche decennio fa hanno abitato le loro stesse dimore, infine indocili come le loro poco fortunate vite.

L'abitato di Matera, quello della città vecchia, dei Sassi, è arroccato su se stesso. L'architettura è il primo lampante e più visibile segno di una secolarizzazione che qui incontra il suo fallimento e la tradizione, invece, il suo più grande trionfo.

Per la città cerco freneticamente una 'M' rossa che mi indichi la presenza di una stazione metro o dei binari di un tram incastrati nel pavimento in lastre di pietra che i materani in forma dialettale chiamano "chianche", ma nulla di tutto ciò è qui presente; alcun segno di modernità delle infrastrutture è qui riscontrabile e la sensazione che si prova è quella di vivere nell'Italia pre-industriale, se non fosse per le numerose e affollate rosticcerie e i numerosi pizzicagnoli che hanno preso il posto delle botteghe artigiane.

Qui, a Matera, il tempo sembra allungarsi e la frenesia delle metropoli è come fosse il tema fantascientifico di un film di Stanley Kubrick.

Quasi istintivamente allora un assillo comincia a tormentarmi e insistentemente mi chiedo come tutto questo possa essere possibile oggi in un'Europa dalle dimensioni sempre più globali e dai confini, reali e non, sempre più incerti. Comincio a domandarmi inoltre cosa possa esserci qui per le generazioni come la mia, per i ragazzi come me sradicati dalle proprie radici e dalle proprie terre e ormai cittadini del mondo. Ma la risposta a questi interrogativi si rivela essere, in fin dei conti, l'origine degli stessi: Matera. Perché passare per Matera, per la condizione in cui versa e per come è collocata, è frutto di una scelta deliberata, conscia e ragionata. Matera è sempre la meta, la destinazione, il punto di arrivo prefissato, e mai un casuale, quanto stupefacente, incontro lungo il tragitto: Matera non è un crocevia fisico, un nevralgico e strategico punto in cui più vie si incrociano, ma è come se lo fosse idealmente.

È in questa infatti che possono incontrarsi compiutamente la storia più antica e quella più attuale, le tradizioni rurali e più ancestrali e le arterie polmonari del progresso, la dimensione locale e il respiro europeo, infine l'ambizione dei tempi nostri di esser proiettati verso ciò che sarà, al futuro e il bisogno tutto umano di rimanere legati a ciò che è stato, al passato. È qui insomma che la cultura, da oggetto sperato e aleatorio, può realizzarsi in forma tangibile.

Introduzione

Matera è un comune italiano di 60.477 abitanti, capoluogo dell'omonima provincia e seconda città per popolazione della Basilicata. Il territorio di Matera, per una sua particolare conformazione, caratterizzata da gravine, forre, pianori e un tempo più ricco di vegetazione, ha rappresentato, fin dall'epoca preistorica, un luogo privilegiato per l'insediamento di gruppi umani. Una delle caratteristiche principali della storia della città, infatti, sta nel fatto che il suo territorio è stato abitato senza soluzione di continuità dal Paleolitico sino ai giorni nostri, pertanto Matera viene considerata tra le città più antiche al mondo. Matera è nota anche come la "città dei Sassi", proprio per la peculiarità e l'unicità del suo centro storico. I Sassi di Matera sono un insediamento urbano derivante dalle varie forme di civilizzazione ed antropizzazione succedutesi nel tempo caratterizzate da una storia fatta di capovolgimenti continui: I Sassi, che sino alla fine del 1700 sono stati un esempio di integrazione perfetta fra l'uomo e l'ambiente, hanno subito negli ultimi due secoli un degrado notevole, che gli ha provocato dapprima nel 1952 l'appellativo di "vergogna nazionale" e di simbolo dell'arretratezza e del sottosviluppo del meridione italiano, e successivamente il progressivo esodo urbano. Il dibattito circa la prospettiva e il futuro dell'antico centro storico è stato ripreso solo trent'anni dopo il suo abbandono, quando nel 1986 fu emanata la legge speciale sul risanamento dei Sassi che prevedeva il riuso a fini abitativi dello storico quartiere. La "questione Sassi" è stata vissuta dalla comunità locale in maniera molto intensa e partecipata, tanto da spingerla a ribaltare radicalmente le prospettive: da città simbolo della miseria e subalternità contadina a luogo urbano ambito ed esemplare, al punto tale da essere inserita dall'Unesco nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità nel 1993. In questa storia di ingegnosità e resilienza, disgrazia e riscatto, continuità e rotture, Matera sta ancora cercando di venire a patti con la sua identità fisica, e come in molte altre città europee il suo rapporto con la modernità può dirsi conflittuale.

Date le sue radici nella tradizione contadina, dal punto di vista economico, Matera, da sempre è stata un centro agricolo, famoso per la coltivazione dei cereali e la produzione della pasta, del pane, dell'olio e del vino. Al tradizionale settore primario, si è affiancato negli ultimi decenni anche quello industriale, che ha visto Matera costituire insieme alle città pugliesi di Altamura e Santeramo in Colle un polo industriale nel quale si è sviluppata sia l'industria ferroviaria che il cosiddetto "polo del salotto". Grande importanza nella tradizione materana ha, poi, la produzione di oggetti di artigianato tipico, con particolare diffusione della lavorazione della cartapesta, della terracotta, della calcarenite e del ferro battuto. Matera, con i suoi luoghi di interesse, le sue tradizioni popolari e le diverse manifestazioni che si svolgono nel corso dell'anno, dispone di un'offerta culturale piuttosto ampia e variegata. Oggi è una delle città più sicure d'Italia, con la maggior penetrazione di tecnologie digitali private e con un grande aumento di imprese culturali giovanili. In città si trova una delle due sedi dell'Università degli Studi della Basilicata che conta corsi inerenti all'architettura e ai beni culturali, strettamente legati alla sua natura storica. Inoltre, A Matera opera sin dal 1983, per volontà congiunta del CNR, della Regione Basilicata e della NASA, il Centro di Geodesia Spaziale, una delle principali strutture di ricerca e trasferimento tecnologico nel Mezzogiorno, dedicato principalmente alla geodesia spaziale e al telerilevamento. La città presenta diverse istituzioni museali come il Museo archeologico nazionale Domenico Ridola, che riveste particolare interesse per lo studio della preistoria nell'Italia meridionale; il Museo Nazionale d'Arte Medievale e Moderna, ospitato nei locali del seicentesco Palazzo Lanfranchi; e il MUSMA, Museo della Scultura Contemporanea di Matera. Il fermento culturale è sostenuto e attivato

da numerosi altri operatori culturali, come le diverse associazioni culturali, le gallerie d'arte e le fondazioni volte alla valorizzazione e promozione dell'arte contemporanea, il Conservatorio Egidio Duni - la scuola di alta formazione musicale -, e il Cineteatro Duni.

Il settore turistico è in forte sviluppo, grazie alle numerose attrattive e peculiarità della città, all'inserimento dei Sassi e del Parco archeologico storico-naturale delle Chiese rupestri del Materano nella lista dei Patrimoni dell'umanità dell'UNESCO e alla vincita del titolo di Capitale Europea della Cultura 2019. Questo trionfo negli ultimi anni ha permesso di registrare un aumento nelle presenze di turisti sia italiani che stranieri. Inoltre, per il suo suggestivo carattere paesaggistico, Matera è stata scelta spesso come ambientazione di molti film ed è in tale circostanza che ha origine l'esigenza di istituire la Lucania Film Commission, con l'obiettivo di promuovere e sostenere la produzione di opere cinematografiche, televisive e audiovisive italiane ed estere in Basilicata. Alla luce delle sfide che la città si trova ad affrontare e del concetto definito per il suo programma culturale, è stato scelto lo slogan "Open Future". Matera-Basilicata 2019 vuol essere un'opportunità per creare una cultura aperta, in tutte le sue molteplici declinazioni: aperta perché "accessibile a tutti"; aperta perché non oscurantista nei confronti dei pensieri e delle sensibilità"; aperta perché "disponibile al dialogo". Gli obiettivi di Matera come Capitale Europea della Cultura 2019 consistono nel rafforzare la cittadinanza culturale, incrementare le relazioni internazionali, valorizzare un movimento emergente di creative bureaucracy, ma soprattutto fare di Matera la più importante piattaforma aperta del sistema culturale del Sud Europa.

Indice

1. METODOLOGIA	7
1.1. ANALISI DEL TERRITORIO - UN SISTEMA DI MAGLIE	7
1.2. LO STUDIO SUL CAMPO.....	8
2. INFRASTRUTTURE VIARIE	9
2.1. METROPOLITANA LEGGERA.....	11
3. INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSIBILITA' URBANA. Matera come smart city	13
3.1. SMART PARKING.....	14
3.2. CITY PASS.....	15
4. INFRASTRUTTURE DI CONNETTIVITA'	17
4.1. CAR POOLING	17
4.2. TOTEM INFORMATIVI	18
4.3. CODICI QR.....	19
5. INFRASTRUTTURE CULTURALI	21
5.1. COLLABORAZIONE CON L'UNIVERSITÀ DI INGEGNERIA URBANISTICA ED ARCHITETTURA DI COPENHAGEN (KADK).....	25
5.2. COINVOLGIMENTO DEL PROGETTO PILOTA MAAT, UN DIRIGIBILE PER LE TELECOMUNICAZIONI	26
6. IL TEAM	27

1. METODOLOGIA

Il lavoro di analisi delle infrastrutture all'interno del dossier di candidatura di Matera2019, *Open Future*, prevedeva innanzitutto una comprensione del termine «*infrastruttura*» nelle sue varie declinazioni.

La candidatura a *Città Europea della Cultura* con conseguente sblocco dei fondi comunali e regionali - e in parte anche nazionali - ha permesso a Matera di attingere a finanziamenti diversificati finalizzati al consolidamento e all'ampliamento delle infrastrutture fisiche - viarie, ferroviarie e di connettività - da un lato, e sulla creazione e sviluppo di infrastrutture culturali, dall'altro.

Il dossier, nei suoi progetti cardine, ha messo al centro dell'attenzione infrastrutture culturali tradizionali, quali il Museo e l'Istituzione scolastica, con l'idea di ripensarle nel profondo: da qui il progetto dell'I-DEA, Istituto Demo – Etno – Antropologico tramite il quale si prevede la digitalizzazione degli Archivi della Basilicata, e dell'Open Design School, un laboratorio progettuale e produttivo che si occuperà di realizzare e organizzare produzioni teatrali, laboratori di comunità, attività culturali e giochi urbani. Entrambe le realtà sono state pensate per modificare e approfondire il concetto stesso di apprendimento e di fruizione della cultura improntandole ad una visione verso il futuro e l'esportazione della cultura materana all'esterno.

È chiaro che, affinché due istituzioni così complesse possano prendere vita, il panorama delle infrastrutture culturali circostanti deve essere ricco, consolidato e ben attivato. Ancor di più, nessun tipo di infrastruttura culturale avveniristica può realizzarsi se il sistema di infrastrutture fisiche, e dunque di trasporti, di viabilità e di connettività non è orchestrato in modo tale da poterla raggiungere e poterne fruire.

1.1. ANALISI DEL TERRITORIO - UN SISTEMA DI MAGLIE

Con questo assioma, siamo partite dall'analisi delle infrastrutture viarie sul territorio, su scala nazionale, per poi andare a concentrarci sul territorio locale. Questo ci ha permesso di costruire una prima maglia larga che individuava i punti di raccordo e di collegamento viario alla Basilicata, e più nello specifico a Matera. A seguito di questa prima maglia, ne abbiamo sovrapposta una seconda, che individuava i raccordi fisici sulla città e sul territorio subito attorno: i collegamenti viari principali e le bozze dei progetti sulla mobilità e gli spazi di rigenerazione urbana previsti da dossier. Una terza maglia, di entità diversa, si è generata osservando la volontà di superamento del *digital divide* a livello nazionale, e dunque dall'analisi della banda larga sul territorio.

Alla maggior parte di queste maglie fanno fronte alcuni progetti di infrastrutture culturali ideati nel dossier. Altri invece possono essere pensati ed integrati per andare a costituire un sistema sempre più stretto ed armonico, dove le istituzioni culturali secondo nuovi modelli di pensiero fungono come collegamento tra l'unicità della città - con la sua storia millenaria - e il dialogo con le istituzioni sul futuro della cultura nel nostro continente.

1.2. LO STUDIO SUL CAMPO

La tabella di pag.100 del dossier di Open Future rimanda all'importo complessivo dei finanziamenti infrastrutturali a breve (1 anno max) e a lungo termine (fino a 30 anni). Il sopralluogo a Matera, svoltosi dal 1 al 3 aprile 2016, si è dimostrato molto utile, oltre che per la raccolta dati, per la verifica dello sblocco dei fondi previsti da dossier e per accertarci dello stato dei lavori.

In seguito ad un confronto con l'Ingegnere A. Nicoletti, da luglio 2015 nello staff del comune di Matera per supportare il piano integrato di sviluppo urbano sostenibile della città, sono emerse criticità soprattutto in merito alle tempistiche molto rallentate dei progetti, in particolare quelli relativi alle infrastrutture culturali.

Ad oggi (aprile 2016) è risultato, ad esempio, che per quanto riguarda il Sistema delle Cave, da dossier è previsto un intervento di pedonalizzazione e creazione di percorsi ciclistici per collegare tra loro la zona delle cave e il centro storico: a questo scopo l'area sta venendo attualmente mappata per verificare le piste ciclabili e i percorsi pedonali esistenti.

Per quanto riguarda le Chiese Rupestri, sono stati stanziati 5 mln di euro per un intervento di pedonalizzazione e collegamento tra tutti i poli d'interesse presenti sul territorio (chiese rupestri, Jazzi e Masserie). Anche in questo caso è all'opera una mappatura per arrivare a decifrare il percorso ideale.

A seguito delle informazioni ricevute sull'andamento dei lavori, abbiamo analizzato, seguendo il sistema delle maglie, le infrastrutture con 4 lenti diverse e in seguito formulando proposte su ognuna di esse:

- [Infrastrutture viarie](#)
- [Infrastrutture per l'accessibilità urbana](#)
- [Infrastrutture di connettività](#)
- [Infrastrutture culturali](#)

2. INFRASTRUTTURE VIARIE



Le infrastrutture e le reti – intese come *l'insieme sistematico delle connessioni plurime (tanto materiali quanto immateriali) attraverso le quali si trasmette la produzione di valore (indipendentemente dai fattori che la generano e che ne beneficiano nello svolgersi della relativa filiera)* – assumono un ruolo importante sia nello sviluppo della maglia del territorio sia nella gestione del sistema di opportunità esistente o che sta per realizzarsi.

Dopo essere stata definita «*vergogna nazionale*», Matera è divenuta uno dei luoghi più stimati dell'Unione Europea che *guarda al futuro con uno slancio formidabile*, come ha sottolineato il Comitato promotore della candidatura a capitale dell'Unione, sintetizzando questo spirito nello slogan *Open Future*.

La Basilicata è tra le regioni d'Italia meno all'avanguardia e sviluppati dal punto di vista infrastrutturale in cui appaiono *evidenti precarietà che non rendono agevoli i legami fra le zone interne che rimangono isolate e marginalizzate rispetto ai principali snodi interregionali*, e creando quindi *difficili i rapporti anche con le altre realtà nazionali e internazionali*. Le infrastrutture materiali comprendono la tracce viarie che consentono alle varie regioni di raggiungere la Basilicata e, in particolare, il focus si concentra sull'accessibilità alla città di Matera.

I finanziamenti alle infrastrutture mettono in risalto la *volontà di rendere efficiente il sistema ferroviario* FAL Bari - Matera, Ultimo Miglio (per incrementare il sistema di navette dall'aeroporto), migliorare il bypass viario tra Matera – Taranto, il collegamento all'autostrada Gioia – Pollino e delle tangenziali Ovest e Sud.

La situazione attuale riguardo le infrastrutture materiali sulla mobilità è questa: tra i sistemi di *collegamento aeroportuali* abbiamo le stazioni di Bari Palese e di Napoli. L'aeroporto più vicino è Bari Palese, distante appena 60 Km circa. Bari Palese è collegato, oltre che con le maggiori città italiane quali Milano, Roma, Verona, Torino, Venezia, Trapani, Bergamo e Bologna, anche con destinazioni internazionali quali Londra (Stanstead e Gatwick), Parigi, Barcellona, Bruxelles, Colonia, Bucarest, Tirana, Stoccarda, Monaco, Timisoara. Le compagnie interessate sono tra le altre Alitalia, British Airways, Lufthansa, MyAir, Ryan Air, Hapag Lloyd, AirOne, Club Air.

L' Aeroporto di Capodichino – Napoli dista circa 300 km. Allo scalo salire su un bus di linea, come Marino o Miccolis. Ci sono anche in alternativa gli aeroporti di Lamezia Terme e lo scalo di Roma. In alternativa utilizzare i servizi transfer e taxi privati. Per spostarsi dall'Aeroporto di Bari o al contrario da Matera e raggiungere Palese e la stazione delle Ferrovie dello Stato è attivo il servizio transfer di Autoservizi Eleonora. Le corse sono previste a tutte le ore del giorno e della sera, e anche ad orari notturni.

Per quanto riguarda i *collegamenti ferroviari* della compagnia ferroviaria nazionali Trenitalia, sono maggiormente disponibili verso Potenza, sia dalla Puglia che dalla Campania lasciando scoperta Matera. Le ferrovie Appulo–Lucane contano un maggior numero di corse dalla Puglia (anche per le linee degli autobus) e meno dalla regione della Basilicata in direzione di Matera

A causa di queste carenze ferroviarie, diverse sono le soluzioni alternative presenti offerte agli abitanti. Le autolinee Marino, infatti, collegano Matera a Milano, Ancona, Bologna, Chianciano, Fiuggi, Napoli, Novara, Parma, Reggio Emilia, Sassuolo ed Urbino, oltre che a numerose città straniere. Le autolinee Marozzi e Liscio collegano la città a Roma, Firenze, Pisa e Siena. Probabilmente l'intervento è rafforzare il [sistema di autobus](#) pubblici che colleghi meglio l'accessibilità viaria. In tal caso bisogna delineare i tratti autostradali su cui vi saranno tali corse. I collegamenti che interessano la parte viaria – autostradale sono i punti di forza della Basilicata.

Dalla costa tirrenica è possibile arrivare a Matera immettendosi nell'[autostrada](#) Salerno - Reggio Calabria seguendo le indicazioni per Potenza. Proseguendo per Metaponto lungo la SS 407 "Basentana" fino alle indicazioni Matera nei pressi di Ferrandina Scalo.

Dal Salento la strada più comoda prevede di superare Taranto, e percorrere la SS 106 Jonica fino all'uscita Matera nei pressi di Metaponto.

Dalla Calabria e dalla Sicilia si sceglie l'autostrada Reggio Calabria - Salerno, uscendo a Sibari e percorrendo la ss106 Jonica per Taranto fino a all'uscita per Matera, nei pressi di Metaponto.

Dalla costa adriatica si percorre l'autostrada Bologna – Taranto fino all'uscita Bari Nord. Proseguendo per la zona industriale, per Altamura-Matera, cioè le ss96 e poi la ss99.

2.1. METROPOLITANA LEGGERA

Dal 2014, anno in cui Matera ha ottenuto la nomina definitiva a Capitale della Cultura Europea per l'anno 2019, è stato registrato un incremento consistente del numero di turisti che hanno visitato la Basilicata con un'attenzione particolare rivolta alla città di Matera. Stando ai dati del 2015 riportati dall'Agenzia di Promozione Turistica della Basilicata [il numero dei turisti, italiani e stranieri, è aumentato del 16,5 % rispetto all'anno precedente in tutta la regione.](#)

Il Dossier *Open Future* che ha condotto alla vittoria della città della Basilicata presenta uno schema in cui sono riportati gli interventi previsti fino al 2019 e oltre tale anno, riuniti in tre grandi macro gruppi: la rigenerazione urbana, le infrastrutture culturali e le grandi infrastrutture, ovvero l'accessibilità. All'interno di queste aree i vari progetti sono stati ulteriormente ridivisi in base allo status dei lavori in previsti, finanziati o pianificati. Questo schema è stato il punto di partenza per il lavoro condotto dal gruppo che si è occupato di infrastrutture viarie e culturali.

Durante la visita a Matera, il gruppo ha avuto modo di parlare con gli architetti Rita Orlando e Antonio Nicoletti che hanno portato all'attenzione il tema della metropolitana leggera, presente nella serie degli interventi previsti dal dossier Open Future per la quale sono previsti € [50.000.000](#) e che rientra nei lavori di piano città.

In particolare si è discusso a lungo sulla volontà di offrire ai turisti e ai materani stessi la possibilità di usufruire di un [sistema di comunicazione pubblico che prenda avvio dalle stazioni delle Ferrovie Appulo-Lucane già esistenti](#), Villalongo, Matera Centro, Matera Lanera, attive al momento per il servizio di comunicazione interregionale tra Bari e Matera. L'obiettivo prevede la progettazione di una [metropolitana leggera](#) che dia la possibilità di spostarsi in modo più

agevole e alleggerire il traffico, notevolmente incrementatosi con l'arrivo sempre maggiore di turisti, all'interno della città e nella zona perimetrale adiacente. Piano strutturale per altro esistente già dal 2010 che le Ferrovie Appulo-Lucane, in accordo con il comune di Matera, avevano predisposto con l'obiettivo di coprire con questo servizio ferroviario a carattere metropolitano la zona tra Serra Rifusa e Matera Ospedale. In particolare, nel piano di progettazione, è prevista la costruzione di altre 2 fermate, nella zona di

Serra Rifusa e in quella dell'Ospedale Madonna delle Grazie, da collegare alla rete esistente. Recentemente per altro, secondo quanto è stato affermato dall'assessore alle opere pubbliche Antonella Prete sul sito istituzionale della Regione Basilicata in data 14 aprile 2016¹ è stato firmato un protocollo d'intesa con le ferrovie Appulo-Lucane secondo il quale sono stati sbloccati 3,5 mln di euro che daranno la possibilità di realizzare il terminal intermodale nell'area delle Fal di Serra Rifusa, zona per la quale sono previsti anche lavori di realizzazione di un parcheggio per bus turistici e auto.

Questi interventi includono anche servizi volti al [miglioramento degli spazi delle stazioni](#), dal punto di vista architettonico e funzionale in cui cirolerà un numero crescente di viaggiatori, costituito da turisti e residenti.

A tale punto si collega l'idea che intendiamo esporre che coniuga le infrastrutture viarie, una volta riqualificate, ad un progetto e a una volontà di dare visibilità a prodotti materani e lucani². Come è stato attivato a Milano nel 2015, per le stazioni di San Siro e Garibaldi, si è pensato di accostare a ciascun nome della fermata della metropolitana leggera di Matera il marchio di un prodotto tipico o di un luogo di interesse culturale che si trova nelle immediate vicinanze della stazione stessa o che faccia parte della tradizione e del territorio materano che possa avere la funzione di sponsor.

Tramite questa [collaborazione tra pubblico e privato](#) ci sarebbe la possibilità di avere [finanziamenti privati](#) che potrebbero aiutare a sviluppare maggiormente i lavori di miglioramento della stazione e dare visibilità ad un prodotto tipico del territorio che potrebbe anche avere, in linea con i limiti e le possibilità strutturali dell'edificio della stazione in questione, un punto di rivendita o di offerta del proprio prodotto. In questo modo, volendo sviluppare una [rete più capillare di vie di comunicazione](#) e [stimolarne l'uso](#) da parte dei turisti e della cittadinanza, le stazioni verrebbero frequentate da un numero crescente di persone e il marchio del prodotto avrebbe un gran [ritorno di visibilità](#).

¹<http://www.regione.basilicata.it/giunta/site/giunta/detail.jsp?otype=1012&id=3011140&value=regione>

² Il progetto descritto è stato elaborato in collaborazione con il gruppo del percorso sponsorship

3. INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSIBILITA' URBANA. Matera come smart city

Sempre più frequente è l'interesse che le città italiane stanno volgendo al paradigma della [smart city](#) dimostrando la consapevolezza acquisita di dover pensare la città in una nuova ottica che permetta politiche di trasformazione tese all'[ottimizzazione dei servizi pubblici attraverso tecnologie](#) che facilitino l'informazione e la comunicazione.

Matera, come il resto delle città italiane, è forte di tradizioni culturali che sono alla base di un potenziale economico e sociale. Diventa fondamentale, per tale motivo, avviare un processo di ricostruzione di quegli elementi distintivi che hanno sempre contraddistinto il nostro territorio come riferimenti universali in termini di benessere e innovazione. Un vantaggio che ci è dato dalla storia e che andrebbe sfruttato nella ridefinizione di una città caratteristica e intelligente.

La politica smart non deve tuttavia essere fraintesa con l'idea che la tecnologia da sola possa generare ricchezza ma che possa invece essere uno dei fattori che concretizzano il recupero di luoghi di consumo e intrattenimento.

L'Osservatorio *Smart City* ha sapientemente tracciato le linee guida che bisogna tenere a mente nella ridefinizione della città: secondo queste linee guida in primo luogo si deve avere chiara la finalità di risorse da destinare a una corretta infrastrutturazione delle città e all'alfabetizzazione informatica di livello superiore della popolazione; policy urbane che necessariamente devono essere rivolte a una [ricerca relazionale tra infrastrutture materiali e capitale umano sociale ed intellettuale di chi le abita, assicurando al contempo uno sviluppo economico sostenibile; un'alta qualità della vita ed una gestione delle risorse naturali conseguita attraverso l'impegno e l'azione partecipativa.](#)

L'Unione Europea ha risposto a queste nuove esigenze prevedendo per la realizzazione delle "città intelligenti" una spesa totale che si aggira tra i 10 e i 12 miliardi di euro in un arco di tempo che si estende fino al 2020, riferendosi a tutte quelle città spesso oscurate dalle grandi metropoli, trovando così nella loro ridotta estensione territoriale un punto di forza che gli possa consentire di diventare intelligenti e dinamiche. Matera come candidata a Capitale della Cultura 2019 non può non cogliere questa opportunità aprendosi ad operazioni culturali inaspettate.

È il dossier di presentazione stesso che sottolinea come un territorio così fortemente legato alle tradizioni e al patrimonio culturale non possa non tenere conto di un terreno di sperimentazione che ricerchi [nuove forme di educazione, nuove tecnologie digitali e un miglioramento dello spazio pubblico.](#)

Un primo contributo per diventare una smart city Matera lo ha ricevuto dal Presidente dell'ordine dei geologi della Basilica, Raffaele Nardone, il quale ha annunciato che «*la Città dei Sassi potrà tranquillamente far parte delle reti intelligenti, perché avrà un modello urbano capace di coniugare ed integrare tutela e gestione dell'ambiente, efficienza energetica e sostenibilità economica*». Tale dichiarazione è sintomo di una partecipazione condivisa che si vuole mettere in atto nell'attuazione di strategie che si possano applicare per uno sviluppo urbano che sia consapevole delle dinamiche ambientali, culturali e della gestione del territorio

che richiede necessariamente una politica gestionale attenta ad integrare l'efficienza energetica con la tutela ambientale ed economica.

È con la diffusione della consapevolezza che il cambiamento del sistema di mobilità può portare a un miglioramento della qualità della vita, iniziandosi così a intravedere i primi risultati. Risultati che possono essere applicati se a guidarli c'è un'idea di urbanistica che privilegi un modello di città compatta, efficiente sia dal punto di vista del tempo ma anche dell'energia risparmiata negli spostamenti.

Parole chiave come **mobilità**, **accessibilità**, **efficienza** e **partecipazione** che ci si augura possano essere sempre tenute a mente nel percorso che porterà Matera ad essere Capitale della Cultura.

3.1. SMART PARKING

Con lo sviluppo della tecnologia, il modo di vivere la città e di socializzare è profondamente cambiato parallelamente a dei contesti urbani che si plasmano sulla base di trasformazioni che ridisegnano il nostro modo di concepire il rapporto con lo spazio e con il tempo.

L'*Internet of things* consente sempre più una connessione continua con ciò che ci circonda e l'esigenza è quella di infrastrutture che siano sostenibili, utili ed intelligenti permettendo una **comunicazione continua ed in tempo reale tra fruitori e servizi**. La motorizzazione di massa ha portato in molti luoghi, ad una situazione di dispersione della densità insediativa, con effetti nefasti sull'ambiente e sul consumo del territorio. È venuto infatti meno il presupposto della città intesa come luogo privilegiato di relazioni e di scambio di beni e servizi.

In questo contesto si sente la necessità di **ridisegnare la città ricercando la cosiddetta "mobilità intelligente"** che non può non comprendere anche una gestione smart dei parcheggi consentendo così la costruzione del miglior percorso di accessibilità con bus, autovetture, aree pedonali e taxi.

È quello dei parcheggi uno dei grandi problemi delle piccole e grandi città culturali che ospitando larghi flussi di turisti non sono sempre in grado di rispondere alle richieste effettive della città provocando oltre che un alto tasso di stress nell'utente anche un rilevante inquinamento atmosferico. Sulla base della mobilità nel centro urbano e nelle vie di accesso alla città si richiedono innovative soluzioni di gestione che devono necessariamente tener conto delle esigenze del trasporto, del parcheggio per residenti e turisti che gravitano sul centro.

Proporre dunque nuove tecnologie e soluzioni di **info mobilità** insieme a nuovi sistemi di **smart parking** per una sosta a pagamento che regoli gli accessi della città, che diminuisca il traffico e che consenta al turista di muoversi e parcheggiare in zone accessibili a tutte le infrastrutture culturali.

Tra gli innumerevoli progetti che si stanno sviluppando in tutta Europa, la cittadina di Sarnico ha visto sperimentato nel 2010 un sistema di gestione del parcheggio che testimonia benefici anche alla mobilità urbana.

Il sistema integra la **tecnologia RFID** per rilevare automaticamente l'accesso e la presenza degli autoveicoli nelle aree di sosta ed un sistema di addebito automatico del costo della sosta all'utente rendendo così la tariffazione e gestione della sosta più flessibile e personalizzabile. In tali modo viene pilotata la domanda degli utenti dirigendo in modo intelligente il flusso del traffico, dirottandolo da aree congestionate verso parcheggi liberi, a tutto vantaggio degli automobilisti e dell'aria.

Questo servizio, rivolto principalmente agli abitanti della città consiste nel dotare ogni utente di un badge RFID che viene appeso allo specchietto retrovisore. In questo modo l'auto viene identificata e l'utente potrà entrare ed uscire dal parcheggio senza preoccuparsi di dover produrre titoli per la sosta, essendo la rilevazione del badge completamente automatica ed involontaria grazie all'apposita architettura RFID (controller ed antenne) operativa nei parcheggi abilitati.

Tutto ciò permette di rilevare in automatico ed in tempo reale l'inizio e fine sosta e di trasmettere al sistema queste informazioni anche ai fini della tariffazione. Specie in una città come Matera dove il centro storico non è accessibile alle autovetture, tale sistema riducendo i tempi di attesa per ricercare un parcheggio renderebbe gli spostamenti più facili ed immediati. È indubbio che la tecnologia in questione applicabile al problema del traffico è in primo luogo indirizzata agli abitanti della città di Matera ma si potrebbe valutare che anche i turisti prima del loro arrivo in città, comprando un pass di accesso alle varie infrastrutture, siano dotati del badge di rilevazione con la durata della loro permanenza.

Matera ha tutte le carte in regola per porsi tra le prime città di Italia per innovazione e accessibilità in quanto la visibilità dotatagli dall'essere candidata a Capitale della Cultura le consente ora più che mai di investire in progetti che non siano rivolti solo all'immediato ma che abbiano risultati a lungo termine innescando così un processo di trasformazione e innovazione continuo e duraturo.

3.2. CITY PASS

In previsione dell'afflusso di turisti che arriveranno a Matera, per far sì che **tutte le infrastrutture** cittadine siano **fruibili nel miglior modo possibile**, un servizio che faciliti e veicoli il traffico pedonale, permetterebbe alla città di essere visitata in tutte le sue bellezze territoriali. Sempre più città europee viste come grandi poli culturali, si dotano di una card che sulla base delle esigenze del turista, risponde a tutte le sue richieste.

home ▼ come usare la tua city card che cosa è incluso

Matera City Pass



La Matera CityCard ti permette di vivere al meglio il tuo soggiorno a Matera e scoprire tutta la città senza pensieri e a prezzi accessibili

- **Viaggi illimitati** sulla rete dei trasporti cittadini
- **Parcheggi** per autovetture
- Ingresso ai principali **musei cittadini**
- **Omaggi e sconti** sulle botteghe di artigianato
- **Convenzioni** con ristoranti ed enoteche
- **Audio guida** per il Parco della Murgia

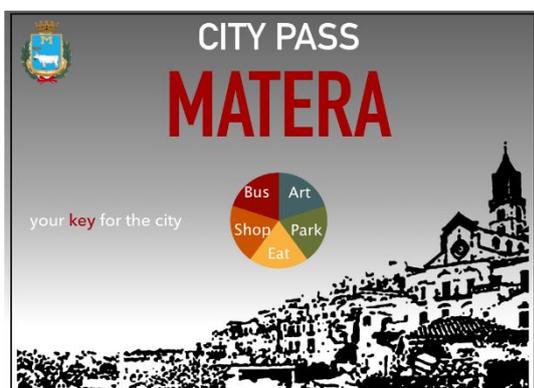
Come usare la tua city card
la tua city card è valida per 24 o 48 ore, si attiva al primo ingresso in un museo o attrazione culturale convenzionata. il pass per i trasporti pubblici è attivato al primo viaggio in bus e qualora si scegliesse l'opzione di parcheggio per la propria autovettura verrà affidato un ticket da apporre.

Che cosa è incluso

>> Card 24 h	€14	Add to cart
>> Card 48 h	€18	Add to cart

Il visitatore, avrà la possibilità di **costruire e personalizzare il proprio viaggio** attraverso un sito internet che indicherà tutti i servizi e le strutture convenzionate.

In questo modo il turista avrà la possibilità di **vivere la città come meglio crede**, sentendosi libero di scegliere quale percorso seguire supportato nella scelta dei migliori servizi cittadini. Non solo i musei, ma anche laboratori di artigianato e ristoranti, qualora scegliessero di sostenere tale progetto, riceveranno una visibilità attraverso il sito internet che incrementerà il flusso di clienti, i quali riceveranno in cambio una percentuale di sconto sull'acquisto effettuato.



Parallelamente a tali possibilità, il turista qualora lo desiderasse potrà anche scegliere di usufruire di parcheggi o di biglietti bus (a seconda che viaggi con mezzi propri) ottimizzando così i tempi della visita e rendendo la città più accessibile e smart.

È necessario infatti che ci siano determinati **punti strategici della città** dove sia possibile sostare il proprio veicolo, limitando così l'inquinamento atmosferico provocato dalle autovetture. Una

volta lasciato il proprio mezzo, i turisti usufruendo dei mezzi pubblici dotati dalla città arriveranno in tutte quelle zone del centro storico che richiedono di essere visitate a piedi.

Un'esperienza a 360° plasmata su ogni tipo di interesse e passione che renderà la visita indimenticabile perché se ogni anno migliaia di visitatori arrivano sul territorio lucano è per la presenza di una tradizione che si ritrova nella cura dei dettagli e nella qualità dei prodotti.

Tutto ciò merita di essere valorizzato nel migliore dei modi, parallelamente a una fruizione che deve necessariamente essere semplice ed immediata.

Innovazione e tradizione dunque perché solo attraverso queste due componenti Matera potrà essere a tutti gli effetti una smart city.

4. INFRASTRUTTURE DI CONNETTIVITA'

La città di Matera, celebre per la sua bellezza e suggestività storico-archeologica, presenta delle problematiche in materia di accessibilità e connettività ostacolando la piena fruizione da parte dei cittadini e dei turisti che in numero crescente stanno visitando la città e la regione Basilicata. Il gruppo di lavoro che ha analizzato le infrastrutture viarie e culturali ha deciso di approfondire il tema delle **infrastrutture fisiche**, ed in particolare quelle relative alle **connessioni** e all'**accessibilità**, puntando su alcuni progetti che sono stati sintetizzati in proposte. Esse, a nostro avviso, costituiscono la base di partenza e di sviluppo per la creazione di informazioni utili, aggiornate e disponibili a chiunque voglia utilizzarle. In quest'epoca di informazione tecnologica chiunque può potenzialmente diventare autore di informazioni e contenuti utili alla collettività, nonché dare il proprio contributo per una condivisione maggiore di esperienze. Le proposte che andiamo a presentare suggeriscono la strada da seguire per realizzare progetti che portino Matera ad essere **competitiva**, **contemporanea**, e **alla stregua di altre città europee** sviluppate in materia di connettività e accessibilità.

Esse pongono l'attenzione su **tre aree di sviluppo fondamentali**:

- **Car Pooling**
- **Totem informativi**
- **Codici QR**

4.1. CAR POOLING

Nell'ambito di una città che necessita di rinnovamenti e di modernità sicuramente un punto cardine su cui far leva è la **mobilità sostenibile** che si concretizza nel **car pooling** e nel **car sharing**. Il Car Pooling indica una modalità di trasporto secondo cui un privato mette a disposizione la propria macchina ad altri utenti con lo scopo di ridurre i costi di trasporto. Il Car Sharing è un servizio che consente di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio, e pagando a seconda dei consumi realmente effettuati. Tale servizio permette di non pagare i costi fissi di un'autovettura e viene

utilizzato all'interno di politiche di mobilità sostenibile volte a diminuire gli impatti sociali ed economici (inquinamento atmosferico, acustico, congestione stradale) generati dai veicoli privati.

La proposta studiata dal gruppo riguarda l'inserimento di bacheche e pensiline nei parcheggi principali di Matera tramite cui favorire gli spostamenti di cittadini e turisti nei comuni limitrofi che non sono serviti in modo esaustivo dal trasporto pubblico. Tale servizio interesserà tratti stradali di una distanza minima di 10 km ad un massimo di 35 km. Sulle bacheche verranno inserite, nel pieno rispetto della privacy (art. 13 del DL n. 196 del 30.06.2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali"), i contatti dell'utente che dichiarerà la sua disponibilità in merito a data, ora e posti liberi dell'autovettura e potrà essere contattato da persone interessate alla medesima tratta. Inoltre, si potrà disporre di questo servizio, pensato anche e soprattutto per un target più giovane, dai totem informativi che abbiamo pensato di apporre nelle piazze e parcheggi principali e da un'applicazione interamente dedicata alla città e alla sua viabilità. Questo servizio per altro non richiede eccessivi costi di attivazione, se non quelli di inserimento in piattaforme online come Moovit, già esistente sulla città di Matera, e di comunicazione e pubblicità del servizio per renderlo più apprezzabile a livello cittadino.

4.2. TOTEM INFORMATIVI



Il **totem informativo** è uno **strumento multimediale** che consente al cittadino e al turista che vuole **muoversi per la città** di accedere a **tutte le informazioni** sui mezzi, alle modalità di trasporto integrato come Bike Sharing e Car sharing e ai servizi di pubblica utilità. Questo

strumento permette grazie ad un monitor touchscreen e un'interfaccia semplice e intuitiva di ottenere informazioni riguardanti tempi di attesa dei servizi pubblici, consultazione orari di treni, stato delle principali direttrici della città. Si tratta di oggetti affidabili e sicuri oltre ad essere innovativi e al passo con la tecnologia mobile ormai evoluta che si inserisce nella riqualificazione urbana e moderna di una città smart.

I totem possono essere collocati nelle piazze, nelle vie principali, in luoghi pubblici frequentati, con un impatto estetico gradevole e senza problematiche legate al clima. Questo strumento consente l'aggiornamento costante di ciò che succede in una città, dagli eventi in corso a quelli futuri, con la possibilità anche di inserirvi le testate dei quotidiani locali e va ad integrare la comunicazione della città verso i residenti e i turisti: è un veicolo di scambio di informazioni diretto, semplice ed efficace.

La proposta, su cui ha lavorato il gruppo di Infrastrutture, consiste nell'installazione di una serie di totem informativi nelle piazze centrali della città di Matera e nei punti nevralgici di raccolta di turisti e viaggiatori, come i parcheggi, compresi quelli destinati alla fermata dei bus regionali, interregionali e turistici, ma anche presso le stazioni ferroviarie. I totem consentiranno infatti di scoprire la città in maniera totalmente indipendente, grazie anche alla possibilità di collegarli ad un'app integrata, studiata dal gruppo che si è occupato del tema del turismo³, e di programmare il proprio percorso di visita. Queste "isole-informative" forniscono all'utente informazioni di natura turistica, quali le strutture alberghiere divise in base alle diverse categorie, B&B, ostelli, alberghi, hotel e residenze nei Sassi; informazioni su ristoranti, trattorie e luoghi di ristoro in generale; informazioni su eventi e manifestazioni culturali in corso e futuri, programmazioni aggiornate; numeri di telefono necessari al pronto intervento e al primo soccorso. Inoltre il totem sarà munito di wi-fi integrato, tramite l'inserimento di un router interno che darà la possibilità di connettersi e che coprirà la zona circostante intorno a questa isola informativa.

4.3. CODICI QR

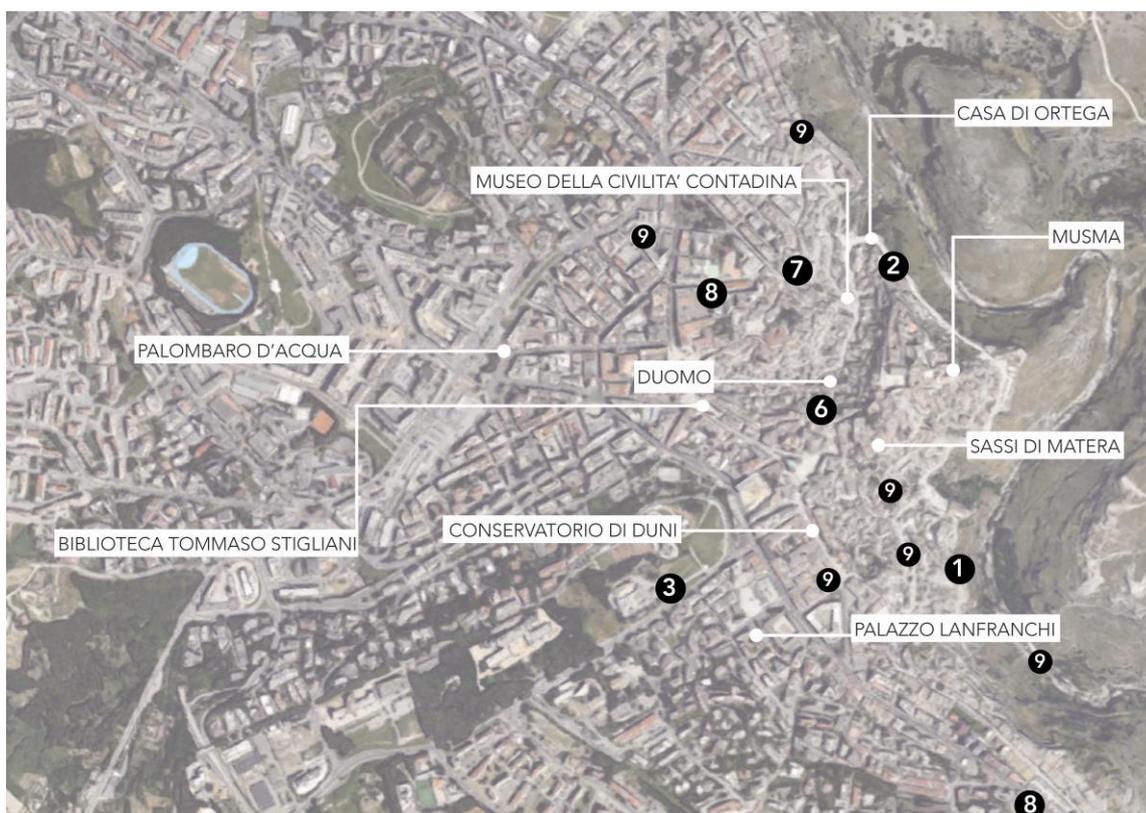
Un codice QR è un codice a barre bidimensionale composto da moduli neri disposti all'interno di uno schema di forma quadrata. Viene impiegato per memorizzare informazioni destinate a essere lette tramite uno smartphone o un tablet. Il nome "QR" è l'abbreviazione dell'inglese "Quick Response" (risposta rapida), in virtù del fatto che il codice fu sviluppato per permettere una rapida decodifica del suo contenuto: si tratta infatti di codici bidimensionali che incorporano al loro interno una serie di informazioni che si estendono dagli indirizzi web, alla posta elettronica, a coordinate di geolocalizzazione, ad una guida interattiva di una città. Questi strumenti sono ormai impiegati in moltissime città italiane perché offrono un servizio per nulla invasivo, ma efficace ed innovativo per il turista che ha a disposizione informazioni aggiornate 24 ore su 24, rende la città più smart, permette la tracciabilità dei percorsi compiuti dai turisti in modo da capire che cosa essi privilegino, migliora la fruibilità dei luoghi di interesse.

³ Per approfondimenti si rimanda al Percorso Turismo
INFRASTRUTTURE

La terza proposta per la connettività della città di Matera riguarda proprio il lavoro di ripristino e messa in riuso dei [codici QR sui cartelli stradali indicanti i siti di interesse storico artistico](#). In particolare, dal sopralluogo effettuato a Matera, in data 1-3 aprile 2016, è emerso che molti codici QR apposti sui cartelli presentano problemi di malfunzionamento e pagine obsolete, oltre che ad essere soltanto in lingua italiana.

Utile dal punto di vista della [connettività](#) e dell'[impatto culturale](#) sarà l'aggiornamento di questi codici QR e la creazione di una più ampia [rete di informazioni](#) in [varie lingue](#) per rendere possibile, attraverso l'impiego di questi strumenti, rivivere le storie dei monumenti e delle strutture più suggestive e rilevanti della città di Matera, per avere una visione non solo del singolo monumento ma del centro storico in tutto il suo splendore. Infatti se il progetto di ripristino di codici QR andrà in porto la segnaletica legata ad essi dovrà essere studiata in base al contesto urbano e atta a rendere comprensibile la città nel suo insieme, sostituendosi alle piantine o alla cartellonistica che spesso sono fuorvianti. Ogni pannello su cui saranno apposti i codici sarà [geolocalizzato](#) e farà parte di una [mappa interattiva](#) che darà quindi l'opportunità di avere una [visione completa](#), tramite il proprio smartphone o tablet, della città e dei siti interessanti da visitare.

5. INFRASTRUTTURE CULTURALI



POLI DI TRASFORMAZIONE URBANA

*In bianco le infrastrutture esistenti, che necessitano di soli restauri

- 1 I-DEA
- 2 OPEN DESIGN SCHOOL
- 3 CAMPUS UNIVERSITARIO
- 4 CITTADELLA DELLO SPAZIO
- 5 MULINO ALVINO
- 6 PALAZZO MALVEZZI
- 7 SCUOLA DEL RESTAURO
- 8 RETE DEI TEATRI
- 9 CHIESE RUPESTRI



«Non esiste una nazione che si imbarbarisca e intanto aumenti la sua ricchezza». Questa è la ragione per cui punta di diamante della candidatura e della vittoria di Matera come Capitale della Cultura 2019 sono state [le infrastrutture culturali](#), per le quali sono stati investiti molti fondi, così stanziati:

- Sistema delle Cave 3,2 MLN euro
- Recupero chiese rupestri 2,5 MLN euro
- Finanziato per 1 MLN euro
- Previsto per 1,5 MLN euro (APQ Regione)
- La Martella
- Finanziato per 0,2 MLN euro
- Previsto per 3 MLN euro (APQ Regione)
- Teatro e centro per l'urbanistica 3 MLN euro
- Finanziato (Lavori in corso)
- Rete dei Teatri (comprensivo arca Prometeo) 8,2 MLN euro
- Finanziato per 7 MLN euro
- Previsto per 1,2 MLN euro (APQ Regione)
- Palombaro e sistema delle acque 1 MLN euro
- Finanziato
- Basilicata Archeologica 5 MLN euro (Pianificato)

Una rete di finanziamenti, questa, che mette chiaramente in evidenza la viscerale relazione con il territorio e il paesaggio e quindi con le altre infrastrutture (materiali e mobili). Le infrastrutture possono, infatti, dare accesso alle stratificazioni culturali di un territorio, soprattutto se interpretate come parti di una struttura identitaria che compone i paesaggi attraversati, mettendone in rapporto i luoghi più significativi. Itinerari sorretti da reti dei percorsi antichi, intrecciati a quelli esistenti e in progetto, che potrebbero intercettare e riformulare il ruolo di un patrimonio culturale ampio e prezioso per l'identità materana, nell'ambito di adeguate strategie di ri-significazione e valorizzazione dei luoghi e dei paesaggi. [Per questo, punto nodale tra luogo, cultura e paesaggio, tra passato, presente e futuro, devono essere i due progetti pilota, dal punto di vista culturale, del Dossier di Matera 2019: Open Design School e I-dea.](#)

Per Matera, che da tempo organizza la Design Week, l'[Open Design School](#) è progetto di punta: un modo per [trasformare i Sassi in spazi vivibili e dedicati all'innovazione](#), alla [formazione](#), alla [produzione culturale](#). Con una ispirazione alla suggestione e all'esempio della Bauhaus, ODS è il progetto di una piattaforma di scambio del sapere. Si tratta infatti, secondo il progetto originario, di uno spazio non solo fisico, ma intellettuale. Così come spazio immateriale e culturale dovrà essere I-dea. Il tema di [I-dea](#) è creare una [piattaforma per nuovi prodotti e contenuti tecnici](#) che vanno poi nel luogo fisico. [Luogo fisico e digitale](#). Un archivio infinito perché tutto confluisce: anche tutta la messa a sistema della memoria orale che non è censita e custodita. Si aggiungono interventi sulle infrastrutture culturali come il progetto Monastery e l'intervento su Piazza degli Artieri, oltre che laboratori dell'artigianato artistico della vicina Casa di Ortega, spazi per attività in residence, così come i locali della Lucana Film Commission.

Quell'elenco di status dei finanziamenti erogati sembra quasi generare una mappatura che, contemporaneamente, informa sia delle infrastrutture culturali presenti sul territorio e sulle quali intervenire, sia dei finanziamenti ad esse dedicati. Per questo una parte della ricerca, come si è già visto, è stata dedicata ad individuare e mappare centri di fruizione culturale e del turismo, mettendo a confronto ciò che a riguardo è stato scritto sul dossier di Matera 2019 e le informazioni raccolte dopo la nostra visita *in loco*, che ci ha dato la possibilità di vedere con i nostri occhi lo stato di avanzamento dei lavori e ci ha dato modo di scambiare informazioni con personalità coinvolte direttamente nella progettualità.

A seguito di una chiacchierata con l'ingegnere Nicoletti a Matera, infatti, abbiamo potuto avere un riscontro immediato e chiaro sulla situazione così come era nel mese di aprile 2016, in relazione anche ai finanziamenti che sono stati stanziati per le infrastrutture culturali. Confronto utilissimo, come quelli, ripetuti, con l'architetto Rita Orlando, per capire a livello infrastrutturale generale, cosa c'è, cosa manca e cosa - probabilmente - continuerà a mancare.

Questi dati sono l'oggetto di quest'ultima parte di report, con una attenzione a cosa manca e cosa continuerà a mancare, almeno in una previsione di breve periodo, in quanto alcune criticità riscontrate in fase di studio, di ricerca e di perlustrazione sul territorio, hanno generato, inevitabilmente, una qualche resistenza al procedere fluido del nostro lavoro. Resistenze inevitabili, soprattutto perché, in stretto riferimento alle infrastrutture culturali, trattasi di problematicità legate ad un contesto economico-politico particolare in cui oggi si trova Matera.

Fondi non ancora sbloccati, gare d'appalto non ancora avviate o non ancora concluse, ed un'amministrazione cambiata da quando Matera è stata nominata vincitrice, nel 2014, sono le ragioni principali di queste criticità. Il fatto che la Fondazione Matera Basilicata 2019 si trovi attualmente sotto organico ha comportato, inoltre, la mancanza di figure specialistiche dedicate che premessero sull'avanzamento dei progetti.

Per quanto riguarda il [Sistema delle Cave](#), al 2 aprile 2016, data del confronto con Nicoletti, era previsto un intervento di pedonalizzazione e creazione di percorsi ciclistici per collegare tra loro la zona delle cave e il centro storico. A questo scopo è stata mappata tutta l'area per verificare le piste ciclabili e i percorsi pedonali esistenti. Ciò che si riscontra, infatti, per quanto riguarda questo tipo di progettualità, come per quanto riguarda il [Teatro della Martella](#), [l'Arca di Prometeo](#) e [I-dea](#) è che tutto sia fermo esclusivamente ad uno stato embrionale di pure e semplici "idee". Oppure – nel migliore dei casi – di progetti che però si scontrano con le lungaggini burocratiche e con le scaramucce politiche, non avendo così la possibilità di diventare, da potenza, atto.

In certi casi, come quello della Open Design School per esempio, il comune allo stato attuale ha solo aperto il cantiere. Per quanto riguarda il teatro La Martella, invece (attenendoci sempre alle dichiarazioni della Dottoressa Orlando) sembra sia finito, ma non è noto da quando sarà reso fruibile (forse per questioni di permessi); mentre del tutto fermo è il progetto di riqualifica della Rete dei Teatri e dell'Arca di Prometeo.

Ancora in trattativa è il progetto I-dea, che aleggia su Matera da decenni e che nel processo di realizzazione trova ancora le resistenze di chi aveva progettato idea trent'anni fa.

La digitalizzazione della memoria culturale e storica di Matera, che I-dea prevede, aprirebbe il museo a una nuova progettazione e a una nuova vita.

Per quanto riguarda invece l'Open Design School, fino al 31 maggio sembrava non avesse un luogo reale dove ospitare il grande pubblico. Ed in effetti non c'è ancora, ma un comunicato stampa del primo giugno 2016 ha annunciato un cambio di rotta, sbloccando la situazione che aveva fermato i lavori di quello che era uno dei progetti cardine di Matera 2019. Uno spiraglio di speranza, in realtà, lo aveva già dato la delibera sui contenitori culturali, con la quale quei fondi che l'amministrazione locale aveva bloccato per i lavori della Cava del Sole sono tornati riutilizzabili.

Quei fondi bloccati avevano anche impedito la fattibilità di un Workshop il cui bando era in realtà stato pubblicato già a dicembre 2015. In quell'occasione, infatti, era stata diffusa una Open Call rivolta ad architetti, paesaggisti, ingegneri, interaction designer, lighting designer, visual designer, sound designer, artisti, artigiani, sociologi, fotografi, film maker, economisti e geometri, per un Workshop che doveva tenersi dal 15 gennaio al 28 febbraio 2016.

Il 1° giugno arriva, invece, direttamente dalla voce del sindaco di Matera, Raffaello De Ruggeri, la [notizia dello sblocco dei finanziamenti finalizzati](#) al recupero degli spazi e degli allestimenti del Workshop. Sono stati, infatti, recuperati 600 mila euro, all'interno dei Fondi di Sviluppo e Coesione di competenze comunali. In questo quadro finanziario si pone il rilancio logistico e promozionale della Cava del Sole. Un'area che va riqualificata e attrezzata. Per questo è stato avviato quel tanto atteso workshop per riprogettare la Cava del Sole, e che si terrà nei mesi di settembre e ottobre 2016. Un bando pubblico aiuterà nella selezione del responsabile scientifico, che lavorerà insieme all'esperto territoriale designato dal Comune di Matera, e in collaborazione con i due coordinatori.

L'avvio del workshop, interdisciplinare e internazionale, è il primo passo non solo per la riqualificazione della [Cava del Sole](#) – che così diventerà il primo grande contenitore culturale all'aperto di Matera, dove organizzare eventi estivi – ma anche verso il raggiungimento di quell'obiettivo a cui guarda la Open Design School: una dimensione internazionale e globale che faccia emergere Matera nel mediterraneo, sfruttando strategicamente la sua posizione geografica e culturale. Con questo intervento, che rientra nel progetto di valorizzazione delle Cave previsto all'interno del Dossier, la Cava del Sole sarà trasformata in un'arena teatrale, posizionata inoltre in un punto strategico per l'accesso alla città, simboleggiando l'antica storia e tradizione materana. Come si legge nel comunicato stampa della Fondazione, la Cava del Sole verrà riprogettata con una ridefinizione degli ingressi, delle aree di sosta delle auto e dei servizi, con i camerini e la regia. Particolare attenzione verrà poi rivolta alla progettazione delle infrastrutture tecnologiche in dotazione, agli arredi e alle attrezzature.

Da qui al 2019 emergeranno certamente altri contenuti, come stanno già emergendo anche se non ancora ufficializzati. Anche perché, a favore di Matera, c'è che la [creatività si autoalimenta](#).

5.1. COLLABORAZIONE CON L'UNIVERSITÀ DI INGEGNERIA URBANISTICA ED ARCHITETTURA DI COPENHAGEN (KADK)

Un'interessante idea, [ipotesi di "connessione" culturale](#), vede la partecipazione di università di livello di architettura e design europee, che possano usare Matera come oggetto di studio.

Proponiamo di invitare gli studenti del corso di [Architecture and Extreme Environment dell'Università di Copenhagen](#) ad organizzare attività di studio e di ricerca a Matera. Questo eccellente corso di studi, riconosciuto a livello mondiale, si basa sull'integrazione di arte, architettura, tecnologia e ambiente e si concentra sullo studio di territori e spazi in cui il genio umano si è particolarmente applicato per far fronte alle difficoltà portate dal clima e dall'ambientazione estrema. In particolare i loro studi sono condotti in luoghi remoti della terra.

Questi studenti potrebbero condurre studi su Matera, a livello architettonico, strutturale, e sull'impiego delle nuove tecnologie ed il loro impatto sul territorio. Tale partecipazione darà la possibilità di:

- Organizzare [Workshop e conferenze](#), in collaborazione con la Scuola di Ingegneria, con il Dipartimento di Scienze ed il corso di Architettura dell'Università della Basilicata
- Attivare [Laboratori](#), partecipazione attiva dell'Università e di altri spazi della città di Matera
- Coinvolgere il [Centro di Geodesia Spaziale](#)
- [Differenziare il target di pubblici](#), giovani, studiosi e ricercatori provenienti da tutto il mondo (il corso di studi della KADK infatti è frequentato da studenti di varie nazionalità)
- Attivare partecipazioni simili con altri [poli universitari](#) interessati allo [studio abitativo](#).

5.2. COINVOLGIMENTO DEL PROGETTO PILOTA MAAT, UN DIRIGIBILE PER LE TELECOMUNICAZIONI



Quasi un terzo della popolazione italiana non ha accesso alla banda larga. Molte delle aree scoperte, tuttavia, non sono accessibili da grandi infrastrutture, nemmeno con investimenti privati.

La possibilità di [porre un termine al Digital Divide](#) non si gioca sulle idee tradizionali: bisogna essere innovativi, bisogna essere open. Con questa idea di fondo, Matera avvia un progetto di collaborazione con il Professor Antonio Dumas dell'Università di Bologna, che con il suo progetto [MAAT \(Multibody Advanced Airship for Transport\)](#) ha avviato la realizzazione di un dirigibile, con un finanziamento di 5 milioni di Euro grazie ad Horizon 2020.

Il MAAT è un dirigibile studiato per il trasporto passeggeri/merci che non richiede enormi infrastrutture a terra e non brucia una goccia di combustibile fossile, che cambierebbe il modo di spostarsi delle persone. [Ma il MAAT è anche un'opportunità per connettersi.](#) Si pensi a 9 grandi dirigibili che stazionano sull'Italia a 16 chilometri di altezza, carichi di antenne radio, Tv, telefoniche: potrebbero sostituire tutte le migliaia di ripetitori oggi esistenti a terra, garantendo una ricezione capillare e risparmi, appunto, stratosferici."

In questa mostra, grazie ai disegni del dipartimento di ricerca a sviluppo del MAAT, esploreremo le fasi del progetto che hanno portato alla creazione del primo prototipo. Una galleria di immagini ci aiuterà a ricordare i tempi, nemmeno troppo passati, in cui i dirigibili venivano usati per spostare un gran numero di passeggeri su distanze transnazionali.

In questa mostra si esplorano i segreti di un gigante dei cieli che è stato dimenticato, che potrebbe cambiare il nostro modo di essere connessi.

Tale progetto coinvolgerebbe:

- Studenti dell'[Università della Basilicata](#), Scuola di Ingegneria, Dipartimento di Scienze.
- Laboratori del [MAAT](#)
- [Centro di Geodesia Spaziale](#).

6. IL TEAM



Anna Maria Fazio
Comunicazione

"La vita e lo sport mi hanno insegnato a sfidare i limiti e a trovare la forza di superarli. L'arte e la scrittura mi hanno rivelato che i limiti semplicemente non esistono"



Livia Gallucci
Storia dell'arte

"Ad accompagnare il mio percorso lavorativo e di crescita personale sarà una continua ricerca di stimoli, innovazioni ed emozioni sviluppate attraverso l'arte e la cultura"



Chiara Gervasio
Archeologia

"Mi auspico di poter coniugare la mia passione per l'archeologia e per l'arte con la mia spiccata attitudine per i bambini attraverso la didattica museale"



Giulia Pardini
Storia dell'arte

"Sono profondamente appassionata di arte e penso che la cultura sia il miglior modo per conoscere persone, luoghi ed arricchire se stessi"



Sara Portioli
Architettura

"Tradizione non è adorare le ceneri, ma custodire il fuoco"



Francesca Vecchio
Arti visive

"Passato, presente e futuro. Credo nell'arte come unico mezzo di soggettività e oggettività nel guardare il mondo nella sua completezza"