

La Matera-Ferrandina
esempio storico di opera
incompiuta



Il treno dei desideri all'incontrario va

[di Giuseppe Balena]

► Il treno dei desideri all'incontrario va. Il desiderio dei lucani di avere un sistema infrastrutturale efficiente e all'avanguardia va all'incontrario e si perde nella galleria buia dei decenni. Un sogno proibito più che un desiderio inseguito. Questo è ancora più palese se consideriamo la situazione della rete ferroviaria regionale. Il caso della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera è l'esempio massimo delle opere incompiute. Allo stesso modo è esemplare l'irrimediabile assenza delle Ferrovie dello Stato in un capoluogo di provincia come Matera, per di più ora candidata anche a capitale europea della cultura. I lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella iniziarono nel lontano 1986 e sono tuttora incompiuti. Il completamento del collegamento con Ferrandina aprirebbe un'interconnessione celere con Napoli, fondamentale dopo

l'attivazione della dorsale ad alta velocità per Roma. In realtà, però, manca ancora il completamento della galleria nei pressi di Miglionico, l'armamento, l'impianto dei sistemi di comando e controllo della circolazione e l'elettificazione della linea. I segnali di questi mesi non sono incoraggianti, anzi, vanno nella direzione opposta rispetto a un rapido completamento dell'opera. La stazione di Ferrandina, infatti, è il modello "perfetto" di come nel corso degli anni si sia consumata la progressiva e inesorabile erosione dei servizi essenziali. A partire, infatti, dagli anni '90 sono venuti meno i collegamenti diretti Genova - Torino e quelli con Milano via Bologna - Verona. Dall'inverno scorso, inoltre, non è più utilizzabile l'Eurostar sulla linea per Roma. Si continua, pertanto, a viaggiare su treni Intercity vecchi che allungano notevolmente i tempi di percorrenza; questi, in-

fatti, accumulano ritardi non di poco conto che non permettono di sfruttare le coincidenze soprattutto nelle stazioni ferroviarie di Salerno e Roma, bloccando, di fatto, i viaggiatori diretti verso le destinazioni del Centro-Nord Italia. Sui pochi treni rimasti, inoltre, le condizioni igieniche non sono delle migliori. I disagi non finiscono qui. La bretella di collegamento con la strada statale Basentana e il piazzale antistante alla stazione di Ferrandina diventano impraticabili in seguito a piogge un po' più consistenti, creando disagi e vere situazioni di pericolo reale per i viaggiatori materani costretti a prendere i treni delle Ferrovie dello Stato proprio dallo scalo ferrandinese. Sono, infine, frequenti soppressioni e cancellazioni e il conseguente impiego di servizi sostitutivi su gomma, con non pochi disagi per i viaggiatori. L'assessore regionale alle infrastrutture, Rosa Gentile, ha

provato in qualche modo a far invertire la marcia di questo "treno" che da troppo tempo va all'incontrario. La richiesta d'indennizzo di 300mila euro, però, è servita a ben poco. La situazione non solo resta immutata, ma è addirittura peggiorata, come nel caso della stazione di Ferrandina. I parlamentari regionali e gli amministratori locali non si mobilitano. In realtà il problema è strutturale e dipende in buona parte da quante risorse finanziarie Trenitalia sia disposta a investire in un territorio che conta, comunque, un numero non consistente di utenti. In questo modo, però, "de-ragliano" tutti i discorsi legati allo sviluppo turistico, in particolar modo del metapontino. Il treno dei desideri, in linea con la tradizione italiana, è in forte ritardo e rischiamo, inoltre, di non poter agganziare neanche i "vaghi" della modernità e dello sviluppo turistico e industriale. ■