

MATERA 2015

Incontro al Ministero delle infrastrutture Delicio e Schiuma: «Alta è l'attenzione per la città Bisogna fare in fretta»

MATERA - «Matera capitale della cultura nel 2019 è una sfida straordinaria che impegna tutta l'Italia.

Non possiamo permetterci di non coglierla appieno».

La strada indicata viene ribadita anche nel corso dell'incontro di giovedì scorso tra il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Riccardo Nencini, l'assessore lucano alle Infrastrutture, Aldo Berlinguer, il vicesindaco e l'assessore del Comune di Matera, Gianni Schiuma e Valeriano Delicio, i tecnici del Mit, di Rete Ferroviaria Italiana e di Anas.

Al centro dell'incontro, «il dossier - è spiegato nel comunicato del Ministero - sul potenziamento delle infrastrutture e dei collegamenti viari e ferroviari con la Basilicata, per esaminare soluzioni possibili al fine di garantire l'accessibilità alla città di Matera».

Ma il primo passo in avanti è sulle necessità finanziarie da reperire per Matera e le sue infrastrutture cioè: «1 miliardo e 300 mln circa da destinare alle infrastrutture lucane nei prossimi tre anni».

Queste le priorità evidenziate: dotare la tratta Taranto-Roma di un pendolino in grado di collega-

re Ferrandina e Potenza con Roma rispettivamente in 4 e 3 ore, intervento questo che richiederebbe uno sforzo di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria di 30 milioni di euro circa. Interventi per 8,5 mln di euro da destinare all'aeroporto Pisticci oltre agli altri interventi viari: Pisticci-Ferrandina-Matera-Gioia del Colle, itinerario basentano, Potenza-Melfi, Bradanica.

Tra quelli ferroviari, invece, si è avanzata l'ipotesi di effettuare una rettificazione di tracciato sulla Potenza-Foggia, per consentire una fermata nella zona industriale di Melfi e il potenziamento della Ferrandina-Matera, oltre anche al completamento delle infrastrutture delle Fal».

Nencini ha poi evidenziato che «una delle priorità del Governo è quella di abbattere il gap infrastrutturale del Mezzogiorno con il resto d'Italia.

Bisogna trasformare Matera in una



Il viceministro Nencini a Matera qualche giorno fa con il vicesindaco Schiuma, l'assessore Delicio e l'assessore regionale Berlinguer

A Matera 2019 servono 1,3 miliardi in tre anni

*Stimato il costo delle opere: direttrice viaria Pisticci-Ferrandina-Gioia
Pendolino Ferrandina-Potenza-Roma. Aperta ipotesi Matera-Ferrandina*

città che sia attrattiva di risorse, turismo e che garantisca nuove opportunità occupazionali.

Lavoreremo in questa direzione e verificheremo con attenzione le richieste che ci pervengono dal Comune di Matera e dalla Regione».

Per Berlinguer, si è trattato di un «incontro proficuo, quello col viceministro Nencini, che dimostra di avere grande attenzione ai problemi infrastrutturali del Mezzogiorno».

Ora si tratta di dare risposte concrete a questi problemi che attendono da troppo tempo.

Da domani, dobbiamo chiedere tutti uniti, con grande fermezza, il pendolino Taranto-Roma, che consenta final-

mente ai passeggeri di quattro regioni del centro sud di potersi muovere degnamente».

Il Ministero ha inoltre reso noto che «il tavolo tecnico sarà riconvocato a breve» e che «nel frattempo, i tecnici del Mit, di Anas e RFI effettueranno approfondimenti tecnici sulle opere oggetto di discussione».

«Il riscontro che gli esponenti della Direzione dei Lavori pubblici e dell'Anas nei confronti delle priorità infrastrutturali del nostro territorio ci ha dimostrato che l'attenzione è alta e che si deve far presto - proseguono -

Viviamo, d'altronde, una fase di forte dialettica: da un lato Matera è sempre più al centro d'Europa con una crescita

esponenziale delle presenze, dall'altro vive purtroppo un isolamento atavico delle infrastrutture che è arrivato il momento di superare intervenendo in modo significativo sui collegamenti, concretizzando il ruolo di «cerniera» tra la Basilicata e la vicina Puglia».

Tra le priorità il collegamento stradale Ferrandina-Matera-Gioia del Colle, per il quale sarebbe necessaria una spesa di circa 400 milioni.

«Si tratta di un'opera fondamentale - concludono Schiuma e Delicio - perché aprirebbe al collegamento con la dorsale pugliese, il Salento e la Valle d'Itria e sarebbe una proficua «bretella» verso le aree produttive della Val Basento, di La Martella e di Jesce».

IL COMMENTO

di ROSSANO CERVELLERA

In Puglia è in atto una vera guerra per portare l'alta velocità ferroviaria fino a Lecce.

In Basilicata si ragiona sulla Potenza-Foggia (una linea per pendolari) sul raddoppio della strada statale 7 Matera-Ferrandina con eventuale prolungamento (che probabilmente non ci sarà) verso Gioia del Colle e ci si divide sul costo di una tratta ferroviaria, sul medesimo percorso della strada, già in gran parte realizzata e su cui sono stati già sprecati circa 200 milioni di euro.

Non bisogna chiedere troppo, è lo slogan che risuona in ogni angolo della capitale della cultura, quasi che ragionare sulle infrastrutture sia come scrivere la lettera a Babbo Natale.

Secosì è, almeno la si scriva bene questa lettera. «Caro Ministro c'è Matera 2019», risposta: vi faccio arrivare il Freccia Argento a Potenza e poi vi metto un bus di raccordo. «Caro Ministro facciamo umilmente notare che parliamo di Matera 2019, non di Poten-

Il 2019 passa in primis da Matera

Servono scelte coraggiose, alta la posta in palio e non può trascurarci

za», risposta: vabbè arriviamo fino a Ferrandina e finanziamo il raddoppio delle Fal da Bari a Grumo Appula. Insomma, le soluzioni non arrivano mai in città, le girano attorno come la nuvoletta di Fantozzi quando gli impiegati hanno sete. Così diventa una via crucis con 2019 stazioni.

Secondo uno studio dell'Università Bocconi di Milano, per l'Expo 2015 sono stati spesi circa 3 miliardi di euro in investimenti diretti per le infrastrutture (strade di collegamento, autostrade ecc.) e altri dodici per quelli indiretti (nuove fermate della metropolitana, opere di urbanizzazione ecc.). Il totale fa pressappoco 15 miliardi. Il solo padiglione Italia dell'Expo, quello che ospita lo spazio delle Regioni e che sarà smontato al termine dell'esposizione, è costato oltre 62 milioni di euro, poco meno della metà di

quanto costerebbe secondo stime ragionevoli il completamento della Ferrandina-Matera adeguata ai nuovi standard del collegamento veloce.

Per Matera 2019 non è ancora chiaro il quadro finanziario di riferimento. Si parla di 1,2 miliardi di investimento ma si cumulano opere infrastrutturali che interessano altre aree della regione che non hanno nessuna relazione con l'evento. E' comprensibile l'obiettivo politico di realizzare le previsioni di un piano regionale dei trasporti che colpevolmente dimentica Matera ma è giusto farlo sacrificando le aspettative secolari e le prospettive di sviluppo di una città e del suo territorio?

Quanti soldi e su quali opere straordinarie il Governo è disposto ad investire per Matera Capitale?

Nel frattempo si stilano classifiche di priorità ma, a ben vedere, tutte le soluzioni prospettate per spezzare l'isolamento della città si riferiscono al collegamento più che alla realizzazione di nuove infrastrutture. La differenza è quella che passa tra il solido e il liquido. I collegamenti Matera li ha sempre avuti (per Bari, per Potenza, per Roma), magari a dorso di mulo, in carretto, in pullman o in littorina ma ci sono sempre stati. Quello che è sempre mancato sono le infrastrutture, strade e ferrovie, vale a dire la differenza che passa tra sviluppo e sottosviluppo. Cosa cambia per Matera se si arriva a Bari in 60 minuti (le Fal dicono 55) invece che in 80 come avviene adesso? Cosa cambia per Matera se il pullman da Potenza o da Ferrandina (dove la stazione è chiusa è bene ricordarselo) è marchiata Fs invece che

Liscio o Grassani? In altre parole, cosa resterà di Matera 2019? Forse davvero nulla. Persino il raddoppio della strada Matera-Ferrandina, se non la si prolunga verso la direttrice Gioia del Colle risulterà essere un brodino tiepido da mandare giù. Quella infrastruttura ha un senso se riesce a mettere in relazione Matera e il suo territorio con i popolosi centri dell'area murgiana della provincia di Bari e di Taranto perché potrebbe cambiare l'asse di gravitazione di quelle realtà spostandolo in parte verso la Basilicata. E' per questo che quell'opera può essere strategica non perché è più comoda da percorrere.

Per Matera, e forse anche per la Basilicata, si sta giocando la partita della vita. Giocarla in difesa significa quasi certamente perderla. Gli obiettivi che oggi vengono sbandierati come possibili successi sono da minimo sindacale e probabilmente sarebbero raggiunti comunque. Quello che si può e che probabilmente si deve fare, è puntare allo straordinario. Perché una volta passato il treno del 2019 non passerà più.