

| IL COMMENTO |

Questione infrastrutture due le opzioni: subito uno studio per definire pro e contro

di **LORENZO ROTA**

LA DESIGNAZIONE di Matera a Capitale Europea della Cultura 2019, ha fatto (giustamente) tornare al centro dell'attenzione l'ormai centenaria questione dei collegamenti infrastrutturali della città di Matera (e del suo contesto appulo-lucano di riferimento), con il territorio nazionale ed europeo.

Questione assai importante, che non può essere banalizzata né da autoreferenziali rivendicazioni campanilistiche, né da prese di posizione minimaliste, nel senso che "tutto s'aggiusta" con qualche razionalizzazione dell'esistente, perché "Matera è molto più vicina al resto d'Italia ed all'Europa di quanto si creda"!

Il problema è invece serio, complesso, ricco di conseguenze per il futuro della città e della regione, e non può essere affrontato senza una chiara conoscenza dei problemi, dei costi, dei vantaggi e/o degli svantaggi delle diverse opzioni in campo.

ECOC/2019, e quanto in termini di mobilitazione di interessi, arrivi, attrattività e connettività essa provocherà, rappresenta in effetti l'occasione storica per affrontare razionalmente la questione, e dare alla stessa una soluzione altrettanto razionale sul piano dei costi-benefici, globalmente intesi.

Due ipotesi di "soluzione" sono obiettivamente in campo, e riguardano soprattutto la modalità ferroviaria, essendo quella su gomma abbastanza univoca e condivisa (Murgia-Pollino); e non costituendo problema la stessa "navetta" Bari Palese-Matera, modalità di servizio che non richiede particolari investimenti di base, e che può essere attivata (come pure disattivata) "alla bisogna", in relazione alla dimensione dei flussi previsti e/o effettivi.

Le due ipotesi sostanziali in campo sono: quella del completamento della dorsale RFI Ferrandina-Matera-Bari (ma, attraverso Gioia del Colle, o Altamura?), dai costi certamente notevoli, ma dagli altrettanto notevoli vantaggi, perché costituirebbe una "soluzione" stabile, che metterebbe in rete una buona fetta del territorio

lucano e murgiano, consentendogli di organizzarsi con poli della logistica e dei servizi lungo il suo tracciato, e di servire tutte le tipologie d'utenza possibili (non solo trasporto persone, ma anche materie prime, produzioni manifatturiere ed agricole, ecc.); quella dell'adeguamento della linea FAL esistente, i cui costi sarebbero senz'altro più contenuti, ma non sappiamo di quanto, se si ipotizza il raddoppio (sempre a scartamento ridotto) del binario stesso; ma i cui vantaggi sarebbero obiettivamente inferiori perché si tratterebbe di accelerare il trasporto delle sole persone nell'area metropolitana di Bari, della quale Matera diverrebbe (si confermerebbe definitivamente) il terminale lucano.

A fronte di queste due opzioni, ed alla serietà e complessità dei problemi che le stesse alternativamente pongono, credo sarebbe opportuno, che le Istituzioni interessate (certo non il Comitato o Fondazione MT/2019), prima di compiere qualsiasi scelta definitiva, e di avviare qualsiasi investimento irreversibile, si dotino di un approfondimento specifico della questione (uno Studio di Fattibilità?) che, sulla base di dati ed ipotesi di flussi certi e verificabili, e di analisi costi/benefici altrettanto verificabili, faccia emergere con chiarezza i pro ed i contro di ambedue le opzioni in campo, e consenta con altrettanta chiarezza e trasparenza di operare le scelte conseguenti.

Fermo restando che un adeguamento delle attuali condizioni di esercizio della linea FAL Bari-Matera, sia comunque un diritto delle popolazioni lucane, a prescindere dalle prospettive di ECOC 2019.

Uno dei meriti che la innovativa strategia culturale di ECOC 2019 può dare, in termini di spinta allo sviluppo socio-economico è anche questo: aprire la città ("open future"), finalmente, alla connettività infrastrutturale nazionale, adeguata ai tempi; un contributo che ne rafforzerebbe l'importanza, la significatività nella storia di questa città.

*presidente Inu Basilicata