

Dal premier soldi alla Basilicata Ma rischia altre opere fantasma

Renzi contestato a Matera. La linea ferroviaria della Regione è ancora un'incompiuta. E raggiungere la capitale della Cultura 2019 è un'odissea

Emanuela Fontana

Ferrandina (Matera) Il tracciato della linea, asfalto senza binari, piega verso destra e corre verso il nulla, lungo bianchi calanchi e gallerie di fantasmi dove non è mai passato un treno. Ventinove chilometri di piante selvatiche, lucertole e stazioni fatiscanti. L'Italia ha una capitale europea della cultura 2019 che da quasi 20 anni attende di essere collegata alla rete ferroviaria nazionale. Matteo Renzi è arrivato anche tra i Sassi a siglare un nuovo patto per il Sud (un piano di sviluppo da 4 miliardi di euro), ma l'impressione qui come mai è quella di un ritardo colossale: Matera, patrimonio dell'Unesco, è stata scelta nell'ottobre del 2014, ma il suo isolamento è rimasto invariato per tutti questi mesi preziosi. E le contestazioni riservate ieri al premier ne sono la diretta conseguenza.

La Basilicata è una terra ferita dalle inchieste sui giacimenti di petrolio, ma è soprattutto una terra mai allacciata all'Italia. La linea ferroviaria incompiuta termina a La Martella, un edificio dalle porte murate. Arrivare a Matera senza automobile significa inabissarsi nel limbo di rotaie che tagliano con una lentezza esasperante il nostro Sud. Sono appena ventinove i chilometri che potrebbero unire Matera al resto d'Italia, ma non ci sono stati governi, vertici delle ferrovie, giunte locali, che siano riusciti nell'impresa di far vivere una delle più stupefacenti ferrovie abbandonate del Paese. E ora che Matera si prepara ad avere gli occhi del mondo addosso, e che perfino la Coca Cola la pubblicizza, continua ad essere un luogo dalla miste-

riosa inaccessibilità.

Fino a Salerno tutto bene. Poi inizia l'altra Italia. Allo sportello della stazione l'addetto informa due turisti spagnoli: «Matera non è inserita nelle ferrovie italiane. Arrivati a Ferrandina dovete prendere il bus, passa ogni due ore». Nelle migliori condizioni, ovvero con l'alta velocità fino a Salerno, per arrivare a Matera da Roma occorrono più di sette ore e quattro mezzi.

I lavori della linea ferroviaria Matera-Ferrandina, chiusa negli anni settanta perché obsoleta, furono avviati nel 1986. Dopo una spesa di cinquecento miliardi delle vecchie lire, tutto si bloccò. E così per raggiungere Matera dal nord le soluzioni sono: arrivare a Bari e da lì mettersi viaggio sulla Ferrovia Appulo-lucana, a scartamento ridotto, oppure scendere appunto da Salerno fino a Ferrandina e qui proseguire su gomma.

Se invece da Ferrandina si vuole raggiungere Maratea, sempre Basilicata, partendo alle 14.58 si arriva alle nove di sera. C'è la soluzione «rapida», quattro ore e un quarto, ma con cambio di sei minuti a Battipaglia, poco raccomandabile. Tutta la Basilicata, non solo Matera, è una terra lontana dal mondo. Cosimo Latronico, deputato lucano (Conservatori e riformisti) ci mostra un'interrogazione di inizio 2015 in cui chiedeva soluzioni per «l'unico capoluogo di provincia a permanere in stato di isolamento ferroviario». Il 14 aprile scorso si è svolta una manifestazione a Roma degli amministratori. Nel reclamizzato piano da 2 miliardi, dicono, non si parla della linea abbandonata.

