
Matera, la ferrovia è più vicina

Autore: Michele Zasa

Fonte: Città Nuova

L'associazione Matera Ferrovia Nazionale, pur in assenza di conferma ufficiale da parte di Rfi, ha annunciato l'avvio dei lavori per la tratta ferroviaria Matera-Ferrandina. Dopo 30 anni di attesa e un investimento di 429 milioni di euro, la città dei Sassi avrebbe così entro il 2026 il suo "treno nazionale"

Le annose vicissitudini ferroviarie di Matera, **unico capoluogo di provincia italiano ancora non servito da una ferrovia nazionale**, potrebbero essere ben rappresentate dal ritornello di una celebre canzone: «Il treno dei desideri [...] all'incontrario va». Ogni volta infatti che la realizzazione e il completamento della linea ferroviaria che raccorda Matera a Ferrandina venivano portati sui tavoli delle istituzioni locali e nazionali, per una ragione o per un'altra, qualcosa bloccava l'attuazione dell'opera e riportava tutto al punto di partenza. Questa volta, però, dopo trent'anni di attesa, **pare che finalmente i lavori ferroviari che collegheranno la città dei Sassi all'alta velocità abbiano avuto inizio**. Ad affermarlo è stata l'Associazione Matera Ferrovia Nazionale che, dopo un sopralluogo, ha dichiarato che «sono stati aperti diversi cantieri in agro di Miglionico e di Pomarico e i lavori procedono in maniera spedita». **La notizia è incoraggiante, sebbene nessuna conferma ufficiale dell'inizio dei lavori sia pervenuta da Rete Ferroviaria Italiana**. Anche noi nel nostro sopralluogo avevamo in effetti già riscontrato e fotografato mezzi e attività nei cantieri. Le Ferrovie dello Stato, da noi interpellate sulla questione, ci hanno risposto mediante l'addetta alla comunicazione territoriale dott.ssa Maria Chiara Fasciano che **«le attività da voi notate sono quelle propedeutiche per le indagini e sondaggi sulle opere già esistenti»**. Cantiere della sede ferroviaria già predisposta e da dotare di binari

(foto Michele Zasa) **La ferrovia attesa da 30 anni Opere già esistenti?** Certo perché, per quanto complessa l'opera ferroviaria Matera-Ferrandina possa apparire, (data anche la natura fluviale, argillosa e collinare della zona da attraversare), va anche detto che **la parte più cospicua e difficoltosa dei lavori è stata già eseguita negli anni '90**. Risale infatti a quell'epoca la realizzazione della sede della nuova linea; ovvero, come conferma Rfi - «Sono già state realizzate la stazione di Matera La Martella (parzialmente), le opere d'arte del nuovo collegamento, la galleria Miglionico (6,5 km) e la bretella di collegamento (in rilevato) con la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto». **Tutte infrastrutture queste che, mai rese operative, sono da oltre 30 anni in abbandono**, incluso il famoso ponte ferrato sospeso sul torrente Gravina, diventato l'emblema di quella che è conosciuta come la "ferrovia incompiuta" di Matera. Ponte ferrato sul torrente Gravina diventato il simbolo della "ferrovia incompiuta" di Matera (foto Michele Zasa) **Il trasporto pubblico sul "binario" giusto** L'importanza della ferrovia Matera-Ferrandina, e più in generale la complessità dei collegamenti lucani su linea ferrata, costituiscono più che in altre regioni italiane **una realtà che si ripercuote profondamente sul contesto sociale, economico e paesaggistico della Basilicata**. Non a caso nel dossier di valutazione preliminare ai lavori Rfi e Fs hanno precisato che il progetto **«consentirà di istituire collegamenti ferroviari di lunga percorrenza tra Matera e il sistema alta velocità diretto a Roma-Milano, ma anche di potenziare in termini di frequenza e qualità, l'offerta di trasporto pubblico locale verso Potenza e Taranto»**. Stazione di Matera La Martella da ultimare (foto Michele Zasa) **Novità sul "fronte occidentale"** L'attesa per il completamento della ferrovia Matera-Ferrandina è diventata ancora più fervida allorché dal 2019 **Matera, divenuta Capitale europea della cultura, è raggiunta quotidianamente da un notevole flusso di visitatori** e da un sempre crescente numero di pendolari e studenti provenienti dai comuni e dalle regioni limitrofe. Ora, se i cospicui spostamenti da e verso il settore adriatico sono garantiti dalle Ferrovie Appulo Lucane, integrate dall'autostrada Matera-Bari, **altrettanta copertura non c'è**

per gli spostamenti da e verso l'hinterland Nord-Sud occidentale lucano. Tale versante, infatti, è sì collegato a Matera mediante l'autostrada Basentana 407 e il raccordo stradale della SS7 Appia che va da Ferrandina a Matera, ma **proprio quest'ultimo tratto non può essere percorso in treno.** La Matera ferroviaria resta dunque isolata da quel versante e i passeggeri che viaggiano sui treni interregionali e nazionali, incluso il Freccia Rossa diretto a Roma-Milano (che a brevissimo verrà ripristinato), una volta arrivati alla stazione di Ferrandina Scalo, non possono proseguire per Matera se non con autobus sostitutivi, taxi o auto private. **Tutti mezzi su gomma questi ultimi che rendono ancora più trafficato questo tratto stradale della SS7 Appia** la cui carreggiata ha due sole corsie, una per ciascun senso di marcia e che convoglia, proprio sotto Matera, anche tutto il robusto traffico costituito in prevalenza da autoarticolati provenienti dal versante ionico, calabro e siculo. **La ricaduta sul lavoro lucano** L'appalto dell'opera ferroviaria è di **oltre 308 milioni di euro, con investimenti totali per 429 milioni.** Notevole sarà dunque la ricaduta sul mondo del lavoro materano e lucano. A tal proposito ci preme segnalare che, durante il sopralluogo da noi effettuato presso la stazione di Matera La Martella, ci hanno avvicinato uomini di età ad occhio compresa tra i 30 e i 50 anni che si intrattenevano lì e, credendo che noi fossimo della ditta esecutrice dell'opera, **ci hanno chiesto come proporsi perché avevano davvero bisogno di lavorare. Tempi e tecnologia "ferrata"** La linea Ferrandina-Matera sarà **elettrificata e a semplice binario che si svilupperà per circa 20 km e consentirà ai treni una velocità massima di 120km/h.** Ci sarà un sistema centralizzato di comando altamente tecnologico e una sottostazione elettrica completa di telefonia, segnalamento e telecomunicazioni. Da programma, **il completamento dell'intera opera dovrebbe richiedere 27 mesi: il primo treno partirebbe nel 2026.** Solo allora, quel "treno dei desideri", andrà non più all'incontrario, ma in avanti perché sarà diventato il treno della realtà.

Sostieni l'informazione libera di Città Nuova! Come? [Scopri le nostre riviste, i corsi di formazione agile](#) e [i nostri progetti](#). Insieme possiamo fare la differenza! Per informazioni: rete@cittanuova.it