

TRASPORTI
BASILICATA PIÙ «CONNESSA»

Un progetto che s'inserisce nel solco del potenziamento legato allo status di capitale europea della cultura 2019

Puglia e Basilicata si impegnano a reperire le risorse necessarie nell'ambito della programmazione 2014-2020

La Matera-Bari sarà migliorata

La Puglia dice sì al raddoppio e al potenziamento della direttrice ferroviaria

Potenza-Foggia
Lavori in corso, «saltano» i treni

Da lunedì prossimo al 5 settembre sono previsti lavori di potenziamento sulla linea Foggia-Potenza e sulla tratta urbana Fal del capoluogo lucano. Ciò comporterà la soppressione dei treni e la sostituzione degli stessi con un servizio bus sostitutivo. Tratta Potenza Inf. scalo - Avigliano, tutti i treni saranno sostituiti con bus in partenza da Potenza - via Sp 30 Giuliano - non saranno effettuate fermate a Tiera e presso la stazione di Avigliano Lucania; tratta Avigliano - Potenza Inf. scalo, tutti i treni saranno sostituiti con bus con capolinea di arrivo a Potenza in via Sp 30 - Giuliano - non saranno effettuate fermate a Tiera e presso la stazione di Avigliano Lucania. Treni metropolitani Potenza Inferiore scalo - Potenza S. Maria e viceversa tutti i treni saranno soppressi. Inoltre saranno soppressi, per tutto il periodo dell'interruzione della linea, i seguenti treni: Avigliano Città - Potenza Inf. Scalo 227/22431/229 in partenza alle ore 10.10; Avigliano Città - Potenza Inf. Scalo 239/22437/241 in partenza alle ore 13.36; Avigliano Città - Potenza Inf. Scalo 275/22447/277 in partenza alle ore 14.29; Potenza Inf. Scalo - Avigliano Città 214/22430/216 in partenza alle ore 8.55; Potenza Inf. Scalo - Avigliano Città 226/22436/230 in partenza alle ore 12.46; treno Potenza Inf. Scalo - Avigliano Città 232/22458/236 in partenza alle ore 13.42; Potenza Inf. Scalo - Avigliano Città 262/22458/264 in partenza alle ore 19.18.



PIERO MIOLLA

● Raddoppio e potenziamento della direttrice ferroviaria Bari-Matera: c'è l'ok della Regione Puglia allo schema di protocollo d'intesa con la Regione Basilicata. Si tratta di un importante risultato in vista dell'implementazione e rafforzamento del ventaglio di infrastrutture da e per Matera, dopo la designazione della città dei Sassi a Capitale Europea della Cultura 2019. Secondo il protocollo, attualmente all'attenzione della Regione Basilicata per la relativa approvazione, le due regioni s'impegnano a reperire, nell'ambito della programmazione 2014-2020, delle risorse finanziarie per gli interventi prioritari per lo sviluppo dell'infrastruttura: per il protocollo verrà costituito un tavolo tecnico di coordinamento con le Regioni e le Fal (Ferrovie Appulo Lucane). «Si tratta di una

notizia importantissima - ha commentato l'assessore regionale alle infrastrutture, Aldo Berlinguer - e di un fatto estremamente positivo: ritengo, infatti, che sia importante unire le forze e dare corso ad una programmazione comune sui fondi europei e potenziare il collegamento da Bari a Matera. Si tratta, peraltro, di una impostazione già largamente battuta in passato che, però, non ha avuto eguale fortuna, perché alla fine degli anni '90 simili protocolli erano già stati siglati ma non sono stati adempiuti. Spero che questa sia la volta buona per gettare le basi di una mobilità al passo con i tempi, che consenta a Matera di avere i collegamenti che merita». Naturalmente l'obiettivo della Regione Basilicata è anche quello di potenziare gli altri collegamenti, ferroviari e non solo. «Certamente: non dobbiamo dimenticarci che a Matera debbono collegarsi anche tutti i territori più a sud dell'arco jonico. Pertanto, fermo restando che quanto fatto oggi dalla regione Puglia è un passo opportuno, ci sono anche altri temi che noi dobbiamo battere». Compresa la questione aeroporto. «Sì: in tal caso ribadisco che la nostra priorità resta Pisticci e la pista Mattei». Concretamente adesso cambia? «Verrà avviato un tavolo, ma la finalità di questo protocollo è quella di reperire risorse anche attraverso una programmazione congiunta e condivisa da entrambe le Regioni in Europa. C'è poi la necessità di una strategia condivisa sul modo migliore per collegare, in termine di tempo e capacità, la Puglia e la Basilicata e, in particolare, Matera. Ripeto, però, che abbiamo una finestra anche più ampia che ci impone di occuparci pure di altre relazioni, ma questa è indubbiamente una buona notizia: presto anche noi avremo una delibera di giunta omologa e sottoscriveremo questi accordi con la Puglia per dare corso ad una visione strategica comune: credo che le Regioni del sud abbiano bisogno di collaborazione e di una visione integrata della mobilità».

LA STORIA

Una tratta da 70 chilometri nata oltre 110 anni fa Fino al 1972 era più lunga

● La linea ferroviaria che collega Matera a Bari è lunga circa 70 chilometri. Originariamente, però, era lunga quasi il doppio ed arrivava a Montalbano Jonico: dal 1972 è stata accorciata. È una linea ferroviaria a scartamento ridotto, oggi in esercizio soltanto tra Bari e Matera Sud. Essa nasce, in pratica, con la Legge speciale per la Basilicata, approvata nel 1904, che prevedeva tra l'altro anche la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto da Grumo per Matera, Ferrandina e Pisticci fino all'innesto con la Sicignano-Lagonegro, con eventuale interposizione di terza rotaia tra Bari e Grumo Appula. I lavori iniziarono dopo oltre un decennio: la Mediterranea Calabro Lucane se ne assicurò la concessione nel 1910 con alcune varianti, tra cui l'aggiunta del tracciato iniziale in sede propria da Bari a Grumo, ed attivò il primo tratto Bari-Matera

nel 1915, mentre nel 1932 avvenne l'attivazione dell'ultima tratta tra Miglionico e Montalbano. La linea svolse un servizio consistente nella parte alta, mentre fu sempre modesto nella tratta inferiore. Dopo il passaggio alla gestione commissariale governativa delle Ferrovie Calabro Lucane, dal 1972 venne accorciata con l'eliminazione del tratto tra Matera e Montalbano Jonico. Nel contempo venne annunciata la costruzione della Ferrandina-Matera a scartamento normale, con collegamento alla Battipaglia-Potenza-Metaponto nella stazione di Ferrandina: come è noto, i lavori per la realizzazione di questa tratta a tutt'oggi non sono stati ultimati. Negli anni '70 ci fu una progressiva soppressione del servizio ferroviario fino ad arrivare all'attuale rete di trasporto, che comprende un miglioramento ed un ammodernamento del tracciato

originario, incluso quello nel corso del 2001 della variante di Marinella. La tratta urbana di Matera venne poi sostituita da un tracciato interrato, attivato il 24 novembre 1986. Nel 1989 la rete venne scissa nelle due gestioni governative delle Ferrovie della Calabria e delle Ferrovie Appulo Lucane. Il 1° gennaio 2001, la società Fal subentrò alla gestione commissariale governativa delle Ferrovie Appulo Lucane istituita nel 1990, ereditando un sistema di trasporto obsoleto e che si era parecchio allontanato dagli standard di qualità e durata di un viaggio ordinario. Dopo il 2008 le Regioni Puglia e Basilicata destinarono 300 milioni di euro agli investimenti per il servizio ferroviario, grazie ai quali vennero installati impianti di sicurezza, acquistate emittitrici di biglietti, parzialmente rinnovato l'armamento e ordinati nuovi treni e bus. [p.miola]



CONVOGLI
L'inaugurazione del nuovo treno Fal a giugno scorso
[foto Genovese]

E si lavora alla Lagonegro-Sicignano

Incontro del Comitato in Regione. A settembre via al confronto con la Campania



BINARI La tratta dismessa

● **POTENZA.** Treni verso Est, per collegarsi meglio a Bari, ma anche verso ovest sulla linea Basilicata Campania. E due giorni fa il Comitato pro Sicignano - Lagonegro è approdato in Regione Basilicata per un incontro ufficiale con l'assessore ai Trasporti Aldo Berlinguer. L'ennesima visita in Regione ha scaturito un incontro più che positivo, come ammesso da ambo le parti. L'assessore, secondo quanto reso noto dallo stesso comitato, ha convenuto con le proposte fatte presentate dal Comitato, abbracciando il discorso di ottimizzazione dei costi di gestione di treni e autobus sostitutivi. Il faccia a faccia infatti ha fatto emergere il costo di una fermata, non indifferente, per cui è necessario eliminare quelle soste dove sull'autobus o sul treno salgono due o tre passeggeri: ciò sarebbe poco sostenibile, e soprattutto non giova

alla sospirata velocizzazione dei tempi delle linea auspicata da tutti. Nel nuovo orario - hanno garantito davanti al Comitato i membri della Regione Basilicata - si cercherà di ripristinare le fermate dei treni e di aggiungerne altre, anche degli autobus sostitutivi, a Buccino, in perfetta sintonia con la proposta del Comitato che darebbe agevolazioni alle aree di Vallo di Diano, Val D'Agri, Valle del Melandro e Lagonegrese. Dal Vallo - ha fatto notare il Comitato pro Sicignano - Lagonegro - non si può pretendere che i treni siano pagati dalla Basilicata in toto, per cui è legittima la decisione di ottimizzare. La stessa fermata a Buccino è stata definita un autentico «favore» fatto alla Campania. Ma in ogni caso, come scritto nella proposta operativa presentata alla Conferenza dei Sindaci per portare un contributo

alla discussione col TPL, è Buccino il punto cardine di congiunzione tra Campania e Basilicata. Oltre alla questione bus, però, il comitato non ha perso di vista la priorità del treno: Berlinguer ha ammesso che i tentativi di dialogo con l'oramai ex assessore ai trasporti della Campania sono stati sempre difficoltosi per quanto concerne la Sicignano - Lagonegro. Da settembre, però, ha assicurato il suo impegno al confronto serrato con la nuova giunta sia sulla questione autobus sostitutivi che sulla questione ferrovia. In questa organizzazione di tavolo tecnico è auspicata la presenza anche dell'eurodeputato Gianni Pittella, in qualità di esponente delle istituzioni europee, in quanto i fondi comunitari sono parte portante dei finanziamenti che possono arrivare per sbloccare la situazione.