

UNA REGIONE  
AGGANCIATA  
AL TRENO  
DI MATERA 2019

di **LORENZO ROTA**

Gentile Dott.ssa Serino, come Lei è consueto, Lei ha posto con grande lucidità il tema vero di questi mesi, che da più parti si è voluto glissare, o utilizzare solo a fini elettorali, **continua a pagina 17**

UN'INTERA REGIONE  
AGGANCIATA  
AL TRENO DI MATERA 2019

di arch. **LORENZO ROTA\***

segue dalla prima

ma senza tradurlo in scelte politiche, piani e programmi conseguenti: quello di come trasformare **Matera/2019 in Basilicata/2019**.

E cioè, come tradurre in scelte, Piani e Programmi operativi, il dato emergente della grande attrattività raggiunta dalla città dei Sassi, organizzando le attività (culturali, ma non solo) che la devono sostenere (al di là della contingente "bolla mediatica"), in maniera tale da coinvolgere l'intero territorio regionale, capoluogo in primis.

Invece si è finora considerata **Matera** il "red carpet" mediatico della Regione Basilicata, continuando per il resto nel consueto andazzo pluridecennale di una drammatica carenza di scelte conseguenti di programmazione e pianificazione, (discusse, condivise e formalizzate nelle assemblee elettive), che a quel tappeto rosso debbono dare forza e struttura, in funzione del futuro della regione intera.

La vicenda delle infrastrutture ferroviarie è lampante, a riguardo: come ho già avuto modo di osservare nel mio intervento ospitato sul "Quotidiano" del 30 luglio scorso, è fortemente necessario, alla Basilicata, fare in modo che **Matera**, "attrattore" regionale, risulti raggiungibile in maniera equilibrata



(via ferrovia statale) sia da Ovest (Tirreno) che da Est (Adriatico), coinvolgendo l'intero territorio della Regione Basilicata (capoluogo ed aree interne compresi).

Si realizzerebbe così la messa in rete di Potenza, **Matera**, e del cuore centrale della Basilicata, con le direttrici ferroviarie Tirrenica ed Adriatica; la prima già attrezzata con l'Alta Velocità (Salerno); la seconda in itinere: uno strategico asse ferrato regionale, in grado di rinserrare (finalmente) i legami tra le due più importanti città della Basilicata, e di metterle in rete, insieme e coerentemente, con i corridoi infrastrutturali Tirrenico ed Adriatico.

E' questa la premessa fondamentale per una riaffermazione dell'unità regionale, il miglior esito possibile della grande conquista "lucana" di ECoC/2019, e per le aspettative sia di Potenza, che sta cercando nuovi sbocchi al suo ruolo di capitale regionale, e sia del nugolo delle identità e dei protagonismi dei nostri paesi-presepe, che pure si stanno organizzando, con impegno e sacrificio, ed attendono di essere (letteralmente) agganziati al "treno" di **Matera**.

Su questo assunto strategico generale vanno pertanto operati gli approfondimenti settoriali (non solo accessibilità turistica, ma anche logistica per l'agricoltura, l'agroalimentare, le attività manifatturiere, ecc.), effettuate le valutazioni costi-benefici e di fattibilità, ed assunte le decisioni definitive.

E invece ci si affida, frettolosamente, alla assai riduttiva ipotesi di raddoppio della linea FAL Bari-Matera (e quindi, per ragioni geografiche, essenzialmente alla Regione Puglia, della quale FAL costituisce tranvia metropolitana), per incrementare l'accessibilità a **Matera** ECoC/2019; spingendo così, ineluttabilmente, la città dei Sassi a legarsi "definitivamente" all'area metropolitana barese: uno "storico" ritorno alla Terra d'Otranto, dopo 350 anni! Con buona pace della Regione Basilicata.

Per il resto, l'Avv. De Ruggieri fa il Sindaco di **Matera**, e persegue le linee politico-programmatiche che sono state alla base della sua elezione.

Di questo non si può che dargliene atto, non guardandolo con sospetto, ma ricercando invece le necessarie convergenze nell'interesse dell'unità geografica ed istituzionale della Regione Basilicata.

\* presidente **INU/Basilicata**

