

Per contribuire ad un corretto inquadramento del dibattito che in questi ultimi giorni si è rinnovato in più circostanze sulle infrastrutture e i servizi ferroviari di integrazione tra la Puglia e la rete nazionale ed europea dell'Alta Velocità/Alta Capacità, occorre fornire qualche elemento di chiarezza.

Il primo riguarda il progetto relativo alla nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari che si sta realizzando per lotti funzionali di cui due in territorio pugliese (Cervaro – Bovino e Bovino – Orsara)

Per chiarezza è necessario ribadire che, in tutti gli strumenti di programmazione, la Regione ha sempre riconosciuto l'importanza e la valenza strategica di questo progetto, considerandolo fondamentale per qualsiasi modello di sviluppo sociale ed economico per il miglior futuro della Puglia. Peraltro, a conferma di quanto affermato, vale la pena ricordare che la Regione partecipa anch'essa al sostegno finanziario del processo di infrastrutturazione con 100 milioni di euro messi a disposizione dalle risorse destinate all'attuazione del Programma Operativo 2007-2013 dei fondi strutturali europei.

Il secondo elemento da tenere in considerazione riguarda l'individuazione delle migliori soluzioni possibili in termini infrastrutturali e di organizzazione dei servizi affinché, attraverso il potenziamento delle "antenne" ferroviarie che da Bari si dipartono verso Taranto e verso Lecce, i benefici derivanti dalla realizzazione dell'Alta Capacità si possano estendere a tutto il territorio regionale a sud di Bari. Gli interventi di completamento del raddoppio, attrezzaggio tecnologico delle due linee e potenziamento dell'intermodalità nei nodi di Lecce e di Taranto sono tutti finanziati e, presumibilmente, entreranno in funzione entro il 2017.

Il terzo aspetto, non certo per importanza, anche perché strettamente connesso ai primi due, è l'individuazione del miglior assetto che deve avere la dorsale ferroviaria Adriatica sia per essere efficacemente integrata con il sistema dell'Alta Capacità aumentandone il bacino potenziale di utenza, sia per migliorarne la fruizione multimodale merci e passeggeri in coerenza con i modelli di sviluppo disegnati dalla Commissione europea.

Tenuto conto dei tempi medio-lunghi necessari per la completa realizzazione dell'Alta Capacità Napoli-Bari (nella più ottimistica delle previsioni non sarà completata prima del 2028), si ritiene infatti necessario focalizzare l'attenzione sull'assetto della dorsale Adriatica che nel frattempo resta il principale collegamento ferroviario tra la Puglia, il resto dell'Italia e l'Europa.

A conforto di questa impostazione va tenuto presente che i tempi di percorrenza Bari – Bologna via Roma, anche una volta ultimata la nuova linea AC Bari – Napoli, saranno di circa 5 h e questo apre la strada ad una rivalutazione della linea Adriatica. La linea Adriatica Bari – Bologna, nei tratti migliori, ha una velocità massima consentita di 180 Km/h che permette già all'attualità di offrire collegamenti con tempi di percorrenza di 5h 30' tra Bari e il capoluogo emiliano e quindi di poco superiori a quelli che si avranno a regime nel percorso via Roma. Tenuto conto di ciò la strategia da perseguire sulla linea Adriatica si fonda su due azioni finalizzate a creare le condizioni operative per far adottare alle imprese ferroviarie una soluzione analoga a quella adottata da Trenitalia sulla linea Roma – Venezia e cioè a sostituire progressivamente l'attuale materiale rotabile Freccia Bianca, non idoneo alla circolazione su linee Alta Velocità, con materiale rotabile della classe Freccia d'Argento (v. max 250 km/h) in modo che i treni provenienti dalla Puglia, una volta arrivati a Bologna, possano proseguire sulla linea AV verso Milano e Torino. Questa prospettiva è agevolata dal fatto che entro il 2015 l'immissione in esercizio dell'ultima versione dei treni alta velocità, oltre ad intensificare i servizi sulla dorsale principale, innescherà un effetto "domino" spostando materiale rotabile AV su relazioni composte anche da ulteriori antenne su linee ordinarie.

Com'è noto, preordinato a tutti gli scenari di potenziamento del modello di esercizio della linea Adriatica, resta però il completamento del raddoppio del binario nei pressi di Ortona (un chilometro circa) ed il raddoppio del binario nella tratta Termoli-Lesina (35 chilometri).

Ad oggi, per quest'ultimo intervento esiste solo la copertura finanziaria di 106 milioni di euro, assicurata dal Contratto Istituzionale di Sviluppo sottoscritto il 12 agosto 2012, per la parte di raddoppio ricadente nel territorio pugliese (circa 7 chilometri da Lesina a Ripalta) che RFI prevede di realizzare entro il 2020/2021, mentre per la tratta Ripalta-Termoli si è ancora nella fase di individuazione del miglior tracciato possibile a causa delle prescrizioni formulate dal Ministero dei Beni Ambientali e Culturali.

Se, quindi, la Regione Puglia, insieme alle altre Regioni attraversate e/o interessate da detta dorsale, non si mobilita affinché, unitamente alla realizzazione dell'Alta Capacità Napoli-Bari, anche il completamento del raddoppio della linea Adriatica diventi per il Governo nazionale e per RFI di pari dignità e priorità strategica, si prospettano gravissime ripercussioni per la

Puglia. Infatti la Direttrice Adriatica, che si sviluppa in massima parte lungo la costa orientale italiana da Bologna a Lecce/Taranto, collega il Nord Italia e il Centro Europa, con il sistema dei porti meridionali (Brindisi, Taranto, Gioia Tauro) costituisce parte integrante del sistema dei corridoi merci di interesse europeo denominati "Rete Terfn". In tale contesto è stata prevista una serie di interventi finalizzati all'ampliamento della sagoma di circolazione per rendere disponibile un itinerario che consenta il trasporto, su carri ferroviari a piano ribassato, dei mezzi stradali aventi le massime sagome ammesse e dei containers marittimi tipo "high-cubes", caricati su carri ferroviari.

Alla luce di ciò è evidente una prima criticità collegata alla rapidità con cui cambiano gli scenari della movimentazione delle merci a livello mondiale che nelle loro strategie di continua riorganizzazione, non si uniformeranno ai ritardi nel raddoppio della linea Adriatica con il rischio che verranno privilegiati altri porti – non pugliesi – e la Puglia perderà tutte le chances che la sua posizione geografica le offre di diventare una delle piattaforme logistiche di riferimento del bacino del mediterraneo per il feederaggio terrestre del traffico containerizzato.

E' necessario quindi svincolare gli interventi sulla linea Adriatica da qualunque subordinazione rispetto alla realizzazione della Bari Napoli in modo da evitare che si perpetri il circolo vizioso secondo cui alla Puglia vengono negati treni veloci per inadeguatezza della domanda di trasporto (condizionata da un'offerta "zoppa") e che gli interventi di adeguamento agli standard dell'Alta Velocità della linea Adriatica sino alla stazione di Lecce siano considerati esclusivamente di supporto alla realizzazione della Bari - Napoli mortificando il ruolo e le potenzialità della linea Adriatica.

Pur nella consapevolezza dell'assoggettamento alle regole del mercato dei servizi di lunga percorrenza e, quindi, alla domanda potenziale che essi sono in grado di catturare, non si può non convenire – anche per la rilevante quantità di risorse finanziarie necessarie e, attualmente non tutte reperite – che a tutto il completamento del potenziamento infrastrutturale necessario per garantire collegamenti rapidi ed efficienti in tale settore, si debba pervenire con un approccio diversificato, quantomeno in termini di priorità.

In questo senso, avendo assicurato con la realizzazione dell'Alta Capacità Napoli-Bari il collegamento tra il Corridoio 8 ed il Corridoio 1, e quindi il feederaggio dal porto di Taranto anche rispetto alle dorsali appenninico-tirreniche e, per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la connessione della Puglia con la principale dorsale dell'Alta Velocità (Napoli – Milano), la priorità assoluta, nel breve-medio periodo, non può che riguardare il completamento del raddoppio della linea Adriatica sia perché essa innegabilmente rappresenta l'unica risorsa strategica per il trasporto delle

4.

merci attraibili dalla piattaforma logistica pugliese dalle regioni e dai porti del mezzogiorno, sia perché, per il trasporto passeggeri, tanto può consentire di rafforzare l'appetibilità dei servizi attualmente operati da Trenitalia e, in prospettiva, di attivare quelli di altre imprese ferroviarie.

Fatte queste considerazioni che, seppur sinteticamente esposte, si ritengono necessarie a delineare il quadro generale di riferimento, occorre concludere con una ulteriore puntualizzazione sulla questione dell'Alta Capacità sulla dorsale adriatica da Bologna sino a Lecce.

La Puglia, come previsto nei propri strumenti di programmazione, è impegnata a sensibilizzare le regioni del litorale adriatico sul tema del progressivo potenziamento della linea adriatica in linea ad Alta Capacità ritenendo questa previsione un obiettivo strategico che il Governo nazionale deve fare proprio per la portata delle sue ricadute sull'intero sistema Paese.

Affermando ciò è evidente come la vera priorità sulla quale concentrare l'attenzione e unire le forze sia l'eliminazione dei colli di bottiglia residui della linea Adriatica con le varianti di Termoli - Lesina e Ortona che, essendo esse stesse progettate per velocità attorno ai 200 Km orari, oltre a rendere più funzionale la linea esistente, contribuiranno significativamente a rendere più concreta e fattibile una richiesta di progressiva introduzione degli standard AC su questa linea in modo da creare condizioni di sempre crescente appetibilità per l'effettuazione, da parte degli operatori ferroviari, di servizi sostenuti unicamente dai ricavi da traffico.

Oltre agli aspetti di tipo essenzialmente infrastrutturale, un altro punto su cui soffermarsi per fornire qualche elemento di riflessione - anche in questo caso in un dibattito che si sta sviluppando senza essere supportato da informazioni adeguate - riguarda il "servizio" del trasporto pubblico in Puglia, le relative criticità e l'attività dell'Amministrazione regionale perché esso possa pervenire alla miglior organizzazione possibile in termini di efficienza, efficacia ed economicità.

Non può sfuggire ad alcuno che, mentre per il servizio di trasporto pubblico locale (regionale) la Regione assume responsabilità piena e diretta - a meno di circostanze correlate alle incertezze, negli ultimi anni sempre più frequenti, sull'ammontare dei trasferimenti di risorse da parte dello Stato a questo fine, il servizio di trasporto relativo alla cosiddetta "lunga percorrenza" è di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Trenitalia, Società del Gruppo FS, unica concessionaria dello Stato, sino a pochissimi anni fa, di tale tipo di servizio.

In questo campo è inconfutabile l'impegno del Governo regionale che negli ultimi anni ha cercato di riportare quantomeno a semplici termini di par-condicio le politiche sperequative messe in piedi a livello centrale da coloro che, dietro logiche esclusivamente aziendalistiche, dimenticano la natura fondamentalmente sociale del servizio che sono chiamati ad assicurare.

Ed allora, se sono di fatto rimaste inascoltate le legittime rivendicazioni dei cittadini pugliesi a non essere considerati italiani di "serie b", come l'attuale offerta di treni a lunga percorrenza dimostra, occorre cambiare approccio alla problematica, magari già condividendo tutti insieme in quest'Aula una nuova impostazione del rapporto da tenere a livello centrale con i Soggetti interessati.

Comunque, non può essere solo la carenza di risorse finanziarie a penalizzarci se è vero, com'è vero, che, ad esempio, Trenitalia non ha completato l'utilizzo di un finanziamento disposto dalla Regione sin dal 2005 e recentemente revocato per circa 17 milioni di euro, attraverso il quale avviare il processo di rinnovo del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico (locale) in Puglia. Ma questo riguarda il servizio regionale che merita qualche ulteriore considerazione.

I servizi di trasporto pubblico locale (regionale) sono regolati da contratti stipulati nel 2004 (quello automobilistico) e nel 2009 (quelli ferroviari). Nell'anno 2010, poi, sono stati definiti dalla Regione i cosiddetti servizi minimi e cioè quelli assistiti da contributo regionale. Orbene proprio nell'ultimo triennio si sono registrate nel settore tutte le criticità la cui soluzione si è resa improcrastinabile soprattutto a causa della crisi economica intervenuta.

In questo senso si segnala che è ormai in avanzata fase di definizione da parte dei competenti uffici regionali (sarà portato all'esame della Giunta regionale nel prossimo mese di giugno) un importantissimo documento con cui, per la prima volta a partire dal 2009, si definisce una complessiva attività di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico regionale, sia ferroviario che automobilistico, perché essi possano rispondere al maggior grado di efficientamento possibile in modo da assicurare sia un miglior servizio per gli utenti, sia il mantenimento dell'ammontare delle risorse trasferite a tale titolo dallo Stato, ormai definitivamente orientato ad introdurre penalizzazioni finanziarie nei confronti delle Regioni "sprecone". Il piano di riprogrammazione viene predisposto in coerenza con la normativa di settore recentemente emanata da parte dello Stato e, quindi, con un occhio vigile sui rapporti costi/ricavi aziendali, ma ha anche come obiettivo prioritario l'individuazione del giusto equilibrio tra le esigenze sociali del nostro territorio ed il corretto rapporto tra domanda ed offerta di trasporto.

SA

Il Piano di riprogrammazione sarà l'occasione per chiedere ai soggetti che effettuano il servizio di trasporto pubblico locale di accompagnare il processo con la messa a punto di coerenti piani industriali nel cui ambito particolare attenzione e rigore dovrà essere posto anche sugli aspetti relativi alla qualità dei servizi offerti non solo in termini di puntualità e regolarità, ma anche di decoro per i passeggeri trasportati.

E' di tutta evidenza che se qualche sacrificio si potrà chiedere agli utenti dei servizi in ambito metropolitano non potendosi pretendere un posto a sedere per tutti, affollamenti eccessivi dovranno essere accidentali e non sistematici e per gli accertamenti del caso si dovranno potenziare le strutture regionali di controllo che nel 2012, potendo usufruire di un incremento di personale grazie alle risorse messe a disposizione a seguito dell'approvazione di un progetto finalizzato nell'ambito della contrattazione decentrata, sono riuscite ad ispezionare 1071 treni e 1726 autobus, comminando sanzioni per inadempimenti contrattuali quasi sempre legati a criticità rilevate nella qualità dei servizi offerti per un importo di circa mezzo milione di euro.