

PENDOLARIA 2017_PUGLIA

Sul **nodo di Bari** sono in corso ormai da anni diversi interventi di potenziamento delle linee e di interramento dei binari, nonché soppressione dei passaggi a livello che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta la presenza di pochissime linee ferroviarie dedicate al trasporto pendolare, e protesta in particolare per la lentezza dei treni utilizzati. Secondo i dati Istat sono oltre 140mila i pendolari nell'area barese, ed è chiaro quindi che è necessario accelerare gli interventi infrastrutturali in atto per poter aumentare la quota di viaggiatori sui treni locali.

In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede tra gli interventi fondamentali l'**interramento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio** che sarà completamente ridisegnata. Si tratta dei nodi di Bari Nord e di Bari Sud e che rispettivamente hanno una previsione di conclusione lavori al 2022 ed al 2025. Ma i 150mila pendolari che ogni giorno si spostano in Puglia su treno, di cui una grossa fetta ha proprio Bari come meta, si ritrovano ancora in condizioni di viaggio critiche. È il caso della **tratta Bari-Barletta**, la linea diretta di gestita da Trenitalia, sulla cui linea è stata molto forte la protesta degli studenti pendolari che negli orari mattutini si ritrovano ad usufruire di treni sovraffollati, e quindi senza posti a sedere, tanto da costringere in alcuni casi il personale, alle stazioni di Giovinazzo e S. Spirito, a vietare la salita a nuovi passeggeri.

Proprio su questa direttrice **si riscontra uno dei miglioramenti** da segnalare avvenuti già dal 2013. Si tratta dell'attivazione dell'orario cadenzato per i servizi svolti da Trenitalia e da Ferrotramviaria sull'area metropolitana barese, in particolare sulla tratta tra Bari Centrale ed il quartiere S. Paolo che ha visto l'avvio del **servizio suburbano, chiamato FM2, tra la stazione centrale e l'Aeroporto di Bari Palese.**

Sul fronte dell'altra linea suburbana attesa da anni, la **Bari-Bitritto**, la consegna dell'opera era stata dapprima fissata per i primi mesi del 2016 poi slittata alla seconda metà del 2017 ed ora prevista per i primi mesi del 2018. La metro leggera di cui si parla dal 1986, dovrebbe quindi entrare in attività ad oltre trent'anni dall'inizio della progettazione, un record in negativo se si pensa che era un'infrastruttura prevista nell'elenco delle "grandi opere" in vista dei Mondiali di calcio del 1990. La costruzione e la gestione futura della linea di 9,1 km sono affidate a Ferrovie Appulo Lucane e **collegherà Bari Centrale a Carbonara in 11 minuti e a Bitritto in 15 minuti** attraversando le stazioni di Bitritto, Loseto e Carbonara, realizzate ex novo sempre da FAL e dotate di parcheggi di scambio e bigliettazione *train and ride*.

La **ferrovia Bari-Barletta**, gestita da Ferrotramviaria, è invece la linea di 70 km, che attraversa un bacino di utenza di circa 700 mila abitanti e che, fino a due anni fa, era un esempio di successo nel trasporto ferroviario pendolare. La linea è diventata purtroppo famosa **il 12 luglio 2016 quando uno scontro frontale tra due treni**, avvenuto nel tratto a binario unico tra Andria e Corato, ha causato la morte di 23 persone e oltre 50 feriti. A seguito dell'incidente la linea è stata chiusa tra Andria e Corato, mentre sono partiti i lavori per il raddoppio della tratta di 10 km tra Corato e Ruvo. Su questa linea in precedenza viaggiavano 48 treni al giorno con un tempo di percorrenza di circa 50 minuti ed una velocità media di 60 km/h, mentre ora funziona un **servizio sostitutivo di autobus**. Nei mesi scorsi Ferrotramviaria aveva annunciato che i convogli avrebbero ripreso a viaggiare in direzione di Bari al massimo in concomitanza con la riapertura delle scuole, a settembre. Invece, ad oggi, continuano ad operare gli autobus sostitutivi con allungamenti dei

tempi per la riapertura della tratta ferroviaria Corato-Ruvo e, con loro, anche i disagi di studenti e lavoratori che si vedono costretti ad utilizzare il treno tra Bari Centrale e Ruvo, cambiare con i pullman fino ad Andria e risalire su un altro treno per raggiungere Barletta. Inoltre **le corse complete da Bari Centrale a Barletta, seppur con l'inevitabile doppio trasbordo, sono solamente 20, contro le 24 che in precedenza venivano effettuate con i treni.** La stazione cittadina di Corato rimane quindi isolata ed è tuttora inutilizzabile anche la tratta che da Corato conduce ad Andria, quella in cui si verificò il terribile incidente. I binari dovranno prima essere dissequestrati, poi inizieranno i lavori per il raddoppio. Nelle ore di punta il disagio si acuisce: il servizio sostitutivo su gomma risulta essere, talvolta, carente. Il Circolo di Legambiente Corato ha esposto la situazione negli uffici dell'assessorato regionale ai trasporti per evidenziare i vari disagi dei pendolari della tratta delle Ferrovie del Nordbarese, e chiedendo alla Regione di inviare degli ispettori per valutare la qualità dei servizi di mobilità, per registrare eventuali anomalie e disfunzioni, in un'ottica di controllo del servizio di mobilità, visto che è l'ente preposto che eroga i maggiori contributi per il funzionamento del sistema di trasporto. Nelle scorse settimane Ferrotramviaria aveva precisato che i lavori di raddoppio dei binari prevedono anche l'installazione della tecnologia per il blocco automatico (Mgnc) su entrambi i binari e del sistema di controllo marcia treno (Scmt). Per la stazione di Corato il progetto include anche il nuovo apparato centrale computerizzato multistazione che sostituisce il capostazione. Ma le persistenti condizioni di disagio derivante dal servizio sostitutivo pullman, sono state ulteriormente accentuate con i nuovi orari che non tengono assolutamente e minimamente in considerazione i disagi provocati all'utenza più sensibile ed a quella più stressata da questi cambiamenti e dalle attuali condizioni di viaggio. Il riferimento in particolare è agli studenti e alle loro famiglie che vedono orari delle corse sostitutive completamente scollegati dalle reali esigenze dettate dagli orari di entrata e di uscita dalle scuole, senza considerare ritardi che pure sono frequenti proprio a causa del trasporto su gomma alternativo a quello su rotaia.

Una linea che non vede da anni investimenti e presenta numerosi problemi è la **Barletta-Spinazzola**. Si tratta di una ferrovia secondaria che collega la costa con l'interno attraversando il territorio delle [Murge](#) e presenta un binario unico e non elettrificato. La tipologia di treni che la percorrono è esclusivamente di regionali e le corse sono limitate tra i due capolinea. Il traffico passeggeri è alquanto scarso perché nonostante una lunghezza di 66 km, la ferrovia, oltre ai due capolinea, ha soltanto due stazioni, nelle città di [Canosa di Puglia](#) e [Minervino Murge](#). La tratta svolge comunque un ruolo importante per la mobilità dei pendolari e i cittadini dell'entroterra che si spostano verso Barletta, da dove poi è possibile, tramite interscambio, prendere le diramazioni lungo la linea adriatica (per Bari-Lecce o per Foggia-Pescara). Nonostante questo i collegamenti con treni sono ridotti a 3 coppie al giorno, mentre sono sempre di più in aumento i collegamenti effettuati con autobus sostitutivi, lasciando praticamente all'isolamento i cittadini di quei territori. Una buona notizia viene da RFI che ha valutato, nel progetto definitivo, in oltre 26 milioni di euro i lavori previsti sulla tratta e che riguardano l'elettrificazione della linea e l'ammodernamento della rete, con la ristrutturazione delle fermate. Il punto più importante riguarda la realizzazione di una fermata di fronte all'ospedale Dimiccoli di Barletta.

Una delle peggiori situazioni d'Italia è quella dei 112 km di linea ferrovia che collegano due capoluoghi di provincia, **Bari e Taranto**, passando per Putignano e Martina Franca, con pochi treni e soprattutto lenti (41 kmh la velocità media). L'infrastruttura gestita dalle Ferrovie del Sud Est è a binario singolo, ad eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca e dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea. Secondo uno studio del 2011 della Regione Puglia tale linea avrebbe un bacino di utenza di oltre 700 mila persone, tra pendolari e

studenti, turisti. Anche perché permette di collegare due importanti città capoluogo, centri interni e luoghi d'arte, porti, l'aeroporto di Bari. Eppure la situazione che vivono i pendolari della linea è davvero difficile. Sono sempre numerosi i guasti con nelle scorse settimane tre diverse automotrici fuori servizio per guasti tecnici a frizione e sistema elettrico. Criticità che si va ad aggiungere ai quotidiani problemi come l'impossibilità da parte dei viaggiatori di acquistare i biglietti in molte stazioni a causa dell'assenza del personale addetto, i guasti continui ai distributori automatici, i frequenti furti di cavi della linea elettrica dati i pochi controlli. La crisi della linea dipende anche in parte da quella della società di gestione. Da oltre un anno la società Ferrovie del SudEst, che gestisce anche l'infrastruttura, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture è stata acquisita dal gruppo Ferrovie dello Stato. La ragione sono gli scandali che l'hanno coinvolta negli ultimi anni con interventi della magistratura, per vicende che riguardano la compravendita di treni.

Altro caso è quello tra due capoluoghi pugliesi, **Taranto e Lecce** dove almeno è stato introdotto un Intercity Notte che transita in orari di pendolarismo.

Non va meglio per i pendolari della **Foggia-Potenza**, che vedono un declino drammatico dei treni utilizzati, con carrozze vetuste, senza aria condizionata e spesso con i finestrini rotti. La linea di 118 km non è elettrificata ed è a binario unico. Sono comunque in atto i lavori, in fase avanzata, di consolidamento della sede ferroviaria, l'elettrificazione ed il rinnovo dell'armamento per un investimento complessivo di 200 milioni di euro, ma bisognerà comunque **aspettare il 2020 per l'adeguamento di 11 stazioni, due rettifiche di tracciato, l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'elettrificazione della linea.**

In **Puglia** la situazione più critica è quella presente sulle linee di **Ferrovie del SudEst**, ma in generale è necessaria una spinta nel rinnovo del parco rotabile vista **l'età media di oltre 19 anni**, nonostante le dismissioni dell'ultimo biennio. In particolare lungo i 473 chilometri del sud della regione viaggiano convogli datati e comunque con una presenza di viaggiatori al giorno attorno ai 53.500 pendolari ma in netto calo negli ultimi 3 anni con **circa 17mila viaggiatori al giorno in meno**. Una delle contestazioni più ricorrenti ha riguardato l'acquisto di **treni nuovi mai messi in circolazione** e quindi inutilizzati, perché sembrerebbe che le linee non sarebbero in grado di supportarle. A fine novembre 2016 l'azienda è passata al gruppo Ferrovie dello Stato, proprio per la situazione drammatica sia della gestione economico-finanziaria sia per la condizione del servizio. Come visto sono 112 i km di linea ferrovia che collegano due capoluoghi di provincia, **Bari e Taranto, passando per Putignano e Martina Franca**, con pochi treni e soprattutto lenti (41 kmh la velocità media). L'infrastruttura gestita dalle Ferrovie del Sud Est è a binario singolo, ad eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca e dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea.

Una "grande opera" da realizzare per il Sud è il collegamento tra **Napoli e Bari**. Due tra le principali città del Mezzogiorno non hanno ancora un treno diretto che le unisce. Oltre al cambio obbligato a Caserta, i tempi di percorrenza minimi su una linea "storica" risultano essere elevatissimi: almeno 4 ore, ma si arriva a collegamenti anche di 5 ore e 20 minuti. Una delle cause dell'arretratezza di questa linea, fondamentale per il trasporto di persone e merci (tra due porti e interporti di grande importanza), è la presenza di un solo binario ad eccezione dei tratti Vitulano-Benevento-Apice e Cervaro-Foggia. Una linea finalmente potenziata permetterebbe di mettere in connessione la Puglia con la direttrice dell'Alta Velocità verso Nord, oltre che l'incremento dei collegamenti ferroviari interni alle due Regioni con benefici sensibili sui tempi di percorrenza anche dei pendolari. Proprio quest'opera rappresenta un'opportunità di sviluppo per alcune aree del Sud e

sarebbe stato opportuno individuare **soluzioni alternative** ed al contempo meno impattanti per l'ambiente e meno costose, rispetto a quelle proposte. **Purtroppo le scelte effettuate, e in gran parte non modificabili, sono andate verso altre direzioni.**

Sono molti gli esempi significativi di come sia peggiorato il servizio a lunga percorrenza su alcune linee ferroviarie.

Tra **Taranto e Roma** come detto è stato inserita una coppia di treni Frecciarossa al giorno, con un sensibile miglioramento dei tempi di percorrenza.

Anche alla stazione di **Barletta** si assiste ad una situazione di disagio anche a causa del degrado degli arredi. Spesso si verificano cedimenti e rotture, come nel caso della porta di ingresso principale, ed il vetro della bacheca degli orari. La sala d'attesa viene spesso utilizzata da persone senza dimora. Infine anche il bar della stazione risulta per lunghi periodi chiuso.

LE STORIE DI SUCCESSO IN PUGLIA

Il collegamento Bari-Aeroporto

Un collegamento ferroviario importante e di successo è quello della linea tra **Bari Centrale e l'Aeroporto**, inaugurata nel 2013 il cui servizio viene effettuato da Ferrotramviaria.

Il tempo di percorrenza di soli 14 minuti ed il nuovo materiale rotabile da 230 posti sono le principali caratteristiche della nuova linea che mostra un intervallo di 40 minuti tra una corsa e l'altra e con un costo di biglietto calcolato sulla tratta ordinaria più un sovrapprezzo di 4 euro. La tratta di circa 7,7 km è stata realizzata grazie al finanziamento di 81 milioni di euro provenienti da fondi nazionali e comunitari. Il primo anno della linea ha segnato un successo clamoroso. Sono stati infatti **240.000 i viaggiatori** totali, con numeri in costante ascesa sin da luglio 2013, data di attivazione del servizio, che confermano come la nuova "metro" per l'aeroporto abbia rappresentato la giusta risposta alle esigenze di cittadini e turisti.

<http://pendolaria.it/il-collegamento-bari-aeroporto/>

Le novità di Ferrovie Appulo Lucane

Dopo l'inaugurazione nel marzo 2016 della Velostazione a Bari ed il costante svecchiamento della flotta circolante sia in Puglia sia in Basilicata le FAL vanno segnalate per la nuova **free wi-fi zone**. **Le 12 stazioni FAL infatti diventano aree hot spot WiFi nelle quali si può navigare gratuitamente.** Altra novità è **'l'alberello Oscar' per ricarica veloce e gratuita di smartphone e tablet**, già attivi a Bari Centrale, progettati da Energy by Oscar, una start up pugliese fondata da 4 giovanissimi soci e vincitrice della prima edizione del bando Start & Smart promosso da Ministero dello Sviluppo Economico e Invitalia.

<http://pendolaria.it/le-novita-di-ferrovie-appulo-lucane/>

Il recupero della Foggia-Lucera

Un esempio di recupero di vecchie infrastrutture ferroviarie non più utilizzate riguarda la linea Foggia-Lucera. Si tratta dei 21 km **Foggia-Lucera** che nel luglio 2009, dopo 42 anni, è stata riattivata e da allora viene gestita dalle Ferrovie del Gargano. Il materiale rotabile utilizzato è di ultima generazione, con una capacità di 300 passeggeri, e collega in circa 15 minuti i due Comuni interessati con 56 corse giornaliere. Gli aspetti positivi riguardano anche il sistema di tariffazione che permette l'utilizzo di **un unico biglietto sia per il treno sia per gli autobus** provenienti dai Comuni limitrofi e l'orario cadenzato, un treno ogni 30 minuti, e di facile memorizzazione. Dopo essere rimasta chiusa dal 1967 al 2008, oggi è fortemente apprezzata e conta circa 3mila passeggeri al giorno.

<http://pendolaria.it/il-recupero-della-foggia-lucera/>

LE LINEE PIÙ CRITICHE

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Bari-Martina Franca-Taranto	112	20	41	Pochi treni e lenti
Bari-Corato- Barletta	70	16	0	Linea interrotta, bus sostitutivi
Barletta-Spinazzola	66	4	63	Lentezza, binario unico