



LEGAMBIENTE PUGLIA

1. Intervento di elettrificazione delle Ferrovie del Sud-Est

Una delle situazioni più critiche (per la tipologia di collegamenti, materiale rotabile ed infrastrutture vecchie) è quella delle Ferrovie del Sud Est in Puglia. Secondo uno studio del 2011 della Regione Puglia la sola linea Bari-Taranto ha un bacino di utenza di oltre 700mila persone suddivise tra pendolari, studenti e turisti, che permette di collegare due importanti città capoluogo, centri interni e luoghi d'arte, porti e l'aeroporto di Bari.

I pendolari dell'area lamentano da anni la presenza di pochi treni e soprattutto lenti (41 km/h la velocità media). Sono inoltre numerosi i guasti a cui si assiste, mentre è quasi impossibile acquistare i biglietti in molte stazioni a causa dell'assenza di personale e dei guasti continui ai distributori automatici.

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 di 112 km dove circolano pochi treni e soprattutto lenti (41 km/h la velocità media). I lavori di elettrificazione sono stati finanziati con 76 milioni di euro.

Altro intervento di elettrificazione approvato è quello dell'intera linea Martina Franca-Gagliano del Capo nel Salento per circa 189 km e finanziata con 130 milioni di euro a valere sul Patto per la Puglia.

Al momento mancano all'appello l'elettrificazione delle linee Novoli-Gagliano, Zollino-Gallipoli, Casarano-Gallipoli e Maglie-Otranto e soprattutto l'acquisto di nuovi treni capaci di garantire un servizio adeguato e di abbassare l'età media del parco mezzi attuale, arrivata a 20,1 anni se si considerano tutti i gestori presenti in Puglia, ma che è particolarmente elevata, addirittura oltre i 28 anni, per le Ferrovie del Sud Est.

Bacino d'utenza: oltre 500.000 abitanti

Costi: 260 milioni di euro, di cui 206 milioni disponibili.

2. Bari nodo ferroviario Nord e Sud

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 ridisegnata in toto per velocizzare l'ingresso e l'uscita dei convogli dal nodo urbano. Si tratta dei nodi di Bari Nord e Bari Sud, i cui lavori sono in netto ritardo e che rispettivamente hanno una previsione di conclusione al 2022 e al 2025.

Bacino d'utenza: 150.000 abitanti

Costi: 1.024 milioni di euro, di cui solo 393 milioni disponibili.

3. Treno-tram Foggia-Manfredonia

L'importanza strategica del progetto «treno-tram» Foggia-Manfredonia, di circa 35 km di lunghezza, risiede nell'opportunità che questa nuova linea darebbe a migliaia di pendolari di spostarsi in tempi ridotti di almeno il 50% rispetto agli attuali autobus. La ferrovia Foggia-Manfredonia è fondamentale sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, ripristinando così il collegamento con il porto industriale e creando una sinergia con quest'ultimo.

Purtroppo l'opera e la progettazione sono ferme nonostante le risorse siano messe a disposizione da parte del Ministero e sia stata realizzata la stazione di Manfredonia Ovest. Le ipotesi sviluppate riguardano la conversione del progetto in collegamento ferroviario classico, sullo stile della Foggia-Lucera.

Bacino d'utenza: 210.000 abitanti

Via della Resistenza n. 48 palazzina B/2 - 70125 Bari - Tel: 080/5212083 - Fax: 080/4038818

E-mail: legambiente.puglia@tiscali.it - comunicazioni@pec.legambientepuglia.it - sito web: www.legambientepuglia.it

C.F.: 05212080724 - Part. IVA: 07299620729



LEGAMBIENTE PUGLIA

Costi: 50 milioni di euro, finanziamenti disponibili nell'ambito del "Patto per la Puglia", ma non utilizzati.

4. Collegamento ferroviario Taranto-Porto

L'attuale terminal container è dotato di un fascio di cinque binari collegati direttamente alla rete nazionale: ogni giorno da/per il terminal partono/sono diretti in media tre convogli di merce containerizzata da e verso gli interporti di Nola, Bologna e Ancona. Alcune banchine, in concessione allo stabilimento siderurgico dell'ILVA, sono dotate di fasci di binari raccordati direttamente con il predetto stabilimento. L'inizio dei lavori è previsto per il 2019 a fronte di un investimento complessivo di circa 26 milioni di euro.

Bacino d'utenza: 100.000 abitanti

Costi: 26 milioni di euro, interamente disponibili.

5. Attivazione nuova linea Bari-Bitritto

Una linea suburbana attesa da decenni è la Bari-Bitritto, di 9,6 km. La consegna dell'opera, dapprima fissata per i primi mesi del 2016, è poi slittata alla seconda metà del 2017 e solo ora i lavori sono stati ultimati. 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. Ad oggi tuttavia rimane il problema della gestione del servizio poiché l'appalto per il completamento della linea è stato bandito da Ferrovie Appulo Lucane, che però non può gestirla in quanto linea a scartamento ordinario connessa alla Bari-Taranto (la rete delle Appulo Lucane è a scartamento ridotto ed è isolata). La Regione ha chiesto da tempo a RFI di interessarsi della presa in carico ma il Ministero delle Infrastrutture ha sollevato una serie di dubbi sugli aspetti procedurali. Al completamento dei lavori andrà quindi effettuato il collaudo e successivamente servirà chiedere l'autorizzazione all'esercizio all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. In ultimo, individuato il gestore dell'infrastruttura, si tratterà di affidare il servizio con una gara d'appalto o con l'affidamento diretto.

La linea è di fondamentale importanza: una volta attivata collegherà Bari Centrale a Carbonara in 11 minuti e Bari 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*.

Bacino d'utenza: 140.000 abitanti

Costi: 30,4 milioni di euro, interamente finanziati.

6. Elettificazione e potenziamento della linea Barletta-Spinazzola

La linea Barletta-Spinazzola non riceve investimenti da anni e presenta numerosi problemi. È una ferrovia secondaria che collega la costa con l'interno attraversando il territorio delle [Murge](#) e che presenta un binario unico e non elettrificato. Il traffico passeggeri è scarso e la ferrovia, nonostante una lunghezza di 66 km, oltre ai due capolinea ha soltanto due stazioni, nelle città di [Canosa di Puglia](#) e [Minervino Murge](#). La tratta svolge un ruolo importante per la mobilità dei pendolari e per i cittadini dell'entroterra che si spostano verso Barletta, dove consentito, tramite interscambio, prendendo 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 in costante aumento i collegamenti effettuati con autobus sostitutivi. Una buona notizia viene da RFI che nel progetto definitivo ha valutato in oltre 26 milioni di euro i lavori previsti sulla tratta (apertura prevista per il 2023), che riguardano l'elettificazione della linea e l'ammodernamento della rete, con

Via della Resistenza n. 48 palazzina B/2 - 70125 Bari - Tel: 080/5212083 - Fax: 080/4038818

E-mail: legambiente.puglia@tiscali.it - comunicazioni@pec.legambientepuglia.it - sito web: www.legambientepuglia.it

C.F.: 05212080724 - Part. IVA: 07299620729



**LEGAMBIENTE
PUGLIA**

la ristrutturazione delle fermate. Il punto più importante riguarda la realizzazione di una fermata in prossimità dell'ospedale Dimiccoli di Barletta.

Bacino d'utenza: 150.000 abitanti

Costi: 46 milioni di euro (di cui 20 milioni per nuovo materiale rotabile), 26 milioni disponibili.