

Il futuro non appare roseo visto che i fondi europei per il Piano regionale dei prossimi anni si dimezzeranno passando da un miliardo a 500 milioni di euro. Una situazione critica riguarda anche il settore aeroportuale che sembrava la punta di diamante dei sistemi di collegamento pugliesi. La rete stradale, intanto, è insufficiente, come si evidenzia incrociando i dati del ministero delle Infrastrutture, Aiscat e Aci. E anche i numeri dei porti non sono positivi: in termini di migliaia di tonnellate di merce per mille abitanti, la regione vede una vistosa flessione nel 2009 del 30 per cento a fronte di un trend sempre crescente osservato a livello nazionale durante l'intero periodo della crisi. Adesso lo scontro diventa politico

## IL CASO

ANTONELLO CASSANO

**G**UERRE interne fra scali portuali e aeroportuali, rete autostradale insufficiente, statali intasate dal traffico, cantieri aperti da decenni e collegamenti ferroviari scarsi e lenti. L'ultimo allarme è scattato proprio sulla rete del ferro: se il ministero delle Infrastrutture non firmerà un nuovo contratto con Trenitalia, spariranno oltre 84 collegamenti con Intercity a tutta Italia. Tra questi anche Pescara-Bari e il Reggio Calabria-Taranto. Ennesima dimostrazione del fatto che la situazione dei trasporti in Puglia sia da tempo critica. È quanto conferma anche l'Ipres. L'ultimo studio dell'istituto pugliese ha certificato che in tema di infrastrutture e trasporti non ce la passiamo bene se facciamo un confronto col resto d'Italia. Il futuro non appare roseo visto che i fondi europei per il Piano regionale trasporti dei prossimi anni si dimezzeranno passando da 1 miliardo a 500 milioni di euro.

### PRIME NUBI IN CIELO

Una situazione critica che riguarda anche il settore aeroportuale che sembrava la punta di diamante dei sistemi di collegamento pugliesi. In questo caso, i numeri sembrano non lasciare spazio a dubbi: i 4 scali di Bari, Brindisi, Taranto-Grottaglie e Foggia hanno realizzato in un decennio un incremento del 119 per cento del traffico di passeggeri su voli di linea e charter.

Una crescita agitata, però, da frequenti turbolenze. Crescono le polemiche sulla concentrazione di potere affidata agli scali di Bari e Brindisi, a tutto danno di Grottaglie e Foggia. È quanto denuncia da tempo la Uil Puglia: «Mentre qui ci si affanna a giusti-

ficare la presenza di due soli aeroporti aperti ai voli passeggeri con il chilometraggio insignificante che separa gli scali di altre province, altrove si va in direzione opposta - dice il segretario regionale, Aldo Pugliese - se tutti e quattro gli scali fossero messi a sistema, l'intero territorio farebbe grandissimi passi avanti». L'esempio è quello di Milano, dove «Linate, Malpensa e Orio al Serio, ovvero Bergamo, sono complementari, attirando un flusso di viaggiatori, la maggior parte turisti, che non ha uguali. Grottaglie e Foggia, potrebbero infatti anche servire la Lucania, il Molise e il centro nord della Calabria».

### STRADE COL CONTAGOCCE

La rete stradale pugliese è insufficiente, come si evidenzia incrociando i dati del ministero delle Infrastrutture, Aiscat e Aci. Nel 2013, infatti, la rete autostradale italiana si sviluppa per 1,83 km ogni 10mila autovetture. Quella pugliese non supera gli 1,40 chilometri ogni 10mila automobili. In Puglia, emerge, quindi, un gap di circa 0,33 chilometri rispetto alla media ripartizionale del Mezzogiorno, che appare costante lungo il corso dell'ultimo decennio. Differenza che si allarga se confrontata solo con la media della rete del Centro-Nord che sfiora gli 1,90 chilometri ogni 10mila vetture. I problemi di traffico, percorrenza e agibilità lungo strade e autostrade regionali sono determinati in gran parte da questo gap. E così, per il momento, l'autostrada Bari-Lecce rimane nella lista dei desideri, mentre nel lungo elenco delle incompiute decennali quella che forse dà più scandalo è il raddoppio della Statale 275 Maglie-Leuca, interamente finanziata da 12 anni con 288 milioni di euro e ancora bloccato da decine di ricorsi. E poi ci sono le strade super trafficate. Una di queste è la statale 16 che nei week end estivi, tra Monopoli e Bari si

# Dall'alta velocità al gap delle strade Puglia a rischio isolamento

trasforma in un mega ingorgo. Lo faceva notare già quasi 10 anni fa la campagna indagini Tecnopolis 2007 commissionata dalla Regione, la quale evidenziava che la statale 16 Adriatica, sia a nord che a sud di Bari, e la strada statale 100 di Gioia del Colle presentano i flussi più elevati di tutta la rete stradale principale pugliese. A queste si aggiungono la statale 96 (un percorso a ostacoli da Bari a Potenza, interrotto da decine di cantieri), la provinciale 101 tra Taranto e Talsano e la statale 7 (Taranto-Lecce). Proprio la 16 è una delle priorità del piano di trasporti regionale 2015-2019 presentato ad aprile scorso dall'assessore regionale al ramo, Giovanni Giannini. L'ipotesi avanzata nel piano per risolvere il problema è quello del project financing per finanziare la realizzazione di una bretella tra A14 e Ss16 a sud con l'obiettivo di saltare con un'arteria a pagamento dedicata soprattutto al traffico pesante la tangenziale di Bari e trasformando parte dell'attuale A 14 Bari-Taranto in autostrada gratuita.

### LA GUERRA DEI TRENI

In quel piano, però, sono presenti altri grandi interventi strategici su rete ferroviaria: l'alta capacità Bari-Napoli e la velocizzazione della linea Adriatica sono i due pilastri fondamentali per migliorare la linea del ferro pugliese. Purtroppo i buoni propositi per migliorare i collegamenti ferroviari (tra questi anche l'elettrificazione delle reti e l'interramento di alcune tratte) devono fare i conti con un ritardo storico e gravissimo come certifica la ricerca dell'Ipres: «I dati qui commentati (Rfi) evidenziano un indicatore per la Puglia abbastanza lontano dai livelli nazionali e circoscrizionali. Addirittura il numero di chilometri - scrivono i ricercatori - per 100 mila abitanti passa da 22,1 nel 2000 a 20,5 nel 2013 a fronte di un dato relativo all'Italia, al Mezzogiorno ed al

Centro-Nord praticamente allineato intorno a 27 km per 100 mila abitanti».

### PORTI, ACQUE AGITATE

Ma anche le acque pugliesi sono agitate. I numeri dei porti regionali riportati dall'Ipres non sono positivi: in termini di migliaia di tonnellate di merce per mille abitanti, la serie della Puglia vede una vistosa flessione nel

2009. A questo si aggiunge lo scontro sotterraneo tra le varie autorità portuali di Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia in vista della riforma del sistema avviata dal governo. Nei giorni scorsi il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio ha chiarito che i porti strategici in Italia a livello europeo saranno 14. Tra questi anche

uno pugliese. La scelta sulla sede dell'unica autorità portuale regionale dovrebbe ricadere su Taranto, anche se Bari rimane strategico per il traffico passeggeri: «È ormai necessario creare un sistema integrato – dice Maria De Benedictis, segretario della Filt Cgil Bari – perché le varie autorità portuali attualmente si fanno concorrenza».



COPIRODUZIONE RISERVATA

## I SETTORI



### GLI AEROPORTI

14 scali di Bari, Brindisi, Taranto-Grottaglie e Foggia hanno realizzato in un decennio un incremento del 119 per cento del traffico di passeggeri su voli di linea e charter. Ma ci sono ancora problemi strutturali da superare nel sistema regionale



### IL RITARDO FERROVIARIO

Il numero di chilometri per 100 mila abitanti passa da 22,1 nel 2000 a 20,5 nel 2013 a fronte di un dato relativo all'Italia allineato intorno a 27 km per 100 mila abitanti. La questione in ballo adesso è il prolungamento dell'Alta capacità sino a Lecce: il governo sta studiando il dossier



### IL CALO DELLE RISORSE

Il piano dei trasporti regionale 2015-2019 ha già messo in conto una riduzione dei finanziamenti europei al settore regionale da 1 miliardo a 500 milioni di euro. Per il sistema dei porti si profila una rivoluzione con l'accorpamento delle direzioni marittime



### IL GAP DELLE STRADE

Nel 2013 la rete autostradale italiana si sviluppa per 1,83 km ogni 10 mila autovetture. In Puglia emerge un gap di 0,33 chilometri rispetto alla media ripartizionale del Mezzogiorno. I problemi seri riguardano anche il trasporto pubblico locale alle prese con le gestioni

L'Espresso online rivela  
"Potrebbe saltare il  
collegamento ferroviario  
con Pescara"

Crescono le polemiche sulla  
concentrazione di potere  
affidata agli scali di Bari  
e Brindisi