

Dall'Ue i soldi  
mai utilizzati  
per il raddoppio

CASSINIS E GIOVANNINI  
ALLE PAGINE 8 E 9

# L'Ue aveva stanziato 180 milioni per il raddoppio delle rotaie

La linea Bari-Barletta risale al 1965 ed è gestita dalla società Ferrotramviaria. I soldi per la messa in sicurezza ci sono dal 2007 ma non sono stati utilizzati

240 70

**mila**  
I passeggeri  
che ogni anno  
utilizzano  
la linea  
Bari-Barletta.  
Si tratta  
soprattutto  
di pendolari,  
studenti  
e persone  
dirette  
all'aeroporto  
di Bari Palese

**chilometri**  
La lunghezza  
della linea  
Bari-Barletta,  
a doppio  
binario  
nel tratto  
Fesca  
San Girolamo-Ruvo (33  
km), a binario  
unico  
per gli altri  
37 km

**ROBERTO GIOVANNINI**  
ROMA

Anche dal punto di vista ferroviario l'Italia è un Paese spaccato in due: una parte della rete è sicurissima e modernissima, l'altra rimasta agli Anni 50, l'epoca in cui fu ideato il «blocco telefonico» sulle linee, che operava anche stamani sui 37 chilometri di binario unico da Ruvo a Barletta. Da noi questo sistema - inventato nell'Ottocento, anche se allora usavano il telegrafo per evitare che i treni si scontrassero tra di loro - si può utilizzare. Si può utilizzare perché le tratte «minori», quelle in concessione e non sotto l'egida di Rete Ferroviaria Italiana del gruppo Fs, non sono obbligate a installare i nuovi, imbattibili (e costosi) sistemi di sicurezza.

In Italia la legge permette di modernizzarsi «gradatamente». Peraltro, nel Belpaese, il trasporto pubblico locale è materia regolata dalle Regioni. Sono le Regioni a dover spendere i soldi per migliorare le linee e il servizio; e le Regioni i soldi non ce li hanno. Per cui, come sempre, qualcuno la

modernizzazione l'ha effettuata (l'Alto Adige, tra poco la Lombardia); altre non l'hanno mai nemmeno concepita. E così, in Italia è possibile che alcuni cittadini debbano viaggiare in treno con meno garanzie e tutele degli altri.

A rompere questo assurdo era arrivata una Direttiva europea - recepita l'anno scorso nel decreto legislativo 112/2015 - che questa modernizzazione (con gli standard e i controlli della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) la imponeva a tutte le reti ferroviarie interconnesse con quelle europee. Soltanto che per far scattare l'obbligo il ministero delle Infrastrutture e Trasporti avrebbe dovuto emanare entro il 15 gennaio scorso un decreto indicando esplicitamente l'elenco delle tratte ferroviarie interessate. Il decreto ministeriale non è arrivato: al dicastero di Delrio dicono che è pronto da novembre, ma intanto ancora non si è visto.

Come non sono mai neppure cominciati i lavori per il raddoppio del binario e per la messa in sicurezza della linea

Barletta-Bari. I fondi erano stati abbondantemente stanziati dalla «matrigna» Europa nel programma Fesr del ciclo 2007-2013. Peccato che larga parte di quei 180 milioni siano rimasti lì, inutilizzati.

E quindi, niente doppio binario da Ruvo a Barletta. E quindi, niente blocco automatico di sicurezza per evitare inesorabilmente ogni eventuale «errore umano» commesso da un macchinista o un operatore. E quindi, tra Ruvo di Puglia e Corato, sul binario unico dove i due elettrotreni si sono scontrati, si viaggiava col «blocco telefonico», in cui i «dirigenti movimento» si scambiano messaggi per autorizzare il movi-



mento dei vari treni.

Era il metodo usato anche quel 30 settembre del 1965 in cui il presidente del Consiglio Aldo Moro inaugurò la nuova linea elettrificata da Bari a Barletta. I lavori erano cominciati nel 1948. Anche allora (come oggi) la linea faceva parte delle Ferrovie del Nord Barese, di proprietà della «Ferrotramviaria Spa». È un'azienda privata, controllata dai discendenti del Conte Ugo Pasquini, che nel 1937 si comprò la linea (allora una tranvia). Il presidente è Gloria Pasquini, sorella del finanziere Enrico, condannato per evasione fiscale a San Marino nel 2014. La società, che ha un contratto di servizio con la Regione Puglia per il trasporto locale, è considerata un punto di eccellenza nel campo delle ferrovie in concessione, ed è decisamente redditizia. Il fiore all'occhiello è il treno per l'aeroporto di Bari, costruito sempre con 71 milioni di fondi europei e nazionali. Ci sono voluti quattro anni e due mesi per realizzare un tratto di 7,7 chilometri.

Invece, come si è visto ieri tra Ruvo e Corato, è ancora tutt'altro che realizzato il «Grande progetto» di adeguamento ferroviario del Nord Barese, ideato nel 2007. Un progetto che prevede (tra l'altro) la soppressione di 22 passaggi a livello, la realizzazione

di 19 chilometri di ferrovia ristrutturati (di cui 15,137 di raddoppio della linea), due nuove stazioni, tre ammodernamenti di stazioni esistenti e 3,690 chilometri di linea interrata. E, naturalmente, «l'attrezzaggio di tutta la rete con i nuovi sistemi di controllo del traffico e di sicurezza».

Se ne parla dal 2007, ma si sa: in Italia tutto è più difficile. La Regione Puglia - governatore Nichi Vendola - ci ha messo tanto tempo per fare la sua parte. Altro tempo lo ha perso il soggetto attuatore dell'opera, cioè Ferrotramviaria (attraverso la controllata Ferrotramviaria Engineering). E si è anche dovuto spostare sul nuovo ciclo di programmazione del Fesr le risorse.

Fatto sta che nel 2013 erano stati effettuati gli espropri dei terreni; ma da allora sono passati tre anni senza un colpo di vanga o di piccone. E di ritardo in ritardo la gara d'appalto non era mai neanche stata indetta. La scadenza per la presentazione delle domande sarebbe stata il 1 luglio. Ma - giustamente - tutta questa fretta di far partire i lavori sarebbe porsa anomala e fuori luogo. Così, lo scorso 16 giugno Ferrotramviaria ha formalizzato la sua decisione di rinviare il termine per la partecipazione alla gara al 19 luglio. Perché correre?

## Polemica tra Saviano e Nencini

■ Scontro tra Roberto Saviano e il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Riccardo Nencini, sul disastro ferroviario in Puglia. «Credo che i responsabili dovrebbe individuarli la magistratura, Renzi renda i servizi ferroviari dignitosi. Muoversi al Sud è drammatico», ha scritto l'autore di Gomorra su Twitter. «Ormai siamo al piove, governo ladro», ha replicato il vice ministro.