



FERROVIA E IDRICO A UNA SVOLTA

Infrastrutture

IN PUGLIA

FABRIZIO BONOMO

La Puglia sono previsti investimenti per almeno 8,5 miliardi di euro, cioè oltre 16 mila miliardi di lire, che interessano una molteplicità di progetti infrastrutturali (alcuni dei quali però contestati o in via di rivisitazione), tutti caratterizzati da una dimensione media o piccola, ma in genere di notevole importanza strategica per la vita e l'economia della regione, a partire dal riassetto della rete stradale e, soprattutto, ferroviaria, specie del nodo di Bari, attorno a cui si estende una delle maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno, o dal lento ma concreto avvio delle infrastrutture idriche, sia per il consumo potabile che per l'irriguo, con cantieri che cominciano ad aprirsi, pur con ritardo, proprio in questi mesi, grazie alla Legge Obiettivo



La realtà pugliese è sotto molti aspetti contrastante, perchè le infrastrutture in corso di realizzazione o previste non sono poche, ma la maggior parte è di dimensioni relativamente piccole, dell'ordine di alcune centinaia di milioni di euro, e a volte sono contestate e avanzano con difficoltà, specie quelle per l'energia, tanto che da alcuni anni la regione si trova in bilico fra un grande rilancio e un sostanziale ridimensionamento.

Dal punto di vista territoriale, la Puglia si caratterizza per la presenza di due grandi esempi di città diffuse, non come il Veneto o la Pianura padana ma comunque rilevanti e con un grande consumo di territorio: la prima è quella jonico-salentina, nel triangolo Lecce-Brindisi-Taranto, disseminata da piccoli paesi, uno ogni due o tre chilometri, circondati da un tessuto urbano diffuso; la seconda, decisamente più densa, con circa 2 milioni di abitanti, è la zona di Bari, dove l'area metropolitana, cresciuta senza regole, si estende per alcune decine di chilometri, da Barletta a Monopoli.

Da qui l'importanza sempre maggiore del trasporto ferroviario, che in Puglia si estende su circa 1.500 chilometri, di cui circa la metà del gestore nazionale Rfi e il resto diviso fra altre quattro compagnie private o regionali, altra importante caratteristica pugliese, che con 683 chilometri di rete sono la più grande realtà di questo tipo in Italia. A Bari – dove convergono tutte queste ferrovie, tranne una – è in corso un importante riassetto del nodo ferroviario, con un investimento di previsto oltre 500 milioni di euro, che potrebbe trasformare radicalmente il sistema della mobilità nell'area metropolitana; non solo, ma insieme ai lavori in corso sul nodo di Taranto, il riassetto in corso a Bari contribuirà a rendere più competitivo il trasporto delle merci proveniente dai porti pugliesi, calabresi e siciliani e diretto ai valichi del nord, rafforzando il

ruolo strategico del corridoio adriatico e jonico che proprio nella Puglia ha un elemento centrale.

A scala nazionale, le contraddizioni della Puglia sono evidenti nei settori idrico ed energetico: nel primo caso dipende quasi interamente dalla generosità delle regioni vicine, non avendo risorse idriche proprie, ma allo stesso tempo dispone di uno dei più grandi e ambiti acquedotti d'Europa, l'Acquedotto pugliese, divenuto Spa nel 1999, che amministra un servizio di distribuzione idrica di circa 20 mila chilometri, con 156 impianti di depurazione, e serve 429 centri abitati in Puglia, Basilicata e Campania (15); nel secondo caso è, e potrebbe essere maggiormente, un'importante via d'accesso per nuovi canali di rifornimento energetico del Paese, ma se per l'elettricità non ci sono stati problemi alla realizzazione dell'elettrodotto sottomarino verso la Grecia, completato recentemente, dall'altro incontrano re-

sistenze sempre maggiori i progetti di costruzione di centrali elettriche e soprattutto dei terminal per il rifornimento di gas attraverso le navi, che permetterebbero di allargare il mercato, rompendo il monopolio oggi incontrastato dell'Eni, e diversificare le fonti di approvvigionamento.

In ogni caso, negli ultimi anni cominciano a concretizzarsi progetti previsti da tempo, grazie anche (ma non solo) alle recenti accelerazioni economiche e normative, così che fra 2003 e 2005 si assiste allo sblocco di una serie di progetti idrici, l'avvio di importanti infrastrutture urbane a Bari e a Lecce, il crescere della portualità regionale e delle relative infrastrutture, il prendere corpo degli interventi programmati da tempo nel settore ferroviario e stradale.

Ferrovie

Le ferrovie sono un elemento di spicco in Puglia, considerando che presentano una rete abbastanza estesa, di circa 1.500 chilometri, di cui 683 gestite da operatori privati – le Ferrovie Bari Nord, gestite dalla società Ferrotramviaria (70 chilometri di rete) – o regionali, le ex ferrovie concesse trasferite alla Regione, cioè Ferrovie del Gargano (79 chilometri), Ferrovie Appulo Lucane (60) e Ferrovie del Sud Est (474 chilometri).

Si tratta della rete non Rfi più estesa in assoluto in Italia, il doppio della Lombardia e dell'Emilia Romagna (che seguono con poco più di 300 chilometri), sulla quale sono previsti o in corso investimenti per almeno 150 milioni di euro; la rete però è caratterizzata da situazioni gestionali contrastanti, perchè a fronte di ferrovie piccole ed efficienti ve ne sono altre, come quelle del Sud-Est, che costano molto a fronte di un servizio poco utilizzato (5 milioni di passeggeri l'anno, contro, ad esempio, a parità di rete, i 60



Grandi opere in Puglia

Sistemi in Puglia

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistemi urbani
	Hub interportuali
	Hub portuali
	Scheni idrici

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



milioni delle Ferrovie nord Milano).

Fra gli interventi di maggiore rilievo si segnalano quelli di Ferrotramviaria, che ha in corso il raddoppio delle proprie linee e, soprattutto, la realizzazione di un nuovo collegamento di circa 9,3 chilometri – per un costo di circa 70 milioni di euro – fra il centro della città e il popoloso quartiere di San Paolo (45 mila abitanti), che si distingue anche per essere il primo configurato con incarrozzamenti a raso e materiale rotabile di tipo metropolitana, anche se nasce con una logica ferroviaria.

E' invece in fase di stallo la costruzione della nuova linea Bari-Bitritto, a opera delle Fal, che vede quasi completate le opere civili (con una spesa di circa 80 miliardi di lire) ma fatica a procedere per i problemi non ancora risolti del riassetto del nodo di Bari.

Quanto a Rfi, in Puglia prevede interventi per circa 1,4 miliardi di euro (oltre 2.700 miliardi di lire), in particolare per il riassetto del nodo di Bari, che da solo assorbe oltre 500 milioni di euro, e i raddoppi delle tre linee principali della regione: il tratto pugliese del corridoio adriatico Pescara-Bari (128 milioni di euro programmati fra 2003 e 2008), la Bari-Lecce (218 milioni di euro, con completamento entro il 2006) e la Bari-

Taranto, dove la spesa prevista è di 367 milioni di euro, a cui se ne aggiungono altri 45 milioni per la bretella merci di Taranto (completati previsti fra il 2006 e il 2009).

Riguardo alle stazioni, Rfi ha in programma interventi per circa 49 milioni di euro, in particolare per Bari Centrale (39 milioni di euro) e altre cinque “Medie stazioni” (Barletta, Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto), nelle quali si prevedono investimenti complessivi per 10 milioni di euro.

Inoltre, il Programma di Rfi per la gestione delle aree di stazione nel Sud, denominato “Progetto Pegasus”, riguarda 14 realtà (Acquaviva delle Fonti, Biseglie, Cerignola Campagna, Fasano, Francavilla al Mare, Gioia del Colle, Mesagne, Mola di Bari, Molfetta, Monopoli, Ostuni, Polignanano a Mare, San Severo e Trani), dove transitano circa 6 milioni di passeggeri l'anno; oggi si stanno valutando le priorità di intervento per la riqualificazione dei fabbricati e delle aree destinate ai clienti, per un investimento complessivo di circa 30,5 milioni di euro, dei quali 17,5 per la manutenzione straordinaria, il recupero architettonico e funzionale (riorganizzazione delle aree destinate alla clientela e degli spazi per le attività commer-

ciali), e 13 milioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'adeguamento dei marciapiedi, la sicurezza (in termini di security) e l'informazione al pubblico.

Infrastrutture urbane

Per le infrastrutture urbane, negli anni Novanta la Puglia ha presentato due progetti per ottenere i contributi della legge 211/92, relativi a sistemi di trasporto pubblico a Brindisi e a Lecce.

Entrambi i casi hanno avuto varie vicissitudini ma sono stati approvati e finanziati dal Cipe negli scorsi anni (Brindisi nel 2002 e Lecce nel 2003).

Quello di Brindisi, un discusso progetto di mini metropolitana, dal costo di circa 46,5 milioni di euro, è scomparso dalla scena e non se ne trova più traccia, sconosciuto dalla nuova Giunta comunale; del resto la sua storia è stata abbastanza tormentata: più volte modificato su richiesta della stessa Amministrazione proponente, che negli anni l'ha trasformata da metropolitana leggera automatica, con trazione a fune, a tranvia su gomma – per evitare opere ritenute altamente impattanti sul tessuto urbano – e ne ha prolungato il tracciato, a parità di finanziamenti, sfruttando il minor costo della nuova impostazione. Un processo simile, ma più fortunato, riguarda il sistema di Lecce, per un costo previsto di circa 23 milioni di euro: originariamente prevedeva un tipo di filobus alimentato da canaline incassate nella pavimentazione, che in questo modo consentiva di ridurre l'impatto nel centro storico; il sistema però, denominato Stream e sperimentato a Trieste alla fine degli anni Novanta, non è mai stato omologato dal ministero dei Trasporti, così che si è preferito adottare un sistema più tradizionale, ma con tratti di linea percorsi in marcia autonoma, senza i cavi di alimentazione aerea, specie nel centro storico; la gara, in appalto integrato, si è conclusa da pochi mesi e oggi è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'Associazione d'impresa vincitrice.

Strade

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, nel novembre 2003 la Regione ha sottoscritto con l'Anas un accordo che prevede la realizzazione di 25 interventi per 942 milioni di euro, cofinanziati da entrambi (595 milioni di euro l'Anas e circa 347 la Regione Puglia) e teoricamente sufficienti per la soluzione dei principali problemi di viabilità e di sicurezza stradale dell'intero territorio.

L'accordo – il primo di questo tipo in Italia (costituisce un modello di partnership che l'Anas ha già in corso con altre Regioni) – individua quattro direttrici fondamentali, da completare o ammodernare: Bari-Cerignola-Foggia; Bari-Brindisi-Lecce-Santa Maria di Leuca; Bari-Altamura-Matera, Bari-Taranto.

Alcune di queste opere sono oggi in cantiere, perchè già in fase di appalto alla firma dell'accordo, e impegnano un volume consistente di investimenti: 138 milioni di euro per i quattro lotti della Foggia-Cerignola; 84 milioni di euro per il sesto lotto della Statale 7 Brindisi-Grottaglie, le aste di collegamento a nord e sud di Molfetta sulla Statale 16 e la variante esterna a Santeramo in Colle (statali 171 e 271); 52 milioni di euro per i due lotti della Statale 99 Altamura-Matera. Altri lavori sono in corso sulla

Statale 655 "Bradanicca" ai confini con la Regione Basilicata, per un totale di 54,2 milioni di euro, e sulla Statale 106, sempre al confine con la Basilicata, per un totale di 143 milioni di euro.

Merci

La logistica delle merci sta diventando sempre più un settore chiave per la Puglia, e dal punto di vista infrastrutturale si assiste a un crescendo di investimenti in nuove opere dedicate, sia ferroviarie, considerando Rfi la ritiene il punto di passaggio privilegiato per i collegamenti fra i porti del sud e i valichi alpini, sia da quello portuale, soprattutto nei terminali di Taranto. Parallelamente si stanno sviluppando numerosi progetti di centri logistici – nella scorsa legislatura la Regione puntava sui poli intermodali e i cosiddetti "Distripark" (strutture di supporto logistico più che interporti) – il più concreto dei quali sembra essere l'Interporto di Bari-Lamasinata, finanziato in parte con fondi statali e dell'Unione europea e portato avanti dalla società mista Interporto regionale della Puglia, di cui fanno parte, fra gli altri, l'Autorità Portuale e la Camera di Commercio di Bari, la Fiat, il Gruppo De Gennaro e la società d'ingegneria Proger.

Questa infrastruttura, di cui si parla da anni, dovrebbe coprire un'area di circa 500 mila metri quadrati e, secondo i promotori, attiverà oltre 120 milioni di euro di investimenti; i lavori sono stati suddivisi in tre lotti, tutti avrebbero già il progetto definitivo e le autorizzazioni; il bando di gara del primo lotto di Lamasinata è stato vinto dalla Salvatore Matarrese Spa di Bari, resterebbero ancora due lotti per un valore di circa 75 milioni di euro. Altri progetti riguarderebbero i Distripark di Brindisi e Taranto e otto centri logistici polifunzionali diffusi sul territorio jonico-salentino (Cerignola, San Severo, Trani, Barletta, Altamura, Putignano, Casarano, Francavilla Fontana).

Porti

Le strutture portuali pugliesi, in particolare Taranto, sembrano destinatari di ingenti finanziamenti (il condizionale è d'obbligo, perchè anche i fondi stanziati possono subire congelamenti, come avvenuto recentemente). Il porto di Taranto, fra i primi sei nazionali per il traffico merci, è stato oggetto di un investimento di 100 milioni da parte della società Evergreen di Taiwan, che ne ha fatto uno dei suoi principali terminali del Mediterraneo. Sempre a Taranto, nel 2003 il Cipe ha approvato il progetto di piattaforma logistica, prevista dalla Legge Obiettivo, presentato, come promotore, da un'Ati costituita da Grassetto, Fincosit e LogSystem (sempre del gruppo Gavio), per un costo complessivo di 156,149 milioni di euro, coperto con 37,5 milioni di fondi privati e 118,6 di fondi pubblici, fra cui 21,52 assegnati dal Cipe; il progetto comprende la strada dei moli, l'ampliamento del IV Sporgente, la realizzazione della darsena e della piattaforma logistica vera e propria.

In questo modo si avvia anche il processo di trasformazione del ruolo della Taranto Container Terminal, da scalo di solo transhipment a terminale di trasporto ferroviario e stradale.





Idrico

La Puglia non ha grandi risorse idriche sul suo territorio, nè tanto meno ha bacini di accumulo, quindi deve rifornirsi dalle regioni vicine, sfruttando acque che altrimenti si disperderebbero in mare, attraverso i fiumi. Non a caso molti dei progetti strategici pugliesi riguardano il prelievo o la potabilizzazione di acque presenti nelle regioni vicine, anche se rubricate e finanziate come Puglia.

Per questo le infrastrutture idriche sono un argomento delicato, perchè se da un lato la regione vanta uno dei maggiori gestori d'Europa, l'Acquedotto Pugliese, dall'altro soffre di problemi strutturali non indifferenti, sia per le notevoli perdite lungo gli acquedotti principali e le reti di distribuzione (le stime parlano di circa 92 milioni di metri cubi l'anno), sia per la dipendenza dalle regioni vicine (circa 443 milioni di metri cubi l'anno, contro un fabbisogno di circa 570), sia, infine dal massiccio ricorso alle acque di falda, con circa 90 mila pozzi per acqua potabile, con un prelievo di oltre 127 milioni di metri cubi l'anno, a cui si aggiunge quello effettuato per l'irrigazione, anch'esso prevalentemente attraverso pozzi, stimato in circa 300 milioni di metri cubi l'anno. Questo massiccio ricorso alle acque di falda rappresenta una delle principali fonti di preoccupazione, per il rischio di depauperamento e salinizzazione delle risorse sotterranee; da qui la previsione (da anni) di

forti investimenti nel settore, anche se le opere di maggiore rilievo, alcune delle quali sbloccate recentemente grazie alla Legge Obiettivo, hanno costi relativamente limitati a fronte dell'importanza dei loro benefici. Complessivamente, l'Accordo di programma quadro (Apq) per la tutela delle acque e la gestione integrata delle risorse idriche, firmato da Governo e Regione nel marzo 2003, prevede investimenti per oltre 1 miliardo di euro: circa 446 milioni di euro dal Piano Operativo Regionale (programma cofinanziato dall'Unione europea con i fondi 2000-2006); oltre 316 milioni dai fondi per le aree depresse; circa 217 milioni da tariffe del servizio idrico integrato; 38 milioni dal ministero dell'Ambiente.

Molti degli interventi previsti sono già a livello di progettazione esecutiva, e riguardano: l'approvvigionamento idrico, dalla costruzione dei dissalatori all'ampliamento o completamento delle condotte (430 milioni di euro); il risanamento delle reti di distribuzione (151 milioni di euro); il completamento del sistema fognario (237 milioni); la realizzazione di impianti di depurazione (138 milioni); il riutilizzo delle acque reflue e il collegamento tra gli impianti di depurazione e le reti irrigue (47 milioni), per garantire il recupero di oltre 40 milioni di metri cubi di acqua l'anno per usi agricoli e industriali; la rimozione di scarichi diretti nelle falde di acqua pio-

vana (44 milioni). La Legge Obiettivo interviene su otto progetti di particolare importanza, per un totale di 900 milioni di euro, circa 1.700 miliardi di lire: il potabilizzatore dell'invaso di Conza (in Campania); l'Acquedotto del Sinni (in Basilicata), specie con il potenziamento della sua capacità di trasporto; opere di adduzione dai Fiumi Pescara, Sangro e Vomano (in Abruzzo); l'adduzione dall'invaso di Ponte Liscione a Finocchito; il riordino e ammodernamento degli impianti irrigui del comprensorio destra Ofanto - destra Rendina in agro di Lavello (in Basilicata); la traversa-volano sul fiume Ofanto a Monteverde (in provincia di Avellino); l'accumulo di risorsa idrica per 16 milioni di metri cubi a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto, Di questi, due sono stati sbloccati dal Cipe recentemente: il riordino del sistema irriguo del destra Ofanto, per un costo di 20 milioni di euro – di cui è stata ultimata la gara d'appalto e i cantieri sono in fase di apertura – grazie al quale si eliminano le perdite attuali e si recuperano circa 5 milioni di metri cubi di acque per l'irrigazione, destinati alle vicine campagne pugliesi (non a caso il finanziamento è alla Puglia); il potabilizzatore delle acque dell'invaso di Conza della Campania, un'opera da circa 50 milioni di euro che permetterà di immettere 32 milioni di metri cubi di acqua potabilizzata l'anno nella rete dell'Acquedotto pugliese.

Gas

Le infrastrutture per le fonti energetiche, il gas in particolare vedevano fino a pochi mesi fa la Puglia come la regione di frontiera che più di altre avrebbe permesso di diversificare le fonti di approvvigionamento del Paese e superare il monopolio Eni nel settore.

In Puglia infatti, a Brindisi e Taranto, era stata proposta la costruzione di due terminal di rigassificazione, sistemi cioè che consentono di ricevere il gas dal mare, attraverso navi metaniere per il trasporto di gas naturale liquefatto (Gnl), a una temperatura di -160 gradi, riportato allo stato gassoso con una semplice operazione di riscaldamento e immesso nella rete dei gasdotti.

L'importanza di queste infrastrutture sta nel fatto che il mercato del gas italiano dipende essenzialmente dalle importazioni, anche per il progressivo declino dei giacimenti esistenti e le difficoltà e i costi dello sfruttamento di nuovi giacimenti sul territorio nazionale.

La quasi totale dipendenza dall'estero fa emergere a sua volta una più forte necessità di sviluppo delle infrastrutture, perchè i colli di bottiglia del sistema sono costituiti da un lato dai gasdotti di importazione, tutti di proprietà Eni, dall'altro dalla scarsa disponibilità di terminali alternativi via mare, che pur non essendo in grado di sostituire i metanodotti rappresentano un modo più veloce e flessibile per creare delle alternative geo-politiche di paesi fornitori, aumentando così la sicurezza degli approvvigionamenti nazionali e, allo stesso tempo, dando spazio a nuovi operatori.

Oggi esiste un solo terminale Gnl, a Panigaglia (La Spezia), in funzione dal 1971 e di proprietà di Snam Rete Gas; (gruppo Eni); un'altro è in costruzione al largo di Porto Viro, in Veneto, da parte di Edison Gas, mentre crescono proposte di privati per la costruzione di terminal in varie località della costa (vedi il numero di aprile 2004). Quelli previsti in Puglia sembrano però naufragare rapidamente, nel 2005, sia quello di taranto, ancora a livello di proposta, sia quello di Brindisi, che pur avendo completa-

to tutte le procedure e visto respingere tutte le opposizioni, almeno formalmente, registra un sostanziale passo indietro e il blocco dei lavori prima ancora di iniziare. Per Taranto c'era una proposta di Enel della quale non si sa più nulla, nemmeno nella stessa Enel; parallelamente, nei mesi scorsi la società spagnola Gas Natural ha chiesto di collocare un impianto di rigassificazione in area portuale, distante solo 18 chilometri dalla dorsale nazionale che distribuisce il gas in tutta Italia (Gas Natural ha intenzione di realizzare un impianto analogo anche a Trieste, con un investimento di oltre 1,8 miliardi di euro e l'obiettivo di raggiungere 700 mila clienti e 6 miliardi di metri cubi di gas venduti entro il 2008).

A Brindisi il proponente è l'inglese Bri-



tish Gas, al quale si è affiancata Enel (che però oggi sembra volersi sganciare dall'operazione); il terminal ha una capacità prevista di 8 miliardi di metri cubi, uno dei più grandi in assoluto fra quelli allo studio, per un investimento stimato in circa 390 milioni di euro.

Il processo autorizzativo di questo terminal è stato veloce, considerando che la proposta risale al 2001, le Conferenze dei servizi si sono tenute nel 2002 e il decreto autorizzativo è del 2003, così come la firma dell'accordo tra British Gas e l'autorità portuale (e il successivo ingresso di Enel, con il 50 per cento della società di gestione), mentre la gara per la realizzazione chiavi in mano si è tenuta nel 2004, vinta da un'associazione temporanea di imprese guidata da Tecnimont e formata da Grandi Lavori Fincosit, Consorzio Cooperativa Costruttori, Sofregaz, Vinci Construction Grands Projets e Mitsubishi Heavy Industries. Poi è stato un crescendo al contrario, così che, diffida dopo diffida da parte degli enti locali, nel maggio scorso il cantiere è stato annunciato e subito chiuso; oggi la battaglia continua e si preannuncia molto dura, nonostante la Conferenza di servizi tenutasi a giugno abbia respinto la proposta della Regione di sospendere la decisione di costruire il terminal.

