

Trasporti

V

IL FUTURO DELLE FERROVIE REGIONALI



MATTEO COLAMUSSI

Parla il numero uno di Asstra Puglia e Appulo Lucane:
«Per anni è stata sottovalutata l'importanza della rete locale che invece è al servizio di milioni di utenti Pronti gli investimenti per garantire la sicurezza»

di Vito Fatiguso

«Sul tema degli investimenti infrastrutturali occorre meno burocrazia. Perché efficienza e sicurezza sono leve indispensabili per spingere le persone a non utilizzare le automobili. In Puglia si sta lavorando in tale direzione con un incremento degli standard». Matteo Colamussi, oltre a essere il numero uno delle Ferrovie Appulo Lucane (sull'asse Bari-Matera), è presidente dell'Asstra Puglia, l'associazione che raggruppa le aziende di trasporto pubblico locale. Diciotto



Per Matera 2019 stiamo lavorando per il raddoppio di 20 chilometri fino a Bari. Interventi anche per altri dieci

mesi fa tra Corato e Andria morirono 23 persone per una collisione frontale fra due convogli della Ferrotramviaria.

Colamussi, quando si parla di un incidente ferroviario ritornano in mente le scene di terrore dello scontro tra Andria-Corato. Cos'è cambiato?

«È cambiato che è aumentata moltissimo l'attenzione mediatica sui temi del trasporto regionale e della sicurezza, ma noi non eravamo affatto all'anno zero e non è certamente da quel giorno che in Puglia si è iniziato a parlare di sicurezza e a programmare gli interventi. La Regione Puglia da anni ha posto il tema in cima alla propria agenda e, su proposta di Asstra Puglia, nel luglio 2014 il Governo regionale ha stanziato un primo finanziamento di 80 milioni per dotare le infrastrutture e il materiale rotabile di più moderni sistemi di sicurezza per il

LA BUROCRAZIA RALLENTA I PROGETTI SUI TRENI

controllo della marcia del treno (Scmt e Ssc). Tant'è vero che, insieme a Lombardia ed Emilia Romagna, la Puglia è tra le uniche tre regioni italiane ad aver avviato questo percorso sin dal 2014».

Dopo l'incidente della Ferrotramviaria è aumentata la pressione sulle società per garantire i massimi standard di sicurezza. Come valuta il supporto finanziario di stato-regioni sulla qualità del servizio?

«In realtà è cambiato il quadro normativo, non è aumentata la pressione: il 5 agosto scorso le prime dodici ferrovie regionali sono passate sotto la giurisdizione dell'Ansf, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ed entro il 2019 sarà completato il passaggio di tutte le altre. Conseguentemente, a ottobre 2017, per queste prime dodici ferrovie il Governo ha stanziato una prima tranches di finanziamenti, pari a 350 milioni di

euro, di cui 140 destinati alla Puglia. Proprio il 31 gennaio è stato firmato il decreto con cui vengono stanziati altri 440 milioni per la messa in sicurezza delle ferrovie regionali isolate di tutta Italia di cui 37 milioni destinati a Puglia e Basilicata per le ferrovie appulo-lucane. A questi si aggiungono ulteriori 1,1 miliardi di euro destinati al rinnovo del materiale rotabile del trasporto pubblico locale».

Le Ferrovie regionali spesso sono identificate come infrastrutture meno controllate e performanti. E' vero?

«Assolutamente no. Le ferrovie regionali venivano e vengono controllate in base al quadro normativo nazionale di riferimento. Non significa che siano meno controllate, ma solo che i controlli avvengono in base a logiche differenti che tengono conto della tipologia differente della rete. In ogni caso ad agosto 2016 è entrato in vigore il Decreto 112 del 2015 che prevede l'adeguamento agli standard delle reti nazionali».

Investire significa anche poter contare su tempi certi. Quanto incide sul settore il peso della (mala)burocrazia?

«Non sono abituato a delegare le responsabilità, ma affermo con convinzione, frutto anche di una modesta esperienza, che la burocrazia è il maggior ostacolo alla realizzazione di ogni intervento, di qualsiasi tipo di importanza. E, purtroppo, neanche eventi tragici hanno di fatto migliorato la situazione. Non a caso è noto che i tempi medi di realizzazione di un'opera in Europa

350

i milioni stanziati dal governo Gentiloni a ottobre 2017 per dodici ferrovie

37

i milioni erogati per Puglia e Basilicata per le ferrovie appulo-lucane

corrispondono ai tempi medi di approvazione di un progetto in Italia dove, invece, i tempi medi di esecuzione sono doppi rispetto a quelli europei».

Da un lato si chiede al trasporto su rotaia di incrementare le frequenze delle corse, dall'altra esistono limiti infrastrutturali. Qual è il giusto compromesso tra speranza e realtà?

«Purtroppo in Italia per anni, a causa di una programmazione forse poco lungimirante, è stata sottovalutata l'importanza delle reti regionali che, invece, sono chiamate a garantire il diritto alla mobilità di milioni di utenti specie pendolari. In questo panorama la Puglia, negli ultimi anni, ha messo in cima alla sua agenda di governo interventi infrastrutturali importanti, alcuni dei quali già in esecuzione, e il Piano Regionale dei Trasporti recentemente approvato ne traccia linee guida».

Lei è a capo delle Ferrovie Appulo-Lucane. Nel 2019 c'è da giocare la sfida di Matera capitale europea della cultura. A che punto siamo?

«Matera 2019 è una grande opportunità, proprio come lo è stata ospitare il G7 economico sui nostri treni, per dimostrare quanto di buono abbiamo fatto negli ultimi anni e per sfatare la leggenda metropolitana secondo cui a Matera non si arriva in treno. Abbiamo moltissimi cantieri aperti: stiamo riqualificando tutte le stazioni con standard europei ed elevatissimi in primo luogo dal punto di vista della totale eliminazione delle barriere architettoniche e della compatibilità ambientale, ma anche dei servizi agli utenti (biglietterie automatiche, tornelli, wi-fi gratuito, totem per la ricarica di smartphone e tablet). Tuttavia i maggiori interventi in atto riguardano il raddoppio della linea ferroviaria Bari - Matera già in atto per circa 20 chilometri e in fase di progettazione per altri 10. Questo ci consentirà di aumentare la capacità di trasporto, di aumentare l'offerta dei servizi e, quindi, di prevedere la riduzione dei tempi di percorrenza che ci auguriamo di portare al di sotto di un'ora. Sempre in vista del 2019».



● Chi è

Matteo Colamussi, 45 anni di Rutigliano, è dal 2008 presidente del consiglio di amministrazione di Ferrovie Appulo Lucane. Dal 2012 è anche direttore generale e gestisce la società anche in vista del potenziamento del servizio legato a Matera capitale europea della cultura 2019. Dal punto di vista datoriale, Colamussi è presidente di Asstra Puglia, associazione che raggruppa le aziende di settore