

Rincarare di bus e treni locali «Adegguamenti inevitabili»

L'assessore Giannini: «I concessionari ci avevano già diffidato»
A settembre riaprono i cantieri della metropolitana Bari-Bitritto

BARI — Che non si parli di aumento, per carità. L'assessore regionale al Bilancio, Gianni Giannini, reduce peraltro nella stessa giornata, dalla vittoria di far ripartire il cantiere della Bari Bitritto, non vuole sentire pronunciare la parola «aumento» riguardo al provvedimento approvato ieri in giunta. Ma che il prezzo di biglietti e abbonamenti degli autobus e dei treni locali aumenterà, di circa il 7,3 per cento, quello non può negarlo. «Si tratta di un adeguamento tariffario previsto dalle norme dei contratti stipulati dalla Regione con i singoli concessionari sia delle ferrovie che della gomma, cui siamo obbligati», spiega.

Non una differenza di poco conto, sotto il profilo della scelta amministrativa e politica: all'adeguamento cui ci si è impegnati con i contratti, si è obbligati ad adempiere, pena diffide (in parte già arrivate) e conseguenti condanne in tribunale. La distinzione tra aumento e adeguamento, però, non comporta alcuna differenza percepibile per chi deve mettere mano al portafoglio. «Ogni contratto prevede l'adeguamento annuo — spiega l'assessore al Bilancio —. Un adeguamento che non è stato applicato né nel 2011 né nel 2012. La Regione è per questo inadempiente nei confronti dei concessionari». E i concessionari ben lo sanno e l'accusano. Tanto che, alcuni di essi, hanno già presentato atti di diffida ad adempiere alle norme contrattuali. «Il perdurare dell'inadempimento ci espone ad azioni giudiziarie — conclude Giannini — con un conseguente aggravio delle spese e l'ipotesi che ci si accusi di danno erariale».

A questo punto toccherà direttamente alle aziende che gestiscono la rete di bus e treni locali valutare come modulare gli aumenti. Se applicarli a ogni tipo di biglietto, da quelli di corsa singola a quelli per gli abbonamenti, oppure se privilegiare una categoria di utenti, quella dei pendolari per esempio.

Ma non ci sono soltanto cattive notizie per i viaggiatori pu-



Il tracciato

Già realizzati
la linea
e i viadotti

La linea Bari - Bitritto è stata progettata nel 1986. Ma i lavori sono iniziati soltanto nel 1998 per interrompersi, nel 2005, con una situazione di stallo: la linea e i viadotti sono stati realizzati, le tre stazioni sono allo stato di rustico, ma non c'era intesa su come far entrare i treni a Bari centrale. Soprattutto perché all'inizio si parlava di «scartamento ridotto» per mantenere il doppio binario. L'emphase è stata finalmente superata: i treni, su binari a scartamento ordinario, passeranno ogni mezz'ora e si innesteranno sulla Bari Taranto.

gliesi. Finalmente, il 5 settembre prossimo, partiranno i lavori di completamento della linea ferroviaria metropolitana Bari - Bitritto. Un'opera la cui progettazione risale al 1986 e per la quale, dopo una lunghissima fase di aggiudicazione, i primi lavori partirono nel 1998 per concludersi nel 2005. A viadotti e trincee realizzati e stazioni allo stato di rustico, il nuovo stop con nessun collegamento alla stazione centrale. Un esempio

Lievitazione di costi

Per la Bari Bitritto nell'86 si prevedevano 8 miliardi di lire, alla fine sarà costata 80 milioni di euro

principale di incompiuta, o di «vergogna per la comunità nazionale», come ha detto il presidente Nichi Vendola, al fianco di Giannini e del presidente delle Ferrovie appulo lucane, Matteo Colamussi, nell'atto di annunciare le novità. «In questi anni abbiamo lavorato per sgomberare il campo dalle opere incompiute mai giunte al taglio del nastro, vittime sia della malapolitica che della malaburocrazia. È un nodo culturale e

Quasi dieci chilometri

La linea sarà lunga 9,2 chilometri, collegherà la stazione centrale di Bari a Carbonara, Loseto e Bitritto

politico quello di come si esercita il diritto alla mobilità, ricucendo fratture nei contesti urbani e territoriali. Questi dieci chilometri di ferrovia opereranno una saldatura logistica in un territorio che inizia ad avere una configurazione urbanistica».

La linea, ha spiegato Colamussi, sarà lunga precisamente 9,2 chilometri, sarà a trazione elettrica a singolo binario a scartamento ordinario. Confluendo sulla nuova Bari-Taranto all'altezza di via Santa Caterina, collegherà la stazione centrale di Bari a Carbonara, Loseto e Bitritto, lambendo lo stadio. I lavori dureranno meno di due anni. La gestione sarà congiunta di Fal e Ferrottramviaria. La linea servirà un bacino di centomila persone. I treni, 24 coppie al

giorno, partiranno ogni mezz'ora, nelle ore di punta, e ogni ora nelle altre. «Ero consigliere comunale a Bari — ha ricordato Giannini — quando ero contrario a questo progetto che non risolveva il problema dell'ingresso in città. Oggi posso chiudere il cerchio e strappare questa opera all'elenco delle incompiute che il Governo nazionale sta stilandolo bloccando i cantieri».

Unica nota dolente, i costi: l'ultima fase di cantiere costerà 30 milioni che si assommano ai 50 già spesi, anche per un lunghissimo e gravosissimo contenzioso con la prima ditta appaltatrice. Nel 1986, all'atto del progetto, si stimava un'opera da 8 miliardi di lire.

Adriana Logroscino