

Un binario tira l'altro

LE INFRASTRUTTURE PUGLIESI provano a prendere il treno. L'aeroporto internazionale di Bari è stata l'ultima grande opera infrastrutturale che ha permesso alla Puglia di decollare, almeno nel turismo, corroborata dalla messa a punto delle aerostazioni regionali di Brindisi (al servizio del Salento) e di Grottaglie (per i cargo). Adesso, la sfida per il salto di qualità dei trasporti passa dall'aria al ferro. A partire dalla linee ad alta capacità e alta velocità tra Bari e Napoli. Per andare in treno da una all'altra ci vogliono almeno tre ore e 40 minuti, distanti poco più di 200 chilometri in linea d'aria e 321 chilometri di rotaie. Ma metà del tragitto si snoda su una delle linee ferroviarie più arretrate d'Italia. Due delle tratte - da Bari a Foggia e da Napoli a Caserta - fanno parte della rete dell'alta velocità, il resto è completamente da rifare. L'idea, lanciata nel 2000 dall'allora ministro dei Trasporti, Pier Luigi Bersani, è stata caldeggiata a parole anche dai successivi governi. Adesso pare che la volontà politica ci sia davvero. Sono già disponibili 4,3 miliardi di euro dei sette complessivi, per un progetto che dovrà essere completato nel 2028. Intanto, stanno per ripartire i lavori per gli ultimi cinque chilometri dell'unico cantiere già aperto, quello per i 23 chilometri della Cervaro-Bovino, fermo da due anni per la crisi dell'appaltatore e, finalmente, riassegnato da Rfi. C'è molta attesa pure per il collegamento tra Bari e Matera, la città lucana che nel 2019 sarà capitale europea della cultura, ma che non ha né un aeroporto, né autostrade, né binari all'avanguardia. I 60 chilometri che la separano dal capoluogo pugliese richiedono un'ora d'auto o un'ora e mezza di treno. Il gestore, le Ferrovie Appulo Lucane, ha cominciato i lavori per la modernizzazione e il raddoppio dei binari, per collegare le due città in meno di un'ora dal gennaio 2018. Inoltre, all'inizio del 2015 sono cominciati i lavori per il nuovo sistema ferroviario di Andria, che permetterà entro il 2018 di avere tre stazioni interrate nei punti principali della città. Ultimo piatto del ricco menu ferroviario in preparazione è il nodo di Bari Sud: entro il 2020 si sposteranno e interreranno circa 10 chilometri di binari che ora dividono la città e la separano dal mare. **Antonio Calliri**