

Intervista a Matteo Colamussi, DG Ferrovie  
Appulo Lucane

Sicurezza: il Polo infrastrutture FS

In Italia più donne pilota

Publicato Port Infographics 2023

Confetra: allarme lavoro nella logistica  
Roma 2030-2050



## Intervista

# Fermento e novità per le Ferrovie Appulo-Lucane. Ne parliamo con il DG Matteo Colamussi



**Matteo Colamussi, direttore generale delle Ferrovie Appulo Lucane, qualche giorno fa era ad inaugurare la nuova stazione di Avigliano, ma non è l'unica novità: sono arrivati anche i nuovi treni in servizio sulla linea Bari – Matera. Un periodo di lavoro intenso....**

In questi ultimi mesi abbiamo presentato ai cittadini tanti risultati positivi, frutto dell'impegno costante e del lavoro quotidiano che tutta l'Azienda conduce in sinergia con le Regioni Puglia e Basilicata e con gli Enti Locali, cogliendo tante opportunità di investimento. La nuova stazione di Avigliano è la prima stazione nell'area di Potenza che abbiamo realizzato con il cosiddetto 'modello Fal', all'insegna dei tre pilastri fondamentali per innalzare gli standard di sicurezza e dei servizi resi agli utenti, ossia innovazione, sostenibilità e accessibilità. L'Azienda ha investito oltre 400mila euro per dotare la stazione dei più moderni servizi agli utenti, per eliminare le barriere architettoniche, per riorganizzare gli spazi interni ed esterni. Essa rappresenta anche il primo concreto tassello di un articolato

progetto condiviso e programmato con la Regione Basilicata per la realizzazione di un vero e proprio servizio metropolitano che sta prendendo sempre più forma e che vedrà come punti cardine la Città di Avigliano e la Città capoluogo, Potenza. E, proprio nell'ottica della realizzazione del servizio metropolitano, a febbraio a Potenza abbiamo aperto al traffico il nuovo sottopasso di Via Roma, un'opera molto attesa dai cittadini, che integra e completa gli interventi già realizzati con la eliminazione dei passaggi a livello e la realizzazione di altri due sottopassi in Via Angilla Vecchia e in Via Calabria. Inoltre tra febbraio e marzo abbiamo immesso in servizio 5 nuovi treni Stadler a tre casse destinati alla linea Bari – Matera per un investimento complessivo da parte delle due Regioni di circa 30 milioni di euro. Adesso la nostra flotta è completamente rinnovata ed è una delle più giovani d'Europa. Treni nuovi sono sinonimo di maggiore sicurezza, migliori servizi agli utenti, capacità della nostra Azienda di adeguarsi alla sempre crescente domanda di trasporto pubblico.

Siamo molto orgogliosi anche di essere riusciti a rispettare le tempistiche di investimento dei fondi PNRR, riuscendo a stipulare, entro le scadenze previste, obbligazioni giuridicamente vincolanti per 25,5 milioni di euro destinati all'interramento del secondo binario a Modugno. Infine con fondi FSC abbiamo avviato i cantieri per i raddoppi ferroviari tra Palo e Grumo (21 milioni di euro) e tra Grumo e Toritto (28,5 milioni di euro). Tutti questi lavori saranno tutti conclusi entro il 2026.

**Avete rinnovato completamente la vostra**



**flotta. E per i non esperti vogliamo ricordare che le Ferrovie Appulo Lucane sono tra le poche reti che viaggiano con mezzi a scartamento ridotto, quindi meno diffusi, quindi più cari. I treni sono già in servizio. Siete soddisfatti dei convogli costruiti da Stadler, vostro partner storico?**

Siamo molto soddisfatti perché riteniamo che nonostante lo scartamento ridotto, sinonimo non già di ridotta efficienza, ma dell'esigenza di rispettare la morfologia del territorio servito da Fal, i nostri treni sono nuovi, moderni, accessibili, dotati di stalli per viaggiare con bici al seguito. E, proprio per rimarcare il forte legame della nostra Azienda con il territorio, ma anche per essere parte attiva di una politica di marketing territoriale, abbiamo deciso di dotare questi 5 nuovi treni di livree su cui sono rappresentate le immagini più significative dei luoghi che attraversiamo. Per il treno della Basilicata abbiamo scelto bellissime immagini di Matera e lo slogan: "Matera, viaggio nell'arte e nella pietra"; sui treni della Puglia sono invece rappresentate le bellezze degli otto Comuni attraversati: Bari, Gravina, Altamura, Palo del Colle, Grumo, Binet-

to, Toritto e Modugno all'insegna dello slogan: "Dal mare alla Murgia, dritti al cuore della Puglia".

**C'è sempre qualcuno che ricorda come il problema della Basilicata sia il mandato collegamento tra i due capoluoghi: le FS vanno a Potenza, e da lì si può (ma sarebbe meglio dire si potrebbe) andare sulla rete nazionale ma con un solo Intercity di collegamento diretto ed un viaggio di oltre quattro ore e mezza. Voi invece andate da Matera a Bari e per proseguire il viaggio sulla rete RFI è necessario cambiar treno a Bari. Questo succede anche per il collegamento con l'aeroporto, dove passano i treni di Ferrotramviaria. Ma certo la mancanza di collegamenti su ferro tra le due città colpisce. Come ne usciremo? Ci sono progetti in campo?**

Ritengo che occorra proiettarsi in una visione più moderna, efficace ed efficiente del trasporto pubblico locale e nazionale, maggiormente compatibile anche con ragioni di economicità. Per la realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra Matera e Potenza ci sono numerose difficoltà legate

alla morfologia del territorio ed al rispetto del patrimonio ambientale delle aree attraversate (alcune delle quali 'protette'). Ma, soprattutto, l'investimento richiederebbe risorse ingentissime e il rapporto costi/benefici sarebbe altamente squilibrato. Dobbiamo smettere di pensare che tutto vada collegato col ferro. Occorre ragionare in modo intermodale: oggi Potenza e Matera sono collegate benissimo su gomma, in modo più rapido e con un impatto ambientale decisamente inferiore.

Quanto poi alla necessità di cambiare treno per arrivare all'aeroporto di Bari, questo accade ovunque: neanche a Roma, Parigi o Londra si arriva in treno direttamente in aeroporto. Anzi... in queste grandi città spesso i treni che collegano gli aeroporti sono ben più distanti dalle stazioni delle linee ferroviarie nazionali. Nel caso di chi deve raggiungere l'aeroporto di Bari, provenendo ad esempio da Matera, basta prendere un ascensore che dal binario Fal porta al binario di Ferrotramviaria e in un paio di minuti si raggiunge l'altro treno. Inoltre tra le nostre linee ferroviarie, già da alcuni anni, è in vigore la bigliettazione unica integrata, il che significa che è possibile, per esempio, acquistare un unico biglietto da Matera all'aeroporto di Bari e viceversa. Così come non è vero che a Matera non arriva la ferrovia perché il nostro treno arriva nel cuore della Città dei Sassi, peraltro in una modernissima stazione progettata da Stefano Bo-

ri e realizzata in appena sette mesi. Spesso luoghi comuni e campanilismi prevalgono sulle reali esigenze dei cittadini.

**Ultima cosa: siamo andati a curiosare sull'orario di Trenitalia e digitando il percorso Matera-Bari siamo incappati in una curiosità: i percorsi sono correttamente indicati, ma non si può acquistare il biglietto. A quando una integrazione completa, anche della bigliettazione? Siamo nell'epoca del MaaS, sarebbe una cosa tanto difficile?**

Occorre precisare che tutti i gestori ferroviari pugliesi hanno un accordo con Trenitalia che già oggi vende, anche online, i nostri biglietti qualora siano integrati con tratte gestite da loro. Quindi dal sito di Trenitalia è possibile, ad esempio, acquistare un biglietto unico integrato da Matera a Roma che comprende la tratta gestita da Fal da Matera a Bari e la tratta gestita da Trenitalia da Bari a Roma. La tratta Matera – Bari è acquistabile nelle biglietterie Fal o sul nostro sito o tramite la nostra App. In ogni caso, stiamo lavorando per migliorare ulteriormente il servizio tramite la omologazione delle piattaforme telematiche di tutti i gestori.

Antonio Riva



Settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 - tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo – Direttore editoriale Antonio Riva – Redattore esperto Antonio D'Angelo – Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva – Redazione social Silvia D'Andrea – Segretaria di Redazione Angela Torrisi – Desk redazione [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) -

Ferpress Srl – Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008