



LA STATALE 96 TRA LE INCOMPIUTE D'ITALIA

Vent'anni di ritardo rispetto al primo affidamento dei lavori, seconda infrastruttura "lumaca" del Paese

DI GIUSEPPE BALENA

SECONDO IL LIBRO
BIANCO DEI TRASPORTI
CHE FOTOGRAFA
LO STATO DI SALUTE
DEL SISTEMA VIARIO
NAZIONALE

» «**STRADA FACENDO VEDRAI**» recita un famoso ritornello di una canzone di Claudio Baglioni. Da vedere, però, c'è ben poco quando si parla d'infrastrutture, soprattutto nel nostro territorio. In questi giorni è stato presentato il "Libro bianco 2012 dei trasporti in Italia" curato da Confcommercio.

Il rapporto fotografa lo stato di salute del sistema viario nazionale, ma soprattutto i ritardi delle infrastrutture e della

filiera logistica. Complessivamente siamo fermi a 50 anni fa: 27 infrastrutture iniziate e mai portate a termine per un valore complessivo di 31 miliardi di euro. Una cifra da capogiro che s'interseca con ritardi notevoli; per esempio da un minimo di 5 anni per la terza corsia dell'A11 in Toscana o ancora il prolungamento dell'A27 in Veneto, a un massimo di 50 anni per il tunnel Rappallo Fontanabuona in Liguria e per la trasversale Fano-Grosseto in Toscana.

LA NOSTRA INCOMPIUTA

Poteva mancare una segnalazione importante proveniente anche dal territorio appulo-lucano? Certamente no. La statale 96 Bari-Matera registra, infatti, 20 anni di ritardi rispetto al primo affidamento dei lavori e si classifica come seconda infrastruttura lumaca del Paese. Il provvedimento d'istituzione risale al 1928. La 96 si snoda a partire dalla strada statale 7 Via Appia in agro di Tolve, in provincia di Potenza, e prosegue fino all'innesto con la statale 96 bis come strada provinciale.

Dopo aver ricevuto il traffico della statale 96 bis in agro di Gravina in Puglia, la strada diventa statale e prosegue per aggirare i comuni di Gravina, Altamura, Toritto, Grumo Appula, Palo del Colle e Modugno e ricevere il traffico della strada provinciale 231 (ex Strada statale 98 Andriese-Coratina). Quindi interseca l'autostrada A14 e il tratto in gestione Anas per terminare con l'innesto con la strada statale 16 Adriatica. Complessivamente è lunga 121,7 chilometri. La strada in alcuni tratti è a doppia corsia anche se da tempo è in fase di adeguamento la sezione III Cnr (quattro corsie) lungo tutto l'itinerario Matera-Altamura-Bari.

Rappresenta, pertanto, un'importante arteria di collegamento interregionale poiché collega gran parte della provincia di Matera e della Basilicata centro-meridionale con la provincia di Bari e con il corridoio adriatico. Pur trattandosi



di strada di tipo B (ai sensi del D.L. del 05/11/05), per ragioni di prudenza vige su tutta la lunghezza il limite di 90 km/h. Nonostante questo il tasso di sinistrosità è abbastanza elevato e la viabilità spesso è fortemente limitata a causa dei continui lavori di adeguamento e delle deviazioni temporanee che, a conti fatti, hanno determinato l'accumularsi del ritardo del suo completamento.

MA LE RISORSE CI SONO?

Proprio per questo Matera, anche a causa della storica mancanza della ferrovia, risulta quasi isolata dal punto di vista delle infrastrutture viarie. Complessivamente le criticità del sistema dei trasporti italiani hanno un costo di 50 miliardi di euro in termini di Pil. Dal "Libro Bianco" emergono note dolenti anche sul fronte delle risorse che il nostro paese destina agli investimenti in infrastrutture: dal 1990 si è speso il 35% in meno, -34% nel biennio 2009-2011 e 18 miliardi già tagliati per il triennio 2012-2014.

Quanto alle risorse comunitarie (fondi strutturali e Fas) sono stati utilizzati solo il 12% degli oltre 41 miliardi stanziati per il quinquennio 2007 - 2013. I soldi ci sarebbero pure, ma quando vengono spesi si ha la sensazione che siano stati sprecati. Strada facendo dunque, nel senso che le arterie viarie si devono ancora completare, come nel caso della statale 96; il ritornello della canzone continua con "sentirai la strada": futuro prossimo venturo di speranza e disperato.

TUTTI I BUONI PROPOSITI FAL TANTE NOVITÀ, MA ORA BISOGNA PASSARE DALLE PAROLE AI FATTI

DIR. G.

“Il conto alla rovescia è iniziato. I primi due nuovi treni delle Ferrovie Appulo Lucane, che da trent'anni non rinnovavano il parco mezzi, entreranno in servizio a fine settembre”. L'assessore pugliese alle Infrastrutture e Mobilità Guglielmo Minervini ne ha dato notizia nei giorni scorsi in conferenza stampa alla stazione Fal di Bari scalo insieme al presidente del Cda Fal Matteo Colamussi. Il contratto con la Stadler, azienda svizzera che si è aggiudicata la gara, è stato siglato il 30 marzo del 2011 e sottolinea Minervini "in tempi record per la complessa realizzazione di un treno avremo presto le prime consegne".

Ma è arrivata un'altra buona notizia. Grazie al reperimento di altri 10 milioni di euro saranno acquistati due treni in più rispetto alla commessa iniziale. "Complessivamente - spiega Minervini - saranno 11 i nuovi treni che arriveranno entro la fine del 2013 per un investimento, realizzato quasi interamente con fondi strutturali, di 60 milioni di euro. Sarà un segno tangibile e incisivo di rinnovamento per una azienda che negli ultimi anni sta facendo grossi passi avanti. Non risolverà tutti i problemi ma dà valore all'impegno che le Fal stanno mettendo anche nel ristabilire un filo di comunicazione con i pendolari, attraverso l'ascolto dei comitati e l'utilizzo dei social network. È la testimonianza di un'azienda che non mette più sé stessa al centro ma il viaggiatore e i servizi di cui necessita". Proprio in questa direzione le Fal hanno dotato negli ultimi mesi le stazioni di un sistema centralizzato di audio diffusione delle comunicazioni di servizio, di cui erano sprovviste".

Insomma, tanti bei progetti sulla carta. Aspettiamo di vederli in opera, perché non sempre ai buoni propositi Fal sono seguiti altrettanti miglioramenti. Tanto ancora resta da fare per rendere questi treni (e bus) moderni.