SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

83° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 FEBBRAIO 2000

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 9;
* ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* 8
SPECCHIA *(AN)* . . . . . .

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

IN 1589

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

SPECCHIA, CURTO, MAGGI, BUCCIERO, MONTELEONE, BORNACIN, MEDURI, DE CORATO, RAGNO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le province di Brindisi, Lecce e Taranto hanno chiesto urgenti incontri al Ministro dei trasporti, al presidente e all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato e ai responsabili dell'ANAS per sollecitare i necessari interventi nel settore della viabilità e dei trasporti, con particolare riferimento ai collegamenti ferroviari e stradali e agli aeroporti di Brindisi e Grottaglie;

che sono state anche ipotizzate iniziative di forte protesta;

che l'area ionico-salentina è penalizzata tanto che, per quanto riguarda viabilità e trasporti, da anni è di moda il detto che «l'Italia si ferma a Bari»;

che gli impegni trentennali per dare alle tre province collegamenti stradali, ferroviari e aerei, che ne consentano lo sviluppo e l'occupazione, sono stati sempre disattesi;

che l'attuale Governo non presta la dovuta attenzione ai problemi innanzi citati;

che la situazione è, in particolare, la seguente:

l'aeroporto di Brindisi ha servizi inadeguati, costi sempre più alti, voli insufficienti e orari impossibili, mentre ingenti risorse finanziarie vengono indirizzate verso l'aeroporto di Bari;

il raddoppio della tratta ferroviaria Bari-Lecce prevede ancora tempi molto lunghi (2006 se tutto va bene) e il nuovo piano d'impresa delle Ferrovie dello Stato desta ulteriori preoccupazioni per la significativa riduzione degli investimenti, magari a danno del raddoppio stesso;

negli ultimi mesi sono stati cancellati treni in partenza da Taranto e da Lecce e diminuite le carrozze con conseguente affollamento dei viaggiatori e l'unico intercity in partenza da Lecce per Milano alle ore 20.50 è talmente pieno che non è possibile utilizzare la toilette;

non sono state finanziate importanti e strategiche arterie e per la Bradanico-Salentina non è ancora pronto il progetto definitivo;

la statale Taranto-Brindisi presenta gravissimi problemi, tanto che l'unico tratto agevolmente percorribile è quello che collega Taranto a Grottaglie;

che anche le strade statali nn. 16 e 379 presentano ancora difficoltà ed i lavori di ampliamento non sono stati ancora completati,

si chiede di conoscere quali urgenti iniziative si intenda assumere.

(3-03372)

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Secondo quanto previsto dall'articolo 2, comma 205, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sono state sottoposte all'esame del CIPE ed approvate in data 15 febbraio 2000, le intese istituzionali di programma con le tre regioni dell'obiettivo 1) con le quali non era ancora stato sottoscritto tale strumento di programmazione negoziata: Puglia, Campania e Abruzzo. In particolare, il 16 febbraio 2000 è stata siglata l'intesa con la regione Puglia nel settore beni culturali, sviluppo locale trasporti e viabilità, sistema idrico di depurazione delle acque. La stipula dell'accordo di programma quadro riguardante i trasporti e la viabilità è prevista nell'ambito dell'intesa in data 30 giugno 2000.

Peraltro, si sono svolti presso questa Amministrazione numerosi incontri con i rappresentanti della Regione e degli altri organismi coinvolti, tesi a definire tutte le questioni propedeutiche alla stipula di detto accordo.

Non si mettono in discussione certamente le necessità dell'area jonico-salentina che potranno trovare risposta nell'accordo in corso di definizione, ma accusare di disinteresse il Governo è davvero fuori luogo; mi si consenta di richiamare l'interporto (19 miliardi), le Ferrovie Sud-Est (634 miliardi), il porto di Taranto (oltre 100 miliardi) e il raddoppio della Bari-Taranto (450 circa) con conclusione dei lavori nel 2003.

I lavori di raddoppio ed elettrificazione della linea Bari-Lecce si inseriscono tra gli interventi necessari per il potenziamento della direttrice adriatica ed in particolare della linea Bologna-Lecce.

Con la legge n. 17 del 1981 (piano integrativo) è stato finanziato l'avvio dei lavori del raddoppio in questione; le relative risorse finanziarie, per un ammontare complessivo di circa 100 miliardi, sono state utilizzate per realizzare: le tratte e doppio binario fra Bari Torre a Mare-Mola di Bari e fra Brindisi-Tuturano, già consegnate all'esercizio; l'eliminazione dei passaggi a livello mediante opere sostitutive, già consegnate agli enti locali, ricadenti nelle suddette tratte, nonché sulla tratta Mola di Bari-Polignano a Mare; il raddoppio della tratta Surbo-Lecce.

Il completamento di detti lavori di raddoppio ha, fino ad ora, interessato 71 chilometri dei 150 di estensione dell'intera linea Bari-Lecce.

Attualmente, gli interventi di completamento di raddoppio interessano le tratte ancora a semplice binario tra Bari Parco Sud e Bari Torre a Mare, tra Mola di Bari e Fasano e tra Tuturano e Surbo.

Gli interventi in questione verranno realizzati quasi totalmente in affiancamento al binario esistente e, contestualmente, saranno soppressi pressoché tutti i passaggi a livello presenti; inoltre verranno adeguate le stazioni e potenziate le installazioni tecnologiche, anche di linea, al fine di renderle coerenti con i più elevati *standard* prestazionali della rete Ferrovie dello Stato.

Dalle attività progettuali in corso emerge una stima dei costi del progetto, sia pure ancora da consolidare, in linea di masisma coerente con le attuali disponibilità finanziarie previste nel Contratto di Programma 1994-2000, che ammontano a lire 405 miliardi (comprensive del tratto Bari Parco Sud-Bari Torre a Mare, di circa 10 chilometri, ricadente nel Nodo di Bari).

Il progetto si articola in quattro sottoprogetti: sottoprogetto 1: raddoppio tratto Bari P.S.-Bari T.M.; sottoprogetto 2: raddoppio Mola di Bari-Fasano; sottoprogetto 3: raddoppio Tuturano-Surbo; sottoprogetto 4: velocizzazione e adeguamento tecnologico dei tratti già raddoppiati ai migliori *standard.*

Per quanto riguarda il sottoprogetto 1, sono attualmente in corso di esecuzione le opere in terra della sede del doppio binario ed è stata recentemente avviata la progettazione esecutiva delle relative opere d'arte, delle opere di soppressione dei passaggi a livello e delle tecnologie sia di linea sia di stazione.

Peraltro già con l'orario estivo '99 è stato attivato un primo tratto di raddoppio da Lecce a Surbo e le tecnologie nella stazione di Lecce. Sono state recentemente avviate le attività di progettazione di massima dei tratti da raddoppiare, ricompresi nei sottoprogetti 2 e 3, e le formalizzazioni degli accordi con gli Enti interessati.

Per i sottoprogetti 2 e 3 non si segnalano particolari criticità anche se la conclusione dell'attività di progettazione è fortemente condizionata dall'ottenimento dei benestare urbanistici di competenza dei comuni di Monopoli e Lecce, in relazione, essenzialmente, ai numerosi passaggi a livello da sopprimere, distribuiti peraltro su tutti i territori comunali attraversati dalla linea.

In particolare, a tale riguardo, si segnala che le Conferenza dei servizi del 7 gennaio 1999, per il tratto Mola-Fasano e dell'8 marzo 1999 per il tratto Lecce-Tuturano, convocate dalla regione Puglia a partire dal 13 luglio 1998, non sono state ancora chiuse per mancanza di ratifica da parte dei comuni di Monopoli e Lecce anche se, per quest'ultimo, sono ormai in corso le procedure di formalizzazione dell'assenso.

Permanendo la suddetta situazione autorizzativa non potranno essere ultimate le progettazioni relative alle tratte prive dei necessari benestare.

Per quanto riguarda i lavori di elettrificazione della tratta Bari-Lecce, per una spesa complessiva di 150 miliardi, la Società Ferrovie dello Stato riferisce che gli stessi sono stati completati nel maggio del 1996 con la contestuale attivazione all'esercizio dei relativi impianti.

La progettazione esecutiva potrà terminare entro ottobre-novembre del 2000 se non insorgeranno criticità per la permessualistica da parte degli enti locali.

In tal caso si procederà ad indire la gara europea per l'appalto dei lavori che potrebbero essere affidati nell'aprile-maggio del 2001.

Le opere civili del raddoppio termineranno entro il 2004 e gli impianti tecnologici entro il 2005.

Il progetto in argomento, poi, inserendosi nell'ambito degli interventi per il potenziamento della Direttrice adriatica, si prefigge di rendere uniforme l'intera direttrice, mediante il completamento del raddoppio della stessa e l'estensione anche alla tratta Bari-Lecce del Sistema comando e controllo, già previsto dal progetto di Potenziamento tecnologico della linea Bologna-Bari – Sistema controllo centrale Grande rete – Direttrice adriatica (realizzazione degli impianti tecnologici ACS implementati con ATC su tutta la direttrice).

Gli obiettivi dell'intervento consistono in: aumento della velocità massima (fino a 180 chilometri-ora) e della potenzialità della linea: elevazione degli indici di qualità del servizio, in termini di regolarità del traffico ed in termini di migliore adattabilità ed aderenza (risposta dinamica) alla domanda di trasporto; massimizzazione degli indici di produttività del lavoro, mediante la sostanziale riduzione del personale; riduzione dei costi dell'uso della infrastruttura e migliore coordinamento delle attività di circolazione dei treni, nonché di manutenzione delle infrastrutture stesse; miglioramento della circolazione conseguente alla sensibile riduzione dei tempi di percorrenza della tratta.

La Società sottolinea che la potenzialità della linea risulta ridotta anche per le seguenti cause: concentrazione di flussi di traffico in poche ore della giornata con incroci dei flussi ascendenti e discendenti distribuiti in modo non uniforme e localizzati essenzialmente nella tratta Bari-Mola; considerrevole lunghezza della tratta e ripercussione delle relative perturbazioni di traffico sull'intera Direttrice adriatica; concentrazione dei flussi di traffico nelle prime ore della giornata, tra Tuturano e Lecce, per la concomitanza nella stazione di Lecce dell'arrivo dei treni notturni a lunga percorrenza e della partenza di treni regionali e treni a lunga percorrenza, verso il Nord.

Dall'analisi delle criticità suesposte risulta che la strozzatura costituita dai 61 chilometri di linea a semplice binario e l'arretratezza tecnologica degli impianti rappresentano una grave limitazione sia alla regolarità sia alla potenzialità non solo della tratta Bari-Lecce, ma anche dell'intera Direttrice che costituisce un itinerario di fondamentale importanza per il traffico nazionale e per quello internazionale dicui la Bari-Lecce rappresenta l'estrema appendice a Sud.

Per quanto riguarda gli investimenti per il raddoppio della Bari-Lecce non è prevista alcuna riduzione nel piano di impresa.

Per quanto riguarda i collegamenti da e per la Puglia, lascio agli atti un *report* che fornisce un quadro dettagliato dell'offerta ferroviaria.

Per quanto riguarda in particolare i quesiti posti dagli onorevoli interroganti la Società Ferrovie dello Stato ha riferito che con l'orario estivo 1999 si è realizzata l'unificazione in un solo treno (Exp 904) delle relazioni Torino-Lecce e Milano-Taranto. Tale unificazione è conseguenza dell'obiettivo primario di rendere positivo il rapporto costi-ricavi non solo dei treni interessati, ma di tutto il sistema della mobilità ferroviaria

«Notte» che ha beneficiato pertanto della soppressione attuata. Inoltre, detta unificazione non ha comportato una riduzione del servizio complessivo, ma solo una razionalizzazione dell'offerta consentendo alla clientela pugliese di arrivare a Torino o a Milano con un semplice cambio di carrozze nel percorso unificato tra Bari e Piacenza.

Tuttavia risulta allo studio la possibilità di aggiungere due carrozze in partenza da Taranto con il prossimo orario estivo 2000.

Inoltre, durante il periodo estivo e le festività, a sostegno dell'implementazione della domanda, sono previste sistematiche effettuazioni di treni straordinari.

Per quanto riguarda l'affollamento dell'Intercity notte (ICN) 768, in partenza da Lecce alle ore 20,50 ed arrivo a Milano alle ore 8,20 si registrano mediamente nella tratta Lecce-Bari le seguenti frequentazioni di viaggiatori in partenza da Lecce: 37 per cento in prima classe (44 posti offerti); 68 per cento in seconda classe (268 posti offerti); 68 per cento in carrozza cuccette (105 posti offerti). Posti offerti 417 – posti occupati 270: percentuale media di frequentazione 65 per cento (dati medi riportati nel mese di dicembre 1999).

L'ICN 768 è composto da 17 carrozze (di cui alcune si aggiungono a Bari provenienti da Taranto) con una capacità complessiva di 868 posti. Non è possibile aggiungere altre carrozze in quanto il peso del treno di 900 tonnellate raggiunge la massima capacità di traino della locomotiva.

Nei periodi estivi e durante le festività sono previsti treni straordinari a sostegno del servizio svolto dall'ICN in questione.

La stessa tratta è servita dal treno Exp 904 che parte da Lecce alle 21,30 con diramazione a Piacenza, senza rottura di carico, sulle direttrici Milano (arrivo 9,35) e Torino (arrivo 10,37). L'Exp 904 è composto da 17 carrozze con una capacità complessiva di 1.122 posti, la percentuale di frequentazione è pari al 36 per cento (rilievo effettuato nel mese di dicembre 1999).

Per far fronte alla domanda sulla relazione Crotone-Taranto la Società ha allo studio la possibilità di aggiungere due carrozze all'Exp 904 su detta relazione accogliendo le richieste dell'utenza in partenza da Taranto determinate dal fatto che soprattutto nei giorni estivi il treno presenta elevati indici di frequentazione in quanto risulta essere l'ultimo treno per percorre la linea jonica Crotone-Taranto-Bari.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali, da notizie assunte dall'ANAS l'itinerario Bradanico-Salentino, che si può sintetizzare nel percorso Candela-Matera-Taranto-Manduria-Lecce, pur essendo stata una necessità molto sentita dai pugliesi, non era mai stato esattamente individuato come percorso.

Sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione i seguenti interventi: variante all'abitato di Laterza; variante all'abitato di Palaggiano (già aperta al traffico); variante all'abitato di Manduria; variante all'abitato di San Pancrazio Salentino (di cui è stato realizzato un primo stralcio).

L'ipotesi di itinerario prevedeva una suddivisione in lotti di cui era stato anche ipotizzato il costo.

Tuttavia il Compartimento della viabilità di Bari ha proposto alla Regione Puglia l'inserimento di tale itinerario nel piano triennale 2000-2002 in fase di predisposizione.

La regione Puglia a tutt'oggi non si è ancora espressa al riguardo.

Sono state indette le due Conferenze dei servizi, una nel gennaio 1998 presso il Compartimento ed un'altra nel febbraio 1998 presso la Direttrice generale dell'ANAS con le quali è stato individuato il tracciato dell'itinerario Bradanico-Salentino limitatamente al tratto Matera-Taranto.

Per il tratto Manduria-Taranto il Compartimento, avendo individuato un tracciato sul quale i sindaci dei comuni interessati si erano espressi positivamente, ha in corso di completamento il progetto preliminare – data prevista giugno 2001 – da sottoporre all'approvazione degli stessi comuni per l'inserimento nei relativi strumenti urbanistici. Il costo potrà essere determinato solamente in sede di progettazione esecutiva (costo presunto 250 miliardi).

Per il tratto Manduria-Lecce sono state indette due Conferenze dei Servizi che ne hanno individuato il tracciato da Matera a Lecce; attualmente il Compartimento a mezzo di prestazioni di servizi sta redigendo i progetti definitivi dei tratti Manduria-Lecce e Matera-Taranto la cui ultimazione si prevede rispettivamente nel giugno 2001 e settembre 2001. ll costo potrà essere definito solo in sede di progettazione esecutiva (costo presunto 185 miliardi).

Tali tempi pur lunghi sono determinati dal fatto che i progetti devono necessariamente acquisire la VIA.

In merito alla statale Taranto-Brindisi l'ANAS rappresenta che tale tratto, suddiviso in 5 lotti tutti a cofinanziamento europeo, deve essere ammodernato alla Sezione III del CNR.

I 5 lotti sono andati a gara tra novembre e dicembre 1997; il II, III e IV lotto sono stati regolarmente consegnati alle imprese vincitrici ed i lavori sono in corso di esecuzione, mentre per il V lotto, pur aggiudicato è stata sospesa la consegna per mancanza dei requisiti antimafia.

È all'esame la possibilità di aggiudicazione al secondo classificato.

Il I lotto è stato appaltato circa un anno dopo, ma essendo intervenuto un ricorso al Consiglio di Stato contro l'aggiudicazione dell'impresa vincitrice, a tutt'oggi il Compartimento non ha potuto effettuare la consegna dei lavori in quanto il ricorso non si è definito.

Infine per quanto riguarda le strade statali n. 16 e 379 l'ANAS riferisce che sono in corso i lavori di costruzione della variante di Fasano che inizia al Km 854+500 della statale 16 e termina al Km 10+517 della statale 379. L'ultimazione di tali lavori è prevista per il mese di novembre 2000.

Per quanto riguarda i collegamenti aeroportuali e l'Alitalia, in particolare, circa i collegamenti con Brindisi la Società opera 4 voli giornalieri da/per Roma, 2 da/per Milano Malpensa e 5 su Bologna mentre non risulta esservi intenzione di operare su Taranto-Grottaglie (come è avvenuto

per un breve periodo durante la guerra del Kosovo) data la vicinanza geografica con Brindisi (stessa *catchment area*).

Gli interventi finanziari statali previsti per l'aeroporto di Taranto Grottaglie, pari a 3 miliardi, sono destinati all'ampliamento del piazzale per la sosta aeromobili; alla riconfigurazione della bretella del raccordo della pista di volo e all'adeguamento della caserma VF. Per l'aeroporto di Brindisi il contributo finanziario statale previsto è destinato alla riqualifica del piazzale per la sosta degli aeromobili e per i drenaggi, per l'aerostazione dei passeggeri, per il potenziamento dell'impianto di climatizzazione e dell'impianto di depurazione.

SPECCHIA. Ringrazio il Presidente per l'occasione che mi ha concesso ed il Sottosegretario per aver fornito in tempi rapidi una risposta alla mia interrogazione, nonché per gli interventi programmati e finanziati dal Governo. Senza riferirmi al Sottosegretario qui presente devo però dichiarare la mia insoddisfazione, in particolare per quanto riguarda il raddoppio della tratta ferroviaria Bari-Lecce: è un problema che non riguarda specificatamente questo Governo o i precedenti – anche se una responsabilità politica esiste sempre – piuttosto la lentezza con la quale procedono le Ferrovie dello Stato.

È emerso, anche dal confronto avuto con altri colleghi parlamentari, che anche ai massimi livelli delle Ferrovie dello Stato i tempi necessari per la realizzazione, per esempio, della tratta Bari-Lecce sono davvero lunghi; dopo l'acquisizione del nullaosta, del parere e quant'altro necessario, persino la progettazione di per sé comporta tempi lunghi. Per passare dalla prima fase a quella esecutiva sono necessari due anni. Ecco perché l'ipotesi, secondo la quale i lavori del raddoppio della tratta Taranto-Lecce saranno ultimati per la fine del 2005 e l'inizio del 2006, al di là dei colori politici, non può essere accettata dalla popolazione del Salento essendo una questione che si trascina da decenni: in Puglia si dice che le Ferrovie dello Stato si fermano a Bari.

Oltre alla carenza di treni vi sono gravi problemi sulla tratta ferroviaria che passa per Brindisi in direzione Lecce: sono un utente abituale della Ferrovie dello Stato e posso assicurare il Sottosegretario che in giornate molto affollate la gente non riesce davvero a salire sul treno alla stazione di Ostuni, situata tra Lecce e Bari, né ad utilizzare i servizi igienici dei singoli vagoni. Ecco i motivi per i quali non è stata accettata la soppressione di alcuni vagoni.

Prendo atto di quanto lei ha detto. Rilevo però la necessità di abbreviare i tempi per terminare i lavori quantomeno entro il 2004, come ipotizzato fino a pochi mesi fa, sia dal Governo sia dalle Ferrovie dello Stato.

Io credo che se si lavora in maniera diversa ci si può arrivare, fermo restando il discorso relativo a Monopoli, che può essere risolto a parte e non rappresentare un ostacolo.

Prendo atto, tra l'altro, di quanto ha detto il Sottosegretario sui collegamenti aerei e stradali che io mi riservo, comunque, di approfondire.

Non mi rimane altro che ringraziare per la risposta che mi è stata fornita.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori termiano alle ore 14,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIANCARLO STAFFA