

Intervista all'Avv. Vincenzo Scarcia – Amministratore Delegato Ferrovie del Gargano¹

Un breve profilo della Società

Le Ferrovie del Gargano rappresentano attualmente la realtà più significativa della Provincia di Foggia in ordine al trasporto pubblico, attiva su tre tipologie di servizio: ferroviario, automobilistico regionale ed automobilistico statale.

Per quanto concerne il servizio ferroviario, la rete, tra le prime a trazione elettrica in Italia, fu costruita nel 1931. La linea locale si sviluppa su una lunghezza complessiva di circa 140 km e comprende le seguenti tratte:

- Linea ferroviaria San Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) di km 78+400;
- Linea ferroviaria Foggia-Lucera di km 21+000;
- Linea ferroviaria Foggia-Manfredonia di km 40+000.

La linea ferroviaria San-Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) è a scartamento ordinario, a binario unico, con sistema di trazione elettrico.

La rete ferroviaria di riferimento è interamente di proprietà di Ferrovie del Gargano.

I treni, invece, circolano tanto su rete propria quanto su rete RFI. Nell'ambito dell'esercizio ferroviario è effettuato, infatti, per conto di Trenitalia S.p.A., un servizio di treni locali sulle tratte San Severo-Foggia e San Severo-Foggia-Bari.

Un'apposita rete di autolinee integrative della linea ferroviaria ha la finalità di stabilire opportuni collegamenti tra le località collinari situate a notevole distanza dai corrispondenti scali ferroviari e la linea stessa che viene considerata asse portante dell'intero sistema.

In particolare il servizio sulla linea Foggia-Manfredonia è svolto con un servizio automobilistico sostitutivo di altrettanti treni soppressi da Trenitalia.

Per i comparti automobilistico e ferroviario vi è un unico biglietto regionale. In particolare, dall'Appennino si arriva a Foggia con un unico biglietto integrato che permette di usufruire di servizio extraurbano automobilistico, treno e circolazione col servizio urbano. Parallelamente vi è Co.Tr.A.P., il Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi a cui Ferrovie del Gargano partecipa, che prevede un biglietto valido su tutta regione per realizzare integrazione tanto di sistema quanto tariffaria.

Infrastrutture, parco treni, formazione del personale, tecnologia. Su quali di questi quattro pilastri ha investito maggiormente la Società, e quali sono i più importanti obiettivi raggiunti e da raggiungere?

Per quanto concerne la rete, un progetto importante riguarda la riattivazione della *linea Foggia-Lucera*. Precisamente è dal 14 Luglio 2009 che su questa tratta è stato riattivato l'esercizio ferroviario a suo tempo soppresso dalle FF.SS.

La città di Lucera sta diventando domicilio di molti foggiani: da qui la necessità di creare una doppia fermata. Dal raffronto tra il personale viaggiante e i dati delle biglietterie si è riscontrato un flusso di circa 2000 passeggeri pendolari che utilizzavano la linea più volte al giorno.

Il progetto, dunque, è nato dal dialogo col territorio in modo da capirne le reali necessità degli utenti. Mentre in passato vi era un percorso su strada per collegare le due località, oggi gli autobus hanno come capolinea Lucera e da qui vi è la ferrovia. Si sta, inoltre, predisponendo un piano di intermodalità grazie al quale autobus e treno si trovano ai due margini di uno stesso marciapiede. Nel progetto rientra anche la realizzazione di una stazione di GPS a Lucera per un continuo monitoraggio della posizione dell'autobus in modo da evitare eventuali inconvenienti sui tempi di arrivo e partenza rispetto a quelli del treno.

L'ambizione del progetto è quella di potenziare la linea Foggia-Lucera fino a Campobasso, realizzando così la via più breve per raggiungere Roma dalla Puglia; l'istadamento da Campobasso, infatti, porta una riduzione della percorrenza di circa 70 km. Dopo uno studio di fattibilità, si è avuto un contributo dallo Stato pari al 30% del costo complessivo. Si crea così un treno-tram in modo da non avere rotture di traffico, anche se va detto che per tale modalità di trasporto non esiste ancora in Italia una normativa di riferimento. Nell'ambito della realizzazione del treno-tram è stato anche realizzato un parcheggio per lo scambio tra il treno e il trasporto urbano/extraurbano.

Le due modalità sono completamente diverse: una serve il territorio extraurbano dell'Appennino, l'altra serve la cittadinanza di Lucera arrivando fino al centro della città. Va, in merito, detto che il Comune di Lucera ha approvato il Piano Urbano per la Mobilità (PUM) che costituisce una variante del Piano Urbanistico e permette alle linee di trasporto di arrivare fin dentro il territorio cittadino.

La messa a regime del sistema è prevista nel termine di 2 anni: si attende che il Comune di Lucera approvi il progetto e, quindi, che lo stesso venga tecnicamente valutato a livello regionale.

¹ Intervista rilasciata il 7 giugno 2010

Altro progetto su cui Ferrovie del Gargano sta lavorando è relativo alla *linea Garganica*, ultima tratta ad entrare in regime di sovvenzioni oltre che la più redditizia. Il problema relativo a tale tratta insisteva sul fatto che, con la realizzazione di nuovi percorsi stradali, il sistema ferroviario era diventato lento. Tra l'altro, per andare dalla piana di Foggia al Gargano ci sono delle significative pendenze (del 30 per mille) e curve di raggio 200 che non consentono lo sviluppo della velocità delle autovetture. Il progetto denominato "Variante di Apricena" consente di eliminare tali inconvenienti e di abbattere di circa un'ora i tempi di percorrenza. Si pensi che oggi da Cagnano a Foggia si impiega circa un'ora e 45 minuti, mentre una volta realizzata la variante, che prevede una galleria di 3,7 km (prima galleria ferroviaria secondo le norme europee e per estensione seconda a quella del Brennero), se ne impiegheranno circa 45. Ci si è posti l'obiettivo di completare i lavori per Apricena entro il 30 giugno 2012. La Società si è impegnata anche in altre importanti opere di ammodernamento e potenziamento del servizio ferroviario, citiamo la "velocizzazione" della *tratta Cagnano - Rodi*, opera portata a conclusione. Per quanto concerne il parco treni, i mezzi utilizzati sono stati acquistati in parte con fondi interni, e in parte beneficiando di un contributo statale. I fornitori dei convogli ferroviari sono stati Stanca e TVB negli anni '80; oggi, invece, è la Stadler. La flotta automobilistica è Scania.

Il Governo regionale a suo avviso sta puntando in modo deciso sullo sviluppo del trasporto ferroviario?

La Puglia è una regione capace di muoversi da sola che, soprattutto negli ultimi anni, ha puntato e sta puntando molto sulle ferrovie, viste come asse portante del sistema di trasporto regionale. Ci si augura che tale indirizzo progettuale permanga nel tempo.

Quali sono i progetti più importanti ed immediati che la Società intende realizzare per il prossimo futuro e per un futuro di lungo termine?

È stata creata una holding per gestire tutte le società del gruppo e si sta cercando di farla diventare anche compagnia assicuratrice. La norma in merito stabilisce che per tale finalità è necessaria una riserva matematica compresa tra un milione e mezzo e 5 milioni di euro. Se si considera che la Società paga annualmente circa 1 milione e mezzo di euro di polizza, si comprende l'intenzione di intraprendere tale strada e, quindi, di diventare assicuratori di se stessi.

Inoltre, è stato realizzato un polo eolico per produrre l'energia elettrica necessaria al funzionamento delle stazioni della Società.

Ferrovie del Gargano sta pensando anche al trasporto merci: bisogna, però, capire quali sono le migliori modalità per gestire tale tipologia di traffico.