

Parte la Bari-Napoli: chi sbaglia pagherà

Barca adotta il contratto istituzionale di sviluppo: ideato da Fitto, prevede sanzioni per chi ritarda

Tempi e fondi

Opera finanziata per metà circa: 3,5 miliardi a disposizione, completamento dell'Alta capacità ferroviaria nel 2020

ROMA — È un tipo di contratto che farà scuola, quello firmato ieri e senza molto clamore dal ministro per la Coesione territoriale Fabrizio Barca. Per la precisione si definisce «contratto istituzionale di sviluppo» il testo in calce al quale Barca ha posto il suo nome, cui seguiranno quelli del sottosegretario alle Infrastrutture **Mario Ciaccia**, dell'amministratore delegato di Rfi Mario Elia, dei presidenti di Puglia, Campania e Basilicata, Nichi Vendola, Stefano Caldoro e Vito De Filippo.

Chi sbaglia paga

La novità, adottata per la realizzazione della linea ferroviaria ad Alta capacità Napoli-Bari è un contratto pubblico, ovviamente, ma che si avvale di clausole di salvaguardia di tipo privato: come dire che chi sbaglia finalmente paga. Nelle venticinque complesse pagine di testo si spiega nel dettaglio chi deve fare cosa e in quanto tempo e si precisa che se omissioni ci saranno, se la tabella di marcia (la conclusione dei lavori è prevista per il 2020 per le tratte campane, per il 2019 per il nodo barese e per il 2018 la Potenza-Foggia) non sarà rispettata, scatteranno penali di tipo burocratico-finanziario a carico dei responsabili, siano persone o società o istituzioni. Non è stato semplice adottare questo strumento — ha spiegato ieri Barca a margine della presentazione del nuovo portale del ministero "Opencoesione" — perché una linea ferroviaria è ovviamente un terreno di intervento complesso e perché sono molti i soggetti coinvolti, ciascuno dei quali intenzionato a difendere i propri interessi. «Questo contratto è di nuovo tipo, voluto da Raffaele Fitto quando era ministro e da noi pienamente condiviso, perché con l'introduzione delle sanzioni si avranno certezze sulla realizzazione del-

l'opera», i cui benefici sono stati già quantificati: sull'intera tratta transiteranno 15 mila persone in più ogni giorno, ci creeranno 44 nuovi collegamenti nazionali e 118 regionali e si abatteranno di molto le emissioni di anidride carbonica e di ossido d'azoto.

Gli interventi

L'oggetto del contratto oggi stipulato — il primo da quando è stato sottoscritto quello complessivo con Rfi, che ha avuto il via libera una decina di giorni fa — si articola in interventi da realizzarsi nelle tre regioni: in Puglia è il nodo di Bari, in Basilicata la tratta Potenza-Foggia, in Campania le tratte Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino (completati, invece, il raddoppio dei binari tra Vitulano-Apice e tra Cervaro-Foggia). Ad oggi, dunque, l'opera — complessivamente di 146,6 chilometri il cui costo è stato fissato in 7 miliardi e 91 milioni — è stata finanziata per metà circa: 3 miliardi e mezzo la somma a disposizione, per cui il Cipe ha dato via libera a partire dall'agosto scorso.

La risposta alla Lega

Insomma, il governo vuol procedere speditamente nella programmazione delle infrastrutture meridionali, a conferma — ha chiosato Barca — dell'attenzione per questa area e nonostante l'emendamento leghista che toglie al Sud la priorità sul Fondo per l'innovazione: «Il taglio di tre parole contenuto nell'emendamento non cambia l'attenzione per il Mezzogiorno che è tutta politica». E, dunque, è anche in questa chiave che si deve leggere il tipo di contratto utilizzato per la Napoli-Bari: «In un contesto di profonda debolezza istituzionale — spiegano fonti ministeriali — Fitto volle adottare questo strumento che altrove non sarebbe nemmeno ipotizzabile. Perché se in un altro Paese europeo la società delle ferrovie fosse al 100% nelle mani dello Stato, così come è in Italia, e se risultasse inadempiente non si ricorrerebbe alle sanzioni e alle penali, se ne manderebbero a casa i vertici, senza pensarci».

Rosanna Lampugnani

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI DELLA NUOVA LINEA NAPOLI-FOGGIA-BARI

	Costo totale	7.091 milioni di euro		Aumento merce trasportata	+ 6.000 tonnellate/giorno
	Lunghezza totale	146,6 km		Collegamenti nazionali	54 al giorno (+44)
	N. stazioni /fermate	15		Collegamenti regionali	144 al giorno (+118)
	Aumento passeggeri	+ 15.000 al giorno		Riduzione emissioni CO2	- 88.957 tonnellate/anno
				Riduzione emissioni ossidi azoto	- 306 tonnellate/anno



Costo totale dell'opera **7.091** milioni

Per il completamento totale mancano **3.584** milioni

FINANZIAMENTI

Costo	Disponibilità già presenti	Fabbisogno	Assegnazione delibera Piano Sud 3.8.2011	Fabbisogno ulteriore	Intervento
813	612	201	201	0	Variante Canello-Napoli
730	530	200	200	0	Raddoppio Canello-Frasso Telesino
986	0	986	21	965	Raddoppio Frasso Telesino-Vitulano
300	300	0	0	0	Raddoppio Bovino-Orsara
2.676	10	2.666	47	2.619	Raddoppio in variante Apice-Orsara
230	230	0	0	0	Tratta Cervaro-Bovino



INTERVENTI GIÀ COMPLETATI
Raddoppio Vitulano- Apice
Raddoppio Cervaro- Foggia



INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Nel tratto Orsara-Bovino-Cervaro sono in corso i lavori per raddoppiare i binari

COMPUTIME