

Alta velocità, via alla Bari-Napoli

Investimento da 6,2 miliardi

INFRASTRUTTURE

Entro fine anno la chiusura dell'iter autorizzativo dell'opera attesa da 15 anni

Linea a doppio binario di 121 chilometri, con nove nuove gallerie

Vera Viola
NAPOLI

Nelle prossime settimane, al massimo per fine anno, dovrebbe concludersi l'intero iter autorizzativo per la costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità e velocità Napoli Bari. Un traguardo di non poco conto, trattandosi di un'infrastruttura del valore di 6,2 miliardi, attesa da oltre 15 anni.

Giovedì prossimo 21 novembre, Rfi (braccio operativo del gruppo Fs italiane guidato da Gianfranco Battisti), sarà ascoltata dalla Commissione Via per approfondimenti propedeutici all'emissione dell'ultimo parere necessario per avviare il cantiere nella tratta Orsara - Bovino (entrambi comuni della provincia di Foggia). La Conferenza di servizi per questo tratto di ferrovia è stata avviata il 24 luglio 2019, ad oggi essendo stati acquisiti tutti i pareri, a eccezione dell'ultimo del ministero dell'Ambiente, ne è prevista la chiusura entro dicembre.

Analogo report si può fare per un altro tratto, quello che collegherà la stazione Hirpinia (in territorio di Grottaminarda) a Orsara. Anche in questo caso infatti manca solo il parere del ministero dell'Ambiente (che, a quanto sembra, è ormai pronto) e la conseguente delibera di giunta della Regione Campania. La Conferenza di servizi dovrebbe chiudersi per fine anno.

La Napoli-Bari è una delle più importanti opere pubbliche in costru-

zione oggi in Italia. Con una linea a doppio binario da realizzare di 121 km, con nove nuove gallerie della lunghezza complessiva di 63 km, e 25 nuovi viadotti della lunghezza complessiva 11,7 km. Con 14 nuove stazioni. L'intervento è in nove lotti. Tre di questi sono in funzione, secondo la ricostruzione fornita da Rfi: Vitulano-Benevento-Apice; Cervaro-Bovino e la bretella di Foggia. Sono finanziati e con lavori in corso i lotti di "Variante Napoli-Cancello", Cancello-Frasso Telesino, Frasso Telesino-Telese e Apice-Hirpinia. Mentre sono finanziate ma non ancora in costruzione le tratte Telese-San Lorenzo-Vitulano, Orsara-Bovino e Bari Sud.

Per quanto riguarda il tratto Hirpinia - Orsara, da 1,5 miliardi, il completamento del finanziamento è inserito nell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma, approvato dal Cipe e in attesa della Corte dei conti. Delle risorse già stanziare 400 milioni sono costituiti da fondi europei del Pon Fesr 2014-2020.

In sintesi, si prevedono interventi di riqualificazione e sviluppo con raddoppio delle tratte ferroviarie oggi a singolo binario e varianti rispetto agli attuali tracciati. I bandi di gara relativi agli ultimi lotti rimanenti saranno pubblicati entro il 2020. L'intera opera, secondo il cronoprogramma, dovrebbe essere ultimata e attivata nel 2026. Quando, se i tempi saranno rispettati, sarà possibile viaggiare da Bari a Napoli in 2 ore e fino a Roma in 3 ore.

La storia della Napoli-Bari è anche una importante sperimentazione a cui si guarda con interesse quando si cerca di individuare nuove norme per accelerare le procedure delle opere pubbliche. La nomina di un commissario infatti ha, secondo Rfi, dimezzato i tempi nella fase di progettazione, raccolta di autorizzazioni poiché queste competenze sono state tutte affidate al commissario, Maurizio Gentile, ad di Rfi.

Inoltre, è stata creata una apposita task force per monitorare lo stato di

avanzamento dei progetti ed esaminare e gestire eventuali criticità, al fine di pervenire alla loro risoluzione nel rispetto dei tempi e dei costi definiti nel Planning del Commissario.

Parliamo comunque di una lunga storia. È di dicembre 2004 l'avvio: le due Regioni, Campania e Puglia la inseriscono nei rispettivi atti di programmazione. Ma si salta al 2006 per la firma del protocollo con le Ferrovie dello Stato. I Comuni avanzano osservazioni e contestazioni. Si comprende sia da parte della committenza che da parte delle Regioni che è necessario aprire una fase di dialogo con comuni e cittadini, prima di passare alla progettazione definitiva. Si aprono vertenze ad Acerra e poi a Maddaloni: le istanze vengono recepite. Si decide di realizzare una linea ad alta velocità di rete: i treni raggiungeranno i 250 km all'ora toccando più territori.

Una accelerazione parte nel 2012 quando Fabrizio Barca ministro del Mezzogiorno firma un contratto istituzionale di sviluppo con le prime somme appostate. Ma poi solo il commissariamento, sulla base dello "SbloccaItalia" (articolo 1), riesce a velocizzare le procedure.

Non nascono movimenti contro la Napoli Bari. Campani e pugliesi la accettano, anzi ne auspicano il completamento. Consentirà alle aree interne della Campania di superare lo storico isolamento. Insomma, si tratta di un'opera importante per l'intero Mezzogiorno, così carente di infrastrutture. Potrà dare sostegno allo sviluppo socio-economico del Sud, connettendo due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale. «La Napoli - Bari fa parte del più ampio piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane - dice l'ad del gruppo Fs italiane - che prevede 58 miliardi di investimenti, di cui 42 in infrastrutture, con una percentuale riservata al Sud che supera il 38% del totale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alta velocità. I cantieri già avviati alle porte di Napoli per la realizzazione della nuova linea

Il tracciato del collegamento diretto Bari-Napoli

Quadro generale della linea AV/AC Napoli-Bari.
Aggiornamento a ottobre 2019

