

Napoli-Bari, nella legge di Stabilità salta l'approvazione del primo lotto

Ma restano i 100 mln. E ce ne sono 200 per la Bologna-Lecce

● **BARI.** L'approvazione del progetto preliminare del primo lotto dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari sparisce dall'ultima bozza della legge di Stabilità, forse per non creare incidenti diplomatici con la Corte dei Conti che quest'estate l'aveva bocciato per mancanza di copertura finanziaria. Restano, al momento, sia i 100 milioni mancanti (spalmati tra 2015 e 2016), sia la previsione di approvare il progetto definitivo «entro il 30 settembre 2014». E dunque, in ogni caso, l'appalto per la Cancellò-Frasso Telesino (i primi 30 km della linea, in cui c'è la bretella che consentirà di andare da Bari a Roma senza cambiare) slitta a non prima del 2016.

Nella relazione tecnica al disegno di legge depositato al Senato ci sono comunque anche buone notizie per la Puglia. Insieme allo «spezzatino» dell'alta capacità (le quattro tratte del progetto da 7 miliardi saranno divise in microlotti, secondo le disponibilità finanziarie), il ddl definisce «di prossimo avvio» i lavori del nodo ferroviario di Bari (lotto Sud) attualmente in attesa dell'ok al progetto definitivo. Il Cipe, secondo quanto risultava ieri in ambienti romani, dovrebbe licenziarlo entro febbraio, permettendo a Rfi di lanciare subito dopo l'appalto integrato da 395 milioni.

Altra buona notizia riguarda i fondi per la velocizzazione della linea Bologna-Lecce, che ottiene i primi 200 milioni

“MORETTI

La nostra priorità sono l'alta capacità al Sud e la Milano-Venezia al Nord

(50 nel 2015, 150 nel 2016). Trattandosi di interventi puntuali (sostituzione di alcune tratte di binario, correzione dei raggi di curvatura, eliminazione delle strozzature) si può procedere per lotti: anche in questo caso sarà Rfi ad individuare le priorità.

Tornando all'alta capacità, la relazione ricorda che per le prime due tratte (Napoli-Cancellò, già in gara, e Cancellò-Frasso Telesino, quella che ha ottenuto gli ultimi 100 milioni su 730 e che dunque dovrà tornare al Cipe per una ri-approvazione del preliminare) sono complessivamente disponibili 1,5 miliardi. Il completamento resta tuttavia un'incognita, considerando che il cronoprogramma presentato in sede di approvazione dell'accordo di programma con Rfi è già stato ampiamente disatteso: per la Apice-Orsara (l'unico lotto che riguarda direttamente la Puglia) è ancora buio pesto per quello che riguarda la scelta del tracciato.

Ieri, parlando a un convegno a Venezia, il numero uno di Trenitalia, Mau-

NUMERO UNO
L'ad di Trenitalia
Mauro Moretti



ro Moretti, ha lanciato rassicurazioni sull'alta capacità: «Non facciamo confusione - ha detto - specie quando ci sono pochi soldi: chi sostiene come prioritario il corridoio Adriatico-Baltico sono altri, non io. Perché, per me, l'opera più importante da completare in Italia è la Milano-Venezia, e, a sud, la Napoli-Bari». Tuttavia lo slittamento dei tempi resta argomento di polemica politica. «Quanto sta accadendo - secondo il capogruppo dei Moderati e Popolari, Nicola Canonico - ha dell'incredibile». E mentre il senatore Luigi D'Ambrosio Lettieri (Pdl) invita a «rimanere realisti» e afferma che «le risorse reperite per la Napoli-Bari all'interno della legge di Stabilità dovranno essere difese nell'ambito di un iter parlamentare da monitorare attentamente», il riferimento al nodo ferroviario di Bari è accolto con soddisfazione da Mario Loizzo (Pd): «È una ulteriore smentita agli scettici - dice - e la dimostrazione che si tratta di uno dei progetti prioritari per lo sviluppo del Sud».

[m.s.]