

**Napoli, stazione fantasma Bruciati 80 milioni di euro. Il terminal Alta Velocità che doveva servire da ponte per il Sud è sotto sequestro. L'impresa appaltante commissariata, 300 operai a casa. Il silenzio di Ferrovie**

NAPOLI L'ultimo annuncio è di cinque giorni fa. «Il viaggio da Napoli a Bari impiegherà meno di due ore con l'Alta velocità», parole dell'amministratore delegato Fs Mauro Moretti, pronunciate a Napoli durante l'esibizione sul lungomare del nuovo Frecciarossa. Un viaggio fantasma però, come la stazione di partenza. Quella che l'architetto di Baghdad, Zaha Hadid, aveva disegnato tra le campagne di Afragola, tre km a nord della città. Doveva essere la stazione del futuro, faraonico ponte ferroviario verso sud: quattro piani sospesi, trecento treni al giorno e un traffico di 430 mila passeggeri, il doppio di Roma Termini. Fine lavori, agosto 2012. Soldi impegnati, quasi 80 milioni. Il futuro se l'è preso la mangiatoia dei grandi appalti e tra le campagne dell'hinterland napoletano oggi si vede solo uno scheletro di ferro e cemento. La Napoli-Bari è su un binario morto. I lavori della stazione commissionati dalla Rete ferroviaria italiana, società operativa delle Ferrovie, sono fermi da quando la Dec spa, impresa vincitrice nel 2009 della gara per 74 milioni di euro, è stata travolta dal dissesto finanziario: un anno fa. La Dec è la più nota e importante società del Gruppo Degennaro, gruppo pugliese che in Italia si è aggiudicato appalti ovunque: dalle stazioni centrali di Milano, Genova, Torino, alle linee Bologna-Verona e Bari-Lecce fino all'aeroporto Malpensa. Oggi è al centro di una inchiesta giudiziaria (fecero clamore le casse di champagne, ostriche e cozze pelose recapitate dai Degennaro al sindaco di Bari Emiliano) ed è stata «commissariata» dal tribunale con 346 milioni di debiti. Di quei 74 milioni disponibili per realizzare l'opera alle porte di Napoli, la Dec ne ha spesi 14: metà finanziati dalle Ferrovie, gli altri sette anticipati dai subappaltatori. Quando abbandona il campo, lascia il suo monumento: un blocco di cemento tra le campagne. E pochi mesi dopo, la multinazionale tedesca che forniva le attrezzature pesanti, la Peri spa, preoccupata degli omessi controlli delle Ferrovie, ottiene il sequestro del cantiere per proteggere i materiali. Si ferma tutto. Uno choc per 32 imprese, subappaltatrici e fornitrici che oggi vantano dalla Dec crediti per 7 milioni e hanno costituito un Comitato. Intanto 300 operai sono senza stipendio. «Si onorino i pagamenti, le nostre aziende così chiuderanno – denuncia Carmine Russo – presidente del Comitato delle imprese creditrici -. Ma le Ferrovie devono far luce anche su alcune anomalie». Su quelle anomalie il deputato dell'Idv Franco Barbato ha depositato un'interrogazione. «Le Ferrovie dello Stato usano strani criteri per assegnare gli appalti – scrive Barbato che chiede al Governo «come sia possibile che una società sull'orlo del fallimento come la Dec e con 346 milioni di debiti, considerata dalle Ferrovie inidonea a proseguire i lavori a Afragola, possa eseguire un appalto per la stazione di Guidonia di oltre 46 milioni di euro, lavori mai iniziati, e intanto abbia ricevuto in appalto dalle Ferrovie 110 milioni di euro a Treviglio». Rete ferroviaria italiana respinge le accuse di omesso controllo ma tace sulle imprese danneggiate, sugli operai cassintegrati. E sulla stazione dei sogni. Che ora dovrà ripartire da zero, con un nuovo appalto (il terzo) e un futuro che non arriva mai.