

Lo sviluppo

IL FOCUS

Nando Santonastaso

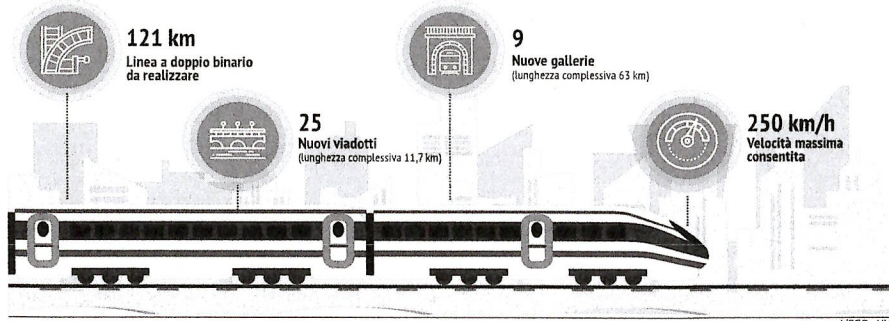
Lo "sblocca cantieri" in questo caso non c'entra nulla. E nemmeno l'attesa per la nomina di un commissario. La costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità-velocità Napoli-Bari non si è fermata nemmeno durante il lockdown, iter progettuali compresi. E il commissario straordinario di governo ce l'ha già in casa da anni, l'ad di Rete ferroviaria italiana Maurizio Gentile che ricopre peraltro lo stesso incarico anche per la Palermo-Catania-Messina, altra opera strategica per i trasporti nazionali. E per questo che a detta di tecnici, sindaci, amministratori regionali e imprese, i tempi di completamento dell'opera (2026) hanno una fortissima probabilità di essere rispettati. Senza dimenticare che già dal 2023 l'azienda ferroviaria conta di avviare il collegamento diretto tra i due capoluoghi grazie all'apertura di nuovi tratti di linea, riducendo progressivamente i tempi di viaggio stimati in due ore a regime (tre ore da Roma a Bari).

IL COMMISSARIO

Miracolo italiano? No, ma è difficile negare che quando la burocrazia viene per così dire gestita da un addetto ai lavori, dotato di pieni poteri, l'effetto frenante scompare quasi del tutto. Per un'opera da 6,2 miliardi, in parte finanziata da risorse europee, riuscire ad accelerare i vari step necessari, con processi autorizzativi e di consegna dei lavori più brevi, riducendo costi e scadenze, è stato il classico valore aggiunto. Anche perché il lavoro del Commissario è sempre supportato da una task force per monitorare lo stato di avanzamento dei progetti ed esaminare eventuali criticità allo scopo di rispettare, appunto, tempi e costi previsti dal Planning di Gentile. I paragoni con il Ponte

GIÀ APPALTATI I LAVORI PER LA TELESINO-VITULANO
IL «MIRACOLO ITALIANO» DELL'OPERA AFFIDATA AL COMMISSARIO
E AD DI RFI GENTILE

I NUMERI DELLA TRATTA FERROVIARIA



Napoli-Bari avanti tutta è l'ora del supertunnel

► Obiettivo 2026 ok per l'Alta velocità: il lockdown non ha fermato i cantieri a Cancellò e a Frasso

► Presto l'appalto dell'Hirpinia-Orsara: 25 km per imponenza è pari alla galleria del Brennero

Morandi non sono sicuramente opportuni, considerata soprattutto la situazione di assoluta emergenza creata a Genova dopo il crollo di due anni fa: ma è impossibile negare che il modello organizzativo attuato al Sud per un'opera a dir poco strategica sta funzionando bene.

GLI ALTRI BANDI

Lo dimostra il fatto che sono proseguite regolarmente le attività di cantiere per i lotti Napoli-Cancellò e Cancellò-Frasso Telesino mentre per la Orsara-Bovino, ultimo lotto della Napoli-Bari, è in fase di chiusura la Conferenza dei servizi, cui seguirà l'avvio delle attività negoziali. Rfi fa anche sapere che i bandi di gara relativi agli ultimi lotti rimanenti saranno pubblicati entro il 2020. Attualmente

sono mille i lavoratori impegnati sul campo tra diretti e indiretti ma la committente punta a raddoppiarne il numero entro fine anno, con l'apertura dei nuovi cantieri. Tra questi ci sarà quello relativo alla tratta più significativa e delicata di questa fase dei lavori, la Hirpinia-Orsara, secondo lotto della Apice-Orsara il cui progetto definitivo è stato approvato a metà giugno scorso. Parliamo di un super tunnel da circa 25 km che sicuramente è uno dei lotti più importanti dell'itinerario tracciato. La galleria consentirà di completare il collegamento fra la futura stazione Hirpinia, in territorio campano, e quella di Orsara, in territorio pugliese, «con benefici in termini di capacità di traffico e riduzione dei tempi di viaggio per treni passeggeri e merci» fa sapere Rete



ferroviaria italiana. Opera imponente, come si intuisce, paragonabile solo al tunnel del Brennero, che da sola vale 1,5 miliardi del costo totale della Napoli-Bari, è in attesa dell'appalto. L'avviso di preinformazione per l'avvio delle procedure negoziali è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale Ue e ha seguito di pochi giorni l'aggiudicazione dell'appalto del secondo e terzo lotto della tratta Frasso Telesino-Vitulano (tratta Teleso-San Lorenzo e San Lorenzo-Vitulano). Anche i dubbi espressi un anno fa dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici sul piano geotecnico e dell'esercizio in sé della galleria sarebbero stati recepiti: tutto dipenderà, in ogni caso, dalla qualità del progetto.

Ma anche sotto questo aspetto la Napoli-Bari ha già dimostrato di essere all'altezza della sfida. Dopo la certificazione Envision, con il massimo livello (Platinum) per la tratta Frasso Telesino-San Lorenzo Maggiore, il progetto della Napoli-Bari, elaborato da Italfer (Gruppo FS Italiane), è stato premiato come primo classificato a Singapore alla "The Year in Infrastructure 2019 Conference Advancing BIM through Digital Twins" (categoria "Ferrovie e Trasporti") per il primo utilizzo in assoluto della metodologia digitale Building Information Modeling (BIM) nella progettazione di una linea ferroviaria. «Si tratta di un ulteriore riconoscimento per la nuova linea affermata - prima in Europa - come esempio di infrastruttura altamente sostenibile - commenta Rfi -. La riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Roma-Napoli-Bari prevedono interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie oggi a singolo binario (120 km, ndr) e varianti rispetto agli attuali tracciati perseguendo, con visione di sistema, la scelta delle soluzioni progettuali in grado di assicurare la velocizzazione dei collegamenti, l'aumento dell'offerta di trasporto ferroviario ed il miglioramento dell'accessibilità al servizio».

Dimezzare insomma i tempi di viaggio e soprattutto drenare passeggeri dal trasporto aereo non sembrano più obiettivi da sogno. E forse per allora anche la stazione Tav di Afragola, il gioiello realizzato da Zaha Hadid, finirà di essere considerato come una cattedrale nel deserto o un'opera inutile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Di sicurezza, si cambia: tornano gli Sprar e stop alle supermulte contro le Ong

LA MEDIAZIONE

ROMA Le ultime novità riguardano il ripristino del sistema di protezione per richiedenti asilo e rifugiati. Verrà ridisegnata tutta la mappa dei centri di accoglienza, limitandone la capienza. I migranti verranno controllati, monitorati, sottoposti a test anti-Covid. Verranno coinvolti non solo i comuni ma tutti gli enti locali, con l'ausilio delle prefetture. E per quanto riguarda le multe alle Organizzazioni non governative si ritorna al codice penale, anche se per chi non rispetta il diritto di navi-

gazione la sanzione verrà perlomeno raddoppiata (al momento la multa è di 516 euro).

IL TESTO DEFINITIVO

In ogni caso questo pomeriggio il ministro dell'Interno Lamorgese presenterà ai partiti di maggioranza il testo definitivo sulle modifiche ai di Salvini. Ci sarà in realtà un unico decreto immigrazione sul quale il governo dovrebbe porre, quando sarà il momento, la fiducia. Lo stop alla possibilità di confiscare le navi, il ripristino del permesso umanitario, con la reintroduzione della protezione "speciale", la convertibilità dei permessi di soggiorno in permessi di lavoro e il ritorno al sistema della registrazione all'anagrafe dei comuni per i richiedenti asilo gli altri punti più importanti della bozza.

L'accordo è stato raggiunto sui tempi. Democratici e Liberali hanno messo la mano ai pentastellati. Il provvedimento arriverà sul tavolo del primo

Cdm di settembre, non prima, ma i contenuti sono stati definiti sin d'ora. «A noi - dice il vice ministro Pd Mauri - interessa azzerare gli effetti negativi dei di Salvini sull'immigrazione». «L'importante - osserva il capogruppo di Leu Fornaro - è la condivisione dei punti da cambiare». Lo slittamento dell'iter del nuovo di è confermato anche dal premier Conte: «C'è già un'intesa di massima, e con il capogruppo - osserva il presidente del Consiglio - concorderemo il piano perché, ovviamente, il Parlamento sta lavorando tantissimo, per convertire i tanti decreti legge dovuti alla pande-

mia».

I DUE STEP

Oggi arriverà, come si diceva, il semaforo verde sui contenuti. «Si manterranno gli impegni presi in maggioranza», la posizione dei vertici del Movimento Cinque stelle (al tavolo sarà presente il presidente della Commissione affari costituzionali di Montecitorio, Brescia) anche se un'ala dei 5Stelle continua a frenare, a ritenere necessario agire attraverso due step. Il primo accogliendo i rilievi del Capo dello Stato Mattarella, il secondo con un progetto di legge da presentare alle Camere. «Se si rimanda la discussione a settembre allora bisognerà poi essere più incisivi e studiare ulteriori cambiamenti», osserva il capogruppo di Italia viva al Senato, Faraone. I renziani hanno riproposto lo ius culturae. Il tema, però, per il momento non verrà toccato.

Emilio Pucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL VIA LIBERA DI CONTE: C'È GIÀ UNA INTESA DI MASSIMA. IV IN PRESSING PER LO IUS SOLI



Migranti a bordo della Ocean Viking