

NAVIGA HOME RICERCA

Il Sole **24 ORE**  
**ECONOMIA**

ABBONATI ACCEDI

INDUSTRIA SERVIZI CONSUMI LAVORO EXPORT **FONDI UE** STORIE D'IMPRESA AGRICOLTURA TURISMO MARITTIMA RAPPORTI24



**Legittima difesa: dal gratuito patrocinio alle sanzioni, ecco tutte le novità**



**Governo spaccato sulla Tav, Lega e M5S agli antipodi**



**Reddito di cittadinanza: i controlli dal lavoro nero al possesso di auto e moto**

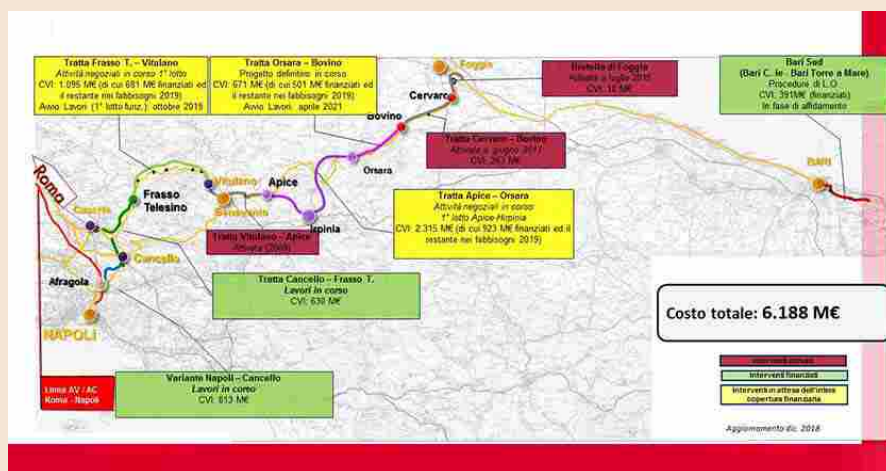


**L'omaggio donne**

GRANDI OPERE

# Per la Ferrovia Av Napoli Bari una certificazione di qualità e nuovi fondi

—di Vera Viola | 08 marzo 2019



I PIÙ LETTI DI ECONOMIA

**ULTIME NOVITÀ**  
Dal catalogo del Sole 24 Ore

SCOPRI ALTRI PRODOTTI >

LE GALLERY PIÙ VISTE



**MOTORI24** | 6 marzo 2019  
Alfa Romeo Tonale, le foto al salone di Ginevra



**MOTORI24** | 7 marzo 2019  
Ginevra 2019, le foto delle novità in vetrina



**MODA** | 6 marzo 2019  
Dive e drappaggi, fluo e neve: le sfilate danno spettacolo



**MODA** | 7 marzo 2019  
Speciale accessori: 100 borse viste in passerella



**P**rima opera in Europa che riceve la certificazione Envision sulla sostenibilità ambientale: parliamo della linea ferroviaria ad alta velocità Napoli Bari, opera in gestazione da quindici anni, per la quale da poche settimane sono partiti i primi cantieri. E mentre altrove si discute del blocco dei lavori, la Napoli Bari sembra improvvisamente partire, anche grazie allo sblocco di 1,280 miliardi con la firma nei giorni scorsi del contratto di programma 2017 di Rfi che ora aspetta sono la vidimazione della Corte dei Conti.

**La certificazione**

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha conseguito la Certificazione Envision con il massimo livello raggiungibile (Platinum) per il progetto della tratta Frasso Telesino – San Lorenzo Maggiore (prima opera in Europa e prima linea ferroviaria al mondo) che è parte integrante della nuova linea Napoli – Bari. Ciò significa che il progetto ferroviario è stato riconosciuto come esempio di infrastruttura altamente sostenibile. Envision infatti è il sistema indipendente di rating internazionale, rilasciato in Italia da **ICMQ**, che tiene conto di 60 criteri declinati in numerosi indicatori, tra cui in primo luogo le interazioni, la concertazione con la comunità. Non solo però, sono valutati positivamente anche il miglioramento atteso della qualità della vita, la resilienza rispetto ai rischi che derivano dai cambiamenti climatici, il coinvolgimento degli stakeholders e l'efficacia delle capacità di gestione del progetto, l'efficienza nell'utilizzo delle risorse quali i materiali di costruzione, l'energia, la salvaguardia delle risorse idriche.

**ITALIA** | 7 marzo 2019  
Leonardo prima negli elicotteri**TORINO-LIONE** | 06 marzo 2019  
La tregua possibile su Tav, modello Genova per ripartire**L'opera**

L'itinerario Napoli – Bari è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo e consiste nel raddoppio e nella velocizzazione dell'attuale linea, finalizzati ad incrementarne la capacità e quindi la frequenza dei treni, migliorando l'accessibilità del territorio.

In sintesi faciliterà gli spostamenti da Bari verso Napoli e Roma. Nel 2026, alla conclusione dei lavori, sarà possibile andare da Bari a Napoli in 2 ore e fino a Roma in tre.

**PRESSING DI CONFINDUSTRIA** |  
20 gennaio 2019  
Grandi opere, Boccia: Governo apra subito i cantieri, valgono 400mila occupati**Le risorse**

L'opera costerà in totale 6,2 miliardi. In gran parte finanziati. Nei giorni scorsi, è stato firmato con ritardo il contratto di programma in cui è previsto un finanziamento a valere sul 2017 di 1,280 miliardi che attende il via libera finale della Corte dei Conti. Mancano gli ultimi 1,392 miliardi previsti dall'aggiornamento 2018 e 2019 al contratto di programma Rfi. Delle risorse già

stanziati 400 milioni sono costituiti da fondi europei del Pon Fesr 2007-2013.

**La storia**

È di dicembre 2004 l'avvio: le due Regioni, Campania e Puglia, inseriscono l'opera 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. «Comprendiamo – racconta Costantino Boffa, che in diversi ruoli ha seguito la storia e oggi è consigliere del presidente della Regione Campania Vincenzo de Luca – che è necessario dialogare 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 – aggiunge Ennio Cascetta, ex assessore alle Infrastrutture della Campania ed ex coordinatore della struttura tecnica del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dei precedenti governi – per una linea ad alta velocità “di rete”: i treni non supereranno i 200 km all’ora ma toccheranno più territori e faranno più fermate». La svolta arriva 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. «Si dimezzano i tempi delle autorizzazione», dice Rfi. «Auspicio un avvio vero dei cantieri – dice Cascetta – che si entri presto nel vivo della produzione». «Una storia singolare – commenta Federica Brancaccio, presidente dell’Acen e di Federcostruzioni – prova le lungaggini di una Italia paralizzata e offre soluzioni che potrebbero snellire le procedure. E ci racconta le necessità per il Paese di grandi infrastrutture strategiche ma anche di interventi diffusi, di manutenzione».

### **Lo stato dell’arte**

Immaginiamo di fare un viaggio da Napoli a Bari Sud. Il treno parte da Napoli e passa per la nuova stazione di Afragola. Il primo lotto è il “Napoli-Cancello”, di 15,5 Km a doppio binario, da 813 milioni, affidato all’Ati composta da Salini-Impregilo-Astaldi (non si prevedono ritardi nonostante le difficoltà di quest’ultima) che da qualche mese ha avviato il cantiere. La stessa cosa sta avvenendo sul tratto “Cancello-Frasso Telesino”, da 630 milioni, affidato al Consorzio costituito dalle imprese Pizzarotti-Itinera-Ghella da poche settimane.

Il terzo lotto, da “Frasso Telesino-Vitulano (da 1 miliardo) è diviso in tre tratte: la prima da Frasso a Teleso da 385 milioni per la quale è stata esperita la gara ed è in corso la valutazione di congruità delle offerte. Per la seconda tratta, la “Teleso-San Lorenzo”, del valore di 389 milioni, si è chiusa positivamente la conferenza di servizi. Infine, per la tratta San Lorenzo-Vitulano, da 321 milioni, la conferenza di servizi è in corso. Si arriva ad Apice da collegare alla Stazione “Hirpinia”, a Grottaminarda (tratta per la quale è stata esperita la gara ed è in corso la valutazione di congruità delle offerte): qui il percorso è più tortuoso siamo a ridosso dell’Appennino. Il costo previsto dell’opera ammonta a 930 milioni disponibili. Per la tratta successiva

Grottaminarda-Orsara, da 1,4 miliardi, è stata sviluppata la progettazione definitiva e a breve sarà indetta la conferenza di servizi. Da Orsara a Bovino, ormai siamo in Puglia: si realizzeranno lavori per 671 milioni disponibili. Da Bovino a Cervaro, l'opera è completata e la ferrovia è stata attivata nel 2017. Subito dopo si arriva a Foggia e dopo aver incontrato il nuovo collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica (attivato a luglio 2015 per un costo di 10 milioni) si procede verso Bari dove si sta realizzando, come sulla Linea Adriatica da Bologna a Lecce, la velocizzazione a 200 km orari. Infine a Sud di Bari sono stati aggiudicati i lavori per una variante ferroviaria da 391 milioni che collegherà Bari Parco Sud con Bari Torre a Mare con un nuovo tracciato.

### I «Sì» del territorio

Per la Napoli Bari non ci sono movimenti contro. «L'alta capacità è strategica per l'intero Paese – commenta con forza Pino Bruno, presidente di Confindustria Avellino e imprenditore del settore auto – per cittadini e imprese. Quanto alle aree interne della Campania, la Napoli Bari consentirà di superare lo storico isolamento». «È considerata la più importante opera in corso per la connessione del Mezzogiorno con il centro e nord d'Italia – sottolinea il dg di Unione industriali Napoli, Michele Lignola – capace anche di decongestionare il flusso dei trasporti lungo la linea costiera». E in Puglia: «Il collegamento dall'Adriatico al Tirreno è strategico per tutto il Sud – precisa l'assessore regionale pugliese Giovanni Giannini – a esempio per l'agroalimentare che utilizza il porto di Salerno, per la moda, l'aerospazio quando non si serve di Grottaglie. Per il turismo. Per i cittadini».

© Riproduzione riservata



Commissione europea

Progetto realizzato con il contributo finanziario della Commissione europea. Dei contenuti editoriali sono responsabili esclusivamente gli autori e il Gruppo 24 Ore

**ARGOMENTI:** Cancelli | Ministero dei trasporti | Corte dei Conti | Bovino | Acen | Gruppo FS Italiane | Frasso Telesino | Pizzarotti-Itinera-Ghella | Michele Lignola | Sud | Federcostruzioni | Ennio Cascetta | Stazione "Hirpinia" | Ministero delle infrastrutture | Ferrovia Av Napoli | Avellino | Giovanni Giannini | Caserta | Ferrovie dello Stato | Salini-Impregilo-Astaldi | ICMQ | Mediterraneo | Roma | Pino Bruno | Federica Brancaccio | Vitulano | Campania Vincenzo de Luca | Costantino Boffa | Telese | Confindustria | Ati | Bari | Rating

**T** Per saperne di più >