

Solo 4 su 43 sopra i 50 milioni

In Puglia più mini-lavori

DI MASSIMILIANO SCAGLIARINI

La cura dimagrante è notevole, ma ancora più del taglio (la parte dedicata alle infrastrutture passa dagli 1,44 miliardi della bozza di Par Fas del 2009 agli 1,142 miliardi assegnati ora) a caratterizzare la programmazione dei fondi Fas per la Puglia è un imponente cambio di prospettiva.

Sono sparite le "azioni cardine", cioè i grandi progetti strategici: nell'accordo siglato tra il governatore Nichi Vendola e il ministro Fitto figurano ben 43 interventi, di cui soltanto 4 valgono almeno 50 milioni e appena uno supera i 100 milioni.

Inizialmente la Puglia aveva immaginato di utilizzare i Fas regionali per finanziare opere "nuove" ma complementari rispetto a quelle inserite nei vari accordi quadro e nella programmazione dei fondi europei 2007-2013: l'attrezzaggio del porto di Manfredonia per le autostrade del mare, il metrò marittimo del Gargano (tra Peschici e Vieste), la bretella ferroviaria per l'aeroporto di Brindisi, il potenziamento delle Ferrovie Appulo-lucane, il treno-tram Manfredonia-Lucera e l'interoperabilità nella stazione di Bari (apparati tecnologici). Poi, quando era ormai chiaro che i Fas nazionali sarebbero stati falciati, spuntò l'idea di attingere da quelli regionali per garantire l'avvio del nodo ferroviario di Bari, i dragaggi e la bretella ferroviaria del porto di Taranto e il raddoppio dell'aeroporto di Bari.

Nelle tabelle allegate alla delibera Cipe invece non c'è né l'una né l'altra cosa. La priorità è stata infatti assegnata alle opere idriche, sia sul fronte dell'emergenza (i 30 milioni integrativi necessari a far partire il quarto bando di gara per la galleria Pavoncelli *bis*, cioè il cuore dell'acquedotto tra Puglia e Campania) ma soprattutto su quello dei completamenti: la principale opera prevista dall'intesa è infatti il raddoppio dell'acquedotto Sinni potabile (la storica condotta che serve la Puglia meridionale per gli usi irrigui), che vale da solo 180 milioni. Ma non si può fare a meno di notare, ad esempio, che i 97,4 milioni dedicati a "interventi sul sistema di depurazione" raccolgono una serie di circa 30 micro-inter-

venti di carattere locale.

Negli uffici della Regione si fa notare che la precedenza è stata data a interventi con uno stadio di progettazione avanzato, pronti a essere mandati in gara una volta che saranno definite le intese operative per la disponibilità dei fondi. Tuttavia, al di là degli annunci piuttosto entusiastici, i tempi non saranno brevissimi: anche l'Ance regionale, con il presidente Salvatore Matarrese, ha espresso alcuni dubbi. «È stata accolta – dice Matarrese – la nostra richiesta di ripartire la spesa tra grandi, medie e piccole infrastrutture. Adesso auspichiamo che agli stanziamenti corrispondano progetti esecutivi che consentano di arrivare alla spesa in tempi brevi, anche attivando percorsi accelerati nell'iter approvativo».

I progetti certamente pronti a partire, non appena ci sarà disponibilità di cassa, sono quelli che riguardano il settore aeroportuale: a Bari il secondo lotto dell'ampliamento della pista (15 milioni) è già progettato, mentre il progetto di riconversione delle aree militari (19 milioni) è in fase preliminare e potrebbe comportare alcune difficoltà tecniche. In fase avanzata sono anche i progetti stradali, tutti (tranne cinque) di competenza **Anas**: l'intervento più importante sulla provinciale 231, con circa 25 km di raddoppio tra Andria e Canosa (52 milioni di euro). Sul fronte ferroviario, le opere principali sono due: gli interventi sulla Bari-Matera (una vecchia linea concessa a scartamento ridotto) che valgono 46 milioni, e il trenino tra la stazione e l'aeroporto di Brindisi che vale 40 milioni ma che non è mai stato sviluppato oltre lo studio di fattibilità. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

