

Finalmente partiti i lavori per aggirare l'arteria danneggiata dal terremoto dell'Irpinia

Contenziosi legali e cavilli alla base dei rinvii. Con rimpalli di responsabilità

Monteforte: "Anche nel 2012 continueremo a investire per migliorare la qualità"

Amati: "L'ente sarà come un condominio dove l'acqua non è solo merce di scambio"

La svolta: "Avevamo ereditato un pachiderma adesso c'è efficienza"

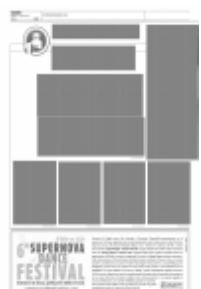
**IL DOSSIER. La regione che cambia**

# I cantieri

## Dalle ferrovie lumaca alla galleria Pavoncelli grandi opere in stand-by

PIERO RICCI

**C**I SONO voluti 30 anni per consegnarli. Da una decina di giorni quei lavori sono finalmente partiti. Serviranno a realizzare la "Pavoncelli bis", la galleria dell'Acquedotto pugliese, alternativa alla Pavoncelli colpita dal terremoto dell'Irpinia il 22 novembre del 1980. E rappresenta l'emblema del ritardo con cui si realizza una grande opera pubblica. La consegna all'impresa che si è aggiudicata l'appalto è avvenuta qualche giorno fa. Non un'opera faraonica, come il ponte sullo Stretto, un'opera necessaria e urgente. Un'urgenza durata 30 anni. Un record che non può essere attribuito a un ente pubblico piuttosto che a un altro. Spesso, quasi sempre, il ritardo è una somma di rinvii, di più centri decisionali chiamati a pronunciarsi, di lentezze burocratiche, sì, ma anche di ritardi non imputabili alla parte pubblica. Sovente un appalto si blocca perché scattano i contenziosi, i ricorsi di aziende private che si ritengono penalizzate dall'esito di una gara. O di gare impostate secondo la logica dell'offerta economicamente vantaggiosa che impone alle imprese di proporre ribassi pazzeschi per aggiudicarsi dei lavori per i quali poi s'impongono varianti in corso d'opera che richiedono più tempo. E più soldi.



**SEDE DELLA REGIONE 11 ANNI****Tra burocrazia e ordigni  
la consegna ancora incerta**

**R**ISALE al 10 settembre del 2001 la firma del protocollo d'intesa tra l'allora direttore generale dell'Agenzia del demanio Elisabetta Spitz e l'allora governatore pugliese Raffaele Fitto per realizzare la nuova sede della Regione Puglia su un'area demaniale a Torre Tresca. L'opera doveva essere realizzata con la procedura "vendita di cosa futura" che avrebbe permesso di costruire senza anticipo di denaro pubblico, riservandosi di effettuare il pagamento solo a opera ultimata. Il tutto per completare l'opera in due anni. Invece poi è cambiato tutto: l'area è quella di Japigia, su un suolo militare. Costo dell'opera 80 milioni di euro. Ma la consegna sarà sicuramente rallentata perché durante gli scavi è frequente il rinvenimento di ordigni.

**OSPEDALE DELLA MURGIA 15 ANNI****L'appalto diviso in tre lotti  
apertura annunciata nel 2013**

**L'**OSPEDALE della Murgia troneggia tra Altamura e Gravina ma resta chiuso. Dopo 15 anni e 110 milioni di euro per tre lotti di lavori. Oltre 200 posti letto, un ospedale di confine che deve servire a tamponare la mobilità passiva e a migliorare quella attiva. Il primo appalto risale al 1997: i lavori dovevano concludersi in due anni, ne servirono sette. Va meglio col secondo lotto: i lavori cominciano a metà dicembre del 2004, consegna come previsto in un anno. L'appalto per il terzo lotto è del gennaio 2008: serve per acquistare attrezzature ma anche per adeguare al struttura alle norme antisismiche. L'apertura fu annunciata per l'inizio del 2011, poi slittata alla primavera del 2012 e all'inizio del 2013.

**ALTA CAPACITÀ 10 ANNI****Tanti progetti e nessun lavoro  
sul piatto ci sono tre miliardi**

**I**L NODO ferroviario di Bari è sembrata a metà degli anni '90 la classica tela di Penelope, tra fondi stanziati e poi tolti e idee sulla stazione di testa. Negli ultimi 4 anni ha subito un forte cambiamento: verranno soppressi 9 passaggi a livello e si eviterà che i treni merci passino nel capoluogo pugliese. Il Cipe ha stanziato oltre 390 milioni di euro per liberare Bari dai binari nella fascia costiera da San Giorgio a Torre a Mare. Bisognerà aspettare, invece, il 2022 per completare l'alta capacità ferroviaria Bari-Napoli. Finora sono state realizzate molte progettazioni e poche opere per 214 milioni di euro. L'investimento complessivo, invece, è di quasi tre miliardi.

**LEUCA-MAGLIE 11 ANNI****Valanga di proteste e ricorsi  
una chimera i 43 chilometri**

**Q**UEGLI ultimi 43 chilometri a doppia corsia, per avvicinare e rendere più veloce e sicuro il tragitto tra Capo di Leuca e Maglie entrano come infrastruttura strategica in una delibera del Cipe a Natale del 2001. Durante la fase di appalto dei lavori, anche a causa di proteste e ricorsi, la Regione chiede all'Anas, al ministero delle Infrastrutture e Trasporti e al ministero delle Regioni, di rivedere il progetto e, in particolare, la parte terminale dello stesso per migliorare il rispetto delle condizioni ambientali, storiche e culturali del territorio interessato non tenute per nulla in considerazione dal progetto posto a base di gara. A oggi la progettazione esecutiva non è stata ancora trasmessa alla Regione. L'opera vale 165 milioni di euro.



## LESINA-TERMOLI 10 ANNI

# Binario unico sull'Adriatica i treni vanno a passo d'uomo

**N**ELL'ITALIA dell'alta velocità ferroviaria, con treni che sfrecciano a 300 chilometri all'ora fanno concorrenza ai collegamenti aerei, c'è anche un tratto ferroviario a binario unico: i 35 chilometri sul confine tra Puglia e Molise. Il raddoppio della Termoli-Chieuti-Lesina rappresenta l'ultima strozzatura della linea ferroviaria adriatica, ancora a semplice binario. Servono 501 milioni di euro, invece ne sarebbero bastati 140 milioni se il raddoppio si fosse concentrato sull'attuale tracciato. Un parere del Ministero dei beni culturali a salvaguardia delle dune costiere, ha bloccato a lungo il progetto preliminare, costringendo Rfi a riprogettare l'intervento per spostare i binari in aderenza dell'autostrada.

