

Marco Esposito

I tre voli al giorno tra Torino e Napoli restano. E sono salve anche le rotte tra Torino e la Calabria (sia Lamezia Terme sia Reggio). Spariscono invece dal primo ottobre i collegamenti diretti tra Torino e Bari, Catania, Palermo e Alghero. È il risultato - parzialmente positivo - dell'intervento di Piero Fassino, sindaco di Torino e presidente dell'associazione dei Comuni italiani Anci, che ieri ha incontrato l'amministratore delegato uscente di Alitalia, Gabriele Del Torchio. Quest'ultimo, espressione della vecchia proprietà, sarà tra breve sostituito da Silvano Cassano, come annunciato ieri sera dal consiglio d'amministrazione dell'Alitalia a guida araba. Cassano prenderà il comando della compagnia aerea immediatamente dopo la chiusura formale dell'accordo di partnership che Alitalia ed Etihad Airways hanno firmato l'8 agosto scorso. Cassano ha più di 35 anni di esperienza in ruoli dirigenziali ricoperti in diverse aziende: in precedenza è stato anche presidente e amministratore delegato della compagnia di navigazione italiana Grandi Navi Veloci, amministratore delegato del gruppo Benetton, amministratore delegato di Fiat Auto Financial & Consumer Services e vice presidente in Hertz Europa, dove ha lavorato negli anni '90 insieme all'uomo guida di Etihad, James Hogan.

Una mediazione condotta in tempi rapidi, quella del sindaco di Torino, e con risultati concreti, ma che non muta il quadro generale di una riduzione di collegamenti per il Mezzogiorno, con le strategie per gli aerei e i treni ad alta velocità che sembrano andare nella medesima direzione: isolare il Sud.

Ad Alitalia non si può chiedere, al pari di qualsiasi altra compagnia, di garantire un servizio in perdita economica. E ciò indipendentemente

Meridiana
 Da ottobre raddoppio dei voli della compagnia tra Capodichino e Caselle

dalla sua privatizzazione, che peraltro risale al 2009. Ma la velocità con la quale il nuovo proprietario Etihad Airways, compagnia degli Emirati arabi con sede ad Abu Dhabi, ha annunciato nuovi collegamenti con il Marocco e ha tagliato quelli Nord-Sud all'interno della penisola lasciano intendere come Alitalia al di là del nome non sarà più la compagnia di bandiera.

Anche le rotte salvate da Fassino con la Calabria, peraltro, non saranno garantite a tempo indeterminato, visto che lunedì si aprirà un tavolo a Torino «per verificare tempi e modi di attuazione» del piano di Alitalia. E al tavolo tra poco siederà Cassano.

Discorso diverso per la rotta Torino-Napoli, per la quale Alitalia già oggi non è l'unico operatore e anzi Meridiana ha annunciato il raddop-



I trasporti

Alitalia riduce i tagli di rotte restano tre voli Napoli-Torino

Cancellati i collegamenti tra Piemonte, Sicilia e Puglia

pio dei voli a partire dal 1° ottobre. I collegamenti aumenteranno fino a quattro voli giornalieri tra Caselle e Capodichino. «Siamo felici che la compagnia abbia deciso di incrementare il collegamento con Napoli», ha commentato l'amministratore delegato della società che gestisce Caselle, Roberto Barbieri, il quale è napoletano e da assessore nella prima giunta Bassolino fu protagonista della privatizzazione della Gesac nel 1997.

Capodichino, quindi, non rischia di restare isolato e, con 131 destinazioni, è uno scalo in crescita nel contesto internazionale. Ma il cambio di strategia di Alitalia nei confronti del Sud impone una nuova strategia anche al ministero dei Trasporti, dove Maurizio Lupi ieri si è limitato ad auspicare un successo per la mediazione di Fassino, informando che incontrerà Alitalia la prossima settimana per parlare di Malpensa.

L'Italia, al contrario della Francia, ha utilizzato finora pochissimo gli «oneri di servizio pubblico» nel traffico aereo. Oggi le linee agevolate sono attive solo per la Sardegna,



Silvano Cassano
 La compagnia aerea nomina il nuovo amministratore delegato: entrerà in carica dopo la formalizzazione dell'acquisto da parte di Etihad Airways

per le isole minori Lampedusa e Pantelleria, per Crotona e per Bolzano. Lo sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità, però, cambia gli standard dei trasporti e avvicinando le città sulla direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli rende come conseguenza più isolate Bari, Brindisi-Lecce, Palermo, Catania o Reggio Calabria. L'alta velocità Roma-Napoli-Bari-Lecce è in costruzione ma la fine dei lavori non ci sarà prima del 2023. La Calabria e la Sicilia resteranno tagliate fuori dai collegamenti ad alta velocità per decenni.

Ma quando possono attivarsi gli «oneri di servizio pubblico» e cosa sono esattamente? Il regolamento dell'Unione europea è chiaro: il mercato dei voli è in libera concorrenza tuttavia in tre casi è possibile imporre la fornitura di un servizio di voli minimo e cioè quando o la rotta sia poco trafficata, o un territorio sia non adeguatamente collegato o quando si voglia favorire lo sviluppo economico di una regione. Nel caso del Sud Italia è certa sia la necessità di sviluppo economico (si pensi solo al turismo) sia la insufficiente rete di

La riorganizzazione

SOPPRESSIONI ANNULLATE E QUINDI VOLI CONFERMATI



Ntv (Italo)

Verso aumento di capitale

Se Ntv, più nota per il suo treno ad alta velocità Italo con cui fa concorrenza alle Fs, lancia un aumento di capitale i soci farebbero la loro parte anche se sembra un sì condizionato. «Ci siamo, a certe condizioni. E più di un azionista» lo farebbe, conferma Alberto Bombassei, ad del gruppo Brembo che è azionista con il 5% senza aggiungere di più sui paletti che verrebbero messi. «La chiusura di Ntv sarebbe il fallimento della liberalizzazione», ha avvisato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, sottolineando che «i monopoli non li vuole più nessuno, fanno male a tutti».

collegamenti. Il ministero dei Trasporti, in base alle norme comunitarie, dovrebbe individuare rotte, tariffe, capacità dell'aeromobile, frequenza dei voli e categorie agevolate (residenti, studenti ecc.) per poi definire tali limiti minimi «oneri di servizio pubblico». A quel punto scatta una sorta di gara europea in più fasi. La prima prevede l'arrivo di una compagnia aerea che volontariamente offre il servizio pubblico senza oneri per nessuno, una possibilità remota perché se ci fosse tale compagnia non ci sarebbe bisogno del «servizio pubblico». Il secondo passaggio, più concreto, prevede una gara che affidi la linea a un solo vettore in esclusiva per quattro anni, con una compensazione massima per il vettore vincitore che diventa la base economica per l'asta: in pratica si aggiudica il servizio la compagnia che si accontenta del rimborso minore. Il meccanismo è interessante perché si offre un monopolio a termine, durante il quale il vincitore della gara scommette sullo sviluppo economico di un territorio e quindi sull'aumento del traffico. Una ipotesi che nessun governo ha finora sviluppato ma che di fronte al crescere della rete ad alta velocità e al progetto di integrazione tra Malpensa, Fiumicino e Venezia tra aerei e TAV rende necessario un riequilibrio verso territori dove non sono sufficienti né i treni né gli aerei.

Servizi
 L'Italia non ha attivato le gare per offrire i livelli minimi per i collegamenti

Tav Napoli-Bari, gli errori da scongiurare

L'intervento

Ennio Cascetta

Grazie al decreto Sbocca Italia, la linea ferroviaria Napoli-Bari è entrata nel dibattito come una delle opere simbolo, forse la più visibile, del nuovo corso della politica infrastrutturale del Paese, della nuova capacità di spesa dei fondi nazionali ed Europei, dell'azione del governo per il rilancio del Mezzogiorno. Un'opera quindi che si carica di valori simbolici e politici oltre a quelli tecnici di collegamento fra le due più grandi città del Sud continentale. Un simbolo che però può avere un effetto boomerang, come la autostrada Salerno-Reggio Calabria, se non portato avanti con tempi e costi giusti. Il pericolo c'è e va scongiurato.

Ma procediamo con ordine. Innanzitutto il progetto. In questi mesi si è spesso parlato della linea come di un collegamento ferroviario veloce fra Napoli e Bari, funzione importante ma non unica. La linea consentirà di dimezzare i tempi fra i due capoluoghi, passando dalla oltre quattro ore attuali a meno di due ore, ma consentirà anche di collegare Bari e Roma in tre ore contro le oltre quattro e mezza di oggi, e aumenterà moltissimo la qualità dei collegamenti del Casertano, del Beneventano e dell'Alta Irpinia fra loro, con Napoli,

Roma e Bari. Per avere un'idea: Napoli-Benevento in 45 minuti contro l'ora e venticinque di oggi. Il collegamento con la stazione di Afragola, che per inciso è il primo cantiere da riaprire, della nuova linea consentirebbe di collegare l'Alta Velocità Napoli-Roma e Afragola a Caserta, Benevento, all'Irpinia, a Foggia e Bari. Insomma una linea che si inserisce tanto nella rete di Alta Velocità italiana quanto nella rete ferroviaria, una volta si sarebbe detto della metropolitana regionale, della Campania e della Puglia. Una scelta non ovvia, né priva di critiche, tant'è vero che l'idea iniziale prevedeva un collegamento diretto fra Napoli e Bari, senza quella funzione regionale e di raccordo delle aree interne della Campania del progetto attuale. Nel 2005 si avviò un serio studio di fattibilità, finanziato dalla regione Campania che prestò i soldi ad Fs per anticipare i tempi. In quello studio si confrontarono diverse soluzioni sulla base dei loro benefici e costi, degli impatti ambientali, delle difficoltà di inserimento paesaggistico lavorando con i territori in tavoli tecnici permanenti. Nel 2006 la linea veniva scelta con un ampio consenso attraverso un protocollo di intesa fra Ministero, Ferrovie dello Stato e Regioni Campania e Puglia, nel 2009 venivano inserite nell'elenco delle opere prioritarie della Legge Obiettivo. Dal 2006 sono passati otto anni, durante i quali la attuale amministrazione regionale ha cercato di mettere in discussione le

scelte originarie, per fortuna senza successo se non quello di ritardare di alcuni anni l'iter approvativo. Tant'è che oggi c'è bisogno di un decreto legge per sperare di aprire i cantieri nel 2015.

Ma anche questo obiettivo non è affatto semplice da realizzare e comunque quello che conta sono le date successive, quelle nelle quali si attiveranno i tratti completati della linea dando il senso di un progetto che si muove, che «stacca i dividendi» del più grande investimento infrastrutturale del Mezzogiorno. Questi obiettivi richiedono determinazione politica e un approccio nuovo alla progettazione e alla gestione del consenso per non fare la fine della Salerno-Reggio o della Torino-Lione. Oggi i progetti di molte tratte della Napoli-Bari sono al livello preliminare. Passare dal preliminare al definitivo, quello che consente di chiudere le approvazioni e bandire le gare per eseguire l'opera, non è un problema puramente tecnico. E lì che si nascondono le insidie, le irragionevoli richieste dei territori attraversati che fanno lievitare i costi e rallentare i cantieri, le indeterminazioni del progetto che faranno crescere a dismisura i contenuti. Oggi tutto questo non ce lo possiamo permettere né economicamente né politicamente. Oggi c'è bisogno di un nuovo modo di progettare e costruire le infrastrutture: lo abbiamo chiamato progettazione snella, lean design, con infrastrutture meno costose e meno impattanti,

infrastrutture realizzate per tratti, quelli più utili e non quelli più facili per primi.

Sulla base delle esperienze positive e negative dei decenni scorsi mi permetto un consiglio: la progettazione tecnico ingegneristica della linea sia accompagnata da un tavolo di concertazione permanente con i diversi soggetti interessati al progetto - Regioni, enti locali, forze sociali, sovrintendenze - un tavolo che lavori di stretta intesa con i progettisti, chesia informato delle motivazioni delle scelte, che valuti le richieste dei singoli soggetti sulla base delle loro conseguenze, insomma che segua il modello di quello che in Francia è chiamato Débat Public e che ha consentito la costruzione di duemila chilometri di Tgv a costi che, anche scontando la diversa orografia dei due Paesi, sono la metà dei nostri. In Italia si parla da anni di introdurre per legge queste procedure. È stato promesso dagli ultimi due governi ma non attuato. La linea Napoli-Bari dovrebbe costare oltre 5 miliardi, una cifra enorme nella situazione economica del Paese e ad oggi sono disponibili un miliardo e mezzo. Gli altri fondi arriveranno, come insegna l'esperienza della metropolitana di Napoli, se il progetto sarà credibile e mostrerà la sua utilità. È una bella sfida dimostrare che al Sud è possibile fare di più con meno, di avere i Sì-Tav invece delle proteste e le opposizioni della Torino-Lione, mettere in mostra efficaci meccanismi di spesa pubblica che creano una occasione di sviluppo del territorio piuttosto che cantieri infiniti e grandi incompiute. Una sfida per la quale vale la pena di impegnarsi, tutti.

Legalmente
www.legalmente.net
Milano
 Tel. 02477971 - Fax 0247797244
Roma
 Tel. 0637708486-424 - Fax 0637708415
Napoli
 Tel. 0812473111 - Fax 0812473220
Lecce
 Tel. 08322781 - Fax 0832278222

Estratto di avviso postumo dei risultati di gara
COMUNE DI SORRENTO
 Provincia di Napoli
 CIG: 47322529E1 CUP: E18C12000110004
 Si rende noto che sul sito web del Comune di Sorrento: www.comune.sorrento.na.it/ nell'apposita sezione "Amministrazione Trasparente" nella parte dedicata agli "avvisi di gara e concorsi", è pubblicato l'Avviso integrale dei risultati di gara, per l'appalto triennale inerente il servizio di manutenzione del verde pubblico cittadino, contenente tutte le principali informazioni richieste dall'allegato IXA del D. Lgs. 163/2006, relativo alle notizie ed elementi utili riferiti all'avvenuto appalto di cui sopra e concernenti, tra l'altro, la ditta aggiudicataria e l'importo di aggiudicazione.
 Il Titolare della Posizione Organizzativa per il Servizio Gare e Manutenzione
 Rag. **Aniello CACACE**