

Realizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari: approvata Risoluzione alla Camera dei Deputati.

8 Luglio 2008

La Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha approvato all'unanimità una Risoluzione, in un testo riformulato (n. 8-00001, primo firmatario L'On. Costantino Boffa del Gruppo Parlamentare Partito Democratico), sulla realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari al fine di confermare l'inserimento dell'opera tra le priorità individuate dal programma infrastrutture strategiche, allegato al DPEF 2009-2013.

Nell'Atto di indirizzo viene evidenziato che l'intervento di completamento del raddoppio della direttrice Napoli-Bari consente l'integrazione dei due corridoi longitudinali (mediante direttrici trasversali), tirrenico ed adriatico, che interessano rispettivamente le Regioni Campania e Puglia, così come proposto dal Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGLT) e ribadito dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Al riguardo, viene rilevato che attualmente il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico (quale itinerario tra i capoluoghi delle Regioni Campania e Puglia), presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed un'inversione di marcia nella stazione di Foggia; il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a tre ore e quaranta minuti circa. Viene richiamato, altresì, il protocollo d'intesa, firmato il 27 luglio 2006, tra i Ministri delle Infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della società RFI per la riqualificazione e il potenziamento della linea ad Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari.

Nella Risoluzione viene rilevato, nel contempo, che una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno costituiscono una pre-condizione indispensabile per lo sviluppo economico dell'area, con riflessi positivi per l'intero Paese, specie nel mutato contesto internazionale che prelude una rilevante crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni. Infatti l'opera, a differenza di altre altrettanto importanti per il Mezzogiorno, è pensata come asse di connessione Est-Ovest che consentirà la creazione di un "tripolo" Roma-Napoli-Bari e l'aumento del traffico fino a 15 mila passeggeri e fino a 6 mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia.

Il perfezionamento del progetto di Alta Capacità comporterebbe la riduzione, in maniera considerevole, dei tempi di percorrenza sulla tratta in questione, l'incremento dei livelli prestazionali del trasporto sul ferro e, tra l'altro, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con risultati positivi in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità.

Viene specificato, inoltre, che l'opera comprende 146,6 chilometri di linea e 15 stazioni e che al suo compimento si sta procedendo per lotti; in alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, attraverso la riqualificazione e il potenziamento, in altri si costituirà il tracciato *ex novo*. Relativamente ai tempi di attuazione viene previsto che l'opera dovrà essere terminata entro il 2020 e che già dal 2009 le prime tratte saranno in funzione.

Per quanto riguarda l'aspetto finanziario viene richiamato l'Allegato Infrastrutture al DPEF, licenziato il 29 giugno 2007, in cui il CIPE unitamente al Consiglio dei Ministri hanno previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione.

In particolare, l'atto di indirizzo, dopo una sommaria descrizione degli interventi oggetto della riqualificazione dell'itinerario, quantifica il costo complessivo che ammonta a 5 miliardi di euro, di cui

circa 1,5 (1.442) già finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare.

Con la Risoluzione si impegna quindi il Governo a confermare le scelte assunte con il DPEF 2008-2011 e nel relativo Allegato Infrastrutture concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari nel rispetto di alcuni indirizzi puntualmente individuati. Tra questi ultimi, la riconferma del carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti del Paese, nonché l'impegno nel reperimento di adeguate risorse per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile, al fine di massimizzare l'efficacia degli interventi infrastrutturali attivati sul corridoio.

Si allega il testo della Risoluzione approvata e della relativa discussione.

740-Testo della Risoluzione e della discussione.pdf [Apri](#)