PUGLIA

LE STRATEGIE SUI FONDI EUROPEI

IL NODO DELL'INTERMODALITÀ

La struttura alla Zona industriale ha attraversato un percorso travagliato ed è stata salvata dal fallimento con un fondo americano

Bari, il rebus dei 108 milioni per raddoppiare l'Interporto

La Regione li mette nel Recovery fund ma i lavori potrebbe farli Fs La Cassazione: legittima la revoca dei finanziamenti ai Degennaro

PROGETTO STRATEGICO L'Interporto sorge alla Zona industriale di Bari

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** È legittimo il provvedimento amministrativo con cui nel 2016 la Regione ha revocato i fondi per il raddoppio dell'Interporto di Bari, la principale struttura intermodale della Puglia. Le Sezioni unite civili della Cassazione hanno respinto (con condanna alle spese) il ricorso per revocazione presentato dalla società all'epoca controllata dalla famiglia Degennaro di Bari e oggi passata a un fondo di investimento in un'operazione di salvataggio da 120 milioni di euro.

La sentenza, depositata la scorsa settimana, è di attualità perché la Regione ha previsto nuovamente i fondi per il raddoppio dell'Interporto nella bozza di piano per il Recovery fund che è stato trasmesso a Palazzo Chigi. Ma - questo il punto fondamentale - non è affatto detto che l'ampliamento da 108 milioni di euro venga affidato a Interporto: in campo potrebbe infatti entrare Mercitalia Rail, la ex Fs Logistica proprietaria dei suoli dello Scalo Ferruccio su cui dovrebbero essere effettuati i lavori.

La revoca del finanziamento venne decisa per il mancato rispetto dei termini per la rendicontazione di 9 milioni di anticipo (su un investimento complessivo di 15) erogati a Interporto dalla Regione a valere sulla programmazione dei fondi europei 2007-2013. La società dei Degennaro (che oggi mantengono la gestione dell'infrastruttura in virtù di un contratto di global service) ne aveva rendicontati soltanto poco più di 2, e - a garanzia dell'anticipo ricevuto nel 2009 - aveva fornito una fideiussione rivelatasi poi falsa (l'indagine penale stabilì che furono truffati da un broker assicurativo). Per questi motivi l'assessorato ai Trasporti revocò l'intero finanziamento, pari a 90 milioni, appostato sui fondi 2014-2020: soldi che nel frattempo sono stati spostati su altri capitoli di spesa.

La determina della Regione venne confermata sia dal Tar che dal Consiglio di Stato. Interporto si è rivolta alla Cassazione sostenendo che i giudici amministrativi - dichiarando «l'inaffidabilità» della società concessionaria - avessero esorbitato dalle loro competenze. Circostanza esclusa dalle Sezioni unite secondo cui, invece, la decisione della Regione fu «manifestazione di buona amministrazione» a fronte di una «riconsiderazione discrezionale» circa la fattibilità del progetto: Interporto era riiuscita a portare la partita ai tempi supplementari, ma non era riuscita a produrre né ulteriori garanzie né un accordo con nuovi finanziatori.

E se è vero che la società resta il concessionario pubblico, titolare del progetto di raddoppio su cui si è espresso anche il Consiglio comunale di Bari, fonti della Regione fanno sapere che il beneficiario del nuovo (e ancora ipotetico) finanziamento non è ancora stato determinato. Non si può escludere, insomma, che l'ampliamento dell'area intermodabile venga messo a bando per determinare la migliore proposta progettuale e quella che fornisce le maggiori garanzie.

Nel 2019, mentre Interporto era impegnata a fronteggiare una istanza di fallimento della Procura di Bari, la ex Fs Logistica aveva avanzato alla Regione una manifestazione di interesse per la trasformazione intermodale del vecchio Scalo Ferruccio, cioè dell'area dei binari che dovrebbero servire l'Interporto (una struttura da 440mila metri quadrati, di cui 87mila di magazzini e 75mila di piattaforma intermodale) per la rottura di carico. A valle degli accordi di ristrutturazione del debito, la concessionaria è ora riconducibile a un veicolo di diritto estero.

«Ma se lo realizzerà qualcun altro dovrà presentare un progetto diverso»

● La sentenza delle Sezioni unite della Cassazione «non ha alcuna conseguenza negativa sul progetto di raddoppio dell'Interporto, in corso di discussione con la Regione». A dirlo è l'avvocato della società concessionaria, Francesco Follieri, secondo cui «l'attuale progetto di raddoppio si fonda su premesse totalmente diverse». Se sarà ammesso a finanziamento, «la parte privata dell'investimento sarà sostenuta da Interporto con l'intervento di un primario partner finanziario internazionale». Secondo la società «nessun'altra iniziativa potrebbe puntare a realizzare il progetto» predisposto da Interporto, ed «eventuali altre iniziative potranno al più essere volte alla costruzione di un'infrastruttura logistica diversa e separata dall'interporto esistente e dovranno ricominciare fin dall'inizio l'iter di approvazione».