

IL TRENO INIZIA IL SUO VIAGGIO

IL PUNTO DI PARTENZA DELLA RICERCA

Al fine di ritrovare quanti più dati possibili abbiamo indagato e ricercato su numerosi siti tra cui: Open Coesione, Rete Ferroviaria Italiana [RFI], Ministero delle infrastrutture, Monithon, Regione Campania. Inizialmente la ricerca non ha prodotto i risultati sperati in quanto non trovavamo dati sufficienti, tuttavia ciò non ci ha scoraggiati ma, al contrario, questo è stato un incentivo per ampliare ancor di più la nostra ricerca. Durante le ricerche gli analisti sono stati sempre motivati sia dalle docenti che dal team. Non hanno infatti dimenticato, così come noi, le motivazioni che ci hanno spinto a scegliere questo progetto e in particolare l'importanza delle infrastrutture. Con la parola "infrastrutture" si intende il complesso degli impianti e delle installazioni occorrenti all'esercizio dei servizi ferroviari, aeroportuali, portuali, urbani, ecc. Le infrastrutture di trasporto costituiscono una componente fondamentale per lo sviluppo di ogni comunità infatti i trasporti stradali e ferroviari sono essenziali per i bisogni indispensabili e determinano le traiettorie di sviluppo.

A volte queste infrastrutture restano un vantaggio quasi esclusivo dei Paesi industrializzati ed è ciò che contribuisce a scavare ulteriormente il divario economico e sociale fra Paesi avanzati e Paesi in ritardo. In particolare, in Italia, le reti stradali e ferroviarie sono state esposte alle azioni dannose indotte dal traffico, dagli agenti ambientali e dall'invecchiamento dei materiali.

DATI E INFORMAZIONI TROVATE

Inizialmente gli analisti hanno destrutturato i "Big Data" e da questi hanno ricavato i dati primari cercando dunque di trovare tutto il necessario per perseguire l'obiettivo del nostro progetto. Inserendo il codice CUP (Codice Unico Progetto) (J67I10000020001) gli analisti sono risaliti ai dati di due gare di appalto, una vinta da ITALFERR S.p.A e un'altra vinta da Ansaldo STS spa.

Con quest'ultima ricerca sono subentrate due problematiche : vi sono infatti discrepanze su date e fondi messi a confronto con quelli di Open Coesione. Di fatto, mentre sul sito "Ansaldo STS spa – Archivio Esiti di Gara " la gara di appalto si riferisce al settennato 2007/2013 con l'importo lavori di € 20.226.837,29, su Open Coesione ritroviamo dati differenti, in quanto il costo pubblico di € 55.004.443,00 riguarda il settennato 2014/2020. Inoltre come già visto in precedenza, nonostante i pagamenti siano già stati effettuati all'81 %, dei trenta impianti previsti ne sono stati prodotti solo otto, corrispondenti al 26,7 %. Per quanto riguarda le autorità pubbliche interessate, gli Head of research hanno ritrovato sul sito della Regione Campania tutti i contatti delle persone responsabili dei Fondi europei e in particolare del progetto in questione. Tra i soggetti interessati compaiono i nomi di:

- Vincenzo de Luca, presidente della regione Campania
- Bruno Discepolo, responsabile dell' urbanistica regione Campania,
- Ettore Cinque, responsabile bilancio regione Campania,
- Fulvio Bonavitacola, vicepresidente e assessore ad ambiente ed urbanistica
- Giuseppe Carannante, direzione generale per la mobilità
Claudia Cattani, presidente rete ferroviaria italiana
- Sergio Negro, direzione generale autorità di gestione fondo europeo di sviluppo regionale
- Fiorella Ciullo, direzione generale adg fondo europeo di sviluppo regionale
- Domenico Dell'Anno, fondo europeo di sviluppo regionale.

Sempre sul sito Regione Campania gli analisti hanno rilevato un'ulteriore discrepanza nei dati riguardanti il costo d' intervento, infatti mentre sul sito "Contratti Istituzionale di Sviluppo" [CIS] questo ammonta a € 77.000.000,00 sul sito di Open Coesione ciò avvale a € 55.004.443,00. La differenza economica è dunque di € 21.995.557: si tratta di un dislivello così alto che inizialmente abbiamo pensato di aver fatto un errore nella nostra ricerca. Dopo aver ricontrollato ci siamo però resi conto che tutti e due i progetti presentavano lo stesso codice CUP, nessun errore di ricerca dunque.

PROSSIMI PASSI

Ma quale poteva essere allora la causa di questa discrepanza? Numerose sono state le nostre ipotesi per questo interrogativo:

Si tratterà di due progetti diversi? Beh, dato che presentano lo stesso codice CUP sicuramente no!

Sarà già stato proposto nel precedente settennato ed è stato rifiutato?

Uno dei due siti non è poi così attendibile e ci sarà stato un errore?

Ma soprattutto: chi dei due ha ragione? E se sono realmente esistiti dove sono adesso quei € 21.995.557?

Il lavoro però non finisce qui! Grazie ai contatti che gli Head of research hanno trovato cercheremo di metterci in contatto con le autorità in questione per ricevere tutte le risposte agli interrogativi sopracitati.

L'obiettivo finale che ci poniamo è quello di sollecitare il progetto, per far sì che il trasporto pubblico si sviluppi a livello nazionale garantendo così che tutti i cittadini possano spostarsi in maniera economica ed ecologica. Ciò favorisce la crescita economica, nuovi posti di lavoro e migliora la qualità di vita delle persone così come previsto dall'Agenda 2030 al punto 9.1.