Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati
Tiratura: n.d.
Diffusione: n.d.
Lettori: n.d.
Settimanale - Ed. nazionale

Il Sole 24 ORE FOCUS

13-NOV-2015
da pag. 21
foglio 1
www.datastampa.it

INVESTIRE A NAPOLI

FOCUS

Il Sole 24 ORE
Venerdì 13 Novembre 2015
www.ilsole24ore.com

Aeroporto. Capodichino supera quota 6 milioni di passeggeri e si prepara ad attuare nuovi investimenti per 128 milioni già autorizzati dall'Enac

L'imprenditore. Ambrogio Prezioso: «Presto la riforma dei porti e una governance adeguata a Napoli e Salerno»

INFRASTRUTTURE. La dotazione attuale è competitiva e superiore alla media nazionale ma mancano snodi importanti

Una grande rete (da completare)

È urgente sbloccare il contenzioso e, con altri 4,6 miliardi, ultimare le opere interrotte

NAPOLI

La prima buona notizia riguarda l'apertura dei cantieri per le opere civili della Napoli-Bari, linea ad alta velocità ferroviaria attesa da oltre un decennio. L'altra buona notizia riguarda l'avvio di un piano Trasporti da parte della Regione Campania che prevede con 600 milioni di acquistare 340 pulman e 34 treni. E un clima di grande collaborazione con il governo nel coordinare i piani regionali e nazionali.

Quello della Napoli-Bari è il più grande cantiere che sta per partire nel Mezzogiorno: connetterà anche le aree più interne e marginali delle province di Avellino, Benevento e Foggia con le reti e i corridoi europei dei trasporti. Toccherà 35 comuni campani, non solo con treni veloci, ma anche regionali. Per ora partono le opere civili, solo a ottobre 2016 saranno poi aperti i principali cantieri. Quando l'opera sarà completa, sarà possibile spostarsi da Napoli a Bari in due ore, contro le attuali tre ore e 40 minuti. Il costo è stimato in circa 5,3 miliardi.

ALTA VELOCITÀ
Partono le opere civili necessarie per la costruzione della Napoli-Bari, attesa da molti anni e considerata strategica per tutto il Sud

METRÒ DELL'ARTE
La Linea 1 della Metropolitana di Napoli con le sue stazioni museo è considerata tra le più belle del mondo ma si attende che il tracciato si completi

Quanto alle reti di trasporto esistenti, l'Acam (società regionale) ha censito in Campania 4.400 chilometri di rete ferroviaria e 357 stazioni. La Campania ha una dotazione di oltre 8 km di rete ferrata per 100 kmq di superficie, contro una media nazionale di 5,5. Meglio della Campania fa solo la Liguria. La regione insomma ha infrastrutture di tutto rispetto: strade, ferrovie, interporti, porti e aeroporti, ma per ciascun sistema si richiedono passi in avanti nel completamento di opere avviate e mai ultimate e nella gestione.

Uno dei nodi più critici riguarda il servizio. Eav, la società che gestisce le linee ferroviarie di Circumvesuviana, Cumana, Metro-Campania Nord-Est, ha maturato un debito di oltre 500 milioni. Non sono stati sufficienti a risanare il bilancio gli interventi degli anni scorsi, specie dopo i forti tagli ai fondi regionali attuati nel 2015. Il nuovo presidente della Regione Vincenzo De Luca pochi giorni fa ha annunciato nuovi piani per ripianare la situazione debitoria. A questa sono legati i contenziosi che bloccano da anni numerosi cantieri. Pertanto si aspetta con trepidazione di conoscere l'effettiva disponibilità finanziaria necessaria ad affrontare entrambi i problemi.

Ma servono anche risorse per riavviare opere i cui lavori sono fermi per mancanza di finanziamenti. Si calcola a questo scopo un fabbisogno ulteriore di 4,6 miliardi, secondo una ricognizione di Unione industriali di Napoli e Svimez (curata da Alessandro Bianchi) dei lavori in corso o programmati, finanziati in parte o da finanziare che verrà sottoposta a ministero delle Infrastrutture e Regione Campania. Le opere censite da industriali e Svimez sarebbero necessarie per completare e finalmente fare delle infrastrutture dell'area napoletana e della Campania un vero sistema integrato e interconnesso, rispolverando un vecchio progetto. L'esigenza di riammagliare l'impianto dei trasporti regionali, del resto, è unanimamente condivisa, poiché è chiaro che le interconnessioni possono attivare un moltiplicatore di efficienza dei singoli rami e rendere questi in grado di promuovere sviluppo.

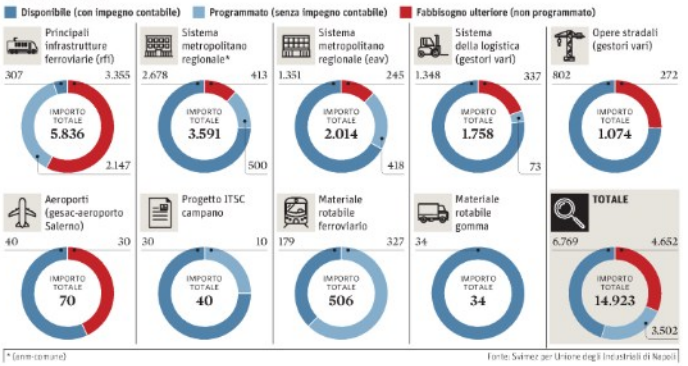
La linea Metropolitana di Napoli, è il fiore all'occhiello. Il modello Metro dell'Arte è studiato e imitato anche all'estero. Con questo Napoli ha portato archeologia, arte antica e contemporanea nel quotidiano dei suoi cittadini e lungo i percorsi più frequentati dai suoi visitatori. Ma l'opera, inutile riperterlo, va completata. E magari con un'accelerazione. Manca ancora la stazione Duomo per ultimare il tratto Garibaldi-Piscinola. Va realizzato il tratto che dovrà collegare stazione Fs con Capodichino: anello fondamentale per fare dello scalo un unicum in Italia per servizi ferroviari. Stesso discorso vale per il porto che ha bisogno di un collegamento con la rete ferroviaria nazionale (Traccia interrato) e con i due interporti di Nola e di Marcianise. Il Terminal intermodale, cuore dell'Interporto di Nola, nel 2014 ha movimentato 50.942 Ut (unità, casse, container, cisterne, +6%). Ma la mancanza del collegamento ferroviario non permette di utilizzare a fondo la potenzialità del retroporto di Nola. Lo arete Trenitalia, con 2.083 km di ferrovia, movimenta 660 treni al giorno di cui 212 metropolitani.

Le strade, infine, richiedono imponenti manutenzioni: quelle di collegamento con le aree industriali che si allagano alle prime piogge, quelle cittadine. Mentre il raddoppio della Napoli-Salerno, dopo oltre un decennio, finalmente arriva quasi al traguardo. In conclusione, la rete della regione oggi richiede un salto in avanti sopratutto per poter competere su scala europea. Non dimentichiamo che l'Italia, secondo uno studio di Confcommercio e Isfort, è agli ultimi posti in Europa per la logistica e i trasporti proprio per l'inadeguatezza delle infrastrutture, soprattutto al Sud. La Campania occupa la posizione numero 112 (su 270 regioni europee): è molto più in alto delle altre regioni meridionali, ma resta distante da quelle del Nord.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutte le opere da completare

Dati in milioni di euro



* (anm-cotrame)

Fonte: Svimez per Unione degli Industriali di Napoli

I NUMERI CHIAVE DELLA LOGISTICA IN CAMPANIA

600 milioni
Lo stanziamento
Dalla Regione per l'acquisto di 340 pulman e 34 treni

500 milioni
Il debito Eav
La situazione debitoria si trascina da tempo

1.400
Chilometri
La dotazione di rete ferroviaria della Regione con 357 stazioni

8 miliardi
Fondi spesi
Tra il 2000 e il 2010 la Campania ha realizzato grandi investimenti

Porto. Prezioso invoca «governance e lavori» per cogliere le opportunità legate all'incremento dei traffici

Mediterraneo, una vera opportunità

NAPOLI

«Attendiamo la riforma e finalmente una governance adeguata ai porti della Campania entro la fine dell'anno», un augurio quello del presidente degli industriali di Napoli, Ambrogio Prezioso, già espresso l'anno scorso più o meno in questo stesso periodo. Oggi rinnovato con più convinzione, visto che, dopo l'approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica del ministro Graziano Delrio e dopo la legge sulla riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche del ministro Marianna Madia, le decisioni su numero di distretti portuali e loro governance sono state rinviate a un decreto del governo. Il decreto che, appunto, Napoli spera che possa arrivare prima del 31 dicembre.

Il lungo commissariamento del porto di Napoli _ cominciato tre anni fa con frequenti passaggi di mano (oggi è in carica come commissario l'ammiraglio Antonio Basile) _ ha finito per rallentare fortemente i programmi di sviluppo dello scalo partenopeo (uno dei più importanti d'Italia e senza dubbio principale impresa della Campania) e le opere di ammodernamento attese da tempo. Del grande progetto, che in partenza prevedeva 250 milioni di investimenti europei, poi portati da Bruxelles a 154, è stato realizzato ben poco, così da imporre lo slittamento alla programmazione 2014-2020.

RADDOPPIO DI SUEZ
L'ampliamento del canale avrà ricadute sul volume di merci trasportate: il sistema portuale di Napoli e Salerno dovrà avvantaggiarsene

La priorità, per gli industriali di Napoli, è sbloccare i lavori. Priorità è, a esempio, l'interramento del binario nazionale, denominato "Traccia", connettendo il porto anche all'Interporto di Nola. Un tratto di strada ferrata di proprietà di Ferrovie dello Stato, che richiederebbe pochi adeguamenti e la riattivazione che viene da tempo sollecitata anche dall'Interporto di Nola. «È inutile richiamare grandi navi se poi non si riesce a smistare rapidamente le merci», precisa Prezioso.

Insomma, riorganizzare il sistema portuale campano (con un' unica Autorità competente anche su Salerno) è un'emergenza, per attrarre i traffici marittimi che sono in forte crescita anche dopo il raddoppio del canale di Suez.

Srm, la società di studi di Intesa Sanpaolo, evidenzia infatti che già tra il 2000 e il 2014, il traffico delle merci attraverso il Canale di Suez è aumentato del 120%. E che nel solo 2014, vi sono transitate 822 milioni di tonnellate di merci ed oltre 17.000 navi. Il Raddoppio di Suez, inaugurato il 6 agosto 2015 – secondo Srm – consente una riduzione dei tempi di percorrenza stimati in 6-7 ore e porta la capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49). Pertanto, l'Italia, che ha una quota di mercato pari al 18% del traffico transhipment nell'area Med, potrebbe essere in grado di intercettare solo su questa rotta un traffico aggiuntivo pari a oltre 170mila Teu. E Napoli e Salerno dovrebbero essere in prima fila.

«Ma occorre accelerare _ aggiunge Ambrogio Prezioso _ per portare a compimento il dragaggio che consentirà al porto di Napoli di accogliere navi molto grandi. E per costruire aree retroportuali adeguate e attrezzate».

Per finire, il porto turistico. Il traffico crocieristico continua a crescere, sia a Napoli che a Salerno e si avverte sempre più l'esigenza di strutture adeguate. «La riqualificazione del molo Beverello _ conclude il presidente degli industriali di Napoli _ è un progetto che da tempo ha ricevuto tutte le necessarie autorizzazioni. Ma è necessario quanto prima passare all'esecuzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INTERVISTA | Ennio Cascetta | Ministero

«Progetti da rivedere: priorità a porti e Metropolitana»

NAPOLI

«Numerose e imponenti le opere realizzate in Campania. Dal 2000 al 2010, si sono completate infrastrutture per circa 8 miliardi: una cifra enorme!». Ennio Cascetta – docente alla Federico II, assessore ai Trasporti della Regione Campania dal 2000 al 2010, appena nominato dal ministro Graziano Delrio capo della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture – ripercorre gli anni alle spalle e indica soluzioni per il futuro.

«I km di rete metropolitana regionale – dice – tra completati, in costruzione e in programmazione sono 170 e solo nel comune di Napoli 56. Cito i nomi: Linea 1 di Napoli o Metrò dell'Arte, Linea Arcobaleno che collega l'aversano con il centro storico di Napoli, la Metropolitana di Salerno, 102 stazioni realizzate e riqualificate, alcune fra le più belle del mondo. Questi interventi fino al 2010 hanno prodotto un aumento di passeggeri l'anno su rete ferroviaria regionale del 40% e su rete ferroviaria a Napoli del 75%. Tra le principali infrastrutture realizzate ricordo ancora, l'AV Napoli-Roma, l'AV Napoli-Salerno.

Poi?

A partire dal 2010 sono stati bloccati tutti gli investimenti, dando vita a 4 anni di immobilismo. Solo a febbraio 2014 sono stati riprogrammati, gli stessi investimenti che erano stati sospesi, ma non sono ripartiti i cantieri, ormai ammalorati da anni di fermo. Oltre al danno legato alla paralisi, anche la beffa legata al contenzioso lavori generato proprio dallo stop sugli investimenti: dai giornali apprendo che vale centinaia di milioni.

Come ripartire?

Negli ultimi cinque anni tante cose sono cambiate, non ci sono più le stesse condizioni economiche e istituzionali. Penso che non si possa riprendere il programma così come è stato interrotto. In linea con gli indirizzi nazionali bisogna mettere in campo un'operazione di projectV review, scegliendo i progetti prioritari per rividerli, ridurne i costi e la complessità realizzativa. Partirei dalle interconnessioni con i modi e i grandi terminali: porto Napoli, stazione Vesuvio est, chiusura dell'anello della metropolitana di Napoli. Attiverei quelle infrastrutture che sono completate, come la Stazione Traccia ultimata dal 2010 ma non in servizio con oltre 6.500 abitanti da servire o la stazione di Baia della Cumana. Soprattutto programmerei una manutenzione straordinaria del patrimonio stradale. Una grande priorità che va finanziata come un grande progetto.

Negli anni passati si è detto che si era investito molto sulle infrastrutture, trascurando il servizio. È così?

In quel decennio si è investito molto sul trasporto pubblico locale, non solo sulle infrastrutture: stanziamenti aumentati di oltre 100 milioni l'anno, il finanziamento della tariffa integrata Unico Campania, 1.250 nuovi bus e 70 nuovi treni, il metrò del mare. Dal 2010 le priorità politiche sono radicalmente cambiate al di là della riduzione delle risorse pubbliche che c'è stata in Italia: la Campania è tra le Regioni che hanno più drasticamente ridotto le risorse per i servizi di trasporto pubblico, con un taglio dei servizi di oltre il 50%. Oggi le condizioni sono diverse: le norme europee, la legge sui costi standard, quella di riforma del Tpl allo studio del Governo impongono gare per l'affidamento dei servizi. Penso che bisogna avviare un imponente lavoro di riprogrammazione e industrializzazione del trasporto pubblico.

Parte l'AV Napoli Bari: ci sono risorse per assicurare un ritmo dei lavori adeguato?

Dopo almeno tre anni persi è ormai avviato un progetto che ho sempre ritenuto strategico per il Mezzogiorno. Per il momento ci sono le risorse per un primo lotto molto importante. Se l'opera va avanti rapidamente, le risorse per completarla non mancheranno.

Aeroporto: pensa a un sistema regionale a gestione unica?

Anche in questo campo bisogna prendere atto che le condizioni sono cambiate. L'aeroporto di Capodichino è un modello di privatizzazione da cui bisognerebbe prendere spunto anche in altri settori. Penso che oggi nessuno rimpianga la vecchia Gesac, un carrozzone pubblico poco efficiente con Capodichino fatiscente e fermo a 2 milioni di passeggeri l'anno. Non so se oggi è utile costruire altri aeroporti in Campania e quale funzioni assegnare a quelli che ci sono. Nel 2005 si fece uno studio di fattibilità per l'intero sistema aeroportuale, oggi quello studio è superato e va sostituito, altrimenti si rischia di creare strutture inutili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAGINA A CURA DI
Vera Viola

Il professore. Ennio Cascetta

LA STORIA
«Tra il 2000 e il 2010 realizzate numerose opere, dopo sono stati bloccati tutti gli investimenti»

MENO RISORSE
«Non resta che ritarare tutti i Piani in linea con gli indirizzi nazionali e comunitari»

Aeroporto. Gesac (società di gestione) avvia nuovi investimenti da 80 milioni per adeguare lo scalo a una capacità di 8 milioni di viaggiatori annui autorizzata da Enac

Capodichino supera i 6 milioni di passeggeri

NAPOLI

Entro fine anno supererà l'ambizioso traguardo dei 6 milioni di passeggeri annui. Intanto, ha già distribuito dividendi ai suoi soci pubblici e privati. La Gesac, la società di gestione dell'aeroporto napoletano di Capodichino, è considerata un modello di positiva privatizzazione e, del resto, i numeri lo confermano.

La società presenta bilanci con redditività in continuo miglioramento, con utili per 15.500.000 euro, in base ai risultati dell'ultimo bilancio approvato, distribuiti (quasi due milioni ciascuno) ai soci pubblici, Comune di Napoli, Città metropolitana. E la restante parte ad Aliport (srl al 100% di CisInterporto) e 2 Sistema Aeroportuale Campano (spa controllata da F2i Aeroporti, che nei mesi scorsi ha visto entrare nel suo azionariato, al 49%, la cordata formata da Ardian e Credit Agricole Assurances).

L'utile registrato da Gesac nel 2014 ammonta complessivamente a 16.623.339 euro, ben oltre il doppio rispetto al 2013.

TREND POSITIVO
La società ha distribuito dividendi per 2 milioni ai soci pubblici e ha registrato un incremento di traffico internazionale del 40%

Risultati di bilancio che corrispondono a un significativo incremento del traffico. «Le rotte nazionali e internazionali – spiega l'ad di Gesac Armando Brunini – nell'ultimo biennio e fino all'estate prossima crescono da 49 a 68, dopo un 2013 di crisi. Con un incremento del solo traffico internazionale nel 2014 e 2015 del 40%. Capodichino si conferma sempre più come una porta di accesso internazionale del territorio». Si ritiene che dallo scalo sia stato dato anche un significativo contributo all'incremento di presenze di turisti stranieri nell'area napoletana. Intanto, partono nuovi investimenti, dopo aver realizzato un ammodernamento da 300 milioni tra il 2000 ed il 2015 in gran parte autofinanziati. La Gesac ora è impegnata nell'attuazione del Master Plan 2014-2023 da 128 milioni, approvato da Enac a marzo scorso in funzione della previsione di un'ulteriore crescita del traffico che, lo stesso documento validato da Enac, fissa a circa 8 milioni di passeggeri per il 2023. Si continua, dunque, a puntare sullo scalo napoletano. La potenzialità di crescita è supportata da svariati motivi che vanno dal rallentamento del traffico negli anni della crisi più acuta, alla sostituzione da parte delle compagnie della vecchia flotta con aerei più grandi e meno impattanti sull'ambiente. Oltre che grazie a una migliore organizzazione dello scalo. Si è registrata anche una sensibile e documentata riduzione del rumore. Del resto, il Gestore aeroportuale ha ottenuto, sin da luglio 2008, il decreto Via dal ministero dell'Ambiente che consente di raggiungere fino a 10,5 milioni di passeggeri l'anno.

Oggi il governo punta a far crescere ulteriormente lo scalo di Napoli tanto che ad agosto scorso il Consiglio dei ministri ha inserito Capodichino nella lista dei 38 aeroporti di interesse nazionale, tra i 13 scali ritenuti di particolare rilevanza strategica, considerati nodi essenziali. Si ritiene che sarebbe utile far confluire anche altri eventuali scali regionali sotto una gestione unitaria, per perseguire economie di scala e una migliore organizzazione.

Una grande occasione per Capodichino è rappresentata poi dalla costruzione della linea Metropolitana: sono stanziati oltre 600 milioni per completare, entro il 2018, la Linea 1 della Metropolitana con la tratta da piazza Municipio a Capodichino. Questa collegherà lo scalo con il centro e con la linea dell'Alta velocità, rendendo Capodichino l'unico scalo (collegato con il sistema metropolitano cittadino) così servito in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus Investire a Napoli
Ultimo di una serie. I servizi precedenti sono stati pubblicati il 26 giugno, 23 settembre, 9 e 16 ottobre

data stampa
dal 1980 monitoraggio media