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 / 2
www.datastampa.it

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

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

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

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.

Quanto alle reti di trasporto esistenti, l'Acam (società regionale) ha censito in Campania 1.400 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.

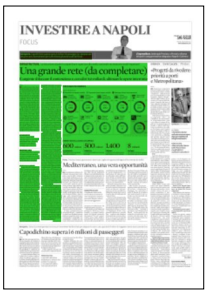
Uno dei nodi più critici riguarda il servizio. Eav, la società che gestisce le linee ferroviarie di Circumvesuviana, Cumana, Metro-Campania Nord-Est, ha maturato un debito di oltre 500 milioni. Non sono stati sufficienti a risanare il bilancio gli interventi degli anni scorsi, specie dopo i forti tagli 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, poichè 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 Metrò 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 ripeterlo, 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 Uti (unità, casse, container, cisterne, + 6%). Ma la mancanza del collegamento ferroviario non permette di utilizzare a fondo la potenzialità del retroporto di Nola. La rete Trenitalia, con 2.085 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, sopratutto 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



data stampa
dal 1980 monitoraggio media

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

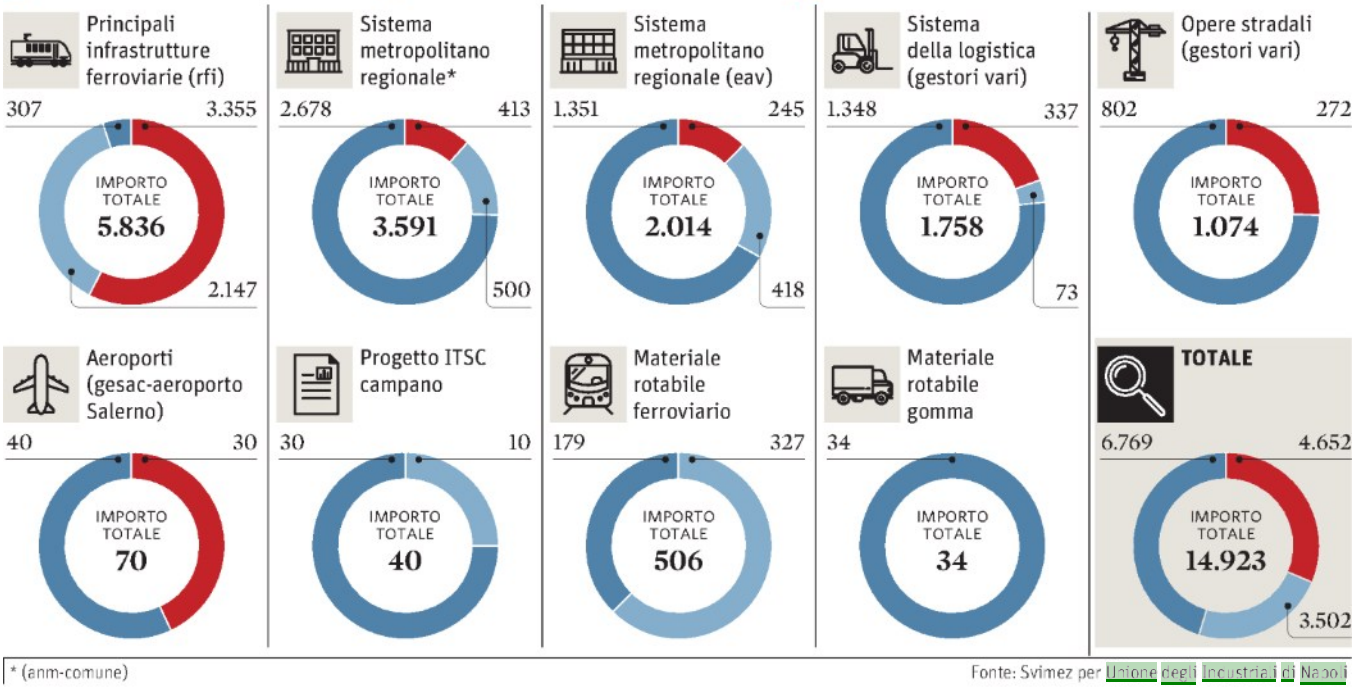
Il Sole 24 ORE FOCUS

13-NOV-2015
da pag. 21
foglio 2 / 2
www.datastampa.it

Tutte le opere da completare

Dati in milioni di euro

Disponibile (con impegno contabile) | Programmato (senza impegno contabile) | Fabbisogno ulteriore (non programmato)



* (anm-comune)

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

data stampa
dal 1980 monitoraggio media