

Napoli-Bari, l'alta velocità per Campania e Puglia spinge Pil: «Vale 1,9 punti»

L'analisi di Rfi e Acen: l'opera genera ricadute per 4,4 miliardi e nuova occupazione per 62mila unità. Lancellotti: investimento strategico per la rete estesa del Mezzogiorno

LE INFRASTRUTTURE

Nando Santonastaso

Secondo la Svimez, vale 1,9 punti di Pil di valore aggregato tra Campania e Puglia l'Alta velocità/Capacità ferroviaria Napoli-Bari. L'investimento complessivo di 6 miliardi, tutti finanziati, genererà infatti un impatto complessivo di 4,4 miliardi di valore aggiunto (e oltre 62mila nuovi posti di lavoro) che, rapportato al Prodotto interno lordo complessivo delle due regioni fa, appunto, circa 2 punti percentuali. Non è invece possibile al momento la stessa stima per l'altra grande tratta ferroviaria Av/Ac prevista al Sud, la Salerno-Reggio Calabria, per la quale risultano al momento coperti da finanziamento i primi due lotti (e il secondo, fino a Praia a Mare, dovrebbe andare a gara entro la prima metà del 2026). Ma anche l'impatto di quest'opera sta già incidendo sulla crescita del Sud, da tre anni di fila la più rilevante in termini percentuali del Paese: «Sono investimenti che trasformeranno anche le aree interne del Mezzogiorno, aprendo a nuove modalità di trasporto. Negli ultimi rilievi, l'Istat ha certificato che il diverso passo del Pil del Mezzogiorno rispetto ad altre aree del Paese dipende in buona parte proprio dall'avvio della realizzazione di questi progetti. Il Pil ne sta già traendo beneficio e ne trarrà ancora dalla fase di esercizio, quando si andrà a incidere sull'economia locale», dice Lucio Menta, direttore investimenti di Rete Ferroviaria Italiana nell'intervento più atteso dell'incontro promosso e organizzato dall'Acen ieri pomeriggio a Napoli e coordinati dal direttore Mario Hubler. Una scelta opportuna e perfino necessaria: non solo perché è servita a fare il punto sulle maggiori sfide infrastrutturali del Sud anche a medio termine ma, soprattutto, perché ha permesso all'Associazione Costruttori, guidata da Angelo Lancellotti, di proporre un ragionamento che sa anche di preoccupazione. E cioè che i lavori in corso, a dir poco strategici, sono in realtà parte di uno scenario molto più ampio e rilevante su cui bisognerà insistere. Perché «coinvolge, ad esempio, anche tutta la portualità del Mezzogiorno e con il progetto europeo di rete estesa e quello di rete globale, in scadenza entro il 2050, porterà a una riduzione degli inquinanti fino al 60%», come spiega lo stesso Lancellotti. Insomma, il futuro che si va delineando nei trasporti al Sud «determinerà cambiamenti significativi e per questo va pianificato e costruito anche dopo il Pnrr, investendo, con il contributo del capitale privato, in continuità sulle altre infrastrutture occorrenti. L'Italia che vuole continuare a crescere deve esserne pienamente consapevole».

LO SVILUPPO

È anche la linea del sindaco di Napoli e del presidente Anci Gaetano Manfredi: «Le infrastrutture restano una priorità per il Sud e grazie anche al Pnrr abbiamo registrato un'accelerazione importante rispetto al passato garantendo ricchezza, posti di lavoro e una parte consistente del Pil, trainati dall'edilizia. Mi auguro, perciò, che il modello di governance applicato e il sistema di semplificazioni rimangano anche dopo, favorendo la crescita sociale dei territori e rilanciando il ruolo delle interne come argine necessario allo spopolamento». Per la filiera dell'edilizia, di sicuro, il riasco resta decisivo anche perché per la sola rete ferroviaria in Campania (che comprende anche il riammodernamento di alcune stazioni, il potenziamento dell'elettrificazione della rete ed altri interventi solo in apparenza minori su altre tratte) sono stati previsti 23 miliardi di investimenti dei quali 19, come conferma lo stesso Menta, già finanziati. «L'espansione economica del Sud commenta non a caso Paola Marone, presidente di Federcostruzioni è stata importante anche in termini di occupazione: il numero di lavoratori iscritti alla Casse Edile tra il 2021 e il 2024 è aumentato del 35%».

IL TIMING

Intanto, dalle parole di Menta si ha la conferma che le opere delle due tratte, in gran parte affidate al colosso Webuild, non subiranno ritardi, con il primo tratto Cancellò-Frasso Telesino in funzione entro quest'anno, quello tra

Napoli e Cancello entro il 2026 e il completamento finale dell'opera (2 ore tra Napoli e Bari, 3 fino a Roma) entro il 2028-inizio 2029. Che ci vorrà più tempo per completare la galleria di Orsara, dove si procederà anche alla sistemazione del precario assetto idrogeologico resistente, ma al tempo stesso che si andrà avanti senza intoppi per la nuova stazione di Grottaminarda (in attesa che si recuperino progetto e risorse per l'atteso polo logistico della Valle Ufita). E ancora, che in Campania, Puglia e Calabria si spenderanno per l'Alta velocità le quote di risorse Pnrr già assegnate nel rispetto dei tempi previsti (la metà del 2026). «La Napoli-Bari sottolinea Luca Bianchi, direttore di Svimez oltre allo stimolo di breve periodo è un'opera strategica dal punto di vista economico, ambientale e sociale. Permetterà di connettere i due principali poli industriali del Sud e creerà inedite opportunità di sviluppo per le aree interne di Sannio ed Irpinia, riducendo il traffico merci su rotaia di oltre 600mila camion all'anno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA