

Infrastrutture e logistica Campania calamita di investimenti pubblici

LE "TALPE" SCAVANO GALLERIE NELLE TRATTE DEI CANTIERI FERROVIARI LA PIÙ IMPORTANTE È LA HIRPINIA A GROTTAMINARDA

IL FOCUS

Nando Santonastaso

I cantieri dell'Alta Velocità/Capacità ferroviaria per la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria, limitata quest'ultima per ora al primo lotto. E quelli dell'ultimo miglio della Zes unica, i collegamenti cioè con strade e ferrovie dei porti, tutte opere già appaltate quando le Zes erano ancora regionali. E le opere di potenziamento della mobilità urbana ed extraurbana della città di Napoli. Il Pnrr ha esaltato il ruolo di calamita della Campania nei grandi investimenti pubblici infrastrutturali ma se si allarga lo sguardo ad altre opportunità assicurate ad esempio anche dal Fondo Sviluppo e Coesione non sfugge che l'elenco è molto più ampio. Si va dal grande progetto di recupero e rilancio di Bagnoli-Coroglio, per il quale sono stati stanziati 1,2 miliardi di euro, all'attivazione della diga di Campolattaro, nel Sannio, con una spesa di 800 milioni, in parte coperti da fondi Pnrr. In mezzo, i progetti di completamento della Metropolitana di Napoli, l'ammodernamento della rete ospedaliera della regione, il potenziamento dell'edilizia scolastica, gli interventi per la cultura, a partire dal riuso dell'ex Palazzo dei Poveri a Napoli.

I CANTIERI

Le infrastrutture però, come detto, sono al primo posto. Non è un caso che in questo settore la percentuale di risorse Pnrr destinata al Sud, il famoso 40%, è stata abbondantemente superata (siamo oltre il 52%) a riprova della forte caratterizzazione che l'AV/AC ferroviaria ha dato all'intera area e soprattutto alla Campania. Per dare un'idea baserà ricordare che il Consorzio di imprese che sta eseguendo i lavori, guidato dal Gruppo Webuild, è impegnato nella regione su 4 tratte della Napoli-Bari e una della Salerno-Reggio Calabria (altre 7 sono in corso in Sicilia sulla Palermo-Messina-Catania). In particolare, si scavano gallerie su tutte le tratte impegnate dai cantieri: attualmente è in funzione sul lotto Apice-Hirpinia la talpa "Futura" che ha già scavato la metà dei 6,4 chilometri complessivi della galleria Rocchetta, mentre a settembre dello scorso anno è stata conclusa la perforazione relativa alla galleria Grottaminarda.

Sul lotto Orsara-Bovino della stessa linea sono al momento in funzione le due "talpe TBM" che stanno scavando le due canne della galleria Orsara. Su questa linea, la più importante resta comunque la Galleria Hirpinia, appaltata anche a Pizzarotti, ancorché in ritardo per problemi tecnici, che conetterà la Capitanata al sistema nazionale dell'Alta Velocità: lunga 27 chilometri, sarà la galleria più lunga d'Italia, al pari del Terzo Valico dei Giovi. Gli imbocchi principali saranno localizzati a Orsara di Puglia e ad Ariano Irpino. A lavori ultimati, Foggia potrà essere raggiunta da Roma in due ore e da Napoli in appena sessanta minuti.

Sul lotto 1a della Salerno-Reggio Calabria lo scorso febbraio è iniziato, sempre a cura del Consorzio Webuild, lo scavo della galleria Saginara, mentre nei prossimi mesi partiranno altre tre talpe per lo scavo di altrettante gallerie. Anche sulla linea siciliana, per la cronaca, si procede con le perforazioni (come sul lotto Fiumefreddo-Taormina-Letojanni dove è in fase di scavo la TBM Lucia per la galleria di Trappitello-Taormina). Nel complesso, i 19 progetti infrastrutturali di questa società al Sud occupano ad oggi 8.700 persone, tra personale diretto e di terzi, e da inizio lavori vedono coinvolta una filiera di ben 7.600 società.

LE ZES

Per i cantieri Zes dell'ultimo miglio la Campania è interessata da sette progetti che non hanno le stesse risorse di quelle destinate a Goia Tauro, il più importante dei porti meridionali, ma disegnano prospettive e opportunità altrettanto strategiche per la regione dal momento che favoriranno come già spiegato il collegamento degli scali

portuali con le reti viaria e ferroviaria nazionali. Se si considera il ruolo che ha assunto l'economia marittima e con esso la logistica si capirà bene perché queste opere siano tutt'altro che secondarie. Si va dalla nuova stazione metropolitana del Porto di Salerno alle infrastrutture per la mobilità delle merci nell'Interporto Sud Europa di Marcianise-Maddaloni, collegato alla stazione di smistamento ferroviaria più importante del Mezzogiorno; dal potenziamento della logistica nell'area di Battipaglia alla reindustrializzazione dell'area di Nola. Nell'elenco era compreso anche il terminal scalo merci con area di smistamento dell'area industriale della Valle Ufita, in Irpinia, ma successivamente il progetto, pure confermato dal Governo, non è stato confermato tra quelli finanziati dal Pnrr perché la sua realizzazione completa avrebbe superato la scadenza 2026 del Piano stesso. Va da sé che si tratta comunque di un'opera strategica per l'intera area considerato che la sua collocazione è strettamente connessa all'Alta velocità/capacità Napoli-Bari il cui impatto sull'economia della zona si annuncia assai rilevante. È la riprova di quanto può pesare la spinta dei territori di fronte a opportunità infrastrutturali finalmente possibili: oltre tutto, in questo caso l'impatto anche in termini di valorizzazione delle aree interne sarebbe un autentico valore aggiunto, atteso che questo è ormai un obiettivo prioritario anche dell'UE come indica la riforma di mezzo termine della Coesione europea presentata dal commissario Raffaele Fitto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA