

***Selezione
delle principali riprese media
relative
alla presentazione
del Rapporto
Unione Industriali di Napoli – SVIMEZ
sulla mobilità nell'area napoletana***

(Napoli, 16 maggio 2016)



SVIMEZ
Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

Napoli, 16 maggio 2016

SUD, SVIMEZ: IN CAMPANIA MANCANO 6 MILIARDI PER INFRASTRUTTURE
Il Rapporto Unione Industriali di Napoli – SVIMEZ sulla mobilità nell'area napoletana

"Nel ciclo di programmazione 2014-2020 nella Regione Campania si prevedono di realizzare infrastrutture per circa 14 miliardi di euro, ma le risorse disponibili si fermano attualmente al 56% del totale, pari cioè a 7,7 miliardi di euro. Per evitare di perdere una grande occasione di rilancio di un'area strategica per l'intero Sud quale è la Campania, secondo la SVIMEZ, occorrerebbe avere una cornice programmatica di risorse ed opere destinate; individuare dove reperire le risorse finanziarie mancanti; istituire un osservatorio sullo stato di avanzamento dei lavori con verifiche periodiche sull'effettivo utilizzo delle risorse".

E' quanto ha affermato il Consigliere della SVIMEZ Alessandro Bianchi alla presentazione oggi a Napoli del *Rapporto sulla mobilità in Campania* realizzato dall'Unione industriali di Napoli e dalla SVIMEZ.

Redatto sulla base di documenti programmatici nazionali e regionali e di interviste ai principali stakeholders del settore (Agenzia campana per la mobilità sostenibile, rete ferroviaria italiana, autorità portuale di Napoli, Gesac aeroporto di Napoli, Azienda Napoletana Mobilità spa, Ente autonomo Volturno, Interporto Sud Europa spa, Interporto campano spa, Metropolitana di Napoli spa, Tangenziale di Napoli spa, autostrade meridionali spa), il Rapporto si propone come uno strumento di analisi e lavoro a disposizione della Regione Campania quale ricognizione della situazione delle infrastrutture presenti attualmente e prospetto di possibili soluzioni evolutive da qui al 2020, fine naturale della legislatura e del ciclo di programmazione europea 2014-2020.

L'analisi è stata condotta tenendo presente lo scenario socioeconomico (struttura demografica, mercato del lavoro con effetti sui comportamenti di spostamento), scenario territoriale (distribuzione delle attività sul territorio) e offerta futura di trasporto.

"Questa ricerca non sostituisce la pianificazione strategica infrastrutturale di medio e lungo periodo, ma speriamo che venga adottata come piano di primo intervento per i prossimi tre-cinque anni" ha continuato Alessandro Bianchi nel suo intervento di presentazione. *"L'invito che ci sentiamo di proporre è l'attenzione al compimento degli interventi previsti e lo stanziamento dei finanziamenti mancanti, quindi nulla di aggiuntivo né di particolarmente rivoluzionario. In particolare, ci preoccupano soprattutto tre ambiti: 1) la stima di 1 miliardo di euro in meno per le opere infrastrutturali, rispetto a quanto da noi previsto, contenuto nel "Patto di sviluppo per la Campania" firmato lo scorso 24 aprile dal premier Renzi e dal Presidente De Luca; 2) dei 7 miliardi di euro circa che mancano all'appello una parte rilevante è concentrata su un'opera strategica come l'alta velocità Napoli-Bari, dove la quota di avanzamento della spesa sulle risorse disponibili è ferma appena al 7%; 3) la rete metropolitana napoletana, attualmente dotata in parte di tecnologie all'avanguardia e in parte ancora di mezzi e materiali superati e antiquati; un vero*

peccato, conclude Bianchi, visto che con il completamento dell'adeguamento tecnologico Napoli arriverebbe a essere dotata di una delle metropolitane migliori d'Europa".

"La logistica è un driver fondamentale per lo sviluppo, secondo quanto la SVIMEZ sostiene da tempo, ha dichiarato il Presidente Adriano Giannola nel suo intervento di saluto al convegno. È una potenzialità che il Sud e la Campania sfruttano decisamente poco. Questa ricerca in questo senso dimostra l'estrema urgenza di dare concretezza al tema soprattutto nella nostra regione, che, dato il peso che riveste per l'intero Sud, ha la responsabilità di proporre linee strategiche e di indirizzo non solo regionali".

Ufficio stampa: Elisa Costanzo – ufficiostampa@svimez.it – 06/47850239 – 328/1430500

Ricavi dell'industria avanti adagio

Svimez a Napoli servono 6,2 miliardi per completare le...

Gasdotto Tap: allestito il cantiere in Puglia

Elettrod Redipug le...

INFRASTRUTTURE

Svimez a Napoli servono 6,2 miliardi per completare le reti esistenti

-di Vera Viola | 17 maggio 2016



Per realizzare tutte le infrastrutture già programmate per l'area metropolitana di Napoli servono investimenti per 13,9 miliardi di cui il 55,84%, pari a 7,8 miliardi disponibili : servono invece altri 6,2 miliardi da finanziare. La rete infrastrutturale oggi presente sul territorio è una grande risorsa, ma la sua efficienza potrebbe essere moltiplicata dalla realizzazione di collegamenti, raccordi, completamenti. Tutte opere attese da molti anni.

I PIÙ LETTI DI IMPRESA & TERRITORI

ULTIME NOVITÀ
Dal catalogo del Sole 24 Ore

SCOPRI ALTRI PRODOTTI >

Accendono i riflettori su infrastrutture e logistica due studi promossi e presentati dall'Unione industriali di Napoli: il primo, «Rapporto sulla mobilità nell'area metropolitana di Napoli», curato da Unione industriali e Svimez con il supporto di un gruppo di studio universitario; il secondo, «Analisi del sistema della logistica in Campania e nella provincia di Napoli», finanziato dalla Camera di commercio e curato da Unindustria.

“Infrastrutture e logistica sono strategiche, rappresentano anello di congiunzione che può innervare lo sviluppo”

Ambrogio Prezioso, presidente Industriali di Napoli



Il Rapporto sulla mobilità si chiude con un capitolo dedicato al Patto per la Campania, uno dei patti per il Sud firmato da Governo e Regione il 24 aprile scorso: in esso compare una parte delle opere in programma (censite anche del Rapporto) ma, nel tirare le somme, riporta cifre più contenute: 3,5 miliardi di fabbisogno, di cui 1,8 (51,09%) assegnati e con un fabbisogno residuo di 1,7 miliardi. La copertura di questi è affidata per la maggior parte al Fondo di sviluppo e coesione.



Porto di Napoli

Lo studio svela anche un “giallo”: confrontando dieci opere presenti in entrambi i documenti, il fabbisogno residuo totale nel Rapporto viene indicato in

1,4 miliardi e nel Patto per la Campania in soli 383 milioni. Il patto di Renzi, insomma, assegna minori risorse a tre opere in particolare: linea 6 della Metropolitana, acquisto di materiale rotabile ferroviario, nodo ferroviario di Napoli.

Questione destinata probabilmente a far discutere.

«Infrastrutture e logistica sono tema strategico – ha detto il presidente degli industriali, Ambrogio Prezioso – rappresentano l’anello di congiunzione che può innervare lo sviluppo. Questa area sconta troppi ritardi. Una delle cause è nella superficiale conoscenza di potenzialità e criticità del territorio».

Ma quali sono le principali opere che attende l’area napoletana e in che stato di attuazione sono? Si parte dagli interventi sulle reti ferroviarie, per il nodo di Napoli dell’alta velocità, a esempio, sono programmati interventi per un totale di 190 milioni. Per la mobilità delle persone, sono considerati urgenti gli interventi sul sistema di Metropolitana regionale, compreso l’acquisto di nuovi treni. Mentre

in tema di trasporto merci si attende da tempo l'adeguamento del porto di Napoli, a partire dal dragaggio, per consentire l'attracco di grandi navi. Per le strade, sono pronti progetti per 981 milioni e per la tangenziale di Napoli, in particolare, ci vogliono 93 milioni, tutti ancora da finanziare.

La situazione di maggiore incertezza – mette in evidenza la **Svimez** – riguarda le infrastrutture ferroviarie di competenza di Rfi per le quali servirebbero 5,7 miliardi e ne sono disponibili meno di 2. La fetta più consistente riguarda la tratta campana della linea ad alta velocità Napoli Bari, a cui mancano ben 3,5 miliardi. Ad oggi è stato realizzato solo il 7,6% dell'intervento.

Il secondo studio, dedicato al sistema della logistica in regione, indica quali siano le priorità. Tra queste senza dubbio l'interramento del collegamento ferroviario dal porto di Napoli alla stazione Traccia: un ramo ferroviario esistente, ma non utilizzato, che va potenziato e interrato, per permettere la migliore funzionalità del porto e degli interporti.

«Questa ricerca non sostituisce la pianificazione strategica infrastrutturale di medio e lungo periodo, – ha detto il consigliere della **Svimez** Alessandro Bianchi – ma speriamo che venga adottata come piano di primo intervento per i prossimi tre-cinque anni». E il presidente della **Svimez** Adriano Giannola ha aggiunto: «La logistica è un driver fondamentale per lo sviluppo. È una potenzialità che il Sud e la Campania sfruttano decisamente poco. Ma è urgente dare concretezza al tema soprattutto in Campania, regione che, dato il peso che riveste per l'intero Sud, ha la responsabilità di proporre linee strategiche e di indirizzo non solo regionali».

© Riproduzione riservata

ARGOMENTI: [Ambrogio Prezioso](#) | [Traccia](#) | [Adriano Giannola](#) | [Camera di Commercio](#) | [Svimez](#) | [Napoli](#) | [Trasporti e viabilità](#)

 0 COMMENTI

Partecipa alla discussione

Scrivi un commento...

Discta mer

Pubblica

 0 Commenti | [Aggiorna](#)

[VEDI TUTTI I COMMENTI](#) ▲

 [Carica altri commenti](#)



L'allarme

Mobilità in Campania mancano 5 miliardi per ultimare le opere

Studio [redacted] industriali: disponibili per ora risorse pari al 56% degli importi totali

Nando Santonastaso

Non è solo una questione di risorse ma sarebbe sbagliato dire che non lo è. E così la grande sfida che attende la Campania tra infrastrutture e mobilità (un elenco nutrito di impegni: dalla linea ad alta velocità e alta capacità Napoli-Bari al completamento delle linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli) è anche un punto di domanda tutt'altro che retorico: ci sono tutti i fondi necessari a

ultimare i lavori delle opere annunciate, evitando l'altrimenti immancabile stillicidio di cantieri bloccati, ritardi e contenziosi? La risposta è no. Perché all'appello, in base ai dati diffusi ieri dall'Unione industriali di Napoli su studi e parametri curati dalla [redacted] mancherebbero 5 miliardi e 140 milioni. In realtà prima che venisse firmato il Patto per la Campania erano 6, un miliardo in più: la detrazione è emersa dalla comparazione eseguita dall'Associazione che ha preso in esame le opere previste dal Patto e quelle comprese nel «Rapporto sulla mobilità nell'area napoletana» per il quale sono stati consultati tutti gli attori interessati, dagli enti alle istituzioni. Il calcolo complessivo è abbastanza chiaro: per tutte le opere previste, occorrerebbero 13 miliardi e 938 milioni a fronte dei quali vi è una disponibilità di 7 miliardi e 784 milioni, pari al 55,84% del totale. Il fabbisogno residuo, prima del «Patto», era dunque di 6 miliardi e 154 milioni, dei quali appena 526 milioni «programmati a diverso titolo». La maggiore incertezza, spiega Alessandro

Bianchi della [redacted] riguarda le opere ferroviarie che da sole valgono più di un terzo del totale e che in larghissima parte sono concentrate sulla Napoli-Bari: al momento la disponibilità ammonta a meno di 2 dei 5,7 miliardi necessari, con un fabbisogno residuo di 3 miliardi e 737 milioni di cui appena 208 milioni programmati.

L'allarme c'è e ovviamente coinvolge in primis governo e Regione Campania che si sono assunti il non facile compito di dare un'accelerazione a opere infrastrutturali già in cantiere ma sul cui andamento pesavano forti dubbi. «Di incomplete e progetti rimasti nel cassetto - avverte il presidente dell'Unione industriali Ambrogio Prezioso - è piano il nostro passato. Pianificare, dunque, vuol dire soprattutto nel Mezzogiorno sburocrazizzare, snellire, creare reti virtuose che accelerino i processi e superino inezie e deficienze di questo o quel livello amministrativo».

Le imprese spronano, incalzano, monitorano l'esistente in un settore chiave per l'economia e lo sviluppo della Campania. E rilanciano ad esempio sul piano della logistica proposte da tempo sul tappeto: come l'interramento del collegamento ferroviario del porto di Napoli con il retrostante Interporto Cis di Nola o il dragaggio dello stesso Porto per favorire l'accesso delle grandi navi. La strada però non è in discesa, come ricorda Ennio Cascetta, coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture. Emblematico il caso del progetto di chiusura dell'«anello» della metro-

politana di Napoli bloccato da contenziosi giudiziari tra le aziende impegnate e gli enti committenti dell'opera e per ora rimasto fuori dal piano da 3,8 miliardi annunciato dal ministro Delrio per le metropolitane d'Italia. Un paradosso, spiega l'amministratore delegato della Gescac-Aeroporro di Napoli, Armando Brunini, perché uno scalo in grande crescita per movimento di passeggeri come quello partenopeo avrebbe tutto da guadagnare dalla possibilità di far arrivare i passeggeri stessi direttamente nel centro cittadino.

Tutte le opere, del resto, per le quali sono previsti o meglio annunciati appositi finanziamenti sono, per così dire, ancora lontane dalla meta. Ferrovie a parte, non ci sono ancora certezze circa la disponibilità di fabbisogni ulteriori pari a 671 milioni per il sistema regionale metropolitano (competenza Eav), 148 milioni per il sistema della logistica (gestori vari), 30 milioni per gli aeroporti di Napoli e di Salerno, 272 per opere stradali. Attenzione, molto è già stato speso e per ognuno di questi «capitoli»: ma il rischio, sottolineano senza polemica gli industriali di Napoli, è che se non esiste «una visione d'insieme» è difficile, praticamente impossibile organizzare il futuro. Che, quasi inutile aggiungere, ruota quasi al 100 per 100 intorno alle reti del trasporto e della mobilità. Dice il presidente della [redacted] Adriano Giannola: «Guardando anche al Patto per la Campania, le premesse per una ripartenza ci sono. Ma esistono anche molti dubbi sulla effettiva esistenza delle risorse, sulla rapidità con cui possono essere messe in campo. Abbiamo stimato a livello aggregato del Mezzogiorno che, se la flessibilità che l'Europa ci dovrebbe concedere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

equivale a quei famosi 11 miliardi di euro da spendere nel 2016-17, di cui 7 almeno nel Sud, solo questo determinerebbe un incremento del Pil di quasi un punto percentuale per il Mezzogiorno. Ovviamente non ci illudiamo che si riescano a spendere 7 miliardi aggiuntivi rispetto a quelli che normalmente si dovrebbero

spendere ma anche ipotizzando una cadenza in 3 anni, ogni anno avremo effetti di circa 0,3%, da aggiungere alla crescita prevista. Sarebbe anche per la Campania un respiro non da poco».

Nel frattempo si può cominciare a monitorare ciò che si spende e quanto dovrebbe ancora essere ga-

rantito per ultimare le opere. Se il Patto per la Campania, al pari di tutti i Patti per il Sud, ha introdotto il nuovo metodo del controllo degli atti all'insegna della massima trasparenza, dalla Regione giunge un contributo in più: un Osservatorio che faccia i conti in tasca a chi deve spendere e magari sa già di non poterlo fare.

I numeri

valori in milioni di euro

GLI INTERVENTI E LE RISORSE PER LE INFRASTRUTTURE

Importo degli interventi da realizzarsi entro il 2017



Fabbisogno residuo

Su FSC 2014-2010

1.192

Su "altre risorse disponibili"

528

(58 su FSC al 2017)



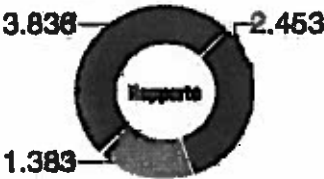
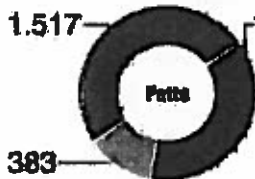
IL RAPPORTO CON IL "RAPPORTO"

Confrontando gli importi restanti alle medesime opere si ha:

Importo

Disponibilità

Fabbisogno



La differenza (+ 1.000 ml) è dovuta a

Metropolitana Linea	-3165
Materiale rotabile ferroviario	+228
Nodo ferroviario di Napoli	+113
Metro Direzionale-Capodichino	-7
Circumflegrea	+34
Circumvesuviana	-27
Revamping	+43

CENTROSTADI

I nodi
Le incognite maggiori per i progetti ferroviari Stop anche all'«anello» della metro



Codice abbonamento: 109293



Mobilità, mancano più di 6 miliardi

Dossier di **Industriali e Camera di Commercio**: ne servono 14 per completare tutte le opere previste. A disposizione, per ora, solo 7,8 miliardi. **Giannola**: «Dubbi sull'esistenza delle risorse». **Prezioso**: «Fare presto»

NAPOLI A che punto è il sistema della logistica e della mobilità nell'area napoletana e in quella regionale, tra cantieri avviati e mai conclusi e opere indispensabili per le quali mancano le risorse pubbliche.

Dall'analisi complessiva di **Industriali e Camera di Commercio** presentata all'Unione industriali, emerge che per realizzare tutte le opere infrastrutturali previste occorrerebbero 13 miliardi e 938 milioni di euro, a fronte dei quali vi è una disponibilità di appena 7 miliardi e 784 milioni, pari al 56,48% del totale. Secondo il rapporto, il fabbisogno residuo per portare a termine le opere è di 6 miliardi e 154 mi-

lioni di euro, di cui solo 526 milioni programmati a diverso titolo. Ma quali sono gli interventi strutturali ritenuti auspicabili? È il caso, ad esempio, della possibilità di interrare il collegamento ferroviario dal Porto di Napoli all'interporto di Nola. Un'idea che viene rilanciata nello studio: allo stato attuale interrare il collegamento ferroviario potrebbe rappresentare un'alternativa al congestionamento del traffico su ferro. E per il futuro? Il sistema Campania si regge sui porti di Napoli e Salerno, un aeroporto e due interporti, praticamente gli unici del Sud Italia. Una volta realizzata la tratta Al-

ta capacità Napoli-Bari sono proprio i due interporti a poter fornire il giusto contributo a un maggiore utilizzo del trasporto merci che veda insieme mare, gomma e ferro, così da proporsi come protagonisti per i traffici aggiuntivi in vista dell'ampliamento del Canale di Suez.

«La logistica è un nodo perenne da sciogliere — ha detto il presidente dello **Industriali e Camera di Commercio** Adriano Giannola —. Le premesse per una ripartenza, guardando anche al Patto per la Campania, ci sono, ma restano dubbi sull'esistenza effettiva delle risorse e la rapidità con cui possano arrivare ed

essere spese». Per Ambrogio Prezioso, presidente dell'Unione industriali, «l'infrastrutturazione del territorio è l'anello di congiunzione che può innervare lo sviluppo». Guglielmo Petrone, commissario della Camera di Commercio, ha sottolineato, infine, che «è opportuno rilanciare il ruolo dei porti, in particolare quello di Napoli che con la retro portualità di Napoli Est e il supporto operativo e logistico del sistema interportuale a ridosso della città, assumerebbe un ruolo strategico per l'economia».

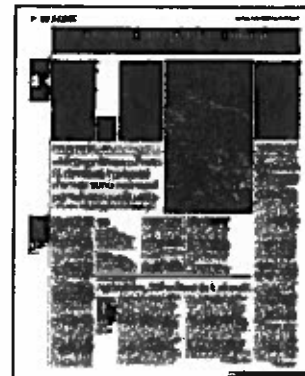
A. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto
Nella foto
a destra
un'immagine
dall'alto
della struttura
portuale
di Napoli

Presidente
Adriano
Giannola dirige
to **Industriali e Camera di Commercio**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

Senza fondi la metà delle grandi opere

Secondo il rapporto del 2015 mancano all'appello 6 miliardi su oltre 13 e 938 milioni programmati. A rischio le infrastrutture di competenza Rfi. Incertezza per la tratta campana della Alta velocità Napoli-Bari

TIZIANA COZZI

TRASPORTI. grandi opere programmate ma non finanziate per metà. I cantieri aperti di metropolitane e linee di Alta velocità rischiano di diventare nuove cattedrali nel deserto per la mancanza di risorse. È impietoso il rapporto 2015 sulla mobilità napoletana, realizzato in collaborazione con l'Unione industriali di Napoli e presentato ieri a Palazzo Partanna assieme allo studio della camera di Commercio su logistica e infrastrutture. Una situazione critica che fotografa lo stato dei lavori a dicembre 2015 e i relativi finanziamenti assegnati, programmati e contabilizzati. Dati alla mano, secondo lo studio non è finanziato il 43 per cento dell'importo delle opere e «la quota parte programmata, di per sé incerta, è appena il 9 per cento del fabbisogno residuo (526 milioni)». La realizzazione di tutte le opere previste è pari a 13 miliardi

Mancanza di risorse anche nella logistica in una ricerca della Camera di commercio

938 milioni, per i quali c'è una disponibilità di 7 miliardi e 784 milioni (55,84 per cento), il fabbisogno residuo è pari a ben 6

miliardi 154 milioni di cui soltanto 526 milioni programmati a titolo diverso. Non va meglio all'indomani della firma del Patto per la Campania che, secondo il consigliere Alessandro Bianco assegna 2 miliardi e mezzo ma lascia scoperti lavori per più di 7 miliardi.

La situazione di maggiore incertezza, riguarda le infrastrutture ferroviarie di competenza Rfi, per le quali a fronte di un importo totale di 5 miliardi vi è una disponibilità di 1 miliardo e 973 milioni (34,50 per cento). Il fabbisogno residuo è di ben 3 miliardi e 747 milioni, di cui programmati 508 milioni. Stessa incertezza per la tratta campana Alta velocità-Alta capacità Napoli-Bari che ammonta a 5 miliardi e 205 milioni, la disponibilità è di soli 1 miliardo e 666 milioni, con un fabbisogno residuo di 3 miliardi e 539 milioni. C'è di più, per quest'opera l'avanzamento della spesa è di appena il 7,62 per cento del finanziamento disponibile, «il che fa pensare ad un forte rallentamento nella realizzazione». Fama di fondi anche per la metropolitana linea 1 e linea 6 di competenza del Comune e Anm (servono 950 milioni, di cui 90 milioni programmati senza impegno contabile), per la metropolitana regionale Eav (servono 671 milioni con 228 programmati), per l'acquisto di nuovi treni (327 milioni senza importi programmati), per le opere stradali (272 milioni sen-

za importi programmati).

Migliori le condizioni dell'aeroporto di Napoli con un fabbisogno residuo di 30 milioni sul totale.

Mancanza di risorse e opera a rischio anche nella logistica, analizzata dalla ricerca della Camera di commercio che evidenzia come problematico l'interamento del collegamento ferroviario del porto di Napoli con l'interporto retrostante, sebbene il territorio abbia una grande potenzialità con due interporti, un porto e un aeroporto. Una condizione di disagio che procura una minore domanda di trasporto merci e un ridotto sviluppo dell'economia.

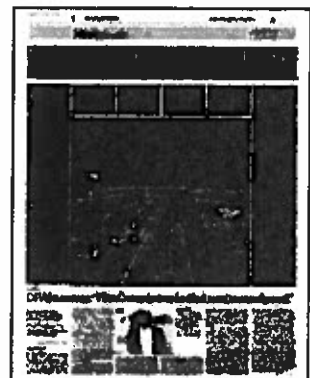
Lo studio scuote la platea degli imprenditori. «Alcune di queste opere sono una scommessa - dice Ambrogio Prezioso, presidente degli industriali napoletani - Attenzione, il nostro passato è pieno di incompiute. Servono solo progetti concreti e realizzabili». «C'è estrema urgenza di dare concretezza alle nostre ricerche - spiega Adriano Giannola, presidente - e il nostro inventario deve essere utile a politici, imprenditori e investitori. La Campania in pochi anni ha perso 14 per cento del suo Pil. Ci sono le premesse per una ripartenza ma anche molti dubbi sull'estensione effettiva delle risorse e sulla rapidità dei lavori. I programmi ammontano a circa 20 miliardi». «Ci sono un bel po' di

risorse - osserva il sottosegretario Umberto Del Basso de Caro - per la Napoli-Bari i fondi attonano al generoso contratto governo-Anas, ora si tratta di saperli spendere. Certo, reperire finanziamenti è necessario per

Gli industriali: "Ci sono già troppe incompiute" Cascetta: "Si fanno troppi cattivi progetti"

non lasciare incompiute. Speriamo a fine anno di partire con le aggiudicazioni per la Napoli-Bari». «Il costo dell'inefficienza logistica è di 40 milioni all'anno per i campani» calcola il commissario straordinario Girolamo Pettrone. «È il gatto che si morde la coda - commenta Ennio Cascetta, coordinatore della struttura del ministero Trasporti e Infrastrutture - si fanno cattivi progetti, non si spende, i progetti a volte non ci sono nemmeno e i fondi mancano. In Campania bisogna riprendere decine di progetti vecchi di 10 anni, non più sostenibili. Oggi non è più necessario fare il terzo aeroporto in Campania a Grazzanise per 3 miliardi, non serve fare l'autostrada Telesina necessaria negli anni Duemila ma serve finire la metropolitana di Napoli. Troviamo il coraggio di scegliere, prima che qualcuno lo faccia prima di noi».

INFERRENDI RISERVATA



Fonte abbonamento: 109293



LE CURE

LE FERROVIE

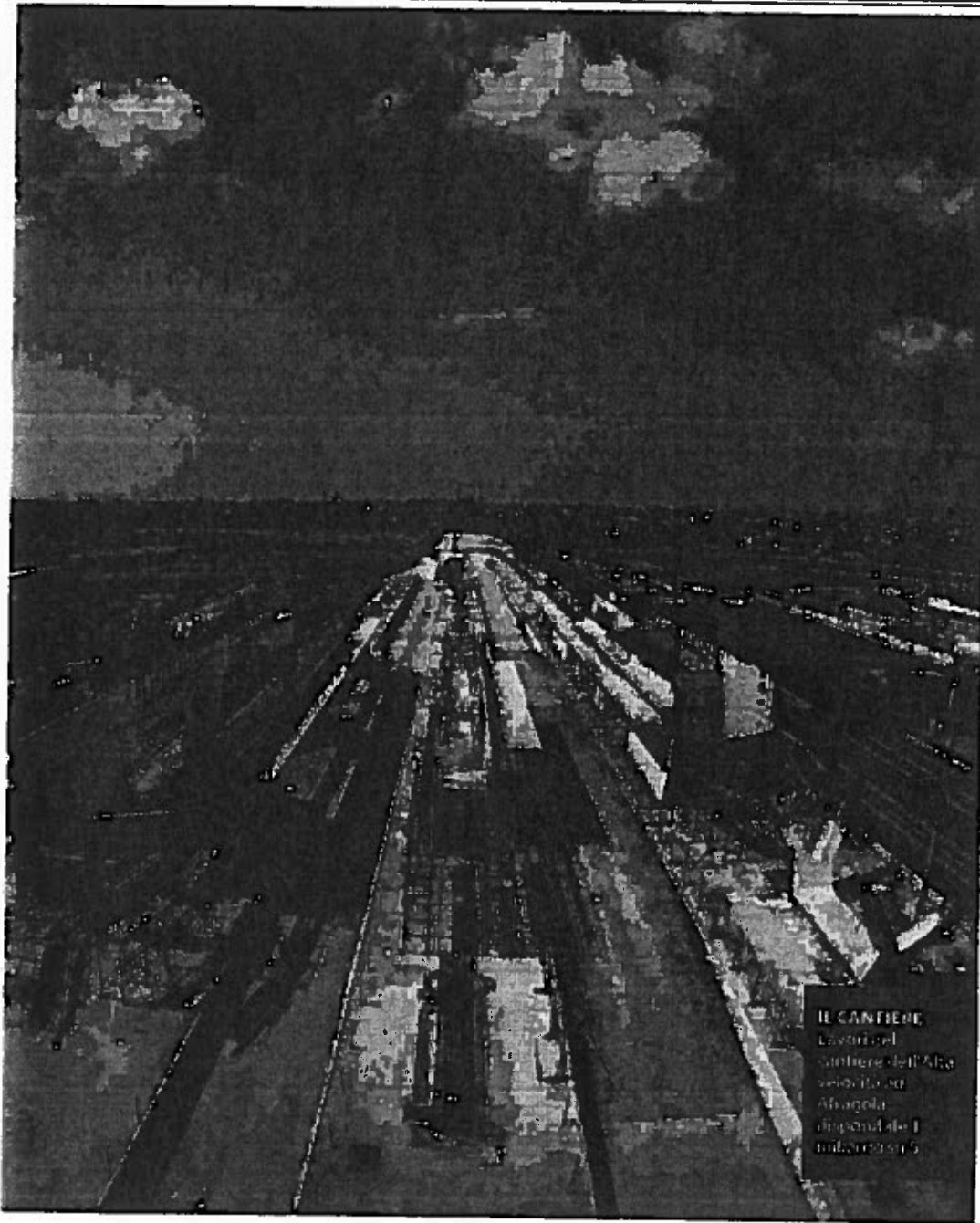
Un miliardo 900 mila euro disponibili sul 2 necessari per i lavori in programma. Sulle altre opere necessari 3 miliardi 700 mila



ENI
671 milioni necessari per i trasporti regionali tra cui Circumvesuviana e Cumana di cui solo 220 programmati



NAPOLI-BARI
Per l'alta velocità servono 5 miliardi 200 mila euro ma la disponibilità è di un miliardo 666 mila euro



IL CANTIERE
Lavori del cantiere dell'Alta velocità su Avignone
dispendio 1 miliardo su 5



Giannola: al Sud urgente una politica infrastrutturale

- NAPOLI - «La logistica è un nodo perenne da sciogliere». Lo ha detto il presidente dello **Svimez** **Adriano Giannola**, intervenuto oggi alla presentazione di due studi dello **Svimez** - realizzati, col contributo della Camera di Commercio di Napoli, dall'Unione degli industriali - dedicati alla criticità e alle potenzialità del settore infrastrutturale e del trasporto merci in Campania e nell'area della provincia di Napoli. «Per una Regione come la Campania, che ha enormi ipotesi di soluzione, - ha detto **Giannola** - questi ultimi anni sono stati di arretramento, soprattutto gestionale della logistica esistente, una crisi finanziaria, progettuale e organizzati-

va». «Abbiamo cercato, con le ricerche di fare il punto su risorse, progetti e tempi. Le premesse per una ripartenza, guardando anche al Patto per la Campania ci sono, ma ci sono anche dubbi sull'esistenza effettiva delle risorse e la rapidità con cui possano arrivare ed essere spese. Programmare e partire è compito della politica». «L'infrastrutturazione del territorio come realizzazione di nuove opere, ma anche come coordinamento delle strutture esistenti e ottimizzazione della logistica - ha affermato **Ambrogio Prezioso**, presidente dall'Unione degli Industriali di Napoli - è l'anello di congiunzione che può innervare lo sviluppo».



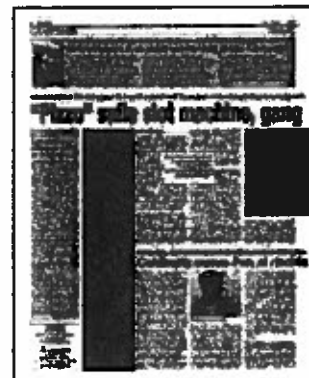


INDUSTRIALI E ██████ Logistica, 5 miliardi per completare tutte le opere

in particolare quello di Napoli che con la retroportualità di Napoli Est e il supporto operativo e logistico del sistema interportuale a ridosso della città, assumerebbe un ruolo strategico per l'economia locale e regionale».

NAPOLI. Un quadro con ombre ma anche luci: è quello fotografato da Unione industriali di Napoli e ██████ con il contributo della Camera di Commercio partenopea. Dall'analisi complessiva emerge un ammontare, per realizzare tutte le opere previste, pari a 13 miliardi e 938 milioni di euro, a fronte del quale vi è una disponibilità di 7 miliardi e 784 milioni: il fabbisogno residuo per portare a termine le opere è di 6 miliardi e 154 milioni di euro, di cui solo 526 milioni programmati a diverso titolo. Dalla comparazione tra lo studio e il Patto per la Campania emerge una differenza, calcolata nel breve periodo, nella stima del fabbisogno residuo. Per il Rapporto è di 1 miliardo e 397 milioni, per il Patto per la Campania è di 383 milioni di euro. Dunque, il fabbisogno complessivo, inizialmente calcolato in 6 miliardi e 154 milioni, risulta essere, dopo il Patto per la Campania, a 5 miliardi e 140 milioni. Sul fronte della logistica, lo studio riporta la possibilità di interrare il collegamento ferroviario dal Porto di Napoli all'interporto di Nola rappresenterebbe un modo per evitare di congestionare il traffico ferroviario. «La logistica è un nodo perenne da sciogliere - dice il presidente dello ██████

Adriano Giannola -. Le premesse per una ripartenza, guardando anche al Patto per la Campania ci sono, ma ci sono anche dubbi sull'esistenza effettiva delle risorse e la rapidità con cui possano arrivare ed essere spese». per il presidente dell'Unione industriali di Napoli, Ambrogio Prezioso, «ci sono grandi opere pubbliche che consentirebbero di integrare maggiormente il territorio ma che al momento sono una scommessa». Infine Guglielmo Petrone, commissario della Camera di Commercio: «È opportuno rilanciare il ruolo dei porti,



Codice abbonamento: 109293

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Agenzie di stampa

Infrastrutture:logistica e mobilita' tra criticita' e sviluppo Svimez, Cciaa Napoli e Industriali presentano due studi (ANSA) - NAPOLI, 16 MAG - Punti critici, ma anche potenzialita', soprattutto di sviluppo: gli studi dell'Unione industriali di Napoli e della Svimez, con il contributo della Camera di Commercio di Napoli, presentati oggi, fotografano lo stato del settore della logistica in Campania e della mobilita' nella provincia di Napoli. Una fotografia dell'esistente, per capire, partendo da quello che gia' c'e', cosa, finora non ha funzionato affinche' il comparto diventasse appieno una leva per lo sviluppo territoriale. Il rapporto sulla mobilita' dell'area metropolitana di Napoli ha come orizzonte temporale il 2020. Dall'analisi complessiva emerge un ammontare, per realizzare tutte le opere previste, pari a 13 miliardi e 938 milioni di euro, a fronte del quale vi e' una disponibilita' di 7 miliardi e 784 milioni, pari al 55,48% del totale. Stando al rapporto, il fabbisogno residuo per portare a termine le opere, e' di 6 miliardi e 154 milioni di euro, di cui solo 526 milioni programmati a diverso titolo. Mentre i ricercatori stilavano il rapporto, e' pero' intervenuta la stipula del Patto per la Campania tra Governo e Regione, relativo anche ad alcune delle opere prese in considerazione nello studio. Così emergono differenze in relazione ai costi e al fabbisogno in termini economici per la realizzazione delle infrastrutture prese in esame. Stando al rapporto, dalla comparazione delle due analisi, riferite alle stesse opere infrastrutturali - quella relativa allo studio e quella del Patto - salta fuori una differenza, calcolata nel breve periodo, "nella stima del fabbisogno residuo". Per il Rapporto e' di 1 miliardo e 397 milioni, per il Patto per la Campania e' di 383 milioni di euro. Dunque, il fabbisogno complessivo, inizialmente calcolato in 6 miliardi e 154 milioni, risulta essere, dopo il Patto per la Campania, a 5 miliardi e 140 milioni. Sul fronte della logistica, lo studio e' stato articolato in due parti. Nella prima sono stati evidenziati limiti e criticita' del sistema logistico, soprattutto legati a interventi strutturali auspicabili. E' il caso, ad esempio, così come riportato nello studio, della possibilita' di interrare il collegamento ferroviario dal Porto di Napoli all'interporto di Nola. Un'idea gia' avanzata dagli addetti ai lavori e che e' rilanciata nello studio. Allo stato attuale, secondo l'indagine, interrare il collegamento ferroviario, rappresenterebbe un modo per evitare di congestionare il traffico ferroviario. Se si procedesse alla rimozione di questi che sono indicati come limiti, la Regione Campania così come tutta l'area della provincia di Napoli, avrebbero infrastrutture logistiche in grado di incrementare in maniera notevole il trasporto merci. Allo stato, e' un dato di fatto che la Campania ha come punti di forza due porti (Napoli e Salerno), un aeroporto e due interporti, praticamente gli unici del Sud Italia. Una volta realizzata la tratta Alta capacita' Napoli-Bari, sono proprio i due interporti a poter dare il giusto input a un maggiore utilizzo del trasporto merci che veda insieme mare, gomma e ferro, così da proporsi come protagonisti per i traffici merci aggiuntivi in vista dell'ampliamento del Canale di Suez.(ANSA). YW9-PIO 16-MAG-16 17:15 NNNN

Infrastrutture:Giannola,Logistica nodo perenne da sciogliere (v. "Infrastrutture:logistica e mobilita' tra..." delle 17:15) (ANSA) - NAPOLI, 16 MAG - "La logistica e' un nodo perenne da sciogliere". Lo ha detto il presidente dello Svimez, Adriano Giannola, intervenuto oggi alla presentazione di due studi dello Svimez - realizzati, col contributo della Camera di Commercio di Napoli, dall'Unione degli industriali - dedicati alla criticita' e alle potenzialita' del settore infrastrutturale e del trasporto merci in Campania e nell'area della provincia di Napoli. "Per una Regione come la Campania, che ha enormi ipotesi di soluzione, - ha detto Giannola - questi

ultimi anni sono stati di arretramento, soprattutto gestionale della logistica esistente, una crisi finanziaria, progettuale e organizzativa". "Abbiamo cercato, con le ricerche di fare il punto su risorse, progetti e tempi - ha evidenziato il presidente dello Svimez - Le premesse per una ripartenza, guardando anche al Patto per la Campania ci sono, ma ci sono anche dubbi sull'esistenza effettiva delle risorse e la rapidita' con cui possano arrivare ed essere spese. Programmare e partire e' compito della politica". "L'infrastrutturazione del territorio, intesa in senso lato, come realizzazione di nuove opere, ma anche come coordinamento delle strutture esistenti e ottimizzazione della logistica, ovvero dei flussi materiali e immateriali relative alle imprese e alle loro produzioni - ha affermato Ambrogio Prezioso, presidente dell'Unione degli Industriali di Napoli - e' l'anello di congiunzione che puo' innervare lo sviluppo". La prima analisi, come ha evidenziato Prezioso, mette a fuoco le criticita' che "puo' giovare ai decisori istituzionali perche' assumano comportamenti e diano vita ad azioni corrispondenti alle effettive esigenze". Nella seconda analisi e' stato tracciato "un quadro delle principali infrastrutture per la mobilita' nell'area napoletana, riguardate dal punto di vista dei finanziamenti e dello stato di attuazione". "Ci troviamo di fronte a grandi opere pubbliche che consentirebbero di integrare maggiormente il territorio, di velocizzare le vie di comunicazione verso l'esterno e l'interno, di rendere piu' vivibile l'operativita' quotidiana di cittadini e imprese - ha detto Prezioso - Queste opere, tuttavia, al momento presentano i contorni di una scommessa. Spesso le risorse sono disponibili soltanto in parte e, anche dove i fondi sono stati stanziati, i lavori non sono partiti o hanno uno stato di avanzamento ridottissimo". "Le Regioni meridionali, con la Campania e l'area metropolitana di Napoli in particolare, sono penalizzate da carenze infrastrutturali e da un'elevata percentuale di inefficienza del sistema dei trasporti - ha sottolineato Guglielmo Pettrone, commissario straordinario della Camera di Commercio - che ne pregiudicano l'accessibilita' e la competitivita' economica, eppure la logistica rappresenta un importante driver dello sviluppo". "E' opportuno - ha aggiunto - rilanciare il ruolo dei porti, in particolare quello di Napoli che con la retroportualita' di Napoli Est e il supporto operativo e logistico del sistema interportuale a ridosso della citta', assumerebbe un ruolo strategico per l'economia locale e regionale". "Il sistema camerale - ha concluso Pettrone - puo' qualificarsi come attore in grado di arginare i conflitti potenzialmente emergenti fra i diversi interessi in gioco, contribuendo a costruire quel consenso indispensabile affinche' le iniziative legate alla City Logistics possano essere realizzate in tempi ragionevoli ed in modo piu' efficace ed efficiente possibile".(ANSA). YW9-PIO 16-MAG-16 17:31 NNNN