



REGIONE DOVE I CANTIERI SONO REALTÀ

Infrastrutture IN CAMPANIA

FABRIZIO BONOMO

La Campania è oggi una delle regioni con il maggior numero di cantieri aperti, per quasi tutti i tipi di infrastrutture, ed entro il 2010 si prevedono investimenti per almeno 24 miliardi di euro (circa 47 mila miliardi di lire), soprattutto per il rilancio del sistema ferroviario e metropolitano, oltre che per l'ampliamento e adeguamento della rete stradale; qui sono ospitati alcuni fra i lavori più importanti in Italia, dall'alta velocità Roma-Napoli alla metropolitana di Napoli, all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nei quali si ritrovano numerosi esempi significativi in termini di progettazione delle reti, di soluzioni ingegneristiche, di approccio all'arte e alla storia, il tutto in un quadro amministrativo che fa della Regione una delle migliori per capacità di spesa, con 800 milioni di euro l'anno (1.550 miliardi di lire) nel 2004



Dall'inizio del nuovo secolo la Campania sta vivendo un momento magico per lo sviluppo delle proprie infrastrutture, in particolare quelle di trasporto (energia e ambiente molto meno), sviluppate in una logica di rete abbastanza unica nel panorama nazionale e con una capacità di spesa che secondo la Corte dei Conti la mette ai primi posti fra le regioni italiane: dal 2001 a oggi sono stati spesi 300 milioni di euro soltanto dei fondi europei (Por) destinati ai trasporti – segnala Antonio Bassolino, Presidente della Regione Campania – ossia quasi la metà di quelli assegnati.

Complessivamente – continua Bassolino – nel periodo 2001-2004 gli investimenti in infrastrutture di trasporto sono di 2,4 miliardi di euro (circa 4.600 miliardi di lire), quindi oltre il dieci per cento dei 22,3 che la Regione ha programmato nel proprio Piano dei trasporti 2001-2010, con una capacità di spesa che ha raggiunto gli 800 milioni di euro l'anno (circa 1.550 miliardi di lire).

Il Piano da 22,3 miliardi di euro (oltre 43 mila miliardi di lire) comprende l'insieme dei progetti e dei finanziamenti programmati nella regione per le infrastrutture di trasporto: fondi europei, nazionali e regionali dei quali, secondo l'assessorato ai Trasporti della Regione, almeno un terzo è già disponibile (8,2 miliardi di euro), e in parte sarà speso entro il 2006, soprattutto per l'alta velocità (4,7 miliardi) e per il riassetto della rete stradale (1,7 miliardi). Il resto dei fondi (da 6 a 14 miliardi, secondo le stime prudenziali od ottimistiche) si dovrà trovare entro il 2010.

Un Piano ambizioso

Già oggi la Campania della mobilità non parte arretrata – dichiara Ennio Cascetta, assessore ai Trasporti della Regione – perchè possiede strade e ferrovie, ma soprattutto ha ampi margini per miglio-

rare la fruibilità di ciò che è già disponibile; da qui il nasce il corposo Piano regionale dei trasporti, nel quale si ritrova un numero notevole d'interventi, che se fossero realizzati tutti darebbero un volto nuovo alla mobilità nella regione, in ogni modalità di trasporto.

Già pensarlo e programmarlo è una scommessa non indifferente, soprattutto perchè concepito con una logica di rete, e non per singole infrastrutture, in un territorio caratterizzato da forti differenze, dove alle aree con urbanizzazione e densità di popolazione da record se ne affiancano altre scarsamente popolate e con problemi di accessibilità.

Di circa 5,8 milioni di abitanti, su quasi 14 mila chilometri quadrati di superficie, fanno infatti della Campania una delle regioni più densamente popolate in Italia – sottolinea Cascetta – con un livello medio di 426 abitanti per chilometro quadrato (il doppio rispetto alla media nazionale), concentrati però sulla fascia costiera, dove lo sviluppo degli insediamenti residenziali non ha soluzione di continuità, dai confini con la provincia di Caserta fino alla penisola Sorrentina, comprendendo la zona Vesuviana.

Strade

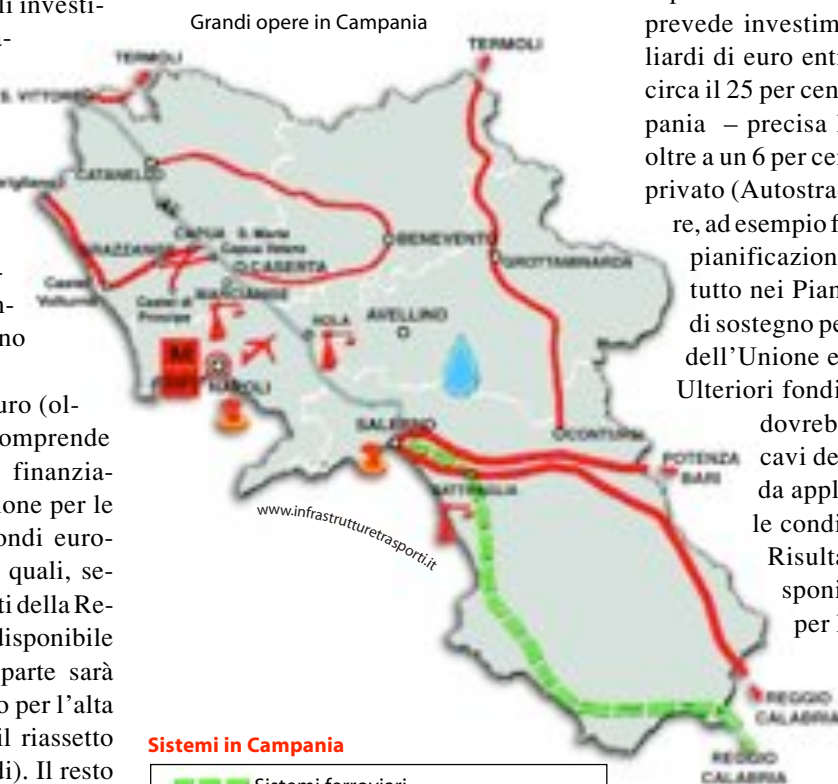
Il piano dei lavori stradali in Campania prevede investimenti per circa 6,3 miliardi di euro entro il 2010, coperti per circa il 25 per cento dalla Regione Campania – precisa l'assessore Cascetta – oltre a un 6 per cento fornito dal capitale privato (Autostrade); il resto è da trovare, ad esempio fra le disponibilità della pianificazione nazionale (innanzitutto nei Piani Anas), e del Quadro di sostegno per le regioni obiettivo 1 dell'Unione europea.

Ulteriori fondi, secondo la Regione, dovrebbero provenire dai ricavi del traffico, con pedaggi da applicare dove ne esistano le condizioni.

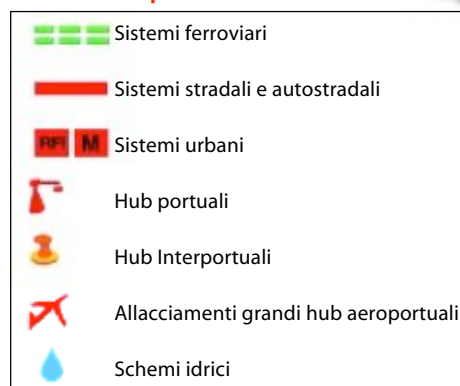
Risultano comunque già disponibili circa 2,5 miliardi per la realizzazione di 250 chilometri di nuove arterie e il potenziamento e la messa in sicurezza di altri 453 chilometri delle strade

e autostrade esistenti, una parte dei circa 2 mila chilometri della rete regionale (il 40 per cento della rete extraurbana) che – secondo dati dell'assessorato ai Trasporti della Regione – non sono a norma con il Codice della Strada e richiedono interventi sostanziali.

Attualmente si segnala l'apertura di oltre 150 cantieri in tutta la regione, esclusi quelli sulla Salerno-Reggio Calabria – sostiene Ennio Cascetta – e si stanno



Sistemi in Campania



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Logistica

Il rilancio delle infrastrutture logistiche in Campania passa attraverso il Progetto integrato degli interporti messo a punto dalla Regione, che prevede investimenti per 359,45 milioni di euro finanziati soprattutto dalla Legge Obiettivo (277,85 milioni di euro); altri fondi provengono dal Por 2000-2006 e dalle società di gestione (29,95 milioni di euro).

Gli interventi consistono soprattutto nell'adeguamento e potenziamento degli accessi stradali e ferroviari dell'interporto di Nola, compresa la Statale 7 bis, e la costruzione del collegamento fra il terminal intermodale di Marcianise con il sistema viario principale.

Altri interventi prevedono la costruzione di basi attrezzate nell'area interportuale di Marcianise, a supporto delle attività logistiche del Centro di Smistamento FS di Maddaloni, e nuove infrastrutture per l'interporto di Battipaglia.

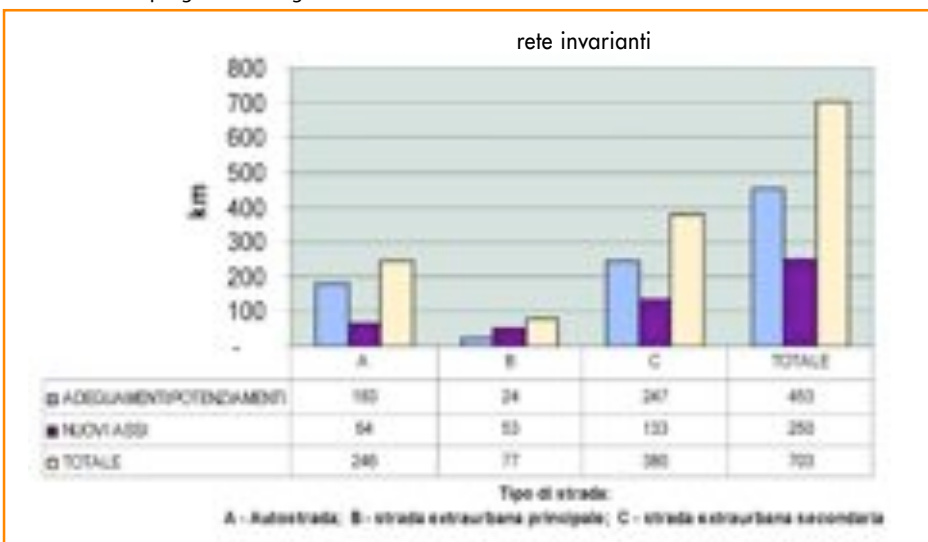


Interventi sulla rete viaria campana

realizzando infrastrutture attese da anni, dal raddoppio della statale 268 al completamento della variante Domiziana nel tratto da Castelvolturno a Mondragone, alla costruzione della Lioni-Grottaminarda. I cantieri riguardano inoltre l'ade-

guamento e la messa in sicurezza di arterie con standard insufficienti come la Telesina o il nodo di Fratte, e l'ammodernamento di assi importanti come la Caserta-Benevento o la Capua-Grazzanise-Domiziana.

Dimensione del progetto di adeguamento della rete stradale



Aeroporti

Sul versante del trasporto aereo i progetti sono altrettanto ambiziosi, considerando che la regione prevede investimenti per 1,35 miliardi di euro (2.600 miliardi di lire) entro il 2030, per passare dall'unico aeroporto esistente, Capodichino, a un sistema dove allo scalo principale si affianchino quelli di Grazzanise e Pontecagnano, con opportune specializzazioni funzionali, oltre all'aerodromo di Capua per l'aviazione generale e, se possibile, a un'aviosuperficie nel beneventano. Per ora però sono stati stanziati 309,87 milioni di euro, di cui 41,32 di fondi Por 2000-2006 e 268,55 dalla Legge Obiettivo; solo una piccola parte quindi, il resto è da reperire.

Ferrovie

Le ferrovie fanno la parte del leone negli investimenti in Campania, con opere previste per 12,7 miliardi di euro (quasi 25 mila miliardi di lire), dei quali 4,3 disponibili e in parte già spesi -

rivela l'assessorato ai Trasporti della Regione – o destinati a interventi programmati entro il 2006.

Il progetto più costoso riguarda il sistema dell'alta velocità, per la quale sono già stati spesi 1,2 miliardi e altri 500 milioni sono stanziati per il periodo 2004-2006, su un totale di 7 miliardi di euro del costo complessivo; i lavori sulla tratta Roma-Napoli, i primi della rete AV ad essere avviati (nel 1994), registrano oggi un avanzamento del 90 per cento e la linea dovrebbe entrare in funzione nel 2005, grazie a un'interconnessione con gli ultimi 20 chilometri della linea storica che consentirà di raggiungere la stazione di Napoli Centrale, in attesa della sistemazione vera e propria del nodo.

Parallelamente si sta procedendo allo sviluppo della nuova stazione-porta di Afragola, nel nord-est del capoluogo, progettata dall'architetto anglo-iracheno Zaha Hadid (vincitrice di un concorso internazionale nel 2003); oggi è alla fase esecutiva e dovrebbe essere realizzata entro il 2008; sul nodo di Afragola sono previsti interventi per 390 milioni di euro, perchè vi confluiranno la linea dell'alta velocità, la variante della linea storica Cancellone-Napoli e il prolungamento della ferrovia locale Circumvesuviana, realizzando l'integrazione fra i treni a lunga percorrenza e il servizio metropolitano. Più in là nel tempo sono i progetti per prolungare l'alta velocità fino a Battipaglia (la cui attivazione è prevista per il 2014, per un costo stimato in oltre 1,8 miliardi di euro) e poi a Reggio Calabria.

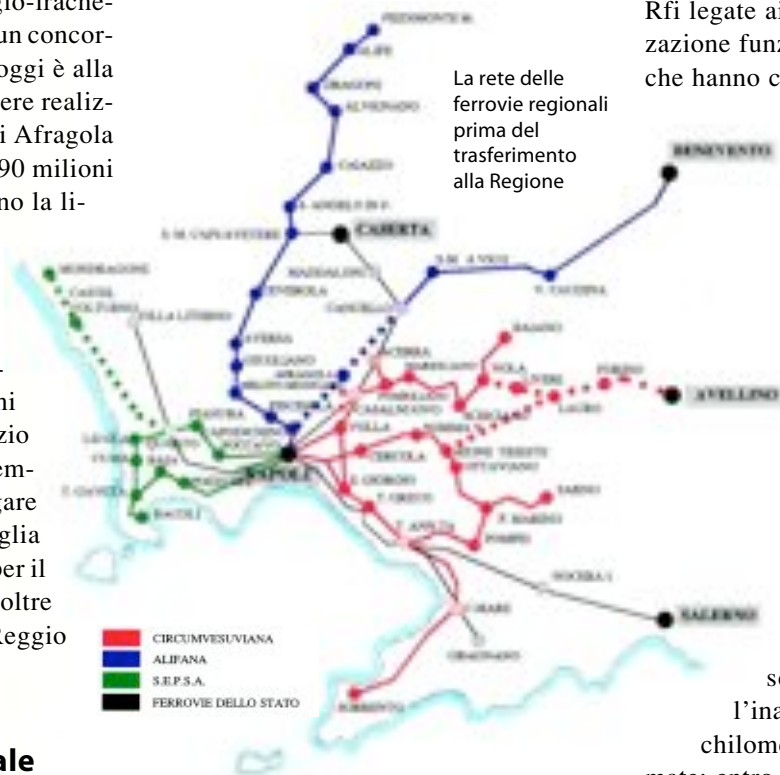
Metropolitana regionale

L'altra parte del piano di investimenti in ferrovie, per 5,7 miliardi di euro, riguarda la realizzazione entro il 2010 di un Sistema di metropolitana regionale, che l'assessore Ennio Cascetta definisce "la più grande opera pubblica in corso oggi in Italia, dopo l'Alta velocità".

Il progetto, coordinato dalla Regione, è ambizioso e punta a integrare in un solo sistema le diverse e importanti realtà ferroviarie e metropolitane presenti in particolare a Napoli e nel suo hinterland, ammodernando la rete esistente, estendendola di altri 170 chilometri e 83 stazioni e integrandola con una serie di nodi d'interscambio nei quali possono interagire anche il trasporto pubblico su gomma e le reti nazionali.

Molti di questi interventi riguardano le aree urbane, in particolare quelle di Napoli e Salerno.

A scala macroregionale, i principali interventi previsti riguardano la rete gestita da Rfi, in parte legati ai lavori dell'alta velocità, come la cosiddetta Linea a monte del Vesuvio, una variante di 25 chilometri che porta direttamente a Sud evitando il nodo di Napoli; si segnalano poi i raddoppi della Caserta-Foggia e



della Napoli-Bari (è in corso di approfondimento lo studio per un nuovo tracciato tra Benevento e Cancellone) e la creazione di migliori collegamenti con i porti di Napoli e Salerno e i centri logistici della regione.

Parallelamente Rfi ha avviato un piano di soppressione e automazione dei passaggi a livello che riguarda 85 impianti, per un investimento complessivo di 100 milioni di euro (dei quali 70 già disponibili); nel 2004 Rfi ha eliminato in Campania 11 passaggi a livello per un investimento complessivo di circa 11 milioni di euro.

Allo stesso modo sta procedendo il Piano di risanamento acustico delle linee Rfi, che prevede la realizzazione di 332 tratti di barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di circa 199 chilometri e un costo stimato di circa 390 milioni di euro in quindici anni.

Infrastrutture urbane

Nelle tratte più propriamente urbane del Sistema di metropolitana regionale, le linee interessate non sono solo quelle di Rfi legate ai suoi progetti di riorganizzazione funzionale del nodo di Napoli, che hanno costi elevati e tempi lunghi, ma anche le ferrovie regionali Circumvesuviana, Alifana, Cumana e Circumflegrea, tutte convergenti su Napoli, e le nuove linee delle metropolitane di Napoli e di Salerno e del sistema di trasporto urbano su ferro di Avellino.

Dal 2000 ad oggi gli interventi hanno riguardato spese per circa 200 milioni di euro di fondi europei Por (pari al 50 per cento delle disponibilità) che – sottolinea Ennio Cascetta – hanno consentito l'inaugurazione di linee per 37,5 chilometri, con 18 stazioni e fermate; entro la fine del 2005 si prevede l'entrata in funzione di nuove tratte per un totale di 15 chilometri e 20 nuove stazioni, fra le quali la prima tratta Soccavo-Monte Sant'Angelo della bretella di collegamento tra Circumflegrea e Cumana e la prima tratta Salerno-Stadio Arechi della metropolitana di Salerno.



Porti

Per il sistema portuale campano sono previsti circa 1,1 miliardi di euro di investimenti nei prossimi cinque anni (poco più di 2 mila miliardi di lire), equamente divisi fra la portualità turistica e quella commerciale, oltre la metà dei quali, secondo l'assessorato ai Trasporti della Regione, sono già disponibili e in parte spesi o programmati entro il 2006.

Circa 237 milioni di euro (36 provenienti dal Por 2000-2006 e il resto dalle intese con il Governo), servono a potenziare i collegamenti dei porti commerciali di Napoli e Salerno; quelle già realizzate hanno contribuito allo sviluppo delle Autostrade del mare – rivela Cascetta – trasformando i due scali campani nelle punte di diamante del sistema, tanto che oggi su di essi transita circa il 50 per cento di questi traffici in Italia, dando corpo in particolare a un vero e proprio “ponte sul Tirreno” fra Campania e Sicilia. Sul lato mare, nel porto di Napoli è in corso un vasto programma di lavori per razionalizzare gli impianti ed espandere le attività e le capacità di traffico, in particolare la costituzione di un terminal di circa 250 mila metri quadrati, con un fronte banchina di 650 metri per l'attracco contemporaneo di due navi portacontainer da 6 mila teu, lunghe 315 metri.

Per il porto di Salerno si prevede lo sviluppo della nautica da diporto e del sistema di trasporti via mare; la Regione finanzia con circa 25 milioni di euro di fondi Por la realizzazione di una Stazione Marittima (progettata anch'essa da Zaha Hadid) in grado di assorbire un flusso di 800 passeggeri l'ora, e la creazione di quattro porti turistici (per oltre 3 mila posti barca). Sempre riguardo alla portualità turistica è stato avviato un progetto di recupero e riqualificazione delle strutture esistenti lungo i 450 chilometri di costa della Campania, investendo circa 22 milioni di euro per risolvere le emergenze nei 57 scali e approdi, dove si trovano circa 16-20 mila posti barca stimati, metà dei quali su banchina galleggiante (e di difficile

consolidamento). Il passo successivo si inquadra nel Progetto integrato della portualità turistica varato recentemente dalla Regione, che prevede investimenti per 300 milioni di euro (finanziati con 106 milioni di euro di fondi Por 2000-2006) – su tutti gli scali e approdi esistenti e su nuovi porti da costruire, che si calcola attiveranno a loro volta investimenti per altri 200 milioni di capitali pubblici e privati, grazie al project financing. I lavori dovrebbero iniziare entro il 2006 e terminare nel 2008, portando alla riqualificazione di 7 mila posti barca e alla creazione ex-novo di altrettanti.

Idrico

Nel settore idrico la Campania è interessata da uno dei progetti potenzialmente più interessanti fra quelli inseriti nella Legge Obiettivo, cioè l'adeguamento e potenziamento dell'Acquedotto campano, uno dei più grandi del Paese, oggi diviso in due gestioni separate: una privata (Eniacqua Campania) e l'altra pubblica; il progetto – non ancora finanziato, ma in itinere – si segnala per le ricadute economiche e sociali molto importanti, ma investe problemi delicati di rapporto pubblico-privato e di “mercificazione” del bene acqua, nonostante la

parte pubblica sia in condizioni fatiscenti; tutto sembra ruotare su una proposta dei privati di acquisire la gestione dell'intero sistema e procedere al suo rifacimento, con modifiche importanti, dando corpo a un investimento di 899 milioni di euro di cui il 71 per cento a carico del privato e il 29 per cento pubblico, attraverso la Legge Obiettivo. Questo e altri progetti sono però ancora in discussione.

“Stiamo portando avanti un complesso e articolato processo di riorganizzazione del settore idrico – dichiara Antonio Basolino, Presidente della Regione Campania – tenendo conto che la nostra regione da un lato fornisce, da oltre novant'anni, risorse idriche alla Puglia e, dall'altro, ne riceve dal Lazio e dal Molise. Si sta lavorando alla revisione e all'aggiornamento del Piano Regolatore degli acquedotti con l'obiettivo di assicurare la protezione e la salvaguardia delle fonti idriche, un razionale utilizzo delle risorse disponibili e, attraverso i quattro Ambiti Territoriali Ottimali istituiti, raggiungere il riequilibrio del ciclo integrato delle acque, migliorare la copertura del servizio fognario e depurativo, adeguare e potenziare gli impianti esistenti.”

Nuovo porto della Marina di Stabia

