

NAPOLI, LA PORTA DEL MEDITERRANEO

PARTIAMO DAI DATI

Il progetto “Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli”, finanziato con PON FESR Infrastrutture e Reti - ciclo di programmazione 2014-2020 (Ente programmatore: MIT; Beneficiario ed Attuatore: RFI S.p.A.) è finalizzato all’innovazione tecnologica delle linee ferroviarie in Campania e nel Sud Italia. Nonostante il progetto sia stato avviato nello scorso settennato, è stato necessario proseguire nell’attuale ciclo di programmazione, per la complessità dei lavori da realizzare e per l’enorme sforzo finanziario che l’UE ha dovuto sostenere. La fine è prevista per il 31/12/2020. Il costo pubblico per il progetto monitorato è di € 55.004.443,00 ma i pagamenti effettuati corrispondono solo all’81% (€ 44.812.634,78). Di questi il 66% è finanziato dall’Unione Europea (€36.179.172,00), il 22% dal Fondo di Rotazione (€12.059.724,00) ed il 12% da un’altra Fonte pubblica (€6.765.546,00). Nonostante i pagamenti siano già stati effettuati all’81 % (cfr. infografica n. 2 “ANALISI DEI PAGAMENTI”), dei trenta impianti previsti sono stati realizzati solo otto corrispondenti al 26,7%.

UN PROGETTO AMBIZIOSO

Il progetto di Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli si inserisce in una politica europea di più ampio respiro, radicata nel Trattato sul Funzionamento dell’UE del 1993; questo prevede lo sviluppo delle reti TENs (Trans European Network) per i trasporti, l’energia e le telecomunicazioni. In particolare con TEN-T (Trans European Network Transport) nasce una nuova politica di infrastrutture di trasporto che collega il continente da est a ovest e da nord a sud. Essa promuove e rafforza le catene di trasporto, stando al passo con le nuove tecnologie, colmando il gap tra le reti di trasporto degli Stati membri. Le TEN-T potenziano il funzionamento del mercato interno collegando le regioni europee con il resto del mondo. Per realizzare questo ambizioso progetto l’UE ha messo in campo ben 24,05 miliardi di euro fino al 2020. Il Nodo di Napoli si inserisce nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo che si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma, e attraversa la Svezia , la Danimarca, la Germania, l’Austria e l’Italia fino a raggiungere Malta. Comprende interventi riguardanti ferrovie per 9.337 km, strade per 6.372 km, 45 piattaforme multimodali, 25 porti, 19 centri urbani, 19 aeroporti e 5 corridoi sovrapposti (cfr. infografica n. 3 “UN PROGETTO AMBIZIOSO”).

ITALIA VS EUROPA

Passiamo ad esaminare la situazione italiana. Mentre la media europea si attesta sui 44 chilometri di rete ferroviaria ogni 100 mila abitanti (ad esempio in Germania ci sono 50 km ogni 100 mila abitanti, in Finlandia 109 km e in Svezia 114 km), in Italia ce ne sono solo 28,3. Di queste linee ferroviarie a binario unico, nelle regioni del sud Italia le percentuali corrispondono al 77% per l’Abruzzo, 91% per il Molise, 41% per la Campania, 95%, per la Basilicata, 50% per la Puglia, 67% per la Calabria, 87% per la Sicilia, 88% per la Sardegna. Da questi dati si evince come il Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli costituisca un intervento strategico per lo sviluppo economico e sociale del sud Italia e più in generale per il sud dell’Europa (cfr.infografica n.1 “ITALIA VS EUROPA”).

INDAGINE SUL CAMPO

I mezzi di trasporto pubblici costituiscono una componente fondamentale per lo sviluppo di ogni comunità. Ciò nonostante in Italia, in particolare nelle regioni del Sud, i mezzi di trasporto pubblici non sono utilizzati da tutti i cittadini, così come si evince dai dati raccolti durante la nostra indagine statistica. Di fatto, su 175 persone intervistate poco più della metà, corrispondenti al 54,3%, ha

affermato di utilizzare i mezzi pubblici. Del restante 45,7%, il 69,5% non li utilizza in quanto li ritiene non adeguati alle proprie esigenze e il 30,5% non li utilizza perché troppo costosi o poco frequenti o poco precisi. Al primo posto, tra i mezzi di trasporto maggiormente utilizzati, troviamo l'auto e la moto ai quali spetta il 73,7%, al secondo il treno con il 10,3%, all'ultimo la metropolitana con solo il 2,9%. Sebbene il treno venga utilizzato soltanto dal 10,3% a causa dei problemi sopracitati, quasi il 100% degli intervistati ritiene che il potenziamento delle reti ferroviarie sia prioritario per uno sviluppo economico sostenibile. (cfr. infografica n. 4 "INDAGINE SUL CAMPO").

PUNTO DI ARRIVO O PUNTO DI PARTENZA?

La qualità delle infrastrutture ferroviarie, che non può prescindere dal potenziamento tecnologico, è determinante per colmare il divario economico e sociale fra i territori nord europei e quelli mediterranei. Riquilibrare il trasporto su rotaia diventa determinante anche per contrastare gli alti livelli di inquinamento del trasporto su gomma, uno dei temi dell'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile n.9 dell'Agenda 2030. A che punto siamo? Fin qui abbiamo compreso che si tratta di uno snodo fondamentale per il nostro futuro ma c'è sicuramente ancora tanta strada... ferrata da fare.