
Assemblea annuale ANCEFERR 2024

RASSEGNA STAMPA

Indice dei contenuti

Data	Testata	Titolo	Pag
15/11/2024	GAZZETTA DEL SUD	Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti di REDAZIONE	3
15/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti di REDAZIONE	4
15/11/2024	NOTIZIA GIORNALE	Investimenti anche dopo il Pnrr di D. C.	5
15/11/2024	NT ENTI LOCALI & EDILIZIA	Patente a crediti: Miceli (Anceferr): Ance obbligo gestionale che incide poco sulla sicurezza di REDAZIONE	6
15/11/2024	QUOTIDIANO NAZIONALE	«Centrati tutti gli obiettivi del Pnrr» Strisciuglio: spesi oltre 10 miliardi di REDAZIONE	7
15/11/2024	SOLE 24 ORE	Pnrr, le imprese ferroviarie: «Investire anche dopo il 2026» di Marco Morino	8
19/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	Patente per i cantieri, decollano i corsi di REDAZIONE	9
19/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	AGGIORNATO - Patente per i cantieri, decollano i corsi di REDAZIONE	11
20/11/2024	AVVISATORE MARITTIMO	Anceferr: «Spinta dal Pnrr ma occorre prepararsi al dopo per l'edilizia ferroviaria» di Alberto Ghiara	13
26/11/2024	MATTINO	Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	15
26/11/2024	MATTINO	Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	18
26/11/2024	MATTINO	AGGIORNATO - Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	21

Il punto sui lavori in corso e una presa di posizione che sferza l'esecutivo: «La sicurezza si ottiene attraverso le verifiche»

Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti

ROMA

I costruttori edili ferroviari demoliscono la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri. Vengono, però, rassicurati che per le imprese del settore ci sarà vita oltre il Pnrr.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del

settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega.

Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr» perché «rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora». E su questo una prima rassicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiro Strisciuglio, nel suo intervento. Questo «ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro», la replica di Miceli.

Sempre Strisciuglio ha poi messo in chiaro che Rfi ha «centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr», spiegando che «abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr e abbiamo speso più di

10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr». Quindi «siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr», scandisce.

«Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipo», aggiunge il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi.



Opere ferroviarie Sono 400 i cantieri attivati grazie ai fondi del Pnrr



Il punto sui lavori in corso e una presa di posizione che sferza l'esecutivo: «La sicurezza si ottiene attraverso le verifiche»

Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti

ROMA

I costruttori edili ferroviari demoliscono la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri. Vengono, però, rassicurati che per le imprese del settore ci sarà vita oltre il Pnrr.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del

settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega.

Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr» perché «rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora». E su questo una prima rassicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiro Strisciuglio, nel suo intervento. Questo «ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro», la replica di Miceli.

Sempre Strisciuglio ha poi messo in chiaro che Rfi ha «centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr», spiegando che «abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr e abbiamo speso più di

10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr». Quindi «siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr», scandisce.

«Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipo», aggiunge il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi.



Opere ferroviarie Sono 400 i cantieri attivati grazie ai fondi del Pnrr



Investimenti anche dopo il Pnrr

Tutti gli obiettivi del Pnrr sono stati centrati e gli investimenti proseguiranno anche dopo il 2026. Ad assicurarlo, parlando del Gruppo FS, è l'amministratore delegato di RFI, **Gianpiero Strisciuglio**. Durante il suo intervento nel corso dell'assemblea Anceferri, incentrata proprio sull'infrastruttura ferroviaria e sul Pnrr, Strisciuglio ha spiegato che quest'anno per la rete ferroviaria italiana sono stati raggiunti investimenti record per nove miliardi, il doppio rispetto al pre-Covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. Partiamo da quanto successo finora: nell'ambito del Pnrr, ha affermato, "abbiamo centrato tutti gli obiettivi previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 pre-

visti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima". Come detto, l'intenzione è di proseguire anche oltre il 2026 con il "rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità". RFI, viene spiegato, sta investendo in manutenzione e innovazione, con "circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete", ha aggiunto l'ad. Infine, un focus sulla sicurezza nei cantieri: "L'obiettivo principa-

le è garantire la massima sicurezza delle persone che lavorano nei nostri cantieri, su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore", ha concluso Strisciuglio.

D.C.

Oltre il Piano

RFI annuncia di aver centrato tutti gli obiettivi e rilancia il rinnovo delle infrastrutture dopo il 2026



Imprese

Patente a crediti: Miceli (Anceferr): obbligo gestionale che incide poco sulla sicurezza

Per i costruttori di infrastrutture ferroviarie dell'Ance la novità è «un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità con una successiva rintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione»

di M.Fr.

14 Novembre 2024

«È urgente far crescere e innovare il settore e non ci si può limitare ai contenuti del recente decreto 19/2024, che ha introdotto la patente a punti, in vigore dal 1° ottobre. Un dispositivo che, in questa fase, sembra sollevare una serie di criticità e ben poca innovazione». Il presidente di Anceferr, Vito Miceli, parlando all'assemblea annuale dei costruttori di reti ferroviarie aderenti all'Ance, boccia senza mezzi termini la patente a crediti, soprattutto per la distanza tra l'obiettivo iniziale di qualificare le imprese e l'esito normativo che, secondo i costruttori ferroviari dell'Ance, ha prodotto «un sistema che poco incide o inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili» e che «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva rintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione».

Miceli evidenzia anche quello che definisce un paradosso: da una parte le imprese con la Soa dalla III classifica in su sono esentate, dall'altra parte «le imprese escluse dal sistema patente devono, in caso di subappalti, verificare che tutte le altre imprese coinvolte – di pari o inferiore qualificazione – siano in possesso della patente a punti o abbiano una Soa adeguata». Si tratta di «un aggravio ingiustificabile per le imprese più qualificate, perché di fatto svolgeranno un ruolo di vigilanza e controllo sulla regolarità operativa di terze parti. Siamo di fronte all'introduzione di un nuovo obbligo gestionale basato su carte e documentazioni formali, per cui ci dovremo attrezzare con appositi uffici e l'impiego di personale dedicato». Ancora: «È nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza, e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici dove il controllo delle regole è già stringente. Intervenedo all'assemblea Anceferr, l'ad di Rete ferroviaria italiana Gianpiero Strisciuglio ha sottolineato che gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza. «L'obiettivo – ha detto – è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità». La dichiarazione è stata apprezzata dai costruttori: «La risposta positiva di Gianpiero Strisciuglio, alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro - ha replicato Miceli -: dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione».



Rfi

**«Centrati tutti gli obiettivi del Pnrr»
Strisciuglio: spesi oltre 10 miliardi**

«Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr, questa è la realtà: abbiamo circa 400 cantieri attivi e speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti. Stiamo realizzando infrastrutture e opere mai viste prima». Lo ha detto l'ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio (in foto), ad Anceferr.



Pnrr, le imprese ferroviarie: «Investire anche dopo il 2026»

Assemblea Anceferr. Il presidente Miceli: «Evitare che l'enorme potenziale creato vada disperso» Ghella (Ance): «Senza la proroga degli incentivi contro il caro materiali lo stop ai lavori sarà certo»

Marco Morino

Avanti con il potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026. Lo chiedono le imprese. E Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs) garantisce che continuerà a investire anche oltre la fatidica scadenza del Pnrr. Infrastruttura ferroviaria e Piano nazionale di ripresa e resilienza sono stati al centro, ieri, dell'assemblea annuale di Anceferr, l'associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria. Dice Vito Miceli, presidente Anceferr: «Cosa succederà alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo del 2026. Serve un orizzonte chiaro per il futuro. Siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione». Poi Miceli, nella sua relazione, elenca le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e, al Governo, la sollecitazione sulla proroga delle misure per il caro

materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza la quale sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021.

L'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, presente in assemblea, risponde subito: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi previsti e speso più di 10 miliardi dei circa 22 assegnati dal Pnrr per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima. L'obiettivo è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità». E ancora: «Rfi spende circa tre miliardi l'anno di manutenzione straordinaria - prosegue Strisciuglio - e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato un control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete». Per quanto attiene al capitolo sicurezza, per il numero uno di Rfi «la priorità è garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri: su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze».

Il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, anch'egli presente all'assemblea di Anceferr, si spinge oltre: «Garantiremo la prosecuzione dei lavori almeno fino al 2030/2032, anni in cui pensiamo di poter completare tutta la rete core del sistema nazionale, unendo i principali punti del Paese ai valichi alpini, in particolare Bren-

nero e Tav Torino-Lione. Oggi nelle ferrovie c'è tensione, ma poi il settore ne godrà per i prossimi 15-20 anni, in termini di credibilità e reputazione».

Sulla questione del caro materiali interviene, sempre dal palco dell'assemblea di Anceferr, il vicepresidente di Ance (l'associazione nazionale dei costruttori edili), Federico Ghella: «Siamo a un mese e mezzo dalla scadenza della misura contro il caro materiali e non sappiamo se il primo gennaio i nostri cantieri saranno in grado di operare oppure no. Senza una proroga - avvisa Ghella - il blocco dei cantieri non è un rischio, è una certezza. Le più importanti opere del Pnrr senza ristori non saranno in grado di procedere. Non avere certezza di queste risorse ci preoccupa. Senza contare che oltre alla proroga, le imprese hanno il problema di vedersi riconosciuti i ristori degli anni passati. Aspettiamo ancora 1,8 miliardi. Anche in tema revisione prezzi ci siamo spesi lavorando al tavolo con il ministero, ma nel correttivo si è fatto un passo indietro», conclude il vicepresidente Ance.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Strisciuglio (Rfi):
«Andremo avanti. Tra gli obiettivi, garantire la massima sicurezza nei nostri cantieri»



Sostenibili.

Il nuovo intercitty ibrido di Trenitalia a tripla alimentazione (elettrica, diesel e a batteria) consentirà di ridurre le emissioni di CO2 dell'83% rispetto agli attuali treni a motore diesel



Sono già più di 400 mila le imprese che hanno chiesto la nuova autorizzazioni a punti, soprattutto nel settore edile

Patente per i cantieri, decollano i corsi

Sono già più 400 mila le imprese che lavorano soprattutto nei cantieri edili e che in meno di due settimane hanno chiesto la patente a punti. E con questo strumento "è finito il tempo dei furbetti". E' quanto ha affermato la ministra del Lavoro Marina Calderone nei giorni scorsi in occasione della 74esima Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro organizzata dall'Anmil. La ministra ha annunciato anche un'azione ispettiva specifica che è in corso per "verificare quelli che sono gli attestati che vengono consegnati quando bisogna esibire la prova dell'avvenuta formazione sulla sicurezza. Abbiamo ancora tantissimo lavoro da fare", ha detto sostenendo la necessità anche di aggiornare la normativa sulla sicurezza che non rispecchia ora un mondo del lavoro profondamente cambiato.

Analoga situazione per la sicurezza riguarda le imprese al lavoro nel comparto agricolo, dove spesso avvengono incidenti durante l'uso di trattori e macchinari. «Chi agisce senza garantire sicurezza del lavoro all'interno della propria impresa deve essere penalizzato in maniera più forte possibile»: lo ha detto infatti il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida a margine di un convegno di Confagricoltura sulla sicurezza sul lavoro. Il ministro ha anche evidenziato gli sforzi normativi in atto per «non far cadere tutti i costi della prevenzione a carico dell'impresa. «Questo governo - ha ricordato - ha stanziato molti fondi sul tema, da ul-

timo il bando dedicato all'acquisto di macchinari più sicuri e fondi Pnrr per la formazione delle forze di lavoro, anche per i lavoratori che arrivano da fuori». Per Lollobrigida «non esiste distinzione di nazionalità tra lavoratori e tutti devono avere gli stessi diritti. Noi lavoriamo a 360 gradi insieme alle forze sindacali e alle rappresentanze delle organizzazioni territoriali, perché insieme si riesce a contrastare il caporalato e dobbiamo avere la tendenza - ha ribadito - a cancellare ogni forma di sfruttamento e ogni forma di irregolarità all'interno del mondo del lavoro».

Vanno però facilitati gli ingressi regolari dei migranti: «Se un ragazzo straniero - ha detto Lollobrigida - che impara una professione, impara l'italiano e impara anche le nostre regole di convivenza è non solo ben accetto, ma deve essere incentivato a venire qui. Poi sceglierà se restare o se tornare invece in patria per crescere l'economia di quel Paese, ma è una risorsa. E oggi la via di accesso non deve essere come qualcuno spera il barcone, con rischi eccezionali per chi vi sale, e ricadute ovviamente di non integrazione».

Ma le difficoltà per il decollo definitivo della patente a punti non mancano. Pochi giorni fa sono intervenuti i costruttori edili ferroviari con forti critiche appunto per la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza

nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega. Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30 mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr». E su questo una prima assicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciunglio.

Ancora più pressante la necessità della formazione sui luoghi di lavoro per reintegrare le penalizzazioni delle ditte





Antincendio. Nuove norme in vigore per le strutture turistiche



Sono già più di 400 mila le imprese che hanno chiesto la nuova autorizzazioni a punti, soprattutto nel settore edile

Patente per i cantieri, decollano i corsi

Sono già più 400 mila le imprese che lavorano soprattutto nei cantieri edili e che in meno di due settimane hanno chiesto la patente a punti. E con questo strumento "è finito il tempo dei furbetti". E' quanto ha affermato la ministra del Lavoro Marina Calderone nei giorni scorsi in occasione della 74esima Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro organizzata dall'Anmil. La ministra ha annunciato anche un'azione ispettiva specifica che è in corso per "verificare quelli che sono gli attestati che vengono consegnati quando bisogna esibire la prova dell'avvenuta formazione sulla sicurezza. Abbiamo ancora tantissimo lavoro da fare", ha detto sostenendo la necessità anche di aggiornare la normativa sulla sicurezza che non rispecchia ora un mondo del lavoro profondamente cambiato.

Analoga situazione per la sicurezza riguarda le imprese al lavoro nel comparto agricolo, dove spesso avvengono incidenti durante l'uso di trattori e macchinari. «Chi agisce senza garantire sicurezza del lavoro all'interno della propria impresa deve essere penalizzato in maniera più forte possibile»: lo ha detto infatti il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida a margine di un convegno di Confagricoltura sulla sicurezza sul lavoro. Il ministro ha anche evidenziato gli sforzi normativi in atto per «non far cadere tutti i costi della prevenzione a carico dell'impresa. «Questo governo - ha ricordato - ha stanziato molti fondi sul tema, da ul-

timo il bando dedicato all'acquisto di macchinari più sicuri e fondi Pnrr per la formazione delle forze di lavoro, anche per i lavoratori che arrivano da fuori». Per Lollobrigida «non esiste distinzione di nazionalità tra lavoratori e tutti devono avere gli stessi diritti. Noi lavoriamo a 360 gradi insieme alle forze sindacali e alle rappresentanze delle organizzazioni territoriali, perché insieme si riesce a contrastare il caporalato e dobbiamo avere la tendenza - ha ribadito - a cancellare ogni forma di sfruttamento e ogni forma di irregolarità all'interno del mondo del lavoro».

Vanno però facilitati gli ingressi regolari dei migranti: «Se un ragazzo straniero - ha detto Lollobrigida - che impara una professione, impara l'italiano e impara anche le nostre regole di convivenza è non solo ben accetto, ma deve essere incentivato a venire qui. Poi sceglierà se restare o se tornare invece in patria per crescere l'economia di quel Paese, ma è una risorsa. E oggi la via di accesso non deve essere come qualcuno spera il barcone, con rischi eccezionali per chi vi sale, e ricadute ovviamente di non integrazione».

Ma le difficoltà per il decollo definitivo della patente a punti non mancano. Pochi giorni fa sono intervenuti i costruttori edili ferroviari con forti critiche appunto per la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza

nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega. Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30 mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr». E su questo una prima assicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciunglio.

Ancora più pressante la necessità della formazione sui luoghi di lavoro per reintegrare le penalizzazioni delle ditte





L'INCONTRO

Anceferr: «Spinta dal Pnrr ma occorre prepararsi al dopo per l'edilizia ferroviaria»

Appello del presidente Miceli: «Chiediamo alle istituzioni di pianificare una strategia che vada oltre il traguardo 2026»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il Pnrr sta dando un forte impulso alle infrastrutture in Italia, ma le imprese edili attive sui cantieri si stanno già preparando al dopo, quando i fondi non alimenteranno più il motore produttivo. Se n'è parlato all'assemblea annuale di Anceferr, l'associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria, presieduta da Vito Miceli.

“Cosa succederà - ha detto Miceli - alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo 2026. Un orizzonte chiaro per il futuro e siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo”. Nella sua relazione Miceli ha evidenziato le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e al Governo la sollecitazione sulla proroga delle misure

per il caro materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza cui sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021. Il presidente Miceli ha dichiarato a fine mattinata: “La risposta positiva dell'ad Strisciuglio alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione”. All'evento hanno preso parte il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il giudice emerito della Consulta, Sabino Cassese, l'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, Gianpiero Strisciuglio.

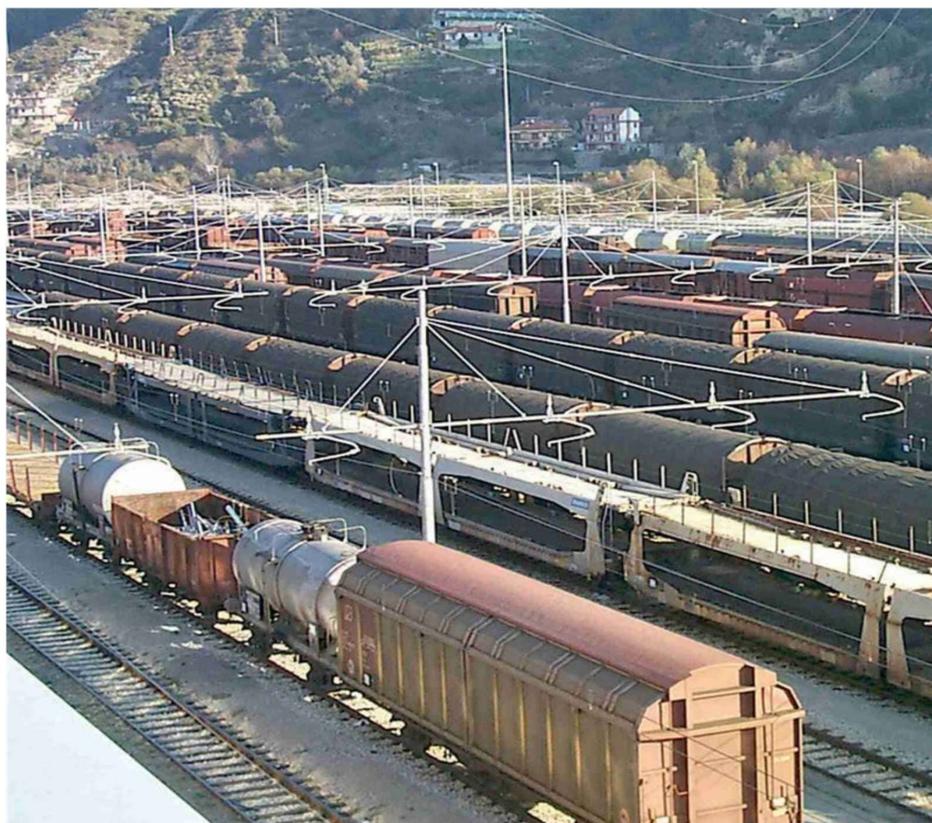
“Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti”, ha chiarito il viceministro Rixi. “Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria - ha aggiunto - è vecchia e ha problemi di vario tipo. In un territorio come il nostro, geologicamente e morfologicamente complesso, il costo medio di una ferrovia è molto più alto che in altri Paesi. L'aumento dei costi delle materie prime è un tema che colpisce anche questo settore. Oggi l'Italia sta passando da una fase di manutenzione della rete a una forte riorganizzazione per affrontare le sfide del futuro”.

Entrano nel merito dell'andamento del Pnrr le parole dell'ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio: “Rfi ha un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, con interventi per circa 22 miliardi di euro. Possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'83% di questi fondi è già stato impegnato in progetti che riguardano sia la costruzione di nuove opere sia il potenziamento dell'infrastruttura esistente. Stiamo rispettando le scadenze previste, devo dire anche grazie alla tenacia delle persone di Rfi e delle tante imprese che ogni giorno, insieme a noi, danno un contributo decisivo al cambiamento del Paese”, ha evidenziato “La realizzazione delle infrastrutture - ha detto Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, intervistato in merito all'uscita del suo ultimo volume, ‘Varcare le frontiere’ - è il risultato della capacità amministrativa dello Stato. Le democrazie mature devono curare una pluralità di interessi in conflitto tra di loro e questo richiede capacità di gestire la complessità. E per gestire la complessità bisogna essere capaci di ‘varcare le frontiere’”.

“Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impe-



gnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese. Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale", sottolinea Miceli.



Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il “tesoro” della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

“Tesoro” Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le econo-

mie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svm - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Anceff: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente

interessati sono l'ingegneria civile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fabbricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Foggia, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che

consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 14mila tonnellate di Co2, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottaminarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans Euro-

pean Network-transport) è ritenuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della gassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**





Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi



Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il “tesoro” della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

“Tesoro” Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le economie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svi-mez - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Ancefferr: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente interessati sono l'ingegneria ci-

vile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fab-

bricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Foggia, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che

consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 141mila tonnellate di Co2, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottamarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans Euro-

pean Network-transport) è ritenuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della gassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**



**ALTA VELOCITÀ
E ALTA CAPACITÀ
DOTAZIONI STRATEGICHE
SULLE TRASVERSALI
EUROPEE PER RIDURRE
LE EMISSIONI DI CO2**



Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi



Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il "tesoro" della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

“Tesoro” Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le econo-

mie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svi-mez - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Anceferr: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente

interessati sono l'ingegneria civile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fabbricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Foggia, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 141mila tonnellate di Co2, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'Al6 di Grottaminarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans European Network-transport) è rite-

nuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della gassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ALTA VELOCITÀ
E ALTA CAPACITÀ
DOTAZIONI STRATEGICHE
SULLE TRASVERSALI
EUROPEE PER RIDURRE
LE EMISSIONI DI CO2**

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**





Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi

La scheda

