

## L'Alta Capacità vale mezzo punto del Pil



I lavori all'Alta Capacità/Velocità Napoli-Bari valgono 11 milioni in termini di Pil. Sulla carta sono stati stanziati 6,2 miliardi di euro con impatto degli investimenti infrastrutturali dello 0,62% (fonte Banca d'Italia) che vuol dire mezzo punto percentuale da suddividere per gli anni necessari alla realizzazione dell'opera. Se si considera il Pil del 2019 di 1.787,7 miliardi l'Alta capacità produrrà 11 milioni di Pil. Ancora maggiore l'impatto sul Pil complessivo delle 2 regioni interessate (Campania e Puglia) che vedrebbero crescere il prodotto del 5,5% circa (incremento complessivo da suddividere sempre per gli anni necessari al completamento dell'infrastruttura). *Sono i dati di Confindustria Federbeton, che rappresenta in Italia la filiera produttiva del cemento e del calcestruzzo.* Più in generale un investimento di 10 miliardi di euro all'anno nei prossimi 5 anni porterebbe il Sud, dopo 15 anni, in una situazione a regime con aumento del PIL pro-capite da 19 mila euro a 23 mila euro (media Italia 27 mila euro); disoccupazione dal 17,8% al 13% (media Italia 10%); 40 milioni di tonnellate annue di CO2 evitata. In Italia, nel 2018, si sono registrati un fatturato di circa 9 miliardi di euro, un valore aggiunto di circa 2 miliardi e 32 mila addetti. Con queste dimensioni in Italia la filiera arriva a rappresentare il 7% degli investimenti in costruzioni, stimati da Ance in 130 miliardi. In termini pratici, l'Alta Capacità porterà una forte riduzione dei tempi di percorrenza: sulle lunghe percorrenze, la nuova linea consentirà di attivare servizi ferroviari veloci diretti tra Napoli e Bari, aumentare l'offerta tra Bari-Roma-Bologna- Milano-Torino e tra Bari -Pescara e Bologna (possibilità di accogliere sulla rete oltre 50 treni in più rispetto ad oggi). Saranno ridotti notevolmente i tempi di viaggio: Napoli-Bari: circa 2 ore (no stop), meno una ora e 40 m di differenza rispetto ad oggi; Roma-Bari: circa 3 ore (no stop), meno un'ora di differenza rispetto ad oggi. Ci sarà una migliore integrazione della rete ferroviaria di Sud - Est e della linea ferroviaria con le strutture dedicate a intermodalità e logistica. Parte fondamentale del Core Corridor TEN-T europeo Scandinavia- Mediterraneo - che collega Helsinki a La Valletta, passando per il Centro Europa, la Galleria di Base del Brennero in costruzione e le principali città siciliane - la nuova Napoli - Bari si conetterà dalla nuova stazione Napoli Afragola, a servizio dei treni regionali e di lunga percorrenza, alle linee AV/AC già in esercizio lungo l'asse Torino- Milano/Brescia-Napoli inserendo l'intera regione Puglia nel Sistema AV/AC italiano e aumentando la connessione con i servizi ferroviari regionali, in particolare nelle aree metropolitane di Napoli e di Bari. Infine, l'inserimento territoriale e sostenibilità ambientale: riduzione delle interferenze con il territorio, attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello; avvicinamento delle grandi aree metropolitane, recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere. In particolare, per i passeggeri la nuova linea consentirà di rafforzare l'offerta di trasporto e di sviluppare l'inter - scambio ferro/ferro e ferro/ gomma nelle città servite dalla nuova linea sia in provincia di Napoli e Bari sia nelle aree di Caserta, Benevento e Foggia, grazie anche alle nuove stazioni previste nell'ambito della nuova linea.