

TRASPORTI

I NODI DELLO SVILUPPO DEL SUD

«La Napoli-Bari? Non è una linea alta velocità»

L'ammissione del n. 1 di Trenitalia: «Ma sarà a doppio binario»

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** La nuova ferrovia Napoli-Bari, il cui termine lavori è adesso spostato al 2028, «non sarà proprio alta velocità». Lo ha detto ieri a Berlino l'amministratore delegato di Trenitalia, Luigi Corradi. Pur spiegando che «parliamo di lavori importanti: sarà tutta a doppio binario, più dritta, con meno curve», il manager ha cancellato un equivoco che dura da almeno 15 anni. Confermando che l'alta velocità ferroviaria si ferma (e si fermerà) a Roma.

La dichiarazione arrivata

durante l'Innotrans di Berlino ha creato qualche sorpresa, anche perché nelle stesse comunicazioni ufficiali di Fs la nuova linea - che dovrebbe consentire il collegamento Bari-Roma in tre ore - è definita «Av/AC», cioè «alta velocità» ed «alta capacità». La differenza tecnica tra le due definizioni è chiara: alta velocità significa che i treni superano i 250 km/orari, alta capacità che la frequenza è superiore a quella delle linee ordinarie grazie a sistemi di controllo del traffico più efficienti. Il progetto della Napoli-Bari (121 km per un investimento da 5,7 miliardi, in

SARÀ PRONTA (FORSE) NEL 2028

Il termine delle opere da 5,8 miliardi continua ad essere spostato in avanti
«Ma già nel 2025 taglieremo i tempi»

parte provenienti dal Pnrr) prevede velocità di punta fino a 250 km orari in alcune tratte (una galleria e la tratta adriatica). Ma sull'equivoco lessicale hanno giocato e giocano i politici di tutti gli schieramenti per «vendere» alla Puglia un'«alta velocità» che non è mai esistita.

Il completamento dei lavori, peraltro, viene continuamente spostato in avanti da almeno un decennio (fonti ministeriali continuano a ribadire alla «Gazzetta» che pure il 2028 è una previsione ottimistica: la data più realistica è oltre il 2030). «È un'opera in avanzata fase di realizzazione - ha detto

ieri l'amministratore delegato di Rfi, il barese Gianpiero Strisciunglio - nel 2025 completeremo due tratte, la Canello-Frasso e la Napoli-Canello, che velocizzeranno i collegamenti dalla Puglia verso Napoli. I cantieri continuano». Entro ottobre del prossimo anno - secondo Rfi - dovrebbero essere aperti entrambi i binari della Canello-Frasso, che permetterà di «tagliare» verso Napoli, mentre la Napoli-Canello (chiusura lavori prevista entro dicembre 2025) è una «scorciatoia» verso la linea (vera) ad alta velocità tra Napoli e Roma: in questo modo il diretto Napo-



LO SCAVO La nuova galleria di Grottaminarda sulla Napoli-Bari

li-Bari dovrebbe già scendere a due ore e 40 minuti. Altri due lotti tra Frasso e Vitulano dovrebbero essere completati entro il 2026. Il problema sono le tratte Apice-Hirpinia e soprattutto la Hirpinia-Osarsa da 1,3 miliardi, in cui c'è un tunnel di 27 km sotto l'Appennino (in cui si toccheranno i 250 km orari): i lavori sono iniziati a novembre 2023 e - a base di progetto - dovrebbero durare 8 anni, ma lo scavo vero e proprio della galleria non è ancora partito perché ci sono da definire una serie di questioni tecniche di grande rilevanza.

La conformazione orografica

del territorio appenninico rende impossibile una «vera» alta velocità, che richiede raggi di curvatura elevati, come tra Napoli e Milano. Anche se «sarà tutta a doppio binario, più dritta, con meno curve», come ha detto Corradi, la Napoli-Bari resta dunque una «semplice» linea ordinaria da 250 km l'ora. L'unica che è tecnicamente possibile portare tra i due capoluoghi del Mezzogiorno continentale. E nemmeno sulla dorsale Adriatica è pensabile che arrivi l'alta velocità «vera», i cui costi di implementazione si calcolano nell'ordine delle centinaia di miliardi di euro.



IL FUTURO DELLA MECCANICA BARESE

di FEDERICO PIRRO

La Con.Fi.Mi. ha convocato per oggi negli studi dell'emittente televisiva TRM Network, a partire dalle 16,30, gli Stati generali della manifattura meccanica barese. Per l'occasione il gruppo dirigente della Con.Fi.Mi chiama a raccolta imprese, dirigenti d'azienda, stakeholder, docenti universitari, amministratori locali non solo per focalizzare problematiche che stanno particolarmente a cuore alle Pmi - come ad esempio un migliore accesso al credito, una riqualificazione delle infrastrutture al servizio delle aziende, e il reperimento di figure specializzate quasi introvabili - ma anche per formulare alcune precise proposte alla Regione, perché la fase congiunturale che sta attraversando il comparto nel Barese, pur non essendo priva di difficoltà, presenta potenzialità rilevanti di crescita.

L'industria meccanica della Città metropolitana di Bari sta attraversando una fase di apprezzabile resilienza, almeno in alcuni settori merceologici, in un quadro congiunturale nazionale ed europeo non privo di criticità. Tuttavia gioca a favore di una buona tenuta di tale settore manifatturiero nel suo complesso la significativa diversificazione 2 delle sue produzioni, promosse sia da multinazionali e sia da società locali, alcune delle quali, come si è visto prima, stanno consolidando posizioni commerciali su alcuni mercati esteri, quando non anche presenze in essi di loro strutture produttive.

Apriamo la rassegna con i treni diagnostici della Mer.Mec del Gruppo Angel di Monopoli, leader mondiale ormai in questa branca del ferroviario con i suoi prodotti ad altissima tecnologia. L'azienda produce anche segnalamento ferroviario. Sempre nel ferroviario si segnala lo sviluppo della Tesmec con sede anch'essa a Monopoli. Ricordiamo poi la componentistica per l'automotive delle multinazionali presenti nella zona industriale di Bari-Modugno, i martelloni demolitori della Indeco, i motori marini della Isotta Fraschini Motori, le piattaforme aeree della CMC, il serbatoio della SteelTech

di Corato, la robotica chirurgica della Masmec, le macchine olearie della Nicola Amenduni e della Peralisi, i quadri elettrici della Primiceri, le macchine per l'industria molitoria della Molitecnica Sud, i veicoli ecologici della Cos.Eco e della Longo, le furgonature per veicoli isotermitici della Ifac di Acquaviva e della Pollicelli di Castellana, le pompe, valvole e sistemi per l'anergia della BHNuovo Pignone di Bari, la serraumentistica della Master, le tapparelle e le zanzariere della MVLLine di Acquaviva, le lavorazioni siderurgiche della Tecnoacciai, il condizionamento della Thermocold, l'impiantistica e i montaggi della Cestaro Rossi & C, gli ascensori e montacarichi della Cma di Corato, i macchinari per il packaging della Pack Sud sempre di Corato, le lavorazioni meccaniche di varie Pmi diffuse fra Bari e Molfetta, i minisatelliti della Sitael, gli aerei leggeri della Blackshape, la caldalleria della AC Boilers di Gioia del Colle, i sifoni e le carpenterie pesanti della 3 Faver, l'armamento ferroviario della RFI-ONAF, le biciclette elettriche della Vaimo.

Invece, fra le altre specializzazioni, mancano ancora nell'area metropolitana barese produzioni di varie tipologie di macchine utensili, di centri di lavorazione a controllo numerico, di apparecchiature radiologiche, di trattori e mietitrebbiatrici, di autogru, di macchinari per l'industria calzaturiera e dell'abbigliamento, di tubisterie, di tecnologie per il broadcasting, di hotellerie, di macchinari per l'industria grafica: beni, che se non attirano ancora gli investimenti di operatori locali per carenza dei loro capitali e di un loro know-how specifico, potrebbero tuttavia essere prodotti da imprese provenienti da altre regioni del Paese o dall'estero, da attrarsi con politiche mirate di marketing insediativo.

Comunque, pur con le assenze appena ricordate, il panorama delle

branche merceologiche della meccanica cresciute nel corso degli anni è divenuto sempre più variegato. I treni diagnostici della Mer.Mec sono esportati ormai da anni in diversi Paesi che li acquistano per il controllo delle loro linee ferroviarie. La componentistica per automotive è destinata alle sue grandi industrie italiane ed estere di assemblaggio di autovetture, le macchine olearie raggiungono i frantoi in Italia e all'estero; le pompe, valvole e sistemi per l'energia della BH Nuovo Pignone sono commissionati da big player mondiali petroliferi e del gas; i robot chirurgici della Masmec sono destinati a strutture ospedaliere

pubbliche e private, il condizionamento della Thermocold è impiegato in edifici pubblici e privati, mentre i compattatori della Cos.Eco sono acquistati soprattutto da aziende municipalizzate o private per la raccolta dei rifiuti.

I macchinari per il packaging sono in prevalenza utilizzati dall'industria alimentare, mentre l'impiantistica lavora sulle grandi industrie di processo siderurgiche e petrolifere, o nel montaggio di grandi parchi eolici e fotovoltaici. I martelloni demolitori della Indeco sono destinati alle aziende operanti sui grandi cantieri in Italia e all'estero, mentre le macchine per l'industria molitoria della Molitecnica Sud dalla Murgia raggiungono ormai anche numerosi clienti in altri Paesi. I serbatoi della SteelTech di Corato servono le industrie vitivinicole, olearie, ecologiche e chimiche non solo in Puglia ma anche in Francia.

I minisatelliti della Sitael sono utilizzati in varie missioni spaziali, e gli aerei leggeri della Blackshape sono impiegati in scuole di volo basico. La serraumentistica della Master è destinata a varie tipologie di strutture che se ne servono, mentre tapparelle e zanzariere della MVLLine completano gli infissi di tante abitazioni e luoghi di lavoro. L'armamento ferroviario della RFI-Onaf viene impie-

gato anche sulle nuove linee ferroviarie in costruzione, mentre i magazzini automatici della Icam di Putignano hanno ormai conquistato numerosi clienti non solo nel nostro Paese, ma anche oltreconfine.

Insomma, le produzioni di ogni branca merceologica della meccanica barese sono incastonate in precisi segmenti di mercato in Italia e all'estero, e ciò rappresenta un punto di forza dell'intero settore. L'ultima grande crisi d'azienda è stata a Bari quella delle Officine Calabrese - il cui sito più ampio peraltro è stato acquisito dal Gruppo campano Bruno che intende rilanciarne alcune produzioni - mentre oggi preoccupa la situazione di difficoltà della TD Bosch, non per obsolescenza dei suoi prodotti (le pompe common rail per motori diesel), ma per l'ostracismo della UE ai motori endotermici a benzina e diesel dal 2035.

Allora cosa propone la Co.Fi.Mi soprattutto alla Regione? In primo luogo la costituzione di una accurata banca dati in più lingue sulla meccanica pugliese, da aggiornare costantemente e accessibile on line per potenziali acquirenti italiani e stranieri. In secondo luogo la promozione della partecipazione delle PMI locali al maggior numero possibile di saloni specializzati a livello internazionale. E poi ancora la promozione di incontri fra Pmi e grandi imprese localizzate in Puglia per irrobustire - sempre in logiche di mercato - i potenziali rapporti fra grande committenza e supply chain territoriali. E poi ancora interventi di promozione della formazione di figure specializzate non facilmente reperibili sul mercato del lavoro, la promozione di sistematici rapporti con Università e centri di ricerca del Cnr e dell'Enea, il miglioramento delle infrastrutture di insediamento a partire dai Consorzi Asi, e poi ancora la promozione di contatti con il mondo bancario per facilitarne i rapporti con il sistema della PMI.

Sono proposte che la Con.Fi.Mi. ha discusso e selezionato con le aziende aderenti e che vuole portare all'attenzione della Regione e del suo Assessorato allo sviluppo economico.

Fondo equity, 40 milioni alle pmi Puglia, accordo Regione-Sgr private

■ Entra nel vivo Equity Puglia, lo strumento finanziario destinato a dare impulso alla crescita di startup e Pmi innovative regionali aumentandone la solidità patrimoniale. A disposizione delle aziende che intendono investire in Puglia ci saranno complessivamente 80 milioni di euro, tra risorse pubbliche e private: 40 milioni le une, 40 le altre. Per rendere possibile il progetto sono stati stilati gli accordi di finanziamento con le quattro società di gestione del risparmio (Sgr) - Vertis, AVM Gestioni, Eureka! Venture e Indaco Venture Partners - che si sono candidate ad investire il 50% attraverso i propri fondi di venture capital e hanno superato la procedura di selezione indetta da Puglia Sviluppo. I quattro accordi sono stati presentati dall'assessore allo Sviluppo economico della Regione, Alessandro Delli Noci, dal presidente di Puglia Sviluppo, Grazia D'Alonzo, dal vice direttore generale Andrea Vernaleone e dai rappresentanti delle quattro Sgr. Obiettivo di lungo, sostenere i progetti di sviluppo a medio e lungo termine delle startup e Pmi innovative in settori strategici quali l'aerospazio, l'agroindustria, la green e blue economy, la biotecnologia, l'it, l'intelligenza artificiale, la transizione energetica e trasformazione digitale, la mecatronica, la robotica, l'healthcare, l'innovazione applicata alle infrastrutture e all'industria. «Questa misura, così innovativa, esalta il potenziale delle nostre startup e piccole e medie imprese innovative - ha detto Delli Noci - che finalmente potranno fare quel salto di qualità impossibile in assenza di risorse e competenze adeguate». [Ansa]



Federico Pirro