



Rassegna Stampa
Quotidiana

NAPOLI
Giovedì 14 Luglio 2016



A cura di Ida Palisi - Ufficio stampa Gescosociale 081 19555065
ufficio.stampa@gescosociale.it - www.gescosociale.it

Autostrade e treni, dalla Puglia nuovo monito a investire al Sud

Il leader di Confindustria Boccia: «Così i problemi dell'Italia raddoppiano»

Gerardo Ausiello

L'atroce consapevolezza che il violento impatto fra treni in Puglia avrebbe potuto essere evitato. E un'amara certezza: che se l'Italia è in ritardo sulle infrastrutture, il Sud lo è molto di più. Il giorno dopo il disastro ferroviario di Andria-Corato scendono in campo le istituzioni, nazionali e locali, per chiedere all'unisono una scossa, una svolta, un cambio di passo. A partire, naturalmente, proprio dal Mezzogiorno.

Sì, perché in quest'area del Paese, avverte il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, «tutto quello che vale per l'Italia vale il doppio». Un preciso messaggio rivolto al governo nazionale che l'imprenditore salemitano lancia da Napoli, dove partecipa alla XIV Giornata dell'Economia. Sulla base della considerazione che «le infrastrutture sono un nodo di sviluppo più importante al Sud che nel resto del Paese», Boccia chiama in causa anche «la questione fiscale» e quella «energetica». Come a dire che senza questo pezzo dell'Italia non si va da nessuna parte: «Se vogliamo tornare a crescere, riportando all'attenzione del Paese e della politica economica la questione industriale, il Sud può essere la vera locomotiva - è il ragionamento del presidente di Confindustria - Anche perché, usando i

fondi strutturali, non andiamo ad attaccare debito e deficit, che sono tra i grandi limiti per usare le risorse nell'interesse del Paese». E allora, è l'appello, «gli industriali devono cavalcare

la quarta rivoluzione industriale. Ciò significa aggiungere servizi ai prodotti, essere eccellenti su ogni funzione aziendale, essere ad alta intensità di investimenti e di produttività». Gli fa eco Ivan Lo Bello, presidente nazionale di Unioncamere, che ammette: «La situazione meridionale ha purtroppo una tenuta infrastrutturale molto debole». Con loro, alla Camera di Commercio, c'è anche il governatore Vincenzo De Luca che pure, partendo da quanto accaduto in Puglia, pone l'accento sulla necessità di potenziare le infrastrutture: «Siamo in ritardo, e non solo al Sud». «Sappiamo benissimo qual è la situazione delle infrastrutture e sappiamo bene che uno dei problemi è la palude burocratica. Questo è il tema all'ordine del giorno - insiste De Luca - eliminare, cancellare, prosciugare la palude burocratica e ridurre i tempi fra le decisioni politiche e la realizzazione di queste decisioni. È qui che ancora non ci siamo, nonostante gli sforzi del governo bisogna accelerare». Detto questo, per l'ex sindaco di Sa-

lerno sarebbe meglio evitare «liturgie ripetitive e anche noiose a cui dobbiamo assistere quando si verificano tragedie del genere».

Sceglie Facebook il sindaco Luigi de Magistris per stringersi «con un abbraccio fortissimo ai familiari delle vittime e ai feriti dell'immane disastro ferroviario avvenuto tra Andria e Corato, in Puglia, nel nostro Sud». Ma, sottolinea l'ex pm, di fronte ad episodi del genere «non si può esprimere solo cordoglio e solidarietà»: «Dobbiamo anche denunciare le responsabilità politiche e istituzionali storiche che sono la evidente concausa di eventi di questa tipologia. È vergognoso - attacca - che vi siano tratte ferroviarie fondamentali, come quella che unisce la Puglia alla Calabria Jonica, fino a Reggio Calabria, con un solo binario, per lunghissimi tratti non elettrificato. È uno scenario da inizi novecento». Da qui l'affondo ai governi che, «nei decenni passati e sempre più negli ultimi anni, non investono efficacemente al Sud». È a questo punto che de Magistris tira in ballo anche i provvedimenti voluti da Renzi: «Solo tra sblocca-Italia e legge di stabilità ci sono quasi 5 miliardi di risorse per le ferrovie, circa 4.800 milioni da Firenze in su e circa 60 milioni a sud di Firenze: 98,8 per cento al Nord e 1,2 per cento al Sud. Discriminazioni inqualificabili. Governi che investono miliardi di euro per la Tav in Val di Susa per un'opera inutile e dannosa che distrugge l'ambiente e depauperava risorse pubbliche favorendo oligarchie ed anche mafie. È ac-

cettabile che chi viaggia da Roma in giù verso la Sicilia paghi la stessa tariffa di chi viaggia da Roma in su ma con treni diversi, ovviamente quelli nuovi verso Nord e quelli più vecchi verso Sud? Potrei continuare. Ma oggi prevale il lutto in tutti noi». E l'ex governatore Antonio Bassolino, che già nei giorni scorsi è stato protagonista di una polemica sui disagi della rete ferroviaria al Sud, osserva: «Rilanciare, potenziare e ammodernare dal punto di vista tecnologico e della sicurezza la rete ferroviaria regionale e locale è una indispensabile grande opera pubblica nazionale. Come l'assetto idrogeologico del territorio. È tutta una visione del Paese che va ripensata, sul piano politico e culturale». «Profondo dolore per le vittime dello scontro fra treni in Puglia. La nostra vicinanza alle famiglie nella speranza che venga fatta luce al più presto su quanto avvenuto» scrive invece su Twitter la deputata di Forza Italia Mara Carfagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Interventi

De Luca: «Stop alla palude burocratica»

De Magistris: «Sperequazione scandalosa con il Nord»

Il confronto Nell'immagine uno scorcio del luogo del disastro ferroviario avvenuto in Puglia, a Corato



Le cifre

Quasi 5 miliardi di risorse per le ferrovie, circa 4.800 milioni da Firenze in su e circa 60 milioni a sud di Firenze: 98,8 per cento al Nord e 1,2 per cento al Sud. Per il sindaco di Napoli sono «Disparità inqualificabili».



L'incontro Un momento della XIV Giornata dell'Economia (NEWFOTOSUD/SERGIO SIANO)



Polemica

Bassolino: «È la stessa visione del Paese che va del tutto cambiata»

Dopo il disastro in Puglia

Le Ferrovie Eav ad alto rischio: viaggi a 10 all'ora

Linee a binario unico, treni vecchi
la mappa dell'emergenza in provincia

Francesco Gravetti

Una rete ferroviaria a tratti così faticose da rendere necessario il rallentamento fino a 10 chilometri all'ora, intere linee a binario unico e gestite con il cosiddetto «blocco telefonico», cioè con la comunicazione tra capotreno e capostazione affidata al solo telefono: dopo il disastro delle ferrovie pugliesi anche la Campania «scopre» la sua vulnerabilità in fatto di trasporti locali. Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea sono le linee provinciali. Colpa soprattutto di una crisi economica che blocca inve-

stimenti concreti e costringe ad una manutenzione ballerina, portata avanti a tratti e mai davvero completata. E per martedì il sindacato dei macchinisti ha proclamato uno sciopero: protestano proprio per le situazioni di allarme che sarebbero dovute all'insicurezza delle linee Eav.

> A pag. 23

ta si va a 20 chilometri, così come sul ponte di Seiano, dove però i lavori di manutenzione sono quasi terminati. E a proposito di vegetazione, vi sono alcune zone dove è così folta che la segnaletica viene del tutto oscurata: il treno si fa strada lungo sterpaglie e fogliame, a volte finisce con il modellare la siepe, disegnare una sagoma. Il sistema elettronico di sicurezza mette al riparo il macchinista da errori derivanti dalla mancata osservazione del segnale. E tuttavia, se dovesse capitare un incidente, fare scendere i viaggiatori diventerebbe un'impresa: finirebbero dritti nel bosco. Per non parlare, poi, della malaugurata ipotesi di un incendio, purtroppo abbastanza frequente nel caso dei treni vetusti della Circumvesuviana: la vegetazione circostante sarebbe subito interessata, l'inferno di fuoco sarebbe assicurato. Il problema della manutenzione del fogliame si presenta soprattutto sulla linea Nola-Baiano, dove abbondano i noccioliti: in Eav, in realtà, la potatura avviene ogni volta che è possibile, ma la scarsa disponibilità di fondi costringe anche a lunghe pause. E nel frattempo la vegetazione cresce.

Il binario unico

In Circumvesuviana il viaggio del treno sul binario unico è protetto da un sistema di sicurezza, detto Atp (automatic train protection) che mette al riparo da eventuali pericoli. È, in pratica, una frenata automatica del treno che fa il paio con quella manuale del conducente. L'Atp fu introdotto nel 1979 in seguito ad un altro tragico incidente, avvenuto a Cercola: uno scontro frontale tra due treni che causò 14 morti e 70 feriti. Era luglio. A dicembre di quello stesso anno un vagone tamponò un convoglio fermo sul viadotto di Seiano, provocando 100 feriti. Si decise, così, di dotarsi di un sistema all'avanguardia, al punto che all'epoca fu studiato da una azienda ferrovia-

ria giapponese, i cui ingegneri vennero in Circum per esportare il modello nel Sol Levante. Le tratte a binario unico, comunque, restano moltissime, circa il 70% dell'intera rete: da Pompei Villa dei Misteri a Sorrento, da Scisciano a Baiano, da Cercola ad Ottaviano, da Boscotrecase a Poggiomarino. Ben diversa è la situazione dalle parti della Sepsa, lato Circumflegrea. Qui il binario unico e il blocco telefonico, cioè il procedimento manuale di chiamata tra il capotreno e il capostazione, ancora resistono. Proprio come nella ferrovia dell'incidente in Puglia. Ci sono stazioni di interscambio, dove effettuare incroci di treni, ma la responsabilità dell'uomo è preponderante rispetto alla tecnologia. Bisogna stare attenti, evitare distrazioni: da Montesanto a Licola tutto è in mano al personale e alla loro esperienza.

I rallentamenti

Del resto, anche in Sepsa non mancano binari vecchissimi e malandati. Anzi, qui i rallentamenti arrivano fino a 10 chilometri all'ora: praticamente il treno procede a passo d'uomo. Accade, per esempio, nel tratto tra la stazione di Gerolomini e quella di Pozzuoli (Cumana) oppure tra Pianura a Quarto (Circumflegrea). La cautela è d'obbligo perché la rete ferroviaria in quei tratti è troppo fatiscente: una velocità elevata potrebbe portare a sollecitazioni eccessive. Ma anche stavolta tutto è affidato all'esperienza dell'uomo, al suo buon senso: nessuno è in grado di fermare un macchinista che, per qualche assurda ragione, dovesse decidere di aumentare la velocità oltre il limite consentito. Peraltro, anche la Sepsa può annoverare un precedente recente che solo per un caso non si trasformò in tragedia: il 17 febbraio mentre il convoglio della Cumana si accingeva ad entrare nella stazione di Torregaveta uscì dai binari impattando contro un palo in cemento della rete elettrica. Pochi i passeggeri a bordo: erano le 7. Una donna, ferita ad una gamba, finì in ospedale. Anche in quel caso finì sotto accusa la rete, ma si parlò anche di un pezzo che si staccò dal treno, evidentemente troppo vecchio. E anche

sulla rete Sepsa non manca la folta vegetazione che rende tutte le manovre più difficili: tra le fermate di Grotta del Sole e Licola, per esempio, il treno deve spesso farsi largo tra foglie e arbusti.

Senza barriere

Al campionato di pericoli e allarme dell'intera rete Eav, bisogna aggiungere un'altra sigla famigerata: "Soa". Vuol dire "segnalatori ottici e acustici", significa passaggi a livello senza barriere. Non senza personale, attenzione: quelli sono tantissimi e funzionano in automatico, ma il sistema elettronico consente a chi sta sul treno di accorgersi quando non si abbassano le sbarre e quindi di adottare tutte le precauzioni del caso. I "Soa" non hanno le sbarre, hanno soltanto un allarme acustico e una lucina rossa che avverte quando il treno è in transito. Sulle linee della Circumvesuviana sono una dozzina: erano più di trenta fino a qualche anno fa. Sono sparsi lungo tutta la rete ed hanno anche mietuto vittime. Emblematico e per certi versi assurdo il caso del 31 agosto del 2013, quando morirono tre persone in due incidenti diversi, tutti lo stesso giorno. Tra Somma Vesuviana e Ottaviano persero la vita due sorelle, che vivevano proprio da quelle parti ed erano abituate al passaggio a livello senza barriere ma lo stesso attraversarono i binari con l'auto mentre il treno passava. Era mattina. Poche ore dopo, nel tardo pomeriggio, un anziano morì travolto dal convoglio in corsa, tra Poggiomarino e Boscoreale, all'altezza di Cangiani. Una coincidenza paradossale che, tuttavia, è lo specchio delle difficoltà della rete ferroviaria di Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, vecchia ma soprattutto articolata e complessa: ogni corsa è potenzialmente sicura e priva di insidie ma può comunque trasformarsi in un incubo, se qualcosa va storto.

Gli incidenti e i dissesti

Lo scontro tra due treni della Cumana nella zona occidentale di Napoli: fu una strage sfiorata sei mesi fa. Poco prima erano sprofondati i binari della Circumflegrea tra Quarto e Pianura

Binario unico con blocco elettronico non esposto a errore umano

tutte le linee per il 70% della tratta ferroviaria



- **Linea Napoli-Sorrento**
binario unico da Villa dei Misteri (Pompei) a Sorrento
- **Linea Torre Annunziata**
binario unico da Boscotrecase a Poggiomarino
- **Linea Ottaviano-Sarno**
binario unico da Cercola a Sarno

Rallentamenti

- **Costone di Castellammare**
20 km orari
- **Curva del Pascone** (Gianturco - Centro direzionale)
35 km orari

Vegetazione che nasconde la segnaletica

- **Linea Nola - Baiano**
fermate del comprensorio nolano

14 passaggi a livello incustoditi, senza barriere e con il solo segnale acustico lungo le sei linee

- tra Ottaviano e Somma Vesuviana
- nelle vicinanze della fermata di Pompei
- fermata di Cangiani a Boscoreale

centimetri

Binario unico, la mappa della paura

Dopo la strage di Corato in Puglia i lavoratori della Vesuviana con le sirene dei treni hanno ricordato le vittime. Da 40 anni sulla tratta di Ottaviano si viaggia su un tracciato, allarme sicurezza anche per Cumana e Circumflegrea

TIZIANA COZZI

IL suono delle sirene per commemorare le 27 vittime della strage ferroviaria di Corato. Ieri mattina, alle 11, tutti i treni della stazione di Porta Nolana della Circumvesuviana hanno suonato all'unisono. La stessa sirena suonò il 10 luglio 1979, il giorno dopo l'incidente più grave che sconvolse la Circum, 14 morti e 70 feriti sulla tratta Cercola-Pollena della linea Ottaviano-Sarno. Stessa dinamica di Corato: scontro frontale tra due treni.

Da allora la Circumvesuviana applicò a tutti i convogli un sistema di sicurezza capace di bloccare il treno se passato con il rosso. Dopo quasi 40 anni si continua a viaggiare su quello stesso binario unico, per fortuna non ci sono più stati incidenti così gravi. Ma lo schianto dei treni in Puglia resta impresso nella mente e negli occhi di macchinisti e capotreno di Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Me-

troCampania Nordest, le aziende del gruppo Eav. «Chiediamo alla Regione impegni seri sulla sicurezza – dice Antonio Mazzella, Usb, dipendente della Cumana – siamo stanchi di rischiare ogni giorno la vita mentre siamo a bordo. È un miracolo che non sia accaduta una strage finora, merito dei lavoratori». Intanto sempre ieri i lavoratori Ctp con il sindacato Usb hanno protestato sotto Palazzo Matteotti, sede della Città metropolitana. Anche loro chiedono sicurezza: hanno fermato i bus nei depositi (in servizio solo 10 su 150), l'azienda non ha pagato la rata di luglio dell'assicurazione e i mezzi non sono coperti in caso di incidente.

Il tema sicurezza, all'indomani della strage di Corato, diventa centrale anche a Napoli. Per la Circumvesuviana, su 144 chilometri circa la metà (74 chilometri) è a binario unico. C'è il sistema di freno del treno che sopperisce all'errore umano ma è vecchio di 30 anni e poi resta il

problema sicurezza per i passaggi a livello dove l'incidenza degli scontri è alta per alcuni tratti pericolosi. Il 6 agosto 2010 un treno della Circum deragliò in una curva, persero la vita due persone, 58 i feriti. È di pochi giorni fa la sentenza del Tribunale che ha condannato a 3 anni il macchinista. «Nella curva tra Napoli Garibaldi e Centro direzionale, luogo di quell'incidente – accusa il sindacato Orsa – non è stato fatto nessun lavoro, quella curva continua a essere pericolosa. Abbiamo paura, così non facciamo partire i treni se non c'è sicurezza». I macchinisti da giorni si rifiutano di guidare su quella linea se non sono accompagnati da un secondo macchinista in cabina. Una protesta silenziosa che sta creando non pochi disagi agli utenti. «Che ci sia il binario unico non vuol dire che manchi la sicurezza», precisa Umberto De Gregorio, presidente Eav che oggi presenta una nuova App per la sicurezza dei viaggiatori, in collaborazione con l'Università Federico II. «Certo, i si-

stemi di protezione sono vecchi di 20 anni e i treni sono vetusti. In Lombardia, nell'equivalente Eav in 15 anni sono arrivati 200 treni, in Cumana sono 30 anni che non ne arriva nemmeno uno. Dobbiamo investire nella tecnologia di protezione, servono i fondi, questo è un capitolo aperto da noi e dalla Regione. La protesta dell'Orsa però è anomala, crea troppi disagi».

È la Circumflegrea la ferrovia più arretrata, quella messa nelle stesse condizioni della società pugliese. Tutti i 20 chilometri della linea che da Montesanto porta a Licola sono a binario unico. Qui manca il sistema elettronico introdotto in Circumvesuviana. I treni passano con la telefonata del capostazione. In Cumana la metà della tratta è su binario unico ma c'è un impianto centralizzato che governa gli scambi. Sulle due linee flegree viaggiano 15 milioni di persone all'anno, in Circumvesuviana 36 milioni.

L'ultimo incidente, in ordine di tempo, il 28 dicembre scorso,

Alla stazione Dazio di Bagnoli due treni della Cumana si sfiorano. Stessa dinamica dello scontro di Corato. Binario unico, uno dei treni parte senza accorgersi del segnale rosso. Grazie alla velocità contenuta, per fortuna non si sono contati i morti.

I DISASTRI



6 AGOSTO 2010
Il treno della Circumvesuviana deraglia su una curva tra piazza Garibaldi e il Centro direzionale, sulla linea Napoli-Baiano. Due morti, 58 feriti, la curva non è stata messa in sicurezza

Da tempo molti macchinisti si rifiutano di guidare: «Qui rischiamo la morte ogni giorno»

28 DICEMBRE 2015
Due treni della Cumana in attesa dello scambio sul binario unico, si sfiorano. Non si conoscono i motivi dello scontro: errore umano o di un segnale mal funzionante.

È la linea da Montesanto a Licola la più arretrata: una sola rotaia senza sistema elettronico

Rivolta dei macchinisti: «Troppi treni a rischio»

NAPOLI All'indomani della tragica collisione tra due treni in Puglia, il tema della sicurezza nel trasporto ferroviario torna alla ribalta anche in Campania. Ieri, gli attivisti di Insurgencia hanno occupato i locali del Freccia Club, alla stazione centrale contro «i mancati finanziamenti al trasporto ferroviario del Sud». E il sindaco de Magistris ha postato su Facebook una dura nota in cui esprime solidarietà al popolo pugliese per la tragedia ma spiega anche che è una vergogna l'atteggiamento del governo sui trasporti. «Negli ultimi tempi - scrive - solamente tra sblocca Italia e legge di stabilità ci sono quasi cinque miliardi di risorse per le ferrovie, circa 4.800 milioni da Firenze in su e circa 60 milioni a sud di Firenze: 98,8% al Nord e 1,2% al Sud. Discriminazioni inqualificabili. Governi - aggiunge il sindaco - che investono miliardi di euro per la Tav in Val di Susa per un'opera inutile e dannosa che distrugge l'ambiente e depauper-

ra risorse pubbliche favorendo oligarchie ed anche mafie».

Ieri i macchinisti della Circumvesuviana hanno intensificato la protesta che consiste nel rifiutarsi di percorrere la linea Napoli - San Giorgio via Centro Direzionale. La curva della morte. «E' un tragitto - denuncia il sindacato Orsa - che prevede il gomito del Pascone, quello dove nel 2010 deragliò un Metrostar uccidendo due persone. Un tratto da imboccare a non più di 35 chilometri orari. Sempre in in quel tragitto ci sono binari immersi nell'acqua tra Poggioreale e Bottegghelle». Poi la denuncia: «Sono anni che sollecitiamo l'azienda a programmare il sistema Ats in quel tratto in maniera tale da rallentare automaticamente i treni. Invece tutto è delegato all'uomo, al macchinista. E uno di noi pochi giorni fa è stato condannato per quell'incidente a tre anni». Il sistema non è stato mai adottato. «Come alternativa abbiamo chiesto che ci sia a bordo un capotreno in ag-

giunta al macchinista, per limitare il rischio di errori umani. Ma anche di un eventuale malore. Non abbiamo avuto risposte». Eav, la società che controlla la Circumvesuviana, ha risposto invece con una pioggia di lettere di contestazione, nelle quali paventa «il danno d'immagine». Delle tre linee ferroviarie di Eav, peraltro, la Circumvesuviana è quella che sta messa meglio, in termini di sicurezza. Lì infatti c'è il sistema automatico Ats. «Nei tratti a binario unico – dice infatti Luca Del Prete, macchinista esperto – il sistema Ats, attraverso un sistema di codici, consente l'arresto in automatico del treno se non rispetta il rosso evitando scontri frontali». Discorso diverso per la Circumflegrea, che è a binario unico da Montesanto a Licola, e per la Cumana, dove i treni procedono a binario unico da Dazio fino ad Arco Felice. «Nessuna delle due – spiega Patrizio Moraca, macchinista e responsabile per la sicurezza del sindacato Orsa – ha il siste-

ma di blocco automatico. La linea ferroviaria ed i treni obsoleti non consentono di impiegarlo». In Circumflegrea si procede con il meccanismo del blocco telefonico, lo stesso in uso sulla linea di Andria. «Un meccanismo a rischio – ha ricordato il ministro Delrio – perché affidato interamente all'uomo». Funziona così: ci sono stazioni di incrocio lungo il tragitto, per esempio a Soccavo, ed i capistazione comunicano telefonicamente dalle rispettive postazioni, se il treno può partire o no. «Per quanto riguarda la Cumana – prosegue Moraca – la circolazione è affidata al dirigente operatore che segue il percorso di ogni treno su un monitor. È lui che dà i segnali». Un uomo solo al comando.

Fabrizio Geremicca

Il rifiuto di percorrere da soli la «curva della morte» tra Poggioreale e San Giorgio Cumana e Circumflegrea, niente sistemi automatici di sicurezza

Binario unico

Linee secondarie: soltanto la vesuviana ha in dotazione il meccanismo Ats

La situazione



Circumvesuviana
Frenatura automatica Atp



Circumflegrea
Blocco telefonico



Cumana
Bancone manuale con dirigente di movimento



TRATTE A BINARIO UNICO

- Circumvesuviana
- Scisciano-Baiano
- Cercola-Sarno
- Boscotrecase Poggiomarino
- Pompei-Sorrento
- Circumflegrea tutta a binario unico
- Cumana Dazio-Arco Felice

centimetri

Segnali positivi, ma la ripresa in Campania non decolla

BILANCIO in chiaroscuro ma la ripresa ancora non decolla in Campania. Emerge qualche buona notizia nel Rapporto Campania Unioncamere 2016 realizzato in collaborazione con l'Istituto Tagliacarne presentato ieri alla Camera di commercio per la 14esima Giornata dell'economia ma i segnali di rimonta della regione sono ancora troppo flebili. Aumenta sensibilmente il tasso di occupazione con più 1,0 per cento nel 2015, superiore alla media nazionale (più 0,8 per cento) ma inferiore al Mezzogiorno (più 1,6 per cento).

Se però aumentano gli occupati da una parte, dall'altra sono sempre meno le persone che cercano lavoro. Resta critico il dato sulla disoccupazione, sempre elevato rispetto alla media italiana (8 punti in più), con punte di forte disagio per i giovani: il 52,7 dei campani dai 15 ai 24 anni è disoccupato, con più di 12 punti percentuali rispetto alla media nazionale e in

crescita rispetto al 2005.

Insomma, il divario con il Nord non accenna a ridursi. «Il Sud è un'opportunità straordinaria - dice il presidente di Unioncamere Ivan Lo Bello alla presentazione del rapporto - ma finora abbiamo giocato tutti da soli. Serve più innovazione, mercato e meno clientele». Resta il gap dell'innovazione: solo il 37 per cento delle imprese campane usa internet per ampliare gli affari (40,2 per cento la media nazionale).

Dal 2009 al 2015 la regione ha perso quasi 5 punti percentuali in valore aggiunto del Pil, secondo la stima della Fondazione Tagliacarne che ha pubblicato la ricerca elaborando dati Istat. In pratica, c'è una flessione di 9 mila euro rispetto alla media del valore aggiunto procapite. Il costo dei servizi sanitari è schizzato alle stelle, cresciuto il doppio rispetto all'Italia intera. Aumentano anche i reati economici (più 1,9 per cento nel 2014), ambito in cui

la criminalità organizzata domina con il più 28,7 per cento di operazioni illegali (contro il più 24 per cento in Italia) e i furti nei negozi (più 7,9 per cento in Campania, più 2 per cento in Italia).

«Sembra esaurita la spinta recessiva – dice Girolamo Petrone, commissario della Camera di commercio di Napoli – ma non siamo in presenza di una ripresa roboante».

Resta alta la media dei laureati, il 12,9 per cento, dato più alto del Sud. Non solo giovani qualificati. Si scopre che la regione è virtuosa nella raccolta differenziata con più 47,6 per cento a fronte del 45,2 per cento della media italiana.

Un bilancio positivo a metà anche per le imprese. Escono dal mercato le aziende troppo indebitate ma si riduce il numero dei fallimenti e le liquidazioni volontarie. Aumentano le imprese (più 1,2 per cento rispetto al 2014), Napoli regina del dinamismo con più 2,3 per cento.

Boom dell'imprenditoria straniera con più 22,9 per cento e 37,7 mila imprese, il 12,8 in più rispetto al 2014. Sul podio anche le start up innovative: ad aprile 2016 se ne contavano 336, il 26,5 per cento dell'intero Mezzogiorno.

(tiziana cozzi)

Aumentano gli occupati ma sono meno le persone che cercano lavoro. Aumentano i reati economici e i furti nei negozi



Incontri e letture

Sociologia e mercato del lavoro È il Career Day

Al Dipartimento di Scienze Sociali dell'Università Federico II di Napoli, oggi è il «Career Day – III Giornata di Orientamento Professionale dedicata all'incontro dei sociologi con il mercato del lavoro». La prima parte è dedicata al progetto Fixo Yei/Garanzia Giovani (Youth Guarantee) realizzato dal Softel Centro di Ateneo per l'Orientamento e da Italia Lavoro, ente strumentale del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. I referenti del progetto illustreranno le attività di orientamento specialistico e accompagnamento al lavoro previste da Garanzia Giovani. Alle 12 presentazione del volume «Sociologia, professioni e mondo del lavoro» (Egea), a cura di **Annamaria Perino e Lello Savonardo**. Sarà illustrata la normativa Uni sulla certificazione

della professione del sociologo.
Dipartimento di Scienze Sociali, Università Federico II, Aula Amato Lambertini, Napoli, dalle 10

«Iodipiù» da Intra Moenia

Presentazione del libro di **Romolo Bianco** «Iodipiù» al Caffè letterario Intra Moenia. A discuterne con l'autore ci saranno **Antonio D'Addio e Cristian Vollaro**. Letture di **Rosario Barra**.

Seguirà recital *Napolide* di Romolo Bianco. «Nel lungo racconto iodipiù - scrive **Peppe Lanzetta** - scorre un fiume disperato eppure vitale. Un fiume di tenerezze mai riposte, di amori contrastati, di trasgressioni all'amatriciana, di polpette da ingurgitare aspettando un sonno salvifico eppure assassino».

Caffè Intra Moenia, piazza Bellini, Napoli, ore 19

Conseguenze della Brexit

Nella saletta dello Spazio Guida di via Bisignano 11, incontro-dibattito «Le conseguenze della Brexit sul futuro dell'integrazione europea», interventi programmati in collaborazione con Alde – Associazione Liberali Democratici Europei. Partecipano **Marco Marazzi, Francesco Avolio, Fabio Ferraro, Giuseppe Cataldi, Marco Musella, Guido Cortese, Annalisa Rocco, Sarah Meraviglia, Carlo Cafiero**. Conclusioni di **Diego Guida e Giovanni Musella**.
Spazio Guida, via Bisignano, Napoli, ore 18

Doppio appuntamento nel locale dello chef Antonino Esposito. Due libri su Napoli e una pizza dedicata ad uno dei luoghi più incantevoli della terra delle sirene: Nerano. Ospiti della serata, organizzata in collaborazione con la libreria Tasso, saranno **Vittorio Del Tufo e Maurizio Ponticello**, autori rispettivamente di «Trentaremi, storie di Napoli magica» con foto di **Sergio Siano** (Rogiosi) e «Forse non tutti sanno che a Napoli» (Newton Compton).

Modera **Antonino Siniscalchi**. Si consiglia prenotazione allo 3443885639 oppure a eventi@acquesale.it
All'Acqu'e Sale, Marina Piccola, Sorrento, ore 19

L'appetito vien leggendo

«All'Acqu'e Sale di Sorrento: quando l'appetito vien leggendo».