

i Ministri dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM), delle Politiche agricole alimentari, forestali (MIPAAF), dei Beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT) e dell’Economia e delle finanze (MEF), sentita ARERA e previa acquisizione dell’intesa in sede di Conferenza unificata.

Gli interventi della sezione “*acquedotti*” del Piano nazionale sono finalizzati al raggiungimento di adeguati livelli di qualità tecnica, al recupero e ampliamento della tenuta e del trasporto della risorsa idrica, anche con riferimento alla capacità di invaso e alla diffusione di strumenti mirati al risparmio di acqua negli usi agricoli, industriali e civili. I soggetti deputati alla segnalazione degli interventi ad ARERA - cui compete formulare la proposta di Piano al MIT - sono gli ATO attraverso un processo che prevede il coinvolgimento anche delle Autorità di ambito distrettuale al fine di creare una sinergia tra sezione “*acquedotti*” e sezione “*invasi*” del Piano nazionale, in attuazione dell’articolo 1, comma 153, della legge di bilancio per il 2019 (legge n 145 del 2018). I soggetti attuatori delle opere ammesse a finanziamento sono le società/enti acquedottistici.

Gli interventi della sezione “*invasi*” del Piano suddetto sono finalizzati al completamento di grandi dighe esistenti o incompiute, al recupero e ampliamento della capacità di invaso e di tenuta delle grandi dighe e alla messa in sicurezza di derivazioni idriche prioritarie per rilevanti bacini di utenza in aree sismiche 1 e 2 e ad elevato rischio idrogeologico. I soggetti deputati alla segnalazione degli interventi al MIT sono le Autorità di ambito distrettuale, sentiti gli enti gestori delle reti idriche e delle dighe. Questi ultimi sono gli attuatori delle opere ammesse a finanziamento.

FIGURA IV.2.8.1: IL PIANO NAZIONALE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE IDRICO



Nelle more della definizione del Piano nazionale, il comma 523 dello stesso articolo 1 della legge n. 205 del 2017, ha previsto un “*Piano straordinario*” finalizzato alla realizzazione degli interventi urgenti in stato di progettazione definitiva,

con priorità per quelli in stato di progettazione esecutiva, riguardanti gli invasi multi obiettivo e il risparmio di acqua negli usi agricoli e civili, da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali. Lo stesso comma ha previsto inoltre che i contenuti dello stesso “*Piano straordinario*” confluiscono nel complessivo “*Piano nazionale*”.

In analogia alla sezione “invasi” del Piano nazionale, le Autorità di ambito distrettuale, sentiti gli enti gestori delle reti idriche e delle dighe, segnalano gli interventi al MIT. Gli attuatori delle opere sono gli enti gestori delle reti idriche e delle dighe.

IV.2.8.1 RISORSE FINANZIARIE

Il totale delle risorse ad oggi stanziato per il complessivo *Piano nazionale degli interventi nel settore idrico*, sezione “*acquedotti*” e sezione “*invasi*”, è pari a **1.577 milioni di euro**, a cui dovrà aggiungersi l’importo del Fondo infrastrutture per il 2020, ancora in corso di definizione. Alla sola sezione “*invasi*” sono ad oggi destinati **1.177 milioni di euro**.

Di seguito si riporta la suddivisione delle risorse destinate a ciascuno degli strumenti di piano.

Il *Piano straordinario* è stato finanziato 250 milioni di euro, suddiviso in cinque annualità di eguale importo (50 milioni di euro l’anno dal 2018 al 2022) dall’articolo 1, comma 523, della legge n. 205 del 2018.

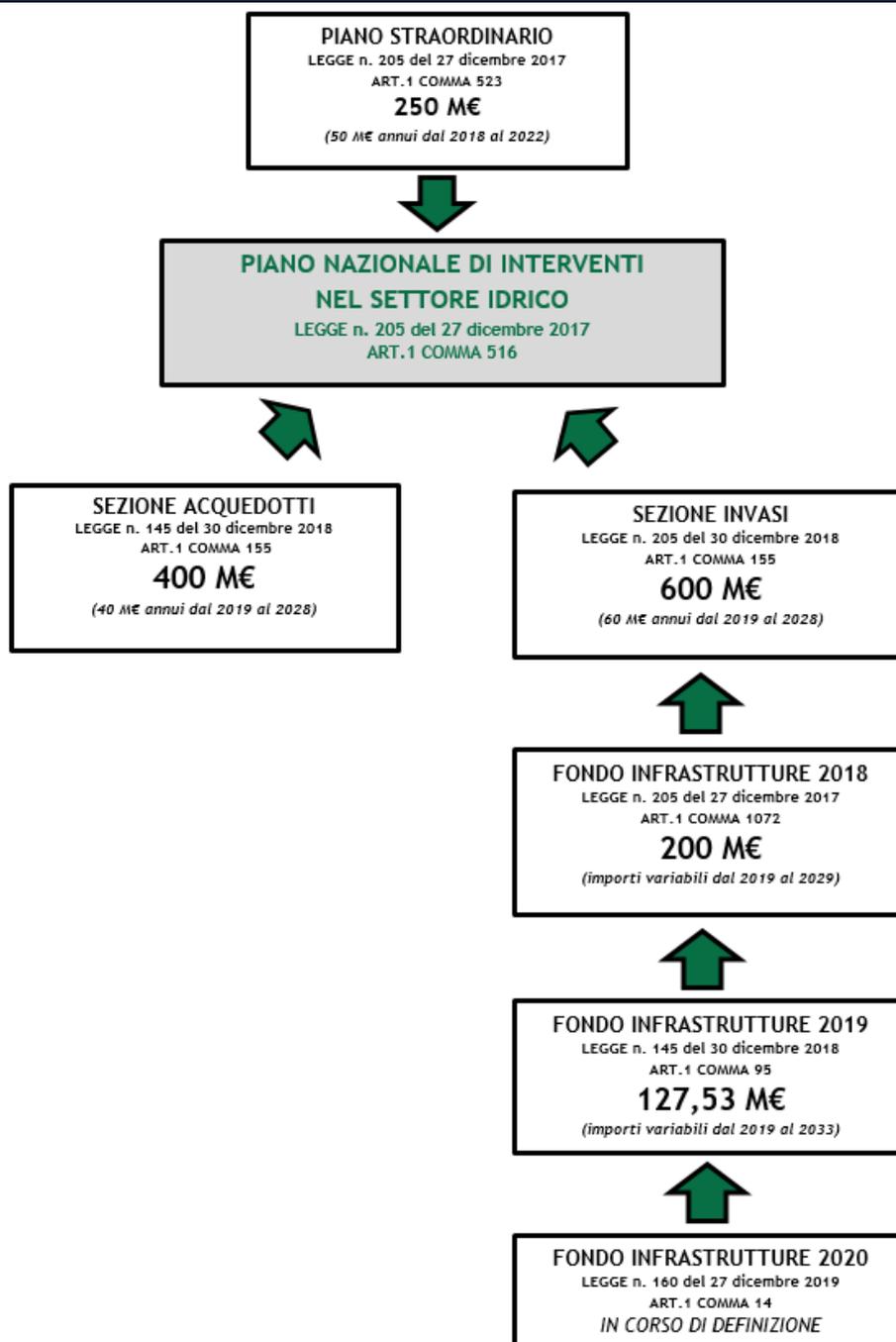
Il *Piano nazionale degli interventi nel settore idrico*, nel suo complesso, è stato finanziato per complessivi 1.000 milioni di euro, in ratei di 100 milioni di euro per 10 anni (dal 2019 al 2028) dall’articolo 1, comma 155, della legge n. 145 del 2018; lo stesso articolo 1, comma 155, ha suddiviso le predette risorse in:

- sezione “*acquedotti*”, per l’importo di in 400 milioni complessivi (40 milioni per ciascuna annualità dal 2019 al 2028);
- sezione “*invasi*”, per l’importo di 600 milioni di euro complessivi (60 milioni per ciascuna annualità dal 2019 al 2028).

A decorrere dal 2018, il *Fondo infrastrutture* - istituito dalla precedente legge di bilancio per il 2017 - è stato finalizzato anche agli obiettivi della sezione “*invasi*” del *Piano nazionale*. Le risorse stanziato ad oggi dal predetto Fondo sono pari a:

- 200 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all’articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017, stanziato per il periodo 2019-2029 con importi variabili per ciascuna annualità;
- 127 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all’articolo 1, comma 95, della legge n. 145 del 2018, stanziato per il periodo 2019-2033 con importi variabili per ciascuna annualità;
- importo ancora in corso di definizione, a valere sulle risorse di cui all’articolo 1, comma 14, della legge n. 160 del 2019.

FIGURA IV.2.8.1.1: RISORSE FINANZIARIE PER IL PIANO NAZIONALE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE IDRICO



Il 39 per cento delle risorse complessivamente programmate è destinato alle regioni del nord, il 17 per cento alle regioni del centro e il restante 44 per cento alle regioni del sud. Per numero di interventi la ripartizione è rispettivamente pari al 42 per cento, 18 per cento e 40 per cento.

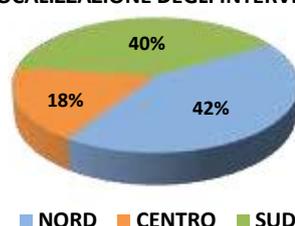
TABELLA IV.2.8.1.1: SUDDIVISIONE DELLE RISORSE E DEGLI INTERVENTI PER AREA GEOGRAFICA

LOCALIZZAZIONE	INTERVENTI	IMPORTO
NORD	48	€ 230.282.170,00
CENTRO	20	€ 99.171.000,00
SUD	45	€ 260.429.762,40
TOTALE	113	€ 589.882.932,40

LOCALIZZAZIONE DELLE RISORSE



LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI



Fonte: Ministero Delle Infrastrutture E Dei Trasporti - Dg Dighe, 2020.

IV.2.8.2 STATO DI ATTUAZIONE

Ad oggi lo stato di attuazione del complessivo *Piano nazionale degli interventi nel settore idrico* (risorse erogate/risorse programmate) è pari al **17,30 per cento**. Di seguito si riporta lo stato di attuazione per ciascuno degli strumenti di piano.

Il *Piano straordinario* è stato adottato con decreto interministeriale n. 526 del 5 dicembre 2018 e finanzia n.30 interventi per complessivi 249,70 milioni di euro, da attuarsi mediante atti convenzionali sottoscritti tra il MIT e i soggetti attuatori delle opere. Ad oggi sono state sottoscritte n. 29 convenzioni delle trenta totali, impegnando così 249 milioni di euro. All’atto di efficacia delle predette convenzioni (registrazione del decreto direttoriale di approvazione della convenzione) sono state disposte erogazioni a favore dei soggetti attuatori per 76,75 milioni di euro.

Il primo stralcio del *Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione “invasi”* è stato adottato con decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 17 aprile 2019 e finanzia n. 57 tra interventi e progettazioni per l’importo complessivo di 260 milioni di euro, da attuarsi mediante analoghi atti convenzionali a quelli sottoscritti nel caso del *Piano straordinario*.

La definizione degli interventi del primo stralcio è stata sottoposta ad un complesso processo di concertazione nell’ambito del tavolo inter-istituzionale, richiesto dalle regioni all’atto dell’intesa raggiunta in sede di adozione del *Piano straordinario*. L’esito del lavoro del predetto tavolo ha portato all’individuazione dei criteri di ripartizione delle risorse finanziarie tra Autorità di ambito distrettuale e degli indicatori di selezione degli interventi del *Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione “invasi”*, successivamente adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 345 del 1° agosto 2019.

Le risorse programmate dal DPCM 17 aprile 2019 sono costituite dalla somma di:

- a) prima annualità di 60 milioni di euro a valere sulle risorse stanziare per la sezione “*invasi*” dall’articolo 1, comma 155, della legge n. 145 del 2018. Con i 60 milioni di euro sono stati finanziati n. 27 tra interventi e progettazioni;
- b) 200 milioni di euro del Fondo infrastrutture a valere sulle risorse di cui all’articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017. Con i 200 milioni sono stati finanziati n. 30 interventi.

Sono state già sottoscritte n. 6 convenzioni, impegnando così complessivi 45,4 milioni di euro e sono state erogate anticipazioni per circa 10,80 milioni di euro.

In attuazione dell’articolo 1, comma 517, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, su proposta dell’Autorità di regolazione per l’energia, reti e ambiente (ARERA), il MIT ha predisposto il **primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione “*acquedotti*”**, che finanzia n. 26 tra interventi e progettazioni.

Con DPCM del 1° agosto 2019 è stato adottato detto primo stralcio, che finanzia n. 26 tra interventi e progettazioni per l’importo complessivo di 80 milioni di euro, utilizzando in tal modo le risorse finanziarie delle prime due annualità 2019 e 2020. Lo stesso DPCM ha previsto che all’attuazione degli interventi si provvede per il tramite della Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA) che provvede al trasferimento delle risorse ai soggetti attuatori. Ad oggi, le risorse erogate a CSEA per il successivo trasferimento ai soggetti attuatori sono pari a 14,54 milioni di euro.

IV.2.9 LE AREE LOGISTICHE INTEGRATE E LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Le Aree logistiche integrate: un disegno di potenziamento infrastrutturale nell’Italia meridionale nell’ottica dell’intermodalità collegata ai grandi corridoi europei TEN-T

Alla luce del Piano Strategico nazionale della Portualità e della logistica (PSNPL) - che nel 2015 ha avviato una profonda riorganizzazione del comparto portuale e logistico nazionale introducendovi un modello di governance basato su sistemi portuali multiscalo gestiti da AdSP, Autorità di sistemi portuali - in cinque regioni dell’Italia meridionale tali Authority sono state collocate 5 **ALI-Aree logistiche integrate** di interesse nazionale ed europeo, collegate allo sviluppo della grande rete europea dei corridoi multimodali TEN-T e inclusive - secondo quanto stabilito dall’Accordo di partenariato e dal Position paper della CE per l’Italia - di sistemi portuali, retroporti, Interporti e piattaforme logistiche, ove già in esercizio o solo progettate.

Le ALI sotto il profilo territoriale sono state così identificate: Area campana, Sistema pugliese-lucano, Quadrante occidentale della Sicilia, Quadrante sud orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro.

Peraltro è opportuno sottolineare in proposito che tali Aree logistiche integrate sono state individuate nelle cinque aree subregionali, regionali o interregionali appena ricordate per realizzare, migliorare o completare le interconnessioni infrastrutturali dei loro vasti sistemi produttivi - già da tempo peraltro inseriti nel contesto economico nazionale e comunitario - con le direttrici di trasporto transnazionali destinate a velocizzare i trasferimenti di merci e persone nei Paesi dell’Unione.

Infatti, come è stato evidenziato da una già consolidata letteratura economica - si pensi alle numerose ricerche pubblicate dalla SRM-Gruppo Intesa San Paolo, confermate anche dagli studi compiuti dalla RAM nel 2016-2017 a supporto della perimetrazione delle ALI facenti capo alle Autorità di sistema portuale di Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro, Palermo, Catania e Messina - quasi tutto il Sud continentale e insulare è ormai parte integrante, e di alcuni comparti è divenuto anche una sezione territoriale strategicamente preminente, dell'apparato di produzione italiano, sia pure con differenze quantitative tuttora rilevanti fra le diverse zone in termini di unità locali, addetti e valori delle produzioni.

L'industria nelle Aree logistiche integrate del Mezzogiorno: un punto di forza del Paese

In Campania, Puglia-Basilicata, Calabria e nei due quadranti della Sicilia si produce (ultimi dati Istat) il 18,1% del valore aggiunto totale delle attività economiche del Paese, il 29,9% di quello di agricoltura, silvicoltura e pesca, e il 15,2% del valore aggiunto dell'insieme delle attività industriali. In due di quelle regioni sono localizzati i due maggiori stabilimenti nazionali per numero di addetti diretti - Ilva a Taranto (8.277), e FCA a S.Nicola di Melfi (PZ, 7.246), fabbriche cui sono collegate supply chain molto articolate - mentre due fra i più grandi plant italiani di assemblaggio di autoveicoli - FCA nel Melfese e a Pomigliano d'Arco (4.489 diretti) - sono in esercizio in Basilicata e Campania, così come altri cluster di big player e Pmi di componentistica per automotive sono distribuiti fra Termoli, Foggia, Bari, Pratola Serra, Pomigliano d'Arco, Ottaviano, Airola con FPT, Marelli-Calsonic Kansei, TD-Bosch, Magna, Bridgestone, Skf, Dana, Adler, Proma, Denso). Inoltre, sono localizzati nelle regioni prima ricordate stabilimenti di macchine movimento terra della CNH a Lecce e due dei cinque distretti aeronautici e aerospaziali del Paese (in Campania e Puglia) con alcuni vasti impianti di Avio Aero e Leonardo con le sue Divisioni Aerostrutture ed Elicotteri.

E poi ancora vi sono tre imponenti raffinerie in Sicilia - Lukoil a Priolo (SR), Sonatrach ad Augusta (SR), Ram a Milazzo (ME) - cui si affianca quella di minori capacità di Taranto che raffina anche il petrolio estratto in Val d'Agri in Basilicata, ove è in produzione il maggior giacimento on-shore d'Europa con il Centro Oli di Viggiano di Eni-Shell, cui nella stessa regione si aggiunge il bacino estrattivo di Corleto Perticara di Total-Shell-Mitsui con un altro Centro Oli. Altro petrolio e gas si estraggono nel Ragusano e al largo della Sicilia Sud occidentale. Diffusa inoltre è la presenza di aziende che trattano gas tecnici come Sapio, Energas, Ipem, Chemgas.

Sempre in Puglia e in Sicilia sono poi in esercizio i due petrolchimici della Versalis a Brindisi - cui sono funzionalmente collegati 'a valle' i siti coinsediati delle multinazionali LyondellBasell e Jindal (materie plastiche) - e a Priolo, mentre a Gela è stata riconvertita a produzione di biocarburante di qualità la vecchia raffineria dell'Eni. Oltremodo elevata nei territori delle ALI è la generazione di energia da fonti rinnovabili (eolico, fotovoltaico, idroelettrico), che si somma a quella di centrali a combustibili fossili di Enel, Enipower, Edison, Sorigenia, En. Plus, Erg, A2A. La grande cantieristica è presente a Castellammare di Stabia (Fincantieri), Napoli (Cantieri del Mediterraneo e Cantieri Palumbo), Messina (Rodríguez-IMMSI), Palermo (Fincantieri), Taranto (Arsenale Marina Militare).

Rilevante, oltre a quella ricordata di automotive, aeronautica e cantieristica navale, è la presenza di industrie meccaniche di altri settori come l'oil&gas con i siti della BHNuovo Pignone a Bari e Vibo Valentia, di costruzione e manutenzione di materiale rotabile con le fabbriche di Hitachi Rail Italia a Napoli e Reggio Calabria, FS a Foggia, NTV a Nola, Titagarh-Firema a Caserta. Pale eoliche di grandi dimensioni si producono alla Vestas a Taranto, mentre si costruiscono impianti elettromeccanici a Caserta da parte della Getra, sistemi di movimentazione di materiali in fabbriche di processo della Magaldi, mentre a Monopoli (BA) è divenuta leader mondiale nella progettazione e costruzione di treni 'diagnostici' la Mer.Mec, del Gruppo Angel, noto anche per la produzione in Puglia di minisatelliti con la Sitael, di aerei ultraleggeri con la Blackshape e di sistemi di rilevazioni aeree di grandi infrastrutture. Altri stabilimenti siderurgici di vaste dimensioni sono quelli delle imprese Laminazione sottile, che produce alluminio a San Marco Evangelista (CE), Ferriere Nord-Pittini a Potenza, Acciaierie di Sicilia a Catania e Duferdofin-Nucor a Giammoro (ME).

Anche l'industria farmaceutica e dei biomedicali è insediata in quattro delle cinque regioni interessate dalle ALI con i siti ad altissima tecnologia delle multinazionali Novartis a Torre Annunziata (NA), Patheon Capua, Kerr Italia e Kedrion in altre aree campane, Merck e Sanofi a Bari e Brindisi, Pfizer a Catania, cui si aggiungono numerose Pmi italiane ed estere distribuite fra Campania, Puglia, Basilicata e Sicilia come Pierrel, Altergon, Farmalabor, Gnosis, Epifarma, Sifi, Farmitalia,.

Ben presente nei territori ricordati è anche l'industria cartotecnica con gli stabilimenti dei gruppi Seda ad Arzano (NA), Poligrafico dello Stato a Foggia, e delle aziende Benedetti, Cartonpack, Ondapack e Lubelli in Puglia, Lucart in Basilicata, International paper a Catania. Sono in esercizio anche industrie grafiche che fra l'altro stampano grandi quotidiani nazionali come le Arti grafiche Boccia a Salerno, la Sedit e la Dedalo Litostampa a Bari, e la Abramo Printing a Catanzaro.

Sono attive anche industrie vetrarie facenti capo alla statunitense O-I Manufacturing a Bari, Castellana Grotte (BA), Ottaviano (NA) e Marsala (TP), mentre altre fabbriche di rilievo nel settore sono quelle della Vebad a Gioia del Colle (BA) e della Siseecam Flat Glass a Manfredonia. I maggiori impianti dell'industria del cemento appartengono alla Buzzi Unicem a Barletta e Priolo, alla Colacem a Maddaloni (CE) e Galatina (LE), alla Calme a Taranto, alla Italcementi a Matera.

Il comparto dell'Ict - che è molto diffuso nelle cinque regioni delle ALI grazie non solo alla presenza di grandi gruppi a controllo estero, ma anche di imprese italiane affermatesi anche a livello internazionale - ha il suo polo di maggior rilievo a Catania, capoluogo dell'Etna Valley, ove è in esercizio lo stabilimento della STMicroelectronics con i suoi oltre 4mila addetti, affiancato da un robusto cluster di Pmi attive nell'informatica. Ma sono in produzione siti di altre multinazionali estere ma anche italiane a Napoli (Ibm e Apple), Exprivia-Italtell a Molfetta (BA), Com Data a Lecce, NTT a Cosenza, insieme ai grandi call center di Almaviva e Vodafone in Sicilia, Teleperformance a Taranto, Network contact nel Barese.

Capillarmente diffusa nelle stesse regioni è l'industria agroalimentare in larga misura export-oriented che vede la presenza - accanto ai grandi stabilimenti di rinomati marchi italiani sia del Nord che del Sud, come Ferrero, Barilla, Granarolo, Casillo, Cremonini, Veronesi, Giv, La Doria, Kimbo, San Benedetto, Ferrarelle, Lete, Divella, Lucio Garofalo, Rummo, Siciliani, Orogel, Conserve Italia, Casa Olearia Italiana, Nino Castiglione, Callipo, Oleifici Mataluni-Olio Dante, Olearia Desantis,

Mastroberardino, Duca di Salaparuta, Donnafugata, Leone De Castris, Conti Zecca, etc. - quelli di multinazionali straniere o italiane ma a controllo estero come Parmalat, Princes-Mitsubishi, Coca Cola, Birra Peroni-Asahi, Heineken, Nestlé. Ai brand delle imprese più affermate, devono aggiungersene molti altri di Pmi meno note, ma presenti in tutte le cinque regioni e sempre più spesso proiettate anch'esse su mercati esteri, e quelli degli ormai affermati consorzi della Pasta di Gragnano e della Tutela della Mozzarella di Bufala campana.

Altrettanto diffusa si presenta sempre nelle cinque regioni interessate alle ALI l'industria del Tessile Abbigliamento e Calzature (Tac), con i marchi di successo a livello internazionale dell'area partenopea - Kiton, Harmond&Blaine, Carpisa, Original Marines - i brand del calzaturiero pugliese (Cofra a Barletta, safety shoes), e Leo Shoes a Casarano (LE), e quelli del comparto dei capispalla a Martina Franca (TA), nel cui ambito spicca a livello nazionale la Lerario col marchio Tagliatore. In Sicilia nell'area di Bronte (CT) è ripartita la produzione di jeanserie, mentre il marchio Camicissima ha origini palermitane.

Nel comparto del legno-mobilito dell'area apulo-lucana il marchio più affermato sui mercati internazionali è quello della Natuzzi, produttore di salotti in pelle, il cui quartier generale è a Santeramo (BA), mentre a Bari è emerso prepotentemente negli ultimi anni il Gruppo Turi nei mobili per cucina.

Diffuse inoltre nelle ALI sono imprese impiantistiche - Sielte, Irem, Sicilsaldo, Cestaro Rossi, Tecnomec Engineering, Modomec, Comes, Impes service, etc. - che operano in prevalenza nei grandi poli delle industrie siderurgiche (Taranto) e petrolchimiche (Brindisi e Priolo), ma anche su alcuni mercati esteri - e aziende impegnate nel trattamento e smaltimento di varie tipologie di rifiuti.

Sono ben presenti anche società di utility di rilevanti dimensioni come l'Acquedotto Pugliese, Amiu Puglia, Risorse ambiente Palermo, mentre diffuse sono le strutture di servizio di società come Tim, Vodafone, Wind, Fastweb e le postazioni di società pubbliche e private con servizi a rete nei settori del trasporto ferroviario e su gomma. Ormai consolidata inoltre è l'attività di imprese nazionali e locali impegnate nel trasporto ferroviario di merci come Mercitalia, GTS, Lotras, Ferrovie Nord-Barese, Interporto Servizi cargo e I.S.C. Intermodal, le ultime due controllate dall'Interporto campano.

Anche alcuni grandi player internazionali dell'armatoria italiana hanno loro postazioni in città del Sud come il Gruppo Grimaldi e la MSC che controlla il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro. A Taranto invece sul molo settoriale, dopo la partenza dell'Evergreen, ha ottenuto la concessione demaniale il Gruppo turco Yilport. Nel porto di Salerno opera da anni con successo nella gestione del terminal container il Gruppo Gallozzi.

I porti di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Messina, Palermo, Catania, Augusta, Bari, Taranto e Brindisi sono i maggiori scali delle cinque ALI, alcuni dei quali sono porti hub, e vi attraccano vettori di grandi compagnie italiane ed estere, mentre gli interporti di Nola, Marcianise, Bari, Catania (in via di realizzazione) e la piattaforma logistica di Foggia-Incoronata sono ormai da molti anni centri di movimentazione e di logistica avanzata, collegati con Interporti settentrionali ed europei.

La panoramica appena tracciata - che ha focalizzato però solo in parte l'intera struttura industriale delle cinque regioni interessate alle ALI che è ben più articolata e ramificata sui loro territori - ha inteso tuttavia evidenziare l'ormai indifferibile realizzazione di quelle Aree prevista dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Infatti questo vasto apparato di produzione industriale ormai da tempo importa via mare, su strada, per ferrovia e tramite gasdotti ed elettrodotti, crescenti volumi di minerali e rottami per acciaierie, petrolio da raffinare, gas, energia elettrica, semilavorati grezzi, molteplici macchine utensili, veicoli industriali, macchine agricole, componentistica varia, software, ne ha crescenti necessità di movimentazione e stoccaggio in Interporti e piattaforme logistiche, e a sua volta fornisce non solo al mercato nazionale, ma anche a grandi mercati esteri con trasporti marittimi, stradali, ferroviari ed aerei con velivoli cargo greggio raffinato, chimica di base, laminati piani, coils, tubi, autoveicoli, sezioni di velivoli, beni agroalimentari, mobilio, calzature e abbigliamento, componentistica elettronica: pertanto questo sistema ha bisogno di infrastrutture di trasporto sempre più efficienti e di crescente intermodalità per contenere i costi di trasferimento di beni e servizi da e per l'Italia e per i mercati internazionali.

L'avvio delle Aree logistiche integrate: un disegno ambizioso

L'attuazione delle cinque Aree logistiche integrate risponde così alla finalità strategica di accrescere la competitività dell'intero cartello produttivo dell'Italia meridionale grazie a migliori infrastrutture di trasporto. Perciò alle Autorità portuali, ma anche ad Anas ed FS, è stato riconosciuto il ruolo di soggetti promotori di ampie progettualità finalizzate a completare, migliorare e a interconnettere - anche con interventi di 'ultimo miglio' - le reti di trasporto e i poli logistici già esistenti nelle cinque regioni, i cui sistemi portuali peraltro hanno accresciuto nel Mediterraneo le loro potenzialità, ma anche le loro esigenze, alla luce degli accresciuti traffici resi possibili dal raddoppio del Canale di Suez.

Nel corso del 2016 e del 2017 sono stati sottoscritti gli Accordi di adesione alle cinque Aree logistiche, attraverso cui sono stati costituiti Tavoli locali per ogni Area. Compito fondamentale di quei Tavoli è stato quello di avanzare, attraverso la condivisione di un Documento strategico, una serie di proposte di investimento al Tavolo Centrale di Coordinamento, tenuto a verificarne la congruenza e la fattibilità, individuandone le possibili fonti di finanziamento. Nel 2019 si sono conclusi i lavori del primo ciclo di incontri dei Tavoli centrali che hanno licenziato gli interventi prioritari e 'maturi' di cui avviare la realizzazione, già emersi nell'ambito dei documenti di sviluppo e delle proposte dei singoli Tavoli locali. Al termine di questo primo giro di incontri sono stati licenziati e indirizzati sul POR Infrastrutture e Reti 2014-2020 per essere realizzati 17 interventi per un ammontare di 322 milioni di euro.

La costituzione delle ZES - Zone Economiche speciali: una chance aggiuntiva per lo sviluppo del Mezzogiorno. Le prime quattro Zone già approvate.

Ora, per rafforzare ulteriormente il contesto produttivo dell'Italia meridionale - individuandovi aree già molto dinamiche ma con ulteriori potenzialità di sviluppo perché caratterizzate anche da idonee dotazioni infrastrutturali - nel 2017 il Decreto Mezzogiorno ha dato avvio alla costituzione delle Zone economiche speciali, facenti capo ad Autorità di sistemi portuali e ad esse funzionalmente connesse sotto il profilo infrastrutturale. Esse sono state concepite come aree con elevate capacità

attraenti di nuovi investimenti soprattutto esteri, da favorirsi con particolari agevolazioni e procedure autorizzative semplificate.

Sino ad oggi ne sono state costituite dalle Regioni meridionali e approvate dai competenti organi ministeriali quattro, ovvero la campana, l'adriatica - che abbraccia aree pugliesi e molisane - quella ionica - che include territori pugliesi del versante ionico e lucani - e quella di Gioia Tauro: due pertanto, l'Adriatica e la ionica sono interregionali.

Adeguate infrastrutture di trasporto e per i nuovi insediamenti sono state previste dal legislatore quale conditio sine qua non per consentirne la costituzione, promossa dalle Regioni interessate, muovendo dai maggiori scali portuali del Mezzogiorno peninsulare - Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Bari, Brindisi, Taranto - e dalle loro connessioni funzionali sotto il profilo infrastrutturale non solo con gli hinterland produttivi più immediatamente prospicienti, ma anche con cluster aziendali e territoriali lontani dai porti delle ZES, ma ad essi collegati per movimentazioni import-export già attive, o attendibilmente prevedibili con l'avvio di nuovi investimenti in agglomerati con sufficienti dotazioni di infrastrutture.

E la costituzione delle ZES - che dovranno essere gestite dai Comitati di indirizzo delle Autorità di sistema portuale presiedute da Commissari straordinari di nomina governativa - ha reso ancor più evidente la necessaria saldatura fra gli interventi promossi e in via di realizzazione per le Aree logistiche integrate, e l'ormai prossimo dispiegamento della piena operatività delle stesse Zone che, non lo si dimentichi, in Europa e nel Mediterraneo devono fronteggiare la concorrenza di Zone di più antica data e con sistemi agevolativi più ampi e collaudati, come ad esempio le Zone polacche, o Tanger Med in Marocco e Port Said in Egitto. Le quattro Zes già costituite nel Meridione peninsulare, però, potrebbero offrire identiche o persino maggiori convenienze insediative a potenziali investitori proprio in virtù della robustezza dell'apparato produttivo descritto in precedenza, che presenta tuttora elevate potenzialità di crescita sia per i comparti da impiantare ex novo, e sia per quelli da rafforzare in quanto già esistenti, ma bisognosi di arricchimenti/miglioramenti delle loro matrici settoriali.

Comunque solo grazie agli interventi di potenziamento delle condizioni di attracco nei maggiori porti delle ALI - e il miglioramento con una crescente intermodalità dei loro collegamenti stradali e ferroviari con le aree interne inserite nelle Zone economiche speciali - è attendibile supporre che possano essere attratti nuovi investimenti in tutti, o almeno in buona parte dei territori che vi sono stati inseriti, generando gli effetti moltiplicativi ipotizzati nei rispettivi piani di sviluppo strategico delle singole ZES.

In conclusione è bene evidenziare come un elemento di rilievo merita di essere evidenziato nella realizzazione delle Aree logistiche integrate e nell'avvio delle Zone economiche speciali che ne sono innervate, ed è riferito all'impegno profuso dalle Autorità governative e regionali competenti per estendere e qualificare nell'Italia meridionale non solo le connessioni infrastrutturali interregionali, ma anche quelle più specificamente industriali fra distretti di diverse regioni che già da tempo si scambiano materie prime, lavorazioni, beni intermedi e prodotti finiti, per contribuire così a rendere il Mezzogiorno 'che produce' un meccanismo di accumulazione multisetoriale tendenzialmente integrato, e come tale ancor più saldato

organicamente con il sistema economico nazionale ed europeo, di cui si nutre l'ambizione di essere uno dei fattori di competitività sullo scenario della globalizzazione.

IV.2.10 LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO FUNZIONALI AGLI EVENTI SPORTIVI

IV.2.10.1 LE OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026

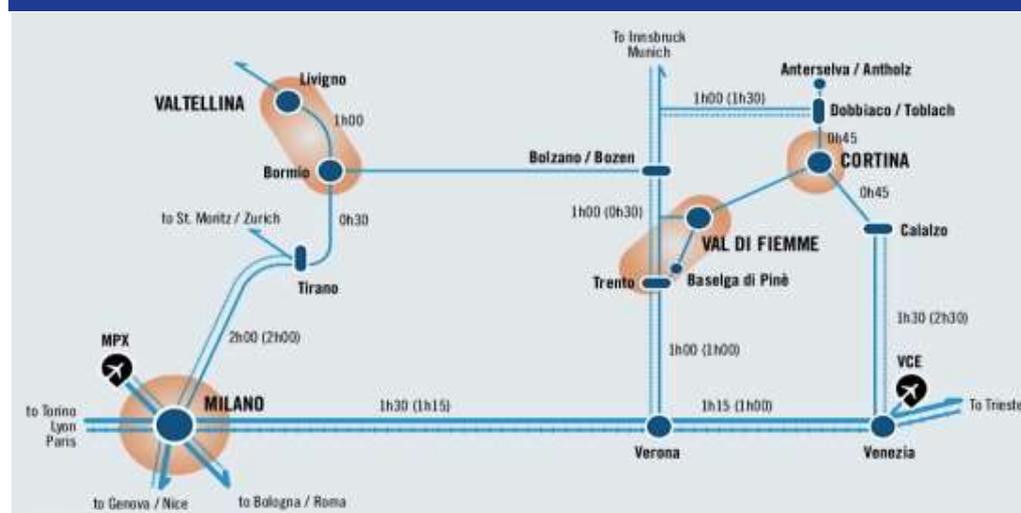
Il 24 giugno 2019 il Comitato Olimpico Internazionale ha eletto Milano e Cortina d'Ampezzo città assegnatarie, per la prima volta in forma congiunta, dei **XXV giochi olimpici invernali**; oltre a Milano e a Cortina d'Ampezzo, le gare si svolgeranno in Valtellina (SO), Val di Fiemme (TN), Baselga di Piné (TN) e Rasun Anterselva (BZ). La cerimonia di apertura si terrà allo stadio **Giuseppe Meazza** di Milano, mentre quella di chiusura all'**Arena di Verona**.

Per garantire la sostenibilità dei Giochi e migliorare la capacità e la fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare, la legge 27 dicembre 2019, n. 160, (art. 1, co. 18) riserva un finanziamento pluriennale pari a 1.000 Mln di euro.

TABELLA IV.2.10.2: IL FINANZIAMENTO PLURIENNALE PER LE OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025	TOTALE
FINANZIAMENTO (Mln€)	50	180	190	190	190	190	10	1.000

FIGURA IV.2.10.2: INDIVIDUAZIONE DEI LUOGHI OLIMPICI



Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con i presidenti delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, sono identificate le opere e gli interventi infrastrutturali essenziali, connesse e di contesto, ripartendo le relative risorse.

In tal senso le strutture del MIT hanno provveduto a:

- a. analizzare le opere indicate nel dossier di candidatura presentato al CIO, assicurandosi della disponibilità degli importi necessari e della compatibilità delle opere richieste;
- b. vagliare le richieste presentate delle regioni e delle province autonome, predisponendo un database delle opere e degli interventi richiesti, e utilizzando i seguenti criteri:
 - effettiva cantierabilità dell'opera e concreta realizzazione nei tempi necessari;
 - miglioramento globale dell'efficienza del sistema infrastrutturale a servizio dell'evento, con particolare riguardo alle opere che danno accessibilità ai luoghi olimpici;
 - adeguamento degli standard di sicurezza ed utilizzabilità delle infrastrutture;
 - valutazione trasportistica e di incidenza degli investimenti nel miglioramento globale del sistema, soppesando le prevedibili ricadute sia per l'evento olimpico che nel medio - lungo termine.

Le opere indicate al punto **b.** consistono in interventi di ristrutturazione ed aumento della sicurezza delle strade statali direttamente interessate al collegamento dei luoghi olimpici, con la realizzazione di varianti necessarie sia per l'evento che per la viabilità generale dei luoghi, l'aumento degli standard di sicurezza con la creazione o messa in sicurezza di alcuni svincoli, l'ammodernamento funzionale delle strade provinciali a diretta gestione delle province autonome, mentre sul lato ferroviario sono previsti interventi di ammodernamento delle principali stazioni, con creazione di parcheggi di scambio, l'elettificazione di alcuni tratti ferroviari per aumentare le frequenze, nonché la creazione o l'ammodernamento di alcuni tratti di collegamento con le strutture aeroportuali.

TABELLA IV.2.10.3: ELENCO INTERVENTI STRADALI E FERROVIARI FUNZIONALI ALLE OLIMPIADI INVERNALI MILANO CORTINA 2026

Riferimento Dossier	Macro Descrizione	Intervento	Soggetto Attuatore
71.b - 20	Linea ferroviaria ad alta velocità Brescia - Verona - Padova	AV/AC Brescia - Verona	RFI
71.b - 21	Linea ferroviaria Bolzano - Dobbiaco	Variante Val di Riga	RFI
71.b - 22	SS38	SS 38 Lotto 4 - Variante di Tirano	ANAS
71.b - 23	Strada Urbana	Strada urbana località Gilardon	ANAS
71.c - 24	Pedemontana Veneta	Pedemontana Veneta	SPV S.p.A.
71.c - 25	Linea metropolitana M4	Metropolitana M4 San Cristoforo - Aeroporto di Linate	SPV M4 S.p.A.
71.c - 26	Tranvia Quartiere Santa Giulia	Linea di collegamento tra Stazione FS/M3 Rogoredo e Stazione M\$ Forlanini	Milano Santa Giulia S.p.a.
71.c - 27	Linea ferroviaria Aeroporto Venezia Marco Polo - Venezia Mestre	Collegamento ferroviario aeroporto Venezia Marco Polo	RFI

Dal rapporto tecnico si evince infine la necessità di provvedere celermente ad attivare le procedure necessarie per la pronta appellabilità delle opere, alcune delle quali richiedono tempi di progettazione e di realizzazione significativi. È inoltre importante, viste le contingenze, avviare prima possibile il flusso, non irrilevante, di investimenti pubblici su questi territori, profondamente provati dall'emergenza sanitaria del COVID-19.

Va sottolineato come la maggior parte delle opere indicate (tutte quelle della tabella seguente e dell'elenco di cui al punto b. a gestione statale) sono già presenti nei contratti di programma con i concessionari, in quanto già valutate positivamente in sede di programmazione strategica generale; l'evento olimpico diventa pertanto un moltiplicatore per gli interventi nell'area in esame, accelerando i tempi di realizzazione di opere già analizzate e positivamente valutate.

IV.2.10.2 LA RYDER CUP 2022

La Ryder Cup è la più importante manifestazione internazionale di golf, e per esposizione mediatica ed indotto è la terza manifestazione sportiva; per l'anno 2022 tale manifestazione si svolgerà nel territorio della Città Metropolitana di Roma, presso il Marco Simone Golf & Country Club, situato nella frazione di Setteville Nord del Comune di Guidonia Montecelio.

L'evento è strutturato in sei giorni e richiamerà circa 250.000 spettatori totali, generando un indotto stimato tra i 600 e gli 800 milioni di euro; la distribuzione derivata dall'osservazione di altre edizioni indica in circa 15.000 unità la domanda di trasporto nell'ora di punta.

Per garantire la sostenibilità dell'evento e migliorare la capacità e la fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare, la legge 27 dicembre 2019, n. 160, (art. 1, co. 20) riserva un finanziamento pluriennale pari a 50 Mln di euro complessivi.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare d'intesa con la Regione Lazio, sono identificate le opere e gli interventi infrastrutturali essenziali, connessi e di contesto, ripartendo le relative risorse. A tal fine le strutture del MIT hanno provveduto a:

- a. raccogliere le intese con i Comuni di Roma Capitale, Guidonia Montecelio, Fontenuova e Mentana e con la Città Metropolitana di Roma, che indicano la Regione Lazio come soggetto attuatore degli interventi;
- b. concertare gli interventi essenziali con le strutture tecniche della Regione Lazio - recepiti dall'Ente con propria deliberazione n. 106/2020 - secondo i criteri di:
 - o miglioramento globale dell'efficienza del sistema infrastrutturale a servizio dell'evento, con particolare riguardo alle opere che danno accessibilità ai luoghi;
 - o adeguamento degli standard di sicurezza ed utilizzabilità delle infrastrutture;
 - o valutazione trasportistica e di incidenza degli investimenti nel miglioramento globale del sistema, soppesando le prevedibili ricadute sia per l'evento olimpico che nel medio - lungo termine.

Sono stati poi individuati interventi infrastrutturali connessi all’evento o di contesto, per un totale di ulteriori 27 milioni, che potranno essere realizzati, in tutto o in parte, con le economie derivanti dalla realizzazione delle opere giudicate essenziali.

FIGURA IV.2.10.1: INDIVIDUAZIONE DEI LUOGHI DELL’EVENTO E DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO



TABELLA IV.2.10.1: IL FINANZIAMENTO PLURIENNALE PER RYDER CUP 2022

ANNO	2020	2021	2022	TOTALE
FINANZIAMENTO (Mil€)	20	20	10	50

IV.2.11 LA “CULTURA” DELLA PROGETTAZIONE

Nel Settembre 2016 il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), istituiva un “gruppo di lavoro per una valorizzazione delle esperienze pregresse, al fine di individuare i potenziali elementi di criticità che possano incidere sulla qualità della progettazione. Attività non riferibile ai singoli progetti ma certamente utile per i “motivi di garanzia dell’interesse pubblico” richiamati dal DM 19/6/2005”. Lo stato di avanzamento dei lavori del gruppo di lavoro è illustrato nel documento “qualità della progettazione nell’attività consultiva del consiglio superiore dei ll.pp. (CSLLPP) per infrastrutture viarie” del 28 marzo 2018, redatto dal coordinatore del gruppo di lavoro e dell’allora Presidente della III Sezione del CSLLPP.

Nel periodo preso in esame dal documento, giugno 2015-marzo 2018, sono stati presentati al CSLLPP 71 progetti per un totale di 30 Miliardi di euro in termini di

quadro economico, dei quali 28 sono stati o restituiti o ritirati o derubricati, per cui è stato emesso un parere per 43 progetti corrispondenti, sempre in termini di quadro economico, a 24,2 Miliardi di euro. In questi progetti le somme a disposizione rappresentano una percentuale significativa dell'importo totale essendo tali somme generalmente superiori al 20% al netto degli oneri per espropri.

Il documento evidenzia inoltre, come un aspetto ricorrente nei progetti esaminati sia il decorso ultradecennale o pluridecennale degli iter autorizzativi che hanno dato luogo a una progettazione con evidenti profili di contraddittorietà, da un punto di vista tecnico con riferimenti a normative superate e potenziali ricadute negative su sicurezza, funzionalità, previsione dei costi e tempi per la gestione delle fasi realizzative. Inoltre, ad un esame formale, la documentazione si è rivelata incompleta soprattutto per la mancanza di documenti a contenuto specialistico e riferiti agli elaborati economico contrattuali; questo è in larga misura attribuibile alla prevalenza delle richieste in iter autorizzativo che relega in secondo piano documenti ed aspetti che fanno parte dei fondamenti dell'attività progettuale.

Il documento inoltre, svolge alcune considerazioni sui progetti che ricorrono a opere tipo per le quali non sempre vengono forniti criteri di scelta; in genere questo avviene quando ci si avvale, senza però riportarle nella documentazione di progetto, di specifiche di progettazione interne all'ente, come nel caso dei principali gestori di reti stradali e ferroviarie, che scaturiscono da una esigenza di uniformità delle opere realizzate lungo la rete. La progettazione secondo tipologie ricorrenti si presta però a criticità se non vengono adeguatamente approfonditi i caratteri sito afferenti alla geologia e geotecnica ed alla idrologia e idraulica. Ne possono risultare progettazioni di elementi compositivi non adeguatamente contestualizzati rispetto alle condizioni di sito in cui dovranno essere realizzati.

La situazione descritta nel documento porta a riflettere sulla possibilità di garantire un sistema di infrastrutture sicuro, resiliente e adeguato a rispondere all'evoluzione delle richieste degli utenti in presenza di iter di approvazione lunghi; pone in evidenza come la realizzazione di opere con un livello progettuale come quello descritto, non permetta di far crescere la capacità progettuale attraverso quella straordinaria fonte di conoscenza che è la realizzazione di opere innovative, e, infine evidenzia come le ricadute ottenute dall'importante impegno economico sostenuto possano non essere quelle che sarebbe lecito aspettarsi non solo in termini di disponibilità dell'opera ma anche in termini di crescita di conoscenza e di capacità di realizzazione.

Diventa quindi importante riflettere sull'importanza della cultura della progettazione; negli anni si è assistito ad una progressiva evoluzione del contributo ingegneristico nel progetto che è ormai diventato residuale rispetto a tutti i vincoli imposti da questioni ambientali, economiche e territoriali con risentimenti su funzionalità e costi delle opere sia nei tempi di realizzazione che nei costi di costruzione e del successivo esercizio; le soluzioni ottimali dal punto di vista tecnico scientifico sono marginalizzate pur di ottemperare a tutti i vincoli posti dalle condizioni esterne al progetto. In queste condizioni, nel caso di grandi opere infrastrutturali che richiedono importanti investimenti pubblici, si perde l'opportunità per il progetto, di essere un momento di confronto e sinergia tra le conoscenze tecniche e scientifiche più avanzate per identificare soluzioni ottimali anche innovative.

L'ingegneria viene oggi percepita quale attività che consente di "compilare" qualunque soluzione progettuale. Non viene vista quale ambito dal quale, per esigenze di sicurezza, funzionalità e ottimizzazione dei costi di costruzione e gestione, possano emergere vincoli e condizionamenti su altri temi.

Il progetto non può essere visto solo come un modo per raggiungere un obiettivo rispettando i vincoli normativi; deve essere il racconto di scelte via via fatte che, nel rispetto delle normative in vigore, permettono di raggiungere l'obiettivo nel miglior modo possibile anche dal punto di vista ingegneristico, utilizzando le migliori conoscenze a livello internazionale e se necessario innovando dopo opportune sperimentazioni. Si consideri ad esempio il caso della progettazione secondo tipologie ricorrenti evidenziata dal documento sopra citato; in questi casi le scelte progettuali sono legate a tecnologie note e già impiegate e al rispetto della normativa; spesso le tecnologie preferite sono quelle consolidate perché maggiore è il grado di conoscenza sulle modalità di dimensionamento, sulla gestione contrattuale delle fasi realizzative e sul loro comportamento in fase operativa. Tuttavia, non sempre il risultato ottenuto operando le scelte con questi criteri può dirsi ottimale da un punto di vista del disagio provocato agli abitanti dei territori ove l'infrastruttura è realizzata (si pensi ad esempio al caso delle barriere antirumore) o dal punto di vista dei costi necessari alla realizzazione. Un esempio in questo senso può essere quello delle gallerie non in rete TERN (Trans European Road network) per le quali è lecito ipotizzare venga richiesto un livello di sicurezza per gli utenti simile a quello offerto dalle gallerie in rete TERN; ad oggi la progettazione non può che essere fatta con le tecnologie esistenti e ricalcando quanto viene fatto sulle gallerie di rete TERN. Non essendo però assoggettate alla direttiva europea, è possibile pensare di ricercare soluzioni tecnologiche diverse con impatto economico minore rispetto a quello richiesto dalle gallerie in rete TERN.

La messa in sicurezza e il miglioramento della resilienza delle infrastrutture esistenti, la diffusione dell'Alta Velocità nel paese, il raggiungimento della conformità alla normativa italiana e alla direttiva europea per le gallerie della rete TERN e ancora di più l'adeguamento delle gallerie non appartenenti alla rete TERN, rappresentano sfide importanti per il paese che, in considerazione anche dello sforzo economico necessario, non possono non essere viste come un'opportunità di innovazione, di ricerca e di valorizzazione del nostro sistema imprenditoriale.

È da osservare che in un ineludibile percorso di sviluppo sostenibile, in cui deve essere opportunamente valorizzato l'esistente ed eventualmente rinnovato e sostituito o integrato con nuove opere, bisogna focalizzare l'attenzione sulla differenza fra la "migliore soluzione possibile" e la soluzione "ottimale" per non seguire solo processi di continua espansione delle infrastrutture non più utili per il nostro Paese, in cui gli ambienti fisici sono limitati, le realtà territoriali ed ambientali sensibili. In tale contesto il patrimonio di infrastrutture esistenti non può essere semplicemente dismesso (o peggio abbandonato) a beneficio di nuove opere, occorre riaggiornare una cultura ingegneristica verso la valorizzazione dell'esistente. Obiettivo impegnativo in quanto richiede la capacità di saper leggere e conoscere le opere eseguite con criteri, condizioni di carico, tecniche, materiali e metodi tipici dell'epoca di costruzione, le modifiche indotte da processi di invecchiamento conseguenti dell'esercizio e del tempo, quindi essere in grado di intervenire avvalendosi di criteri aggiornati all'attualità, che proprio per l'intervento su una varietà di