

## PROPOSTE PER IL SUD

### Linea Sud

Si è svolto a Lecce il 23 e il 24 novembre l'evento organizzato del CNI "Linea Sud: infrastrutture e ingegneria per la crescita", patrocinato dalla Regione Puglia, Provincia di Lecce, Comune di Lecce, InarCASSA, Fondazione InarCASSA e Fondazione CNI. Il Consiglio Nazionale degli Ingegneri, in collaborazione con l'Ordine degli Ingegneri di Lecce e degli Ordini meridionali, hanno voluto dare il proprio contributo per aprire un dialogo con tutti i soggetti interessati nello sviluppo e nella progettazione delle infrastrutture nel sud. I lavori, coordinati dal giornalista RAI, Gianluca Semprini, hanno visto l'intervento del Presidente CNI, Armando Zambrano; il confronto della Tavola Rotonda "Politiche infrastrutturali per la crescita", a cui è seguito l'intervento del Ministro per il Sud, Barbara Lezzi. Nel pomeriggio della prima giornata una seconda Tavola Rotonda "Per un Sud connesso e innovativo". La giornata del 24 novembre si è conclusa con la discussione de "L'impatto dell'evoluzione normativa sulle Opere Pubbliche - La gestione delle emergenze".

# Al di là delle risorse manca la capacità di spenderle

Spesa pubblica ridotta, ma non i fondi comunitari: i ritardi di un Mezzogiorno che ancora stenta a decollare



A CURA DELLA REDAZIONE

**D**ati allarmanti che non lasciano alcun dubbio considerando che tra il 2008 e il 2016 la spesa pubblica per l'edilizia abitativa e urbanistica del Mezzogiorno **si è ridotta del 27%**. Così anche per le reti dei servizi idrici, le infrastrutture di trasporto e viabilità, non contando poi le telecomunicazioni. **Da 7,6 miliardi di euro per gli investimenti nel 2008 a 5,5 miliardi nel 2016**. Si è discusso per anni e ancora si continua a discutere del ritardo del sud rispetto al centro-nord. Ma è giunto il momento di riflettere con coscienza sulle effettive opportunità che il Paese può dare, attraverso soluzioni concrete da raggiungere il prima possibile.

### Ordini aderenti

Agrigento, Avellino, Bari, BAT, Benevento, Brindisi, Cagliari, Caltanissetta, Campobasso, Caserta, Catania, Catanzaro, Chieti, Cosenza, Crotone, Enna, Foggia, Isernia, L'Aquila, Matera, Messina, Napoli, Nuoro, Oristano, Palermo, Pescara, Potenza, Ragusa, Reggio Calabria, Salerno, Sassari, Siracusa, Taranto, Teramo, Trapani, Vibo Valentia.

Il Mezzogiorno deve essere valorizzato, prima di tutto con il recupero delle opere pubbliche, sfruttando appieno le risorse comunitarie gestite dalla Pubblica Amministrazione. "Non possiamo lamentarci di una carenza di risorse se non conosciamo quelle disponibili, soprattutto se le risorse pubbliche disponibili non sono utilizzate" afferma Armando Zambrano, Presidente CNI. Proprio agli ingegneri viene chiesto di scendere in campo e mettersi in gioco, grazie anche alle proposte di formazione finalizzata alla semplificazione delle procedure amministrative nonché sull'adeguamento delle PA. in continuità con la Legge 81/2017. "Entro due mesi - continua Zambrano - organizzeremo una conferenza delle professioni per individuare e affrontare le necessità per lo sviluppo per il Paese".



Francesco Dell'Anna, Presidente Ordine degli Ingegneri di Lecce

### "RI-PARTIRE" DALLE INFRASTRUTTURE: INGEGNERI COMPETENTI, MA NORME TROPPO COMPLESSE

Lo sviluppo del Mezzogiorno deve ripartire, dalle infrastrutture: diventare un hub di eccellenza per il

Mediterraneo gioverebbe anche a livello turistico e per traffico portuale. Infatti il Sud Italia gestisce un traffico merci portuale pari al 45% del totale delle merci che transitano nel nostro Paese, distribuita in 16 porti. A evidenziarlo anche i vari report pre-convegno compilati dagli Ordini meridionali, in cui sono stati avanzati alcuni interventi di miglioramento e messa in sicurezza delle infrastrutture per regione. Barbara Lezzi, Ministro per il Sud, conferma che l'attuale e persistente divario fra nord e sud "risiede soprattutto nelle connessioni scarse, sia viarie che ferroviarie". Non è chiaro per il

Ministro, infatti, perché per percorrere la stessa tratta (es. Milano-Roma e Lecce-Roma), ci si debba impiegare il doppio partendo da una stazione del Sud Italia. Quindi, anche il trasporto su strada o ferroviario restano fermi e marginali rispetto ai flussi generali: solo il 17,5% (2016) per il commercio. Un po' meglio il turismo, anche se secondo gli studi del CNI "il Mezzogiorno ha registrato nel 2017, 39 presenze turistiche ogni 10 abitanti, a fronte di 87 presenze turistiche ogni 10 abitanti del Nord e

79 presenze turistiche per 10 abitanti nel Centro". Forse, quel che manca non sono le idee o i progetti, ma proprio la "capacità di spesa" (vedasi **box Piano Infrastrutture, ndr**). Sono in cantiere opere in fase di realizzazione per 48 miliardi di euro (opere invariante); tuttavia i singoli Piani Operativi Regionali (POR) 2014-2020 indicano delle percentuali di investimento dei fondi molto contenute (**GRAFICO 1**). E così per la Puglia le spese certificate sono pari al 9,4%, in Calabria l'8,5%, in Abruzzo addirittura il 2,8%, per non parlare della Sicilia con lo 0,7%. "Chiamiamola, non carenza di risorse, ma **manca di visione e di capacità di programmazione**", incalza Zambrano, con giusta causa. Allora, è arrivato il momento di ricominciare dalle infrastrutture già programmate e progettate con 48,7 miliardi di euro stanziati per le infrastrutture strategiche entro il 2030; per le strutture prioritarie i fondi già stanziati sono ben 29,6 miliardi, mentre per le non prioritarie siamo intorno ai 19,1 miliardi di euro.

### CENTRALE UNICA DI COMMITTEZZA, UNA QUESTIONE APERTA

Si è discusso con il Ministro Lezzi anche della cosiddetta "Centrale unica di committenza" adesso rivista e denominata *Centrale di programmazione (o supporto)*. Secondo il Ministro, il grave divario che persiste tra nord e sud si accentra proprio nella questione delle Commissioni a cui vengono affidati i progetti, non sempre in grado di definire in tempi brevi e adeguati i lavori per l'edilizia e le infrastrutture. "Ci vuole qualcuno che si metta al di sopra delle parti e chiami tutti gli enti e le istituzioni coinvolti così da metterli in un unico tavolo per capire quali sono i nodi da sciogliere." A tal proposito il Presidente del CNI Armando Zambrano specifica che "una centrale di progettazione - ben diversa da quanto proposto in precedenza dal governo - riguarda delle attività e dei servizi che devono essere affidati ai professionisti". Adesso la proposta della Centrale unica di programmazione - come sottolinea Zambrano anche dopo il parere espresso dal Primo Ministro Conte - sarà una **Cabina di regia** che individua un soggetto moderatore tra gli attori coinvolti, e qualora necessario anche in sostituzione dell'amministrazione. Continua la Lezzi: "sarà una centrale di supporto per tutti gli enti locali, con 300 nuovi

**Ambiti d'intervento**

- Ampliamento e completamento dei grandi assi viari di collegamento (e/o accesso) Sud-Nord;
- Realizzazione e/o potenziamento degli assi trasversali di collegamento regionale;
- Potenziamento della rete viaria di collegamento tra gli assi autostradali o tra strade a percorrenza veloce con i poli produttivi (aree industriali, aree per insediamento strutture artigiani, aree di sviluppo industriale, aree consortili per insediamenti produttivi);
- Realizzazione o completamento di svincoli che consentano l'accesso ad agglomerati urbani o ad aree produttive superando punti destinati a forte congestionamento di traffico;
- Messa in sicurezza di grandi assi viari;
- Realizzazione di nuove opere sulla rete ferroviaria (es. raddoppio gallerie, raddoppio linea ferroviaria);
- Velocizzazione dei collegamenti ferroviari trasversali;
- Riquilibrificazione dei collegamenti ferroviari tra poli urbani principali;
- Realizzazione di lavori per il potenziamento, l'ammmodernamento e la messa in sicurezza dei porti;
- Messa in sicurezza delle strutture scolastiche e implementazione di sistemi di monitoraggio delle infrastrutture strategiche dei territori del Mezzogiorno;
- Messa in sicurezza del territorio e opere di bonifica da sostanze inquinanti;
- Interventi capillari finalizzati alla prevenzione dal rischio sismico;
- Realizzazione o valorizzazione (attraverso una progettazione organica) di waterfront di "poli" a forte vocazione turistica;
- Realizzazione, integrazione o rifacimento di sistemi a rete come condotte di adduzione acque, reti energetiche, impianti di produzione di energia;
- Messa in sicurezza del territorio da rischio idrogeologico e sismico;
- Adeguamento e messa in esercizio di strutture aeroportuali in posizione strategica all'interno di aree a forte e comprovata vocazione turistica (aree per le quali il flusso di presenze turistiche è risultato in crescita negli ultimi anni);
- Infrastrutturazione di corridoi per l'implementazione di sistemi di trasporto collettivo a guida autonoma per la mobilità sostenibile.

Fonte: CENTRO STUDI CNI, FRANCESCO ESTRAFALLACES.

**Piano Infrastrutture strategiche e prioritarie**

Circa 957 milioni di euro per le opere invariati sono destinati alla manutenzione, digitalizzazione, realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario e stradale. Da quanto riportato dal Centro Studi, è possibile suddividere gli interventi come segue:

**RETE FERROVIARIA** (con progetto esecutivo). 14,8 miliardi di euro: nuova linea AVR Napoli-Foggia-Bari; raddoppio Messina-Siracusa e la velocizzazione Catania-Siracusa; l'AVR Palermo-Catania e Messina-Catania; la velocizzazione della linea AVR Bologna-Foggia-Bari; l'adeguamento tecnologico e infrastrutturale Salerno-Reggio Calabria e delle tratte Cagliari-Sassari/Olbia.

**RETE STRADALE**, 7,3 miliardi e **RETE AUTOSTRADALE**, 22,4 miliardi di euro (16,7 miliardi già disponibili):

- riqualificazione della SS372 Telesina e della SS407 Basentana;
- messa in sicurezza e riqualificazione della SS658 Melfi-Potenza e riqualificazione della SP Melfi-Innesto SS655;
- adeguamento dei collegamenti SS96 Matera-Bari;
- completamento del 3° megalotto della SS106 Jonica;
- SS131 Carlo Felice e Diramazione Centrale Nuorese;
- adeguamento e completamento strada Sassari - Olbia Tempio Pausania;
- riqualificazione A19 Palermo-Catania e potenziamento SS640 Agrigento-Caltanissetta;



progettisti e tecnici che potranno colmare quelle carenze tecniche che nel corso degli anni si sono accumulate e hanno reso impossibile molti investimenti". D'altro canto, il Presidente dell'Ordine di Lecce, Francesco Dell'Anna, ha ricordato l'esperienza di alcuni comuni della provincia per cui erano state istituite delle centrali uniche, almeno per la piccola amministrazione, con risultati poco soddisfacenti.

**I FONDI CI SONO, PERCHÉ NON SI FA NULLA?**

"È mancata la capacità di visione di ciò che il Mezzogiorno deve ambire a essere in un contesto allargato, articolato e complesso", spiega Francesco Estrafallaces del Centro Studi del CNI, nel suo report "Linea Sud". "Non è sufficiente proporre, con poca retorica e nessuna soluzione pratica, che il Mezzogiorno deve essere l'hub del Mediterraneo, la piattaforma degli interscambi di un'area vasta, l'attrattore turistico del Sud Europa, a seconda dei momenti e delle mode. Il Sud può anche essere questo, ma in una visione organica dello sviluppo che tenga realisticamente conto anche dei limiti strutturali", conclude Estrafallaces.

Figura 1. Principali interventi proposti dagli Ordini degli Ingegneri



- Potenziamento e realizzazione di infrastrutture viarie
- Interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture viarie
- Opere di adeguamento, potenziamento e velocizzazione delle infrastrutture ferroviarie
- Interventi di messa in sicurezza di alcune aree, di bonifica e prevenzione dal rischio
- Interventi legati al miglioramento dei waterfront, dei porti e delle strutture aeroportuali

- potenziamento Tangenziale di Bari;
- potenziamento Tangenziale di Catania.

**SISTEMI PORTUALI E AEROPORTUALI:** realizzazione della nuova pista dell'aeroporto di Catania, della nuova fermata Aeroporto Fontanarossa-Aeroporto su rete RFI, estensione della Linea Metropolitana 1 con la stazione Napoli Capodichino-Aeroporto.

— "Abbiamo previsto una centrale di supporto per tutti gli enti locali, con 300 nuovi progettisti e tecnici che potranno colmare quelle carenze tecniche che nel corso degli anni si sono accumulate e hanno reso impossibile molti investimenti"

Barbara Lezzi, Ministro per il Sud —

**PRIORITÀ D'INTERVENTO**

Gli ingegneri insieme con le Federazioni degli Ordini degli ingegneri del Sud hanno individuato 91 interventi infrastrutturali per ricucire, collegare e valorizzare le risorse territoriali (FIGURA 1): mettere in sicurezza le infrastrutture; ampliamento assi viari nord-sud e trasversali est-ovest; velocizzare le tratte ferroviarie; potenziare i collegamenti e gli accessi alle aree produttive; bonifiche e messa in sicurezza degli edifici nelle zone sismiche. Queste le priorità d'intervento. Prima di intervenire

occorre capire quali azioni siano fattibili "realisticamente": sono necessari tempi certi, basta dire "cosa avremmo potuto fare"; imparare dal passato per prevenire nel futuro. Per lo sviluppo del Sud non è sufficiente il solo lavoro dei professionisti. È necessario che la Pubblica Amministrazione migliori le proprie competenze tecnologiche, sociali e materiali. Da qui anche il bisogno di rivisitare il nuovo Codice degli Appalti, mantenendo fede comunque ai suoi principi ispiratori di trasparenza, semplificazione e qualificazione delle stazioni appaltanti. Anche gli interventi normativi

devono tener conto dell'evoluzione degli strumenti di progetto. "I principi della Legge 50 sono importanti - puntualizza Gianni Massa, Vicepresidente Vicario del CNI - ma quando bisogna dare tempi e costi certi per la realizzazione di opere pubbliche, la politica si esprime con la necessità di deroghe al Codice. È la prova che a livello di procedure qualcosa non vada". Prendere coscienza dei problemi del Mezzogiorno significa prendere coscienza dei problemi di un intero Paese: cercare soluzioni ottimali per il suo rilancio significa sia guardare verso tutti gli aspetti pratici inerenti alle infrastrutture, sia avviare una programmazione sistematica e trasparente degli interventi, in tempi decorsi. Un Mezzogiorno che stenta a decollare ma che, tuttavia, si sta riprendendo leggermente. Inutile guardare con retorica al passato. La volontà deve essere quella di fare investimenti di qualità per "modernizzare" il Sud e renderlo più competitivo.

**ERRATA CORRIGE**

Segnaliamo ai lettori che l'articolo di approfondimento dal titolo "Come migliorare la sicurezza, a corollario del servizio su "Ponti e degrado" pubblicato sullo scorso numero de Il Giornale dell'Ingegnere (nelle pagine 2 e 3) è apparso senza il nome dell'autore. Si trattava di un estratto di un più ampio lavoro sui sistemi di monitoraggio SHM curato dall'ing. Giovanni Manco che verrà pubblicato sul fascicolo di gennaio 2019 de Il Giornale dell'Ingegnere. Ci scusiamo con l'autore e con i lettori.

