



RASSEGNA STAMPA 17 maggio 2022

Il Sole **24 ORE**

**LA GAZZETTA
DEL MEZZOGIORNO**

L'Edicola Sud
Puglia e Basilicata

1Attacco

Secondo la Regione, Piazzolla non poteva proseguire il mandato già rinnovato più volte

● In scaletta è stato l'ultimo provvedimento deliberato dalla giunta regionale pugliese nella riunione di ieri a Bar, ma sul piano politico si tratta di una decisione che è destinata a fare rumore come tutte quelle che investono il pianeta della sanità. Da ieri Vito Piazzolla non è più direttore generale dell'Azienda sanitaria locale della provincia di Foggia, la più grande azienda pubblica della Capitanata insieme al Policlinico Riuniti del capoluogo daunio che ha tuttavia un direttore generale autonomo essendo l'ospedale foggiano sede universitaria e di conseguenza azienda ospedaliero universitaria con un regime interno diverso da quello delle Aziende sanitarie locali.

«La Giunta ha nominato il commissario straordinario della Azienda sanitaria locale di Foggia, attuale direttore sanitario dott. Antonio Nigri, in possesso dei titoli previsti dalla legge. Il Presidente e la Giunta hanno ringraziato il direttore generale uscente, dott. Vito Piazzolla, per l'intenso lavoro svolto in questi anni, soprattutto in occasione dell'emergenza Covid», si afferma in una nota diffusa dalla giunta regionale pu-



FOGGIA La sede Asl di viale Fortore e a destra il direttore uscente Piazzolla e a sinistra Nigri



Cambio alla guida dell'Asl di Foggia via Piazzolla, Nigri nominato commissario

Ieri la decisione della giunta regionale in attesa del nuovo direttore generale

gliese che spiega anche le ragioni di questo avvicendamento alla guida dell'Asl foggiana: « Il dott. Piazzolla non era più nominabile per legge, avendo già svolto il ruolo di commissario straordinario, di direttore generale per due mandati ed essendo già stato prorogato».

Insomma, almeno nelle parole che accompagnano la decisione assunta dal governo regionale pugliese, l'av-

vicendamento alla guida dell'Azienda sanitaria locale di Foggia era nell'aria anche se negli ultimi giorni non si pensava a questa accelerazione impressa dal governatore Emiliano e dall'assessore regionale alla sanità, Palese.

La stessa giunta regionale, dopo la nomina dell'attuale direttore sanitario Nigri come commissario dell'Asl foggiana, ha precisato che il

governo regionale «nella scorsa seduta ha già approvato il bando per la nomina del nuovo direttore generale della Azienda sanitaria locale di Foggia».

L'Asl foggiana, che va detto si è distinta in maniera decisamente positiva per la gestione dell'emergenza covid nel capoluogo e nel resto della Capitanata, gestisce direttamente tre ospedali (San Severo, Manfre-

donia e Cerignola), dopo il passaggio dell'ospedale di Lucera al Policlinico di Foggia (il Lastaria era destinato alla chiusura e a trasformarsi in ambulatorio senza il soccorso dei Riuniti) e dell'ospedale D'Avanzo di Foggia, sempre al Policlinico di Foggia, oltre ai distretti e agli ambulatori e poliambulatori distribuiti nel territorio provinciale.

MONTI DAUNI

IL PROGETTO DEL COMUNE

CHE COSA È

Un'associazione composta da enti, aziende e privati, per realizzare infrastrutture per la produzione di energia rinnovabile

Orsara di Puglia ora punta all'autonomia energetica

Transizione ecologica, presto prevista un'assemblea pubblica

● **ORSARA DI PUGLIA.** Anche il Comune di Orsara di Puglia è pronto per entrare nella rete delle Comunità Energetiche. L'Amministrazione comunale, infatti, presto convocherà l'avviso per la manifestazione d'interesse rivolto a cittadini e soggetti interessati ad aderire e, contestualmente, vi sarà l'assemblea pubblica per illustrare le modalità di partecipazione e i vantaggi che derivano dall'essere parte della Comunità Energetica.

“Il Comune di Orsara di Puglia”, ha spiegato il sindaco Tommaso Lecce, “sta lavorando da diverso tempo a questa nuova prospettiva rappresentata dalle comunità energetiche e dalle possibilità rappresentate in un ambito più attento a necessità e opportunità connesse a una gestione più attiva e sostenibile del fabbisogno energetico all'interno di un paese”.

Sulla stessa lunghezza d'onda del primo cittadino, c'è anche il vicesindaco Vittorio Cappetta: “È un grosso passo in avanti per la nostra comunità, i piccoli comuni risultano essere sempre meno attrattivi, e la mancanza di servizi alimenta lo spopolamento. Ripristinare la convenienza di vivere nei nostri paesi

è un passo fondamentale, ed è soprattutto motivo per il quale la gente può decidere di restare o di tornare. Le comunità energetiche possono essere un vettore di sviluppo per il nostro territorio. E se un giorno riuscissimo a produrre energia elettrica a sufficienza per soddisfare la domanda di dell'intero paese? Beh, io sogno e ci credo. Facciamolo insieme”, ha concluso Cappetta.

Una comunità energetica è un'associazione composta da en-

ti pubblici locali, aziende, attività commerciali o cittadini privati, i quali scelgono di dotarsi di infrastrutture per la produzione di energia da fonti rinnovabili e l'autoconsumo, attraverso un modello basato sulla condivisione. Si tratta dunque di una forma energetica collaborativa, incentrata su un sistema di scambio locale per favorire la gestione congiunta, lo sviluppo sostenibile e ridurre la dipendenza energetica dal sistema

elettrico nazionale. Le comunità energetiche vanno oltre la soddisfazione del fabbisogno energetico, infatti incentivano la nascita di nuovi modelli socioeconomici caratterizzati dalla circolarità. In una comunità energetica i soggetti sono impegnati nelle diverse fasi di produzione, consumo e scambio dell'energia, secondo i principi di responsabilità ambientale, sociale ed economica e partecipazione attiva in tutti i processi energetici.



Una veduta di Orsara di Puglia

*Gli investimenti***Dal piano ferrovie
dieci miliardi:
“Bari-Napoli
in due ore”**

● a pagina 2

*Il piano***Ferrovie, per la Puglia
dieci miliardi di euro
“Bari-Napoli in 2 ore”**

Ammontano a 10 miliardi di euro le risorse destinate alla Puglia e inserite nel piano industriale 2022-2031 che è stato presentato dal gruppo Ferrovie dello Stato. I fondi, è stato spiegato in una nota, serviranno a realizzare «una serie di interventi infrastrutturali e di potenziamento tecnologico». La rete ferroviaria pugliese «sarà velocizzata lungo la dorsale adriatica, collegata alla linea Bari-Napoli e connessa ai principali porti e aeroporti regionali e dotata di stazioni più moderne e accessibili». All'interno del piano sono stati previsti anche «la velocizzazione della linea adriatica e il potenziamento tecnologico delle stazioni di Lecce, Brindisi, Bari e Foggia». Entrando poi nello specifico, il nuovo itinerario Bari-Napoli prevede «interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie e la velocizzazione della linea, sulla quale «si potrà viaggiare fino a 250 chilometri orari». Nella nota delle Ferrovie si spiega anche che alla conclusione dei lavori sarà possibile «entro il primo semestre del 2027 andare da Bari a Napoli in due ore e da Lecce in tre ore, mentre da Bari a Roma si impiegheranno tre ore e in partenza da Lecce quattro ore». E ancora, «nel 2024 verrà attivata la tratta Cancellone-Frasso e questo consentirà di avere un treno diretto per collegare Puglia e Napoli».

Saranno inoltre realizzati i collegamenti fra l'aeroporto e il porto di Brindisi alla rete ferroviaria nazionale, così come avverrà anche per lo scalo portuale di Taranto. Entro quest'anno verrà portato a termine il progetto della variante a sud di Bari – nel tratto Bari Centrale-Bari Torre a Mare – che prevede lo spostamento dell'attuale linea

verso l'entroterra con l'attivazione di tre nuove fermate: si tratta di Bari Campus, Bari Executive e Triggiano. È in programma anche la realizzazione di una linea a quattro binari fra la stazione Bari Centrale e la fermata Bari Executive. Per la variante Nord – si legge ancora nella nota che è stata diffusa a corredo del piano industriale – sarà spostata verso l'entroterra l'attuale linea ferroviaria che attraversa i centri urbani di Palese e Santo Spirito. Inseriti all'interno del piano anche la fermata Foggia Cervaro e l'elettrificazione delle linee Barletta-Canosa e Martina Franca-Lecce-Gagliano del Capo. Saranno riqualificate le stazioni di Brindisi, San Severo, Taranto, Acquaviva delle Fonti, Gioia del Colle, Lecce, Foggia, Trinitapoli, Mola di Bari e Bari Palese Macchie. Ferrovie Sud Est procederà invece con la riqualificazione di 20 stazioni che sono dislocate fra Bari e il territorio del Salento. Rfi prevede di chiudere nei prossimi anni 20 passaggi a livello che si trovano nei territori di Polignano a Mare, Monopoli, Fasano, Trani, Barletta, Brindisi, Bari e Massafra. Un progetto analogo riguarda anche Ferrovie Sud Est: l'azienda ha in previsione di chiudere 67 e di procedere con l'adeguamento tecnologico di altri 288 passaggi a livello dislocati sul territorio.

Anas procederà invece alla riqualificazione della strada statale Bari-Brindisi-Lecce, realizzerà la variante Bari-Mola di Bari, la strada a scorrimento veloce del Gargano nel tratto che collega Vico del Gargano a Mattinata, la strada statale 89 fra i comuni di San Giovanni Rotondo e Manfredonia e la Maglie-Santa Marie di Leuca. Sono destinati al polo passeggeri 813 milioni di euro, 1,2 milioni di euro al polo urbano e 47 milioni al polo logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ L'ad Luigi Ferraris (Ferrovie Stato)

*Campus ed Executive
nuove fermate
nel capoluogo,
assieme a Triggiano,
con la variante*

Sud, il treno dei desideri

La storia infinita della Bari-Napoli, tra annunci e promesse non mantenute
Ma le Ferrovie dello Stato rilanciano: in 10 anni investimenti per 9,2 miliardi



BARI Dalla stazione centrale partono i convogli per il resto d'Italia

SCAGLIARINI E ALTRI SERVIZI ALLE PAGINE 2 E 3 >>>

MEZZOGIORNO DI FOCUS

I NODI DELLO SVILUPPO

LA LINEA AD ALTA CAPACITÀ

Il progetto prevede il raddoppio dei binari con la possibilità di raggiungere i 250 km/ora: così sarà possibile arrivare a Roma in 3 ore

IL TRENO DIRETTO SLITTA AL 2024

Tra le due principali città del Sud continentale non ci sono più collegamenti su ferro da quasi vent'anni

Napoli-Bari, la storia infinita tra annunci e soldi mancanti

«Pronta nel 2027». Ma non è partito il cantiere del tunnel che richiederà 8 anni

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Adesso il termine è fissato al 2027, quando finalmente sulla Napoli-Bari i treni toccheranno i 250 km l'ora e sarà possibile arrivare a Roma in tre ore. Ci sono due lotti di lavori ancora da avviare («entro il 2022», promette il gruppo Fs), tra cui quello più importante e tecnicamente più complesso. Ed è stata tentata la carta del Pnrr, dopo essere passati invano da tutti i piani straordinari dell'ultimo quindicennio. La storia recente insegna che sulla linea ad alta capacità tra le due principali cit-

tà del Mezzogiorno continentale hanno corso soltanto gli annunci, che si sono susseguiti, quelli sì, a velocità vorticoso. Invece i lavori, soprattutto per colpa della mancanza di finanziamenti, non hanno finora mai rispettato le scadenze.

Nel 2008 (governo Berlusconi, ministro Matteoli), anno di apertura della Roma-Napoli ad alta velocità, si mise a fuoco l'idea di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Bari da realizzare entro il 2015. Ma ad agosto 2008, quando emerse il quadro dei finanziamenti Cipe rispetto all'allegato infrastrutture (in cui la

Napoli-Bari faceva parte di un intervento chiamato «corridoio ferroviario Tirreno-Adriatico» per il quale era indicato un costo di progetto di 4,7 miliardi), erano disponibili solo i 520 milioni per la tratta Napoli-Cancello, e cir-

colava (in campania) lo studio di fattibilità per la Apice-Orsara: un tratto di pennarello su un «diecimila» che disegnava un percorso poi cambiato almeno tre volte. Tanto vero che nel piano industriale 2011 di Fs (ancora disponibile online) si prevedeva soltanto la «nuova linea di valico Foggia-Bari» e il raddoppio Cervaro-Bovino, considerato ad oggi l'unico pezzo di linea già aperto (nel 2017) ma in realtà previsto a prescindere.

A ottobre 2013 si scoprì che la Corte dei conti aveva negato il visto al progetto di quello che allora si chiamava primo lotto, la Frasso Telesino-Vitulano, per mancanza di copertura finanziaria (100 milioni su 730). Fu un terremoto: era la prima volta nella storia repubblicana in cui i giudici contabili bocciavano una delibera Cipe bollandola come «illegittima». Il ministero delle Infrastrutture disse che i giudici contabili non ci avevano capito niente, però viene il sospetto che avessero ragione. Perché a ottobre 2013 si seppe che la disponibilità di cassa dei 100 milioni mancanti per l'avvio dell'appalto era stata spalmata nelle leggi di Stabilità dei due anni successivi, ragion per cui il governo Letta dovette procedere con lo spezzatino di quei 30 km: due lotti anziché uno. Ne conseguì il primo slittamento di due anni per l'avvio dei lavori (previsti entro il 2015) e il conseguente allungamento dei tempi (sei anni) anche per la variante di Maddaloni (che collega la Napoli-Bari all'Alta velocità Roma-Napoli).

A quel punto l'attesa durava

già da 15 anni. A settembre 2016 Fs presentò il piano industriale 2017-2026 in cui si annunciava che l'appalto per i due lotti della Frasso Telesino-Vitulano sarebbe stato lanciato «entro il 2016». Ci sono stati tre anni di ritardo: l'appalto per la Frasso Telesino-Telese è stato aggiudicato il 1° aprile 2016, quello per la Telese-San Lorenzo-Vitulano il 5 giugno 2020. Stanno lavorando, ma... Il bando per la Frasso Telesino-Telese prevedeva di terminare in 5 anni (180 giorni per il progetto esecutivo e 1.715 per l'esecuzione), quello per la Telese-San Lorenzo-Vitulano in 5 anni e 9 mesi. Ora il gruppo Fs dichiara che la Frasso Telesino-Telese sarà pronta nel 2025 (4 anni di ritardo), e la Telese-San Lorenzo nel 2026 (più o meno in linea).

Torniamo indietro. Ad aprile 2018, annunciando gli appalti della Napoli-Cancello e della Cancello-Frasso, Fs annunciò che «entro il 2019 saranno bandite le gare per gli altri tratti di linea della Napoli-Bari. La conclusione di tutti i lavori è prevista per il 2026». Con la Apice-Hirpinia hanno rispettato i tempi (9 agosto 2019), con gli altri no: il bando della Orsara-Bovino è stato pubblicato il 5 ottobre 2020, quello della Hirpinia-Orsara il 18 novembre 2020. Anche qui, il problema erano i soldi mancanti, ed è per questo che fu necessario spacchettare la tratta Apice-Orsara da 2,6 miliardi di euro. Nel 2018 mancavano infatti circa 2,7 miliardi di euro, anche perché il governo Gentiloni non approvò nei tempi il Contratto di programma 2017-2021 con Rfi, ren-

dendo nei fatti inutile la decisione del governo Renzi che con lo «Sblocca Italia» nominò il primo commissario straordinario per la Napoli-Bari.

Il 18 giugno 2020, annunciando l'aggiudicazione della Hirpinia-Orsara, Fs confermava il 2026 come termine dei lavori, nonostante a gennaio fonti di due diversi ministeri avessero espresso alla «Gazzetta» dubbi sulla possibilità di mantenere i tempi di progetto. Del resto a marzo 2020 fu l'allora ministro del Sud, Giuseppe Provenzano a farsi venire il dubbio: alla Camera parlò dell'«estremo ritardo rispetto al cronoprogramma» degli investimenti previsti al Sud e in particolare della Napoli-Bari.

Resta da parlare della Hirpinia-Orsara da 1,3 miliardi. L'appalto è stato aggiudicato il 21 giugno 2021. È il tratto più delicato dell'intero intervento, tanto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo ha rimandato indietro almeno due volte. Il progetto comprende infatti un tunnel di 27 km sotto l'Appennino che - a base di progetto - richiede 2.900 giorni di lavori (cioè esattamente 8 anni). Il cantiere non è ancora stato aperto (è in corso la validazione del progetto): il gruppo Fs dice che partirà «entro luglio». Come è possibile che un appalto per 8 anni di lavori sia completato in cinque? Non lo sappiamo. Il gruppo Fs anche ieri ha ribadito che la Napoli-Bari verrà completata entro il 2027, e ha rimandato al 2024 l'avvio del treno diretto tra Napoli e Bari che era già pronto partire nel 2020.

Dir. Resp.: Oscar Iarussi

5,7**MILIARDI DI EURO**

Il costo totale della linea ad Alta capacità con fondi europei e nazionali. Nello scorso autunno anche il progetto della Napoli-Bari è stato inserito nel Pnrr

150 km**LA LUNGHEZZA DELLA LINEA**

È prevista la costruzione di un doppio binario che seguirà solo in parte la linea storica. Il punto centrale è il tunnel sotto l'Irpinia

7**I LOTTI DI APPALTO**

I cantieri aperti sono soltanto cinque e dovrebbero essere completati a partire dal 2023 (Cancello-Frasso Telesino)

5 ore**IL VIAGGIO TRA BARI E NAPOLI**

Non ci sono treni diretti ma è necessario cambiare a Caserta: la coincidenza migliore impiega circa 4 ore



Dir. Resp.: Oscar Iarussi



La stazione di San Severo e un tratto della strada San Giovanni Rotondo-Manfredonia



STRATEGIE

Gruppo Fs, presentato il piano industriale 2022-2031: circa 10 miliardi alla Puglia

L'impegno nei prossimi dieci anni prevede risorse cospicue da investire nei poli infrastruttura, passeggeri, urbano e logistica

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato il Piano Industriale 2022-2031 che prevede oltre 190 miliardi di investimenti con un impatto sull'economia nazionale stimabile in 2-3 punti percentuali di Pil. Alla Puglia saranno destinati circa 10 miliardi di euro (3,6 da Anas). Il Piano – si legge in una nota – prevede una profonda ridefinizione della governance e un nuovo assetto organizzativo che aggrega le società controllate da FS in quattro poli di business: "Infrastrutture", "Passeggeri", "Logistica" e "Urbano". La visione strategica e industriale di lungo periodo ha, tra i suoi principali obiettivi, dare certezza di esecuzione alle opere infrastrutturali nei tempi previsti; favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato; incrementare fino a raddoppiare rispetto al 2019 il trasporto merci su ferro; rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese; aumentare il grado di autonomia energetica del Gruppo attraverso fonti rinnovabili e contribuire, anche in questo campo, alla transizione ecologica del Paese.

Fattori abilitanti del Piano, che ne dovranno sostenere l'attuazione, sono l'innovazione tecnologica, la digitalizzazione, la connettività e la valorizzazione delle persone del Gruppo alle quali, chiudendo il suo intervento, l'amministratore delegato Luigi Ferraris ha affidato questa sfida, nella convinzione che, così com'è già accaduto in passato, saranno in grado di vincerla. L'impegno del Gruppo FS nei prossimi dieci anni in Puglia prevede investimenti per oltre 10 miliardi di euro nei poli infrastruttura, passeggeri, urbano e logistica. Gli interventi di potenziamento tecnologico in corso sulla linea Lecce - Bologna consentiranno ai treni di raggiungere la velocità di 200 Km/h, risparmiando circa 45 minuti da Bologna a Bari e un'ora fino a Lecce, secondo il modello di esercizio che verrà adottato. Questo risultato sarà possibile anche grazie alla realizzazione di quattro nuovi "apparati centrali computerizzati multistazione - Accm" nelle stazioni di Lecce, Brindisi, Bari e Foggia che aggregheranno i sistemi che controllano la circolazione mettendoli in dialogo tra loro. Il tratto Bari - Foggia diventerà un'unica stazione lunga 130 km. Questo permetterà di gestire al meglio la

circolazione e di velocizzare i tempi di viaggio: Bari - Foggia si percorrerà in meno di un'ora. Il sistema Accm entrerà in funzione sulla linea Foggia - Bari entro il 2024. La nuova fermata Foggia-Cervaro avrà due banchine lunghe 400 metri e pensiline di 250 metri, un sottopasso ciclopeditoneo, rampe per disabili, ascensori, un'area d'attesa, servizi igienici, locali commerciali e un'area d'interscambio con 300 stalli per auto e bus e un parcheggio riservato alle bici. La nuova fermata offrirà alla Capitanata un'ampia offerta di collegamenti Freccie, Intercity e treni regionali (attivazione prevista nel 2025). Sulla linea Adriatica è stata adeguata a standard europei la stazione di San Severo, mentre tra gli altri impianti interessati dall'adeguamento dei binari ci sono quelli di Incoronata e Cerignola. Ogni giorno circolano in Puglia più di 400 treni regionali (200 di Trenitalia e 200 di Ferrovie del Sud Est) e 1.600 corse bus che collegano oltre 150 località regionali, dai piccoli ai grandi centri urbani. Entro il prossimo biennio Trenitalia completerà il rinnovo della flotta regionale con 43 nuovi treni Pop - di cui la metà già in cir-

colazione - e ulteriori quattro treni in fase di definizione con Regione Puglia, più tre treni Jazz già in circolazione. L'età media dei convogli passerà a quattro anni. Trenitalia potenzierà l'offerta di collegamenti e attiverà nuovi collegamenti da e per gli aeroporti di Bari e di Brindisi. Ferrovie del Sud Est proseguirà il rinnovo delle flotte di treni e bus con l'acquisto di 36 treni elettrici e 438 bus, più nove treni e 27 bus a idrogeno che circoleranno, dal 2026, nel bacino di Gallipoli. Attraverso la creazione di un sistema a raggiera incardinato su centri di interscambio treno/bus (10 nel barese e 10 nel Salento), Fse sperimenterà un sistema integrato di trasporto treno/bus nel bacino di Bari - Martina Franca, dove attualmente l'80 per cento degli spostamenti avvengono con auto privata e solo il 16 per cento su gomma e il 4 per cento su ferro. L'obiettivo è quello di realizzare un servizio TPL integrato (treno+bus) che intercetti il 29 per cento degli spostamenti ridimensionando l'uso dell'auto privata al 71 per cento. Anas realizzerà la Ssv del Gargano, tratto Vico del Gargano-Mattinata, e la SS89 che collega San Giovanni Rotondo-Manfredonia.

Più rigassificatori, meno veti

TROVARE ENERGIA CON UN ALTRO SUD

di **Emanuele Imperiali**

La Cernobbio del Sud di Sorrento è stato un grande evento mediatico, di marketing e politico, perché ha fatto giungere al capezzale del Mezzogiorno addirittura il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, buona parte del governo, le grandi aziende pubbliche e private. Un risultato significativo che va iscritto a merito di Mara Carfagna. Ma, se dalla vetrina, si scende sul terreno dei contenuti concreti, si vede che, in linea di massima, non si è fatto altro che ribadire e riaffermare concetti e impegni già noti da tempo. Tanti bla, bla, bla, purtroppo inconcludenti e ai quali purtroppo siamo avvezzi da tempo.

Emerge però una novità interessante che può davvero rappresentare un momento di svolta concreta per le regioni meridionali. E riguarda l'idea che è circolata con insistenza, dal palco ma anche nei colloqui più riservati e in alcune dichiarazioni alla stampa, di trasformare quest'area nel vero hub energetico del nostro Paese. Intendiamoci, non è la prima volta che se ne parla. Ma un passo in avanti effettivo è stato fatto, proprio nel momento in cui perdura la guerra tra Russia ed Ucraina, e gli approvvigionamenti di gas sono, ogni giorno che passa, messi in forse dai ricatti di Putin. La strada scelta correttamente dal governo italiano è quella della diversificazione delle fonti di metano, puntando anche su altre nazioni produttrici, in particolare l'America e l'Africa. Ma gran parte di questo gas può arrivare sulle sponde italiane solo con le navi che lo trasportano allo stato liquido, e ciò non può avvenire senza avere una rete di rigassificatori. Si tratta di quegli impianti che permettono di riportare il prodotto dallo stato liquido impiegato nel trasporto marittimo dalle navi metaniere a quello gassoso utile per il trasporto terrestre e il consumo finale. Il conflitto e la crisi energetica mondiale hanno messo in evidenza che oggi servono più rigassificatori rispetto ai pochi che abbiamo, per poter stoccare il gas liquefatto e trasformarlo. L'obiettivo è sostituire la materia prima in arrivo dalla Russia in attesa dell'idrogeno verde prodotto dalle rinnovabili anche grazie allo sviluppo dell'eolico off shore. E dove, meglio che al Sud, potrebbero sorgere questi impianti, che diverrebbero i terminali di queste enormi navi dagli Stati Uniti e dal cuore del continente africano? La novità sta anche nel fatto che le infrastrutture come rigassificatori e gasdotti potranno d'ora in poi essere finanziate con le risorse del Pnrr.

continua a pagina 8

 **L'editoriale**

Per un altro Sud

di **Emanuele Imperiali**

SEGUE DALLA PRIMA

Diventare un hub energetico è però un obiettivo ambizioso, vuol dire innanzitutto sgomberare il tavolo da tutti i possibili veti di quanti, come nel caso dei gasdotti, a cominciare dal Tap pugliese, storcono il naso non appena si intravede la possibilità di costruirli nel proprio giardino di casa. Poi, occorre procedere con le autorizzazioni necessarie a tempi di record, senza perdere tempo prezioso. In altri termini, come ha voluto scandire con parole nette e limpide il premier Mario Draghi, è giunto il momento di uscire dai pigri pregiudizi del passato sul Sud. Quanto al superamento del divario, in cui il Pil del Mezzogiorno è fermo al 55% di quello delle Regioni del Centro-Nord, a spegnere gli eccessivi entusiasmi ha provveduto il ministro dell'Economia, Daniele Franco: non basta l'attuale Pnrr di 6 anni, per quanto ben congegnato, ma occorre utilizzare tutti i fondi a disposizione, e soprattutto serve un salto di qualità nelle politiche pubbliche, centrali e locali. Ecco perché costruire un Mezzogiorno diverso può essere una grande sfida, che si vince o si perde solo con un rinnovato protagonismo meridionale, che sappia sfruttare tutte le opportunità, anche quelle attuali offerte dal mutevole quadro geopolitico europeo. Si dice da anni che il Sud è la piattaforma naturale del Mediterraneo ma purtroppo finora è rimasto un vuoto slogan privo di risvolti operativi. Stavolta, con la politica energetica, è possibile riempirlo di contenuti concreti, in una sinergia con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e che guardano a noi come al mercato naturale di merci e servizi tecnologicamente avanzati. L'auspicio è che sia finalmente la volta buona.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Acquedotto, i 120 anni E gli investimenti balzano a due miliardi

“Ricordiamo la nostra storia, onorando al meglio il legame con la comunità e quella missione iniziata 120 anni fa che oggi ci vede investire oltre 2 miliardi di euro, da qui al 2026, per continuare il miglioramento del servizio offerto ai cittadini”. Così il presidente di Acquedotto Pugliese, Domenico Laforgia, per la cerimonia inaugurale dei “120 anni di acqua in Puglia”, evento apertosi a Capurso, per onorare la figura di Francesco Lattanzio, il “vero creatore” di Acquedotto Pugliese, come lo definì Nicola Balenzano, ministro ai Lavori pubblici del tempo.

“Acquedotto Pugliese sta andando nella giusta direzione, grazie a linee industriali solide, un concreto piano della sostenibilità, chiari obiettivi e la capacità di mettere a sistema le risorse. Gli interventi più consistenti – spiega Laforgia – riguardano il risanamento delle reti idriche e fognarie, con un importo di 198 milioni di euro, ed il potenziamento dell'apparato depurativo. Quest'ultimo con 139 milioni di euro è un ambito strategico di intervento per Aqp. Gli investimenti, finalizzati a un servizio sempre più efficiente, hanno in realtà anche un significativo risvolto ambientale: se la Puglia può fregiarsi di 18 bandiere blu, posizionandosi al terzo posto della classifica nazionale relativa alle acque marine, il merito è in gran parte di Acquedotto Pugliese”.

“AQP si conferma una delle più grandi, storiche società italiane e tra i maggiori player europei, per

dimensioni e complessità, nel settore della gestione di sistemi idrici integrati. Siamo reattivi nel far fruttare le opportunità, comprese quelle del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) ed in particolare – sostiene Laforgia – della programmazione React-EU, che grazie all'ottimo lavoro svolto dall'Autorità idrica Pugliese (AIP) e dalla Regione Puglia, ci consentirà di portare avanti l'ulteriore risanamento delle reti e di completare le opere entro il 31 dicembre del 2023. Senza dimenticare che AQP ha in corso la candidatura di ulteriori interventi per un importo complessivo di oltre 100 milioni di euro entro maggio”.

Nell'ambito della manifestazione sono previsti nella biblioteca comunale “Giuseppe D'Addosio” di Capurso diversi eventi legati ai “120 anni di acqua in Puglia”. Ieri al termine della cerimonia inaugurale è stata inaugurata “La fontana racconta”, mostra itinerante composta da numerosi scatti, in parte provenienti dall'archivio dell'Acquedotto Pugliese e in parte realizzati da cittadini, oltre a diversi manufatti risalenti ai primi decenni del secolo scorso e destinati all'approvvigionamento, al trasporto, al consumo e alla conservazione dell'acqua prima dell'avvento di AQP. La struttura di Piazza Matteotti (Villa comunale) ospiterà la mostra fino al 28 maggio e l'esposizione sarà visitabile tutti i giorni dalle 9 alle 13 e dalle 16 alle 19. – **red.eco.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra gli interventi
il risanamento delle
reti idriche e fognarie
con 198 milioni di euro
e il potenziamento
della depurazione



📍 Presidente

Domenico Laforgia, presidente di Acquedotto pugliese, ha illustrato il piano di investimenti dell'ente in forte accelerata

Fs, investimenti per 190 miliardi

Ferrovie. Presentato il piano industriale per i prossimi 10 anni destinati al potenziamento delle infrastrutture del Paese Avanti con l'integrazione tra Rfi e Anas. L'ad Ferraris: «Nuovo assetto del Gruppo in quattro poli». Offerta treni + 20%

Giorgio Pogliotti

Un piano di investimenti da oltre 190 miliardi nei prossimi dieci anni per potenziare le infrastrutture del Paese, rivolto per il 60% alle regioni del Centro Sud. Con l'aumento dell'offerta di treni del 20% al 2031, non solo per l'Alta velocità, ma anche per treni regionali; il raddoppio della quota di trasporto merci su rotaia, insieme all'incremento dell'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, per garantire la copertura almeno del 40% del fabbisogno. E un piano di

zionale per tutte le società del Gruppo si attende un incremento dei ricavi da 1,8 miliardi di euro (2019) a circa 5 miliardi di euro nel 2031.

«Il Piano industriale intende imprimere un'accelerazione agli investimenti - ha sottolineato Ferraris - e, con una visione di lungo periodo, dare maggiore certezza all'esecuzione delle opere nei tempi previsti. Lavoriamo per rendere le nostre infrastrutture sempre più moderne, interconnesse e resilienti e i servizi di mobilità calibrati sulle diverse esigenze dei nostri clienti». La presidente Giadrossi ha sottolineato l'impegno del gruppo sulla sostenibilità anche con «i treni regionali di nuova generazione che producono il 30% di energia in meno degli attuali, l'obiettivo è la carbon neutrality al 2040».

Nel merito delle quattro aree di business, il Polo Infrastrutture, con capogruppo Rfi, cui partecipano Anas, Italferr e Ferrovie del Sud-Est punta a garantire l'esecuzione degli investimenti, massimizzando le sinergie industriali. Rfi prevede di investire 110 miliardi tra manutenzione straordinaria, tecnologie, reti regionali, connessioni con porti e interporti, direttrici di interesse nazionale. Si avrà una riduzione dei tempi di viaggio sulle principali tratte ferroviarie: Torino-Genova (da 1h e 40 fino a circa 1h); Milano-Genova (da 1h e 30 a circa 1h); Napoli-Bari (da 3h e 35 a 2h); Palermo-Catania (da 3h a 2h). Anas prevede 50 miliardi di investimenti tra sviluppo della rete e manutenzione straordinaria.

Il polo Passeggeri, invece, punta



Piano in dieci anni. Il 60% degli investimenti è rivolto alle regioni del Centro Sud

alla diffusione dell'integrazione modale, alla promozione del trasporto collettivo, e a favorire soluzioni di shift modale gomma-ferro. Nel Polo confluiscono le società del gruppo Fs che si occupano di trasporto di viaggiatori su ferro e gomma (capogruppo Trenitalia, con Busitalia, Ferrovie del Sud Est, e Trenitalia Tper): 15 miliardi saranno investiti al 2031. Il polo Logistica, ha l'obiettivo di raddoppiare la quota traffico merci su rotaia rispetto al 2019 (si veda l'articolo in pagina) con 2,5 miliardi di investimenti per la realizzazione di nuovi terminal ferroviari intermodali merci, tecnologicamente avanzati, migliorando i terminal esistenti. Capogruppo sarà Mercitalia Logistics, con sette società, tra cui Mercitalia Rail, Tx Logistik e Mercitalia Intermodal.

Il quarto polo è quello Urbano, avrà come capogruppo Sistemi Urbani, vi partecipano Metropark, Rfi e Anas per la parte immobiliare, e Gs Immobiliare. La priorità strategica del polo sarà quella di gestire e rigenerare il patrimonio immobiliare del Gruppo, con un investimento da 1,5 miliardi di euro concentrato in circa 24 milioni di metri quadri di suolo in aree limitrofe a strade e ferrovie, da utilizzare in ottica green per produrre energie pulite, realizzare nuove piantumazioni, creare corridoi verdi e piste ciclabili.

Positive le reazioni dei sindacati: da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt arrivano «apprezzamenti», insieme alla richiesta di essere coinvolti nella fase attuativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ricavi in crescita a 22,5 miliardi al 2031
Previste 40mila assunzioni e il raddoppio del trasporto merci

40mila assunzioni.

Sono alcuni dei punti strategici contenuti nel Piano industriale 2022-2031 del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, presentato ieri a Roma dalla presidente Nicoletta Giadrossi e dall'amministratore delegato Luigi Ferraris, che prevede anche una profonda ridefinizione della governance, con una nuova struttura organizzativa incentrata su quattro poli di business: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano. Nell'arco di piano, ovvero al 2031 i ricavi del gruppo Fs sono previsti in crescita a circa 22,5 miliardi di euro e l'Ebitda a 3,9 miliardi, con una crescita media annua (Cagr) nell'arco di piano, rispettivamente pari al 6,9% e all'8,2%. Dallo sviluppo di una strategia interna-

INUMERI PRINCIPALI

160 mld

Polo infrastrutture

Rfi investirà 110 miliardi tra manutenzione straordinaria, tecnologie, reti regionali, connessioni con porti e interporti, direttrici di interesse nazionale. Anas investirà 50 miliardi tra sviluppo della rete e manutenzione

15 mld

Polo passeggeri

Saranno investiti 15 miliardi entro il 2031 per favorire soluzioni integrate di mobilità, aumentare la quota di trasporto collettivo e condiviso e proporre un'offerta più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri

Pnrr, parte la corsa ai bandi Mise delle agevolazioni per le imprese

Ripresa e resilienza

L'insieme degli interventi a favore delle imprese sfiora i 41 miliardi di euro

Per l'Istituto Tagliacarne in ritardo il 70% delle aziende con le richieste dei fondi

ROMA

Con oltre 2.800 iscritti all'evento digitale si entra nel vivo sui progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) riservati alle Pmi. Sono già partiti i primi bandi del ministero dello Sviluppo economico e giovedì si apre lo sportello per le domande di accesso agli incentivi per l'imprenditoria femminile. L'insieme degli interventi del Pnrr per le imprese, è stato evidenziato ieri nel corso del seminario "Pnrr e Pmi: istruzioni per l'uso" organizzato da Il Sole-24Ore e Unioncamere, sfiora 41 miliardi considerando tutte le missioni del piano.

Il presidente di Unioncamere Andrea Prete e il segretario generale Giuseppe Tripoli hanno passato in rassegna i compiti che le camere di commercio stanno svolgendo a supporto delle aziende, in primo luogo per informazioni e orientamento agli strumenti di incentivazione. Per la digitalizzazione, ad esempio, l'attenzione massima dei Punti di impresa digitale (coordinati da Antonio Romeo) è rivolta ai crediti d'imposta del programma "Transizione 4.0".

Giovedì parte la corsa alle agevolazioni per le imprese femminili. Tiziana Pompei, vicesegretario generale di Unioncamere, e Marilina Labia, Dirigente di Si.Camera, hanno ricordato scadenze e requisiti degli sportelli in apertura. Scatteranno i termini per le domande di accesso agli incentivi per l'avvio di nuove imprese femminili o costituite da meno di 12 mesi, per i quali sono disponibili 47 milioni. Nello

2.800

GLI ISCRITTI ALL'EVENTO

La partecipazione all'evento su come le Pmi possono accedere ai fondi del Pnrr

stesso giorno al via anche le domande per gli incentivi previsti, sempre per le imprese femminili, dagli strumenti "Imprese ON" e "Smart&Start", ciascuno dei quali ha a disposizione un plafond di 100 milioni.

C'è un problema di conoscenza degli strumenti e di attitudine a utilizzarli, commenta Prete che cita i risultati di un'indagine del Centro studi Tagliacarne secondo la quale circa il 70% delle imprese non si è ancora attivato per beneficiare degli aiuti. La sola direzione generale Incentivi del ministero dello Sviluppo, ha spiegato ieri il Dg Giuseppe Bronzino, ha a disposizione interventi per 4,7 miliardi (che diventano 5,7 sommando il Fondo complementare nazionale). Bandi specifici in chiave energetica, ad esempio per la ricerca sull'idrogeno, sono gestiti dal ministero della Transizione ecologica (ne ha parlato Maria Benedetta Francesconi dell'unità di missione Pnrr del ministero) e 1,2 miliardi, a valere sul Fondo complementare, sono destinati ai contratti di filiera in agricoltura (descritti da Riccardo Cuomo, direttore Borsa Merci Telematica Italiana). Luca Onnis, Chief Operating Officer Warrant Hub-Tinexta Group, ha messo in evidenza la necessità delle imprese di disegnare progetti che tengano conto in modo integrato dei vari incentivi disponibili. Carmine Di Nuzzo, direttore generale servizio centrale per il Pnrr del ministero dell'Economia, ha fornito una visione di insieme del Pnrr ricordando come nei prossimi anni le scadenze si faranno più impegnative, con i target (gli obiettivi da raggiungere) che già nel 2023 supereranno le milestone intermedie (53 a 43).

—C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

24 ORE
EVENTI



UNIONCAMERE

24 ORE



PNRR e PMI: istruzioni per l'uso

DIGITAL
EVENT

16 maggio
ore 11:00



Cdp: asse con Mcc e Fei per spingere le Pmi

Prestiti

In pista 10 miliardi di prestiti bancari con garanzia Ue a favore delle aziende

Celestina Dominelli

L'approdo è il seguente: nuova finanza per 10 miliardi di euro di prestiti che le banche sono pronte ad attivare a favore delle piccole e medie imprese. Lo strumento è l'accordo annunciato ieri dall'ad di Cassa depositi e prestiti, Dario Scannapieco, dal ceo di Mediocredito Centrale, Bernardo

Mattarella, e dai vertici della Bei, la vicepresidente Gelsomina Vigliotti, e del Fei (il Fondo europeo per gli investimenti), il ceo Alain Godard. L'iniziativa amplia l'intesa sottoscritta a settembre portando a 15 miliardi i finanziamenti garantiti con oltre 90 mila pmi, colpite dagli effetti della crisi del Covid e ora anche dai riverberi del conflitto russo-ucraino, che beneficeranno complessivamente delle nuove risorse.

La rinnovata alleanza consentirà di potenziare la capacità operativa del Fondo Pmi, gestito da Mcc, ed è una delle operazioni più rilevanti, in termini di volumi garantiti dalla Bei nell'ambito del Fondo europeo di garanzia (Feg), una delle tessere del maxi pacchetto di mi-

sure da 5,40 miliardi approvato da Bruxelles per fronteggiare l'impatto della pandemia.

Con l'intesa resa nota ieri, Cdp controgarantirà l'80% di nuove garanzie originate dal Fondo del Mediocredito Centrale per un ammontare massimo di 12,5 miliardi (l'apporto della Cassa sarà quindi pari a 10 miliardi). A sua volta, Cdp beneficerà di una controgaranzia concessa dal Fei a valere sul Fondo europeo di garanzia. Grazie all'effetto leva assicurato dalla triangolazione, si stima che potranno essere attivati nuovi prestiti alle pmi per oltre 15 miliardi di euro sommando i 10 miliardi collegati al nuovo accordo e i 5 miliardi della prima operazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA