

CONSORZIO PER L'AREA
DI SVILUPPO INDUSTRIALE
DELLA PROVINCIA DI AVELLINO

ORIGINALE DI PROCESSO VERBALE DEL COMITATO DIRETTIVO

Seduta in data 3 novembre 2017

Deliberazione n. 2017/27/367

Oggetto: Nota del Presidente al Ministro dei Trasporti. Provvedimenti.

L'anno duemiladiciassette il giorno 3 del mese di novembre alle ore 11,00 in Avellino nella sede del Consorzio si sono riuniti

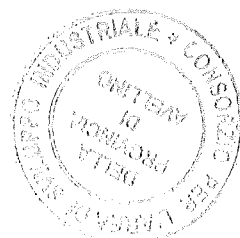
1. Vincenzo SIRIGNANO	- Presidente	presente
2. Giuseppe Biagio DI IORIO	- Componente	presente
3. Gerardo ADIGLIETTI	- Componente	assente
4. Angelo Antonio LANZA	- Componente	presente
5. Michele SPINAZZOLA	- Componente	presente

Partecipano alla seduta per il Collegio dei Revisori dei Conti:

1. Dott. Vincenzo CARULLO	- Presidente	presente
2. Dott. Marco PUORRO	- Membro effettivo	presente
3. Dott. Marco CORRADO	- Membro effettivo	presente

Il Presidente dell'assemblea, riconosciuta e fatta constatare la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta.

Svolge le funzioni di Segretario il Direttore Generale facente funzione, Dott.ssa Roberta GIORDANO



IL PRESIDENTE

Vista la nota del Consorzio, protocollo n. 0206 del 27 gennaio 2015, indirizzata al Presidente della Giunta Regionale della Campania, On. Stefano Caldoro, partecipa di aver predisposto una ulteriore nota da indirizzare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con la quale chiedere un incontro all'On. Graziano De Rio finalizzato a verificare la possibilità di inserire il progetto di una Piattaforma Multimodale degli Appennini meridionali nel Piano Nazionale Trasporti. La realizzazione di una grande piattaforma multimodale nella Valle dell'Ufita, in prossimità della costruenda stazione Irpinia sulla linea Alta Capacità Napoli – Bari, è stata rappresentata al Ministro come una grande opportunità di sviluppo non soltanto per la Provincia di Avellino ma anche per la Campania e per tutto il Mezzogiorno.

IL COMITATO DIRETTIVO

Preso atto della nota predisposta dal Presidente da indirizzare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Ritenuto necessario altresì, impegnare ed autorizzare la somma di €. 3.000,00 a titolo di rimborso spese documentate al Presidente o a suo delegato per i contatti e l'istruttoria necessaria;

ad unanimità di voti, espressi nelle forme di legge,

DELIBERA

1. Prendere atto della nota predisposta dal Presidente da indirizzare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che si allega in bozza alla presente per farne parte integrante e sostanziale.
2. Impegnare ed autorizzare la somma di €. 3.000,00 a titolo di rimborso spese documentate al Presidente o a suo delegato per i contatti e l'istruttoria necessaria. Autorizzare l'Ufficio Contabile a liquidare e pagare nei limiti di cui sopra, la somme impegnata.
3. Incaricare l'Ufficio Amministrativo a trasmettere il presente atto ai competenti Uffici nonché al Responsabile della Trasparenza per gli adempimenti di cui al D. Lgs n. 33/2013.

All'Ill.mo Ministro delle infrastrutture e
dei trasporti On. Graziano Delrio
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma
segreteria.ministro@mit.gov.it

Per conoscenza:

Prof. Ing. Giuseppe Catalano
Responsabile Struttura tecnica di missione per
l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle
infrastrutture e l'alta sorveglianza
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

Dott. Ing. Pier Luigi Navone
Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie - Div2 - Infrastrutture
ferroviarie contratto di programma
Via Giuseppe Caraci, 36 - 00157 Roma

Luogo, Data

Oggetto: Richiesta d'incontro per la proposta di piattaforma multimodale degli Appennini meridionali

Caro Signor Ministro,

Le scrivo per sottoporre alla Sua attenzione un'infrastruttura di grande rilevanza non solo per l'ASI Avellino, di cui sono il presidente, ma anche per la provincia di Avellino, la regione Campania e l'intero Mezzogiorno. Mi riferisco alla realizzazione di una grande piattaforma multimodale nella valle dell'Ufita, nelle vicinanze del comune di Grottaminarda (AV) e, soprattutto, in prossimità della costruenda stazione Irpinia sulla linea Alta Capacità Napoli-Bari.

Come Le è certamente noto, compito istituzionale del Consorzio ASI di Avellino è quello di garantire una buona rete di infrastrutture ed un articolato e soddisfacente sistema di servizi agli imprenditori che investono in un sistema industriale oggi di oltre 368 ettari e distribuito su 12 siti, punto di forza economico della provincia di Avellino. Al fine di adattarsi al trasformarsi dei mercati mondiali e all'evolversi di nuove centralità economiche, la gestione di una tale ricchezza per la regione ed il paese, tuttavia, richiede una pianificazione a grande scala ed investimenti in infrastrutture, necessitando pertanto di alti poteri decisionali e di risorse economiche che vanno oltre le disponibilità dell'ASI.

Nonostante tali limiti, acuiti anche della crisi industriale che negli ultimi anni ha colpito il paese, l'ASI Avellino ha raccolto tale sfida, intraprendendo un percorso politico e tecnico per trovare nuove soluzioni nel campo del trasporto merci intermodale e della logistica. In particolare, a seguito della decisione di realizzare una linea Alta Capacità tra Napoli e Bari, si è pensato a localizzare una piattaforma logistica in Valle dell'Ufita, come evidenziato sia del Piano Territoriale della Regione Campania (Del. Reg. 287 del 25/02/2005). Un primo studio di prefattibilità della Piattaforma Logistica risale al 2008, a cura di Umberto Trame dello IUAV. Lo studio informa la proposta di Accordo di Reciprocità presentato nel 2009 dalla provincia di Avellino alla Regione Campania, poi confermata nelle successive delibere della Provincia di Avellino (Del. Cons. Prov. Avellino n. 173 del 23/12/2010; n. 65 del 15/05/2012), e dal "Patto per lo sviluppo di una moderna piattaforma logistica in Irpinia" tra la Regione Campania ed i principali attori della Provincia di Avellino (Doc. politico del 07/09/2012).

Quest'ultimo individuava l'Irpinia quale "cerniera avanzata fra l'est e l'ovest del Mezzogiorno" e "punto geografico, industriale e logistico-strutturale nevralgico" in quanto "...collocata in una posizione centrale rispetto ai flussi e transiti commerciali dei grandi porti nazionali del Mediterraneo e delle sue strutture di supporto logistico". Il documento propone di "sviluppare un nodo logistico multimodale con un ruolo complementare agli altri nodi strutturali logistici presenti sull'intero territorio regionale". Tale nodo porterebbe nuova centralità a tali aree, stimolando nuovi investimenti di natura produttiva ad alto valore aggiunto. Sulla scia di tali orientamenti, l'ASI si è spinto fino alla meta-progettazione di una piattaforma logistica a supporto dell'area ASI, localizzata anch'essa nella Valle dell'Ufita (2014).

I recenti indirizzi delle Reti Trans-Europee di Trasporto (Reti TEN-T) e del Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) del 2015 mi hanno convinto, tuttavia, che la strada giusta non è nel creare una nuova area logistica provinciale o regionale, bensì di strutturare un'infrastruttura capace d'integrarsi con le realtà portuali meridionali, completandole con funzioni di livello superiore, sia a livello di infrastrutture modali, che di flussi informativi, di servizi e di procedure.

Occorre immaginare una piattaforma in grado di contrastare gli elementi storici sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti, quali le brevi distanze e la relativa frammentazione della domanda. In questa visione non vi è più un moltiplicarsi d'interporti e piattaforme multimodali a servizio dei porti, o di costosi interventi nei porti/interporti attuali per adeguarli al transito di treni porta-container da 740 metri in su, ma la realizzazione di una grande piattaforma caratterizzata dall'efficienza dei servizi sia di trasporto che logistici, dall'esistenza di un valido hinterland industriale, dalla presenza di un centro doganale efficiente, di servizi ferroviari dedicati (treni shuttle) e di corridoi doganali verso i principali porti del sud (Napoli, Salerno, Taranto, Bari, Brindisi, Gioia Tauro), insieme alla creazione di una Port community allargata basata sul modello della "Single Window". Questa piattaforma fornirebbe una funzione retroportuale per l'import/export a scala europea e mondiale, lasciando alle attuali piattaforme ed interporti le attività di distribuzione a scala regionale.

La proposta è in linea con il documento "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" deliberato dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2016, dove si afferma che "Le infrastrutture di trasporto non sono fini a sé stesse ma costituiscono lo strumento per realizzare servizi di trasporto necessari per soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità e per rilanciare lo sviluppo delle diverse aree del Paese (anche quelle più marginali)" (p. 8) e che "La rivoluzione del container ... impone con urgenza la creazione e il rinnovo di infrastrutture nodali per l'efficientamento della catena logistica a scala globale" (p. 12).

La proposta, inoltre, beneficia dell'inclusione del tratto ferroviario AC Napoli-Bari sia nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo del core-network della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (2014) che nel corridoio ferroviario merci Scanmed, operativo a partire dal settembre 2015.

In particolare, i "Core network corridors" sono stati introdotti per facilitare la realizzazione coordinata del "core network" del TEN-T. Tra le loro finalità vi sono sia mettere insieme risorse pubbliche e private che concentrare il finanziamento europeo su infrastrutture che promuovessero la multimodalità e l'interoperabilità. Perché il corridoio Scandinavo-Mediterraneo possa raggiungere i suoi obiettivi di efficienza e sostenibilità, è necessaria la realizzazione di terminal intermodali a scala europea, che garantiscano il trasferimento delle merci da strada a ferrovia e viceversa, interoperabili, accessibili a treni elettrici lunghi fino a 740 m, avere sufficienti attrezzature per trasbordo delle merci ed essere dotati di sistemi informativi intelligenti, in modo da fornire flussi informativi e scambio di dati tra i terminal e gli operati dei modi di trasporto connessi. Attualmente, le piattaforme multimodali sono tutte concentrate al nord Italia.

Centralizzando e gestendo le merci dai principali porti del Mezzogiorno, questa piattaforma sarebbe non solo in grado di garantire un consistente transito merci sulla rete ferroviaria Napoli-Bari, ma anche di avvicinare, con l'apertura del Brennero, il Sud dell'Italia ai principali mercati del Nord e Centro Europa con un rafforzamento della direttrice Nord-Sud, divenendo una fondamentale testa di ponte italiana per i traffici mediterranei.

L'area della Valle dell'Ufita ha rilevanti disponibilità di spazi adatti sia alle attività di carico/scarico, di stoccaggio e di logistica, ma soprattutto potrà esservi istituita una zona economica speciale (ZES) in base alla Legge del 3 agosto 2017, n. 123, recentemente approvata per dare una spinta alla crescita economica del Mezzogiorno d'Italia.

Inoltre, RFI ha inserito nella progettazione della Stazione Irpinia della linea AC Napoli-Bari anche uno scalo merci, sebbene del tipo stop&go. E' nostra convinzione che un progetto non escluda l'altro, anzi entrambi i progetti (lo scalo e la piattaforma multimodale) possono rafforzare la visione europea e cogliere le importanti opportunità che l'area può offrire, sia dal punto di vista localizzativo – al confine tra Campania e Puglia e centrale per Calabria e Basilicata – che da quello industriale, beneficiando della ZES e di aree attrezzate disponibili per nuove attività industriali e logistiche, e componendo quell'Hub multimodale integrato al servizio del Mediterraneo e del Meridione d'Italia, capace di avvicinare il sud Italia all'Europa, senza rendere ancora più congestionati nodi urbani come Napoli e Bari.

Concorderà con me che, a tal fine, occorre una progettualità nuova e integrata che metta allo stesso tavolo attori pubblici e privati, quali il governo, le regioni interessate, RFI, e le organizzazioni economiche locali, e che sia capace di stimolare la partecipazione della finanza privata.

A tal fine, occorre integrare il progetto nella pianificazione nazionale per poi promuoverlo all'interno del corridoio ScanMed e dunque nel TEN-T Core Network, ed accedere sia ai finanziamenti diretti del CEF per la fase degli studi che agli altri strumenti finanziari europei disponibili.

Pertanto, avendo già informalmente incontrato sia i responsabili della Regione Campania che i tecnici di RFI, e confidando nella Sua attenzione e sensibilità su questo tema di così rilevante significato, vorrei chiederLe un incontro per verificare la possibilità d'inserire il progetto di Piattaforma Multimodale degli Appennini meridionali nel Piano Nazionale dei Trasporti.

Cordiali saluti

Ing. Vincenzo Sirignano

