

# Una rivoluzione concettuale che ha attivato risorse per oltre 12 miliardi di euro

## L'ANALISI

**Ercole Incalza**

A mio avviso sarebbe limitativo dire che nella storia della logistica del Paese quattro sono gli esempi, quattro sono le scelte che hanno caratterizzato una vera fase di successi, in realtà sarebbe più corretto dire che nella storia economica del Paese quattro sono e rimangono le scelte vincenti.

Mi riferisco: al Piano Generale dei Trasporti; alla realizzazione della rete ferroviaria ad Alta Velocità; alla Legge Obiettivo; alla Zes Unica.

### IL PIANO GENERALE TRASPORTI

Per capire il valore del Piano Generale dei Trasporti è sufficiente immaginare il nostro Paese fermo al 1984, cioè fermo agli anni antecedenti al Piano. Per misurare gli elementi che caratterizzavano quella Italia sono sufficienti pochi esempi: vi erano quattro Ministeri, quello dei Trasporti, quello dei Lavori Pubblici, quello della Marina Mercantile, quello delle Aree Urbane; il Piano ne propose solo uno: quello delle Infrastrutture e dei Trasporti; non vi erano tre valichi ferroviari come quello relativo al nuovo tunnel Torino-Lione, quello relativo al San Gottardo, quello relativo al Brennero; non vi erano centri intermodali capaci di ottimizzare i processi logistici: furono identificati sette "interporti"; non vi era la identificazione delle 12 aree metropolitane del Paese e non vi era un quadro finanziario mirato alla realizzazione di

reti metropolitane in grado di rendere efficiente il trasporto pubblico locale; le Ferrovie dello Stato e l'Anas erano Aziende di Stato e il Piano volle che diventassero prima Enti pubblici economici e poi S.p.A.; la proposta di un master plan comunitario diventato poi il quadro delle Reti Trans European Network (TEN-T).

### L'ALTA VELOCITÀ

Per capire il valore della rete ad alta velocità voluta anch'essa dal Piano Generale dei Trasporti occorre ricordare due cose: prima della disponibilità di tale sistema, il collegamento tra Roma e Milano aveva raggiunto una soglia temporale di

quattro ore; un servizio però che avveniva solo tre volte al giorno con il sistema ad alta velocità il collegamento è ormai diventato sistematico (un collegamento ogni 20 minuti); prima della messa in esercizio della rete ad alta velocità la incidenza dell'utilizzo della modalità ferroviaria era ferma alla soglia del 18% dei passeggeri ed al 7% delle merci, oggi, grazie ai nuovi 1000 chilometri di nuova rete si è passati a circa il 13% per le merci e ad oltre il 26% per i passeggeri (500 milioni di passeggeri nel 2024).

### LA LEGGE OBIETTIVO

Mentre il successo della Legge Obiettivo è leggibile in quattro sostanziali fattori: la procedura con cui si era costruita la Legge, cioè l'interessante lavoro tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Lunardi e le Regioni nella identificazione del Programma delle In-

frastrutture Strategiche (PIS); un lavoro durato circa sei mesi; l'inserimento nella Legge (443/2021) delle opere scelte ed approvate dal Cipe nella Legge stessa; la copertura finanziaria della Legge Obiettivo attraverso la Legge 166/2002 e attraverso la istituzione della Struttura Tecnica di Missione quale unica governance nella attuazione del Programma; il successo nella attuazione concreta delle scelte misurabile attraverso un solo dato: in 12 anni realizzate opere per 231 miliardi di euro.

### LA ZES UNICA

Con la istituzione della Zona Economica Speciale Unica si è costruita una vera rivoluzione concettuale della politica del Governo nei confronti del Mezzogiorno. Infatti non possiamo dimenticarci che dal 2017 al 2023, cioè fino alla scelta dell'allora Ministro Fitto e del Parlamento di varare la Legge sulla Zes Unica, avevamo perso, come Paese, una grande occasione: avevamo speso praticamente nulla e, invece, in meno di un anno si è riusciti ad attivare un volano di risorse di oltre 12 miliardi di euro e, come ha precisato Giosy Romano (coordinatore unico della Zes), si è dato vita ad una possibile crescita di 2,5 punti per-

centuali del Pil.

Il comune denominatore delle quattro azioni strategiche è da ricercarsi senza dubbio nella visione di medio e lungo periodo.

**ZES, UNA DELLE QUATTRO  
SCELTE VINCENTI  
NELLA STORIA DEL PAESE  
CON ALTA VELOCITÀ  
LEGGE OBIETTIVO  
E PIANO DEI TRASPORTI**

## I numeri

# 2,6

Il moltiplicatore degli investimenti realizzati grazie alla Zona economica speciale

# 34

La Zes ha cancellato in un solo colpo 34 procedure burocratiche e iter autorizzative

# 35%

È la percentuale degli investimenti dalla Zes che passano per la Campania

# 1,8

Sono i miliardi previsti dalla legge di Bilancio per il credito d'imposta

