

L'ANALISI

Alfonso Ruffo

Senza infrastrutture Sud privo di speranza

Sul tavolo del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Graziano Delrio giace da alcuni giorni un incarico in più. Glielo ha spedito il presidente della Società italiana di politica dei trasporti (Sipotra) Ennio Cascetta, ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto alla Federico II di Napoli, docente al Massachusetts Institute of Technology di Cambridge negli Stati Uniti, per dieci anni assessore ai Trasporti nelle giunte campane di Antonio Bassolino.

Che cosa dice il documento

ora all'attenzione del governo? Che occorre puntare di più e meglio sul sistema delle infrastrutture e dei servizi nel Mezzogiorno per garantirne l'accessibilità interna ed esterna e quindi offrire una vera chance di sviluppo oggi negata da troppi anni di mancati investimenti e, soprattutto, interventi tra loro sconsiderati e il più delle volte inefficienti.

Non a caso l'illustre accademico consiglia anche di costituire un organismo indipendente, che potrebbe chiamarsi "Infrastrutture Italia", per garantire organicità e continuità alle opere sottraendone la sorte all'alternarsi dei cicli politici. Insomma, il Sud non è collegato al proprio interno e resta difficile da raggiungere dall'esterno. E in queste condizioni qualsiasi ipotesi di crescita rischia di restare tale.

Sciogliere il nodo dell'accessibilità nelle e per le regioni meridionali è una precondizione non più eludibile. La nota inviata a Palazzo Chigi mostra come l'economia del terzo più debole del Paese sia fortemente compromessa da anni di crisi senza sosta: un calo del Pil del 13,3 per cento dal 2008 al 2013, un crollo

degli investimenti del 33 per cento, 600 mila posti di lavoro andati in fumo, la prospettiva di perdere 4 milioni di abitanti dei prossimi anni.

E la situazione non promette di migliorare se le infrastrutture in cantiere al Sud valgono 4,7 miliardi contro i 19 pianificati al Centro-Nord e «solo il 19 per cento dei nuovi finanziamenti complessivi in infrastrutture è destinato al Mezzogiorno». Non a caso appena «il 18 per cento delle relazioni tra i capoluoghi di regione del Sud è servito da un collegamento diretto tramite aereo o ferrovia» contro un dato tre e quattro maggiore al Nord e al Centro.

Per non parlare della lentezza delle tratte esistenti. A fronte della durata di 2 ore e 50 minuti del viaggio in treno da Napoli a Firenze (e viceversa) per raggiungere Bari dal capoluogo campano occorrono tra le 4 e le 6 ore. Tra Bari e Catania va ancora peggio non esistendo alcun rapporto diretto e dovendo fare la sponda in aereo su Roma. Così per la maggior parte delle mete in Calabria. Il Sud, in sintesi, non comunica al proprio interno restando estraneo a se stesso.

A tutto questo si aggiunge una forte difficoltà nella mobilità urbana.

E allora occorre reagire. Eppure in fretta mettendo a punto «una visione unitaria e coerente con la programmazione europea per l'intera macroregione delineata possibilmente in aree vaste che comprendano macro-province e/o macro-regioni con l'intento di superare i tanti localismi autoreferenziali». Cascetta sa bene che gli egoismi territoriali sono una minaccia e invoca un deciso protagonismo del centro.

Non sfugge, e il rapporto lo sottolinea, come siano fortemente interconnesse le azioni per l'accessibilità e quelle rivolte all'internazionalizzazione delle imprese che tanta parte dell'attenzione governativa attraggono. «Agroalimentare, tessile e abbigliamento, pelli e calzature, meccanica strumentale, arredamento e mobile - avverte il rapporto - sono settori in grado di uscire dalla crisi e di esportare solo se affiancati da servizi logistici e di trasporto di qualità localizzati all'interno dei principali nodi portuali e interportuali».

Il menu è servito.

GIORNALISMO RISERVATA

ISOLAMENTO

Per coprire la tratta ferroviaria tra Napoli e Bari occorrono tra quattro e sei ore; è necessario reagire

