AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

SIPOTRA

SOCIETÀ ITALIANA DI POLITICA DEI TRASPORTI

Una nuova accessibilità per lo sviluppo del Mezzogiorno Servizi ed infrastrutture di trasporto

I quaderni di SIPoTra/1

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Editoriale

A cura di Antonio D'Angelo (Ferpress)

Puntare di più e meglio sul sistema delle infrastrutture e dei servizi 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 – di interventi che però sono risultati tra loro scoordinati e il più delle volte – per giunta – inefficienti alla piena funzionalità di un sistema di spostamento delle persone e delle merci. Il convegno di di SiPoTra a Napoli su "Una nuova accessibilità per lo sviluppo del Mezzogiorno: servizi ed infrastrutture di trasporto", non è stato uno dei tanti (forse troppi) convegni-dibattiti sul Mezzogiorno e sullo sviluppo del Mezzogiorno né si è limitato a lanciare il solito "grido di dolore" sull'arretratezza della situazione infrastrutturale e trasportistica del Sud. Per unanime riconoscimento, si è trattato di un appuntamento che si è svolto nel segno della concretezza e della volontà di individuare le soluzioni, testimoniata anche dall'attenzione suscitata a livello governativo e dai contributi e dalle proposte venute dai partecipanti, tra cui si annoveravano i responsabili delle principali imprese del settore, esponenti del mondo accademico, con in prima fila quanti si impegnano nell'azione di coinvolgimento e sollecitazione cui si ispira l'associazione SiPoTra, oltre al direttore del Mattino di Napoli, Alessandro Barbano, che ha coordinato il dibattito pomeridiano.
Questo Speciale di FerPress si propone l'obiettivo di assicurare una maggiore diffusione alle relazioni, ai contributi e alle sintesi del dibattito che ha concluso il convegno proprio per consentire di approfondire le molte tematiche emerse e i risultati di un lavoro che è innanzitutto partito da un'analisi seria e documentata dello "stato dell'arte" della situazione infrastrutturale trasportistica nel Mezzogiorno. Un'analisi necessaria perché tra le principali massime cui si ispira l'azione di SiPoTra vi è proprio il richiamo della lezione einaudiana che è necessario "conoscere per deliberare". E, in alcune relazioni (in particolare, in quella di Francesco Russo, ma non solo in essa) appare evidente quale è oggi la situazione di accessibilità del Mezzogiorno: deficitaria o a volte addirittura inesistente verso il resto del territorio nazionale, come minimo problematica verso il resto del mondo, ma anche decisamente inefficiente per quanto riguarda i collegamenti delle stesse regioni del Sud. Poche cifre bastano ad indicare la sproporzione dei collegamenti nel Nord e Centro del Paese e il Mezzogiorno d'Italia: a fronte delle 2 ore e 50 minuti necessarie per viaggiare in treno da Napoli a Firenze (e viceversa), si registrano i tempi che oscillano tra le 4 e le 6 ore per il percorso sempre in treno dal capoluogo campano al capoluogo della Puglia Bari. Tra Bari e Catania va ancora peggio poiché non esiste un collegamento diretto e anche utilizzando l'aereo occorre comunque fare scalo a Roma. E rilevazioni analoghe potrebbero effettuarsi per altre mete della Calabria, per i collegamenti con i paesi delle altre sponde del Mediterraneo e via via dicendo. L'idea di Russo di trasferire in una tra-

sposizione grafica il flusso dei collegamenti ferroviari da Roma in su e dalla Capitale fino all'estremo limite della Calabria (perché la Sicilia è addirittura fuori gioco) ha dato origine ad una delle sintesi più riuscite (e che ritrovate in questo quaderno) di una situazione di accessibilità del Mezzogiorno che risente degli errori passati, delle politiche di investimento che finora hanno dirottato gran parte delle risorse al Centro-Nord e di una tendenza a uno squilibrio negli interventi che non sembra migliorare neanche nella pianificazione degli investimenti futuri, considerato che le infrastrutture in cantiere al Sud valgono 4,7 miliardi di euro contro i 19 pianificati al Centro-Nord e che solo il 19 per cento dei nuovi finanziamenti complessivi in infrastrutture è destinato al Mezzogiorno.

Dall'analisi anche cruda e severa occorre però uscire con delle proposte e – in questo senso – il convegno ha risposto a uno degli obiettivi primari che si prefigge un'associazione come SiPoTra, indicare cioè le soluzioni concrete non limitandosi, però, ad un semplice elenco di "libro dei sogni", ma indicando le azioni che possono svolgersi già nell'immediato (operando, ad esempio, fin da subito nella razionalizzazione dei servizi e nell'individuazione degli interventi – semmai anche di minimo impegno finanziario – che consentano una maggiore efficienza e sfruttamento delle risorse e delle infrastrutture esistenti) e altre di più lungo periodo che devono rispondere, però, ad un coerente quadro di programmazione e di individuazione delle priorità per raggiungere l'obiettivo di una migliore accessibilità del Mezzogiorno, funzionale allo sviluppo di un'area altrimenti a rischio desertificazione (un rischio non del tutto aleatorio, visto che si stima che – per effetto della crisi economica e della crescita della disoccupazione – il Sud potrebbe perdere 4 milioni di abitanti nei prossimi anni, quasi una regione come la Sicilia che si stacca dal conteggio della popolazione nazionale).

Le proposte più concrete, oltre a favorire lo sviluppo di aree e settori trainanti con strumenti come le ZES (Zone Economiche Speciali) o specifiche legislazioni di vantaggio, vanno nella direzione della razionalizzazione delle procedure e strutture burocratiche, di superamento dei localismi autoreferenziali e delle attribuzioni di competenze per giungere fino alla creazione di un organismo indipendente e autonomo dai cicli della politica con capacità di programmazione in campo infrastrutturale sull'intero territorio nazionale. Un organismo in cui far convergere le migliori professionalità e i tecnici d più alto livello che favorisca anche un percorso di formazione di nuovi specialisti e programmatori del settore: perché – come ricorda il presidente di SiPoTra, Ennio Cascetta, insieme all'intera associazione - "l'investimento in formazione e sviluppo delle conoscenze e dell'innovazione" è oggi l'investimento che "assicura il maggior ritorno", in termini sia meramente economici (come dimostra l'esperienza dei paesi più avanzati da questo punto di vista) che di sviluppo organizzativo e sociale. "Conoscere per crescere e svilupparsi", si potrebbe sintetizzare mutuando dalla massima einaudiana, ma – in realtà – anche il convegno di Napoli ha mostrato che i due ambiti sono strettamente legati: le scelte dell'oggi costruiscono il futuro di domani.

PERCHÉ PARLARE ANCORA DEL MEZZOGIORNO?

SVIMEZ
Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno

Il rapporto SVIMEZ 2014 dà un quadro estremamente drammatico della situazione economica delle regioni del Mezzogiorno, riassunto nella caduta del PIL del -13,3% tra il 2008 ed il 2013, più del doppio del Centro-Nord. Caduta che al Mezzogiorno non risparmia nessun settore e nessun territorio, toccando in modo drammatico i consumi e soprattutto gli investimenti calati del 33% nello stesso periodo (quasi il triplo della caduta del PIL).
Quelli in opere pubbliche, in particolare, proseguono un trend storico negativo già iniziato nei primi anni '90, in peggioramento dopo il 2008. Dal 1992 al 2012, le somme investite in opere pubbliche al Sud si sono ridotte di quasi 4 volte, passando da **10 miliardi** di € all' anno a poco più di 2 miliardi (a prezzi 2005). Non fanno eccezione il recente decreto "Sblocca Italia" e la legge di stabilità, che stanziano per il Mezzogiorno solo il **26%** dei nuovi finanziamenti complessivi. Le gravissime ripercussioni della crisi sul livello dell'occupazione, in particolare giovanile, e l'aumento della povertà assoluta, fanno del Mezzogiorno una macro-regione ad alto rischio socio/economico che probabilmente non ha eguali su scala europea. Quasi 600 mila posti di lavoro persi soltanto tra il 2008 ed il 2013, milioni di disoccupati giovani, emigrazione intellettuale, ecc.
Lo scenario prospettico è altrettanto preoccupante: va considerato, fra tutti, il dato demografico, che registra un autentico tracollo della natalità che pone a rischio la stabilità demografica nel lungo periodo: calo previsto di 4 milioni di residenti tra il 2012 ed il 2065 della popolazione del Sud ed Isole. D'altro canto nel Sud del Paese si trovano settori di attività economica che crescono ed esportano oltre alle potenzialità, tutte da sviluppare, di una vicinanza geografica e relazionale con tanta parte dei Paesi del Mediterraneo. Rispetto al resto dell'Italia, l'Italia meridionale già esprime una maggiore propensione all'interscambio con l'area mediterranea: il 14,6% contro il 6,8% delle altre macroregioni. In generale, il Mezzogiorno rappresenta il 31% delle esportazioni italiane del settore aeronautico, il 17% del settore auto motive, il 18% del settore agro-alimentare e il 13% del settore farmaceutico.
A questi settori economici va sicuramente aggiunto il turismo (ha un impatto sul PIL del 5,4%) il cui ruolo può essere fondamentale per la crescita di quest'area, che, nonostante non esprima ancora il suo massimo potenziale, vede già il 20% delle

presenze.

In questo quadro, il tema dell'accessibilità alle/dalle regioni del Mezzogiorno verso il resto del mondo, ma anche al proprio interno lungo le diverse direttrici, assume una valenza particolare, distinguendosi come uno dei fattori strategici per il rilancio dell'economia. Per accessibilità si intende la possibilità di raggiungere i luoghi di destinazione per lavoro, studio, turismo e tempo libero o altre attività, con tempi, costi e confort adeguati. Una buona accessibilità è una componente essenziale della qualità della vita, consentendo alle varie forme di attività economica e sociale di espletarsi nel migliore dei modi, la accessibilità per le merci consente un corretto funzionamento delle filiere produttive e delle reti di fornitura, ecc. In quanto tale, l'accessibilità è misurabile dalla quantità e qualità di servizi di trasporto, aereo, ferroviario, stradale, marittimo, offerti in relazione alla dotazione infrastrutturale presente sul territorio. In un mondo caratterizzato da livelli crescenti di competitività tra aree territoriali, la mancanza di un'adeguata accessibilità tende a penalizzare gravemente il potenziale sociale ed economico di un territorio, come dimostrato da numerosi studi e ricerche.

I limiti del sistema italiano dei trasporti e della logistica (mancanza di programmazione unitaria, collegamenti e logistica insufficienti, tempi e costi di realizzazione delle infrastrutture eccessivi, assenza di trasparenza nelle scelte, sotto dotazioni nelle città, limitata concorrenza nel mercato e per il mercato, etc.) nel Mezzogiorno sono aggravati da almeno due ordini di ragioni. Da un lato, le carenze programmatiche e le conseguenze negative del regionalismo, conseguenti alla riforma del Titolo V, sono esaltate dalla titolarietà regionale di quote significative dei fondi per gli investimenti e provenienti dalla Unione Europea, rimasti inutilizzati.

Dall'altro lato, la minore accessibilità del Mezzogiorno rende più difficile qualsiasi tentativo di riemergere dalla grave crisi economica e dalla conseguente caduta del reddito e quindi della domanda di trasporto che giustifica economicamente servizi e collegamenti che migliorano la accessibilità stessa.

In molte parti del proprio territorio il Sud del nostro paese ha livelli di accessibilità

lontani dai valori medi nazionali, nonostante la presenza di elevate dotazioni di nodo, quali porti ed aeroporti spesso fortemente sottoutilizzate e/o gestite in modo inefficiente. Altrettanto carenti sono i collegamenti fra le città del Sud, quei collegamenti "trasversali" visti da molti come una delle cause del ridottissimo mercato interno e in ultima analisi della arretratezza delle regioni meridionali. Solo il 18% delle relazioni tra i capoluoghi di regione del Sud sono serviti da un collegamento diretto con una delle modalità di trasporto collettivo contro il 50% del Nord ed il 67% del Centro Italia. Oggi, infatti, è possibile andare in treno da Napoli a Firenze, circa 450 km, in 2 ore e 50 minuti con un'offerta di 18 treni AV diretti al giorno, da Napoli a Milano, circa 750 km, in 4 ore e 20 minuti, con un'offerta di 22 treni AV al giorno, invece per andare da Napoli a Bari, circa 250 km, sono necessarie tra le quattro e le sei ore e ci sono solo 6 treni al giorno. Da Catania a Bari, addirittura, si può andare solo in aereo via Roma con tempi variabili dalle 3 ore alle 9 ore.
In alcuni casi, scatta il circolo vizioso: livelli bassi di domanda di trasporto non giustificano servizi pubblici e collegamenti non sussidiati; d'altra parte, un'accessibilità modesta non favorisce la crescita economica, non alimentando una maggiore domanda di trasporto. Là dove, al contrario, la domanda sarebbe elevata, come in molte città, essa non trova servizi e infrastrutture adeguate, soprattutto di trasporto ferroviario e rapido di massa generando congestione stradale ed inquinamento che contribuiscono ad alimentare quei bassi indici di qualità della vita, che caratterizzano molte città del Mezzogiorno nel confronto con il resto d'Italia e d'Europa.
Da queste valutazione è nata l'idea di organizzare un convegno sull'accessibilità del Mezzogiorno con la convinzione che sia necessario affrontare il problema del mancato sviluppo di quest'area con un approccio diverso, privilegiando l'analisi della domanda di mobilità dei cittadini e delle merci ed invertendo l'ordine logico che oggi spesso si segue che privilegia gli interventi sull'offerta di trasporto.

Il comitato scientifico del convegno
Ennio Cascetta
Pierluigi Coppola
Francesco Russo
Marco Spinedi

IL MEZZOGIORNO NEL QUADRO EUROPEO E MEDITERRANEO

di Paolo Costa,
presidente Autorità Portuale di Venezia

A differenza del resto d'Europa dove la crisi in corso dal 2008 ha dal punto di vista territoriale allargato il divario tra le regioni che ospitano la capitale o altre grandi città e tutte le altre, in Italia la crisi ha rafforzato l'antico dualismo Nord-Sud con tutte le regioni del Mezzogiorno (ad eccezione dell'Abruzzo) che hanno perso più occupati dal resto del paese (*Ugo Fratesi e Andrès Rodriguez-Pose (2014).*

Questo è sicuramente dovuto alla relativa debolezza delle grandi città italiane rispetto alle concorrenti europee nell'accaparrarsi le nuove funzioni produttive urbane, ma anche – ed è quello che qui ci interessa – per la debolezza specifica dell'economia e società meridionale italiana, ivi compresa la specificità della sua collocazione geografica.

Se il Mezzogiorno è il luogo in cui la crisi italiana, domestica ed europea, si manifesta nel modo più drammatico è anche vero che dalla crisi del Mezzogiorno non si esce senza uscire dalla crisi italiana che a sua volta non si risolve senza uscire dalla crisi europea.

La svolta in corso almeno nel dibattito europeo sulla crisi sembra lasciar finalmente affermarsi l'idea che i pur necessari consolidamento fiscale e riforme strutturali (quelle che aumentano la competitività di ogni sistema nazionale europeo) rischiano di non essere sufficienti senza un contemporaneo rilancio della domanda, senza un mercato sul quale far valere la competitività riacquisita con le riforme.

In attesa che la domanda aumenti anche per gli effetti di politiche come il quantative easing della Banca Centrale Europea e il recovery plan di Junker, la crescita della domanda europea è affidata allo sviluppo delle esportazioni sia intracomunitarie sia, soprattutto, extracomunitarie. Se questo è vero diventa cruciale per ogni regione europea agganciare con le proprie esportazioni i mercati in crescita. Se le esportazioni sono la voce su cui si deve puntare per far crescere il PIL nei prossimi 10-15 anni, la collocazione geografica conta molto: sfruttarne i vantaggi o ridurne gli svantaggi legati diventa un obiettivo intermedio decisivo.

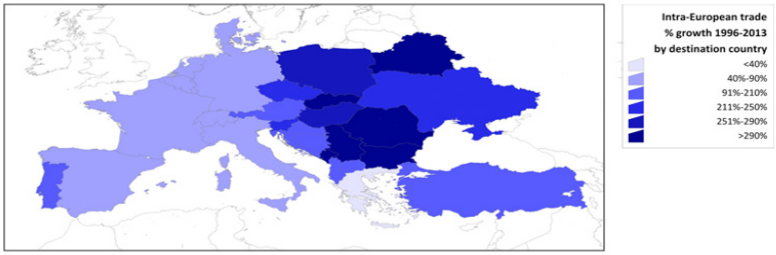
Il resto di questa relazione è dedicata alla definizione del possibile contributo delle politiche

dei trasporti e della logistica (e del loro "duale": la politica di localizzazione industriale) nel favorire una miglior integrazione del Mezzogiorno nei mercati europei e mondiali in crescita, a partire da quelli mediterranei. La tesi è che occorra lavorare per aumentare l'accessibilità esterna del Mezzogiorno sia "riducendone la perifericità europea" sia "aumentandone la centralità mediterranea e globale". Il primo obiettivo va raggiunto riannodando il Mezzogiorno alle reti europee di ferrovie, strade ed autostrade del mare più di quanto sia oggi previsto dalle politiche europee (infrastrutturali e di trasporto). Il secondo obiettivo può essere raggiunto abbandonando il sogno irrealizzabile dell' "Italia banchina d'Europa" per puntare su porti ed aeroporti come fattori di localizzazione, rispettivamente, di attività manifatturiere –sempre più a localizzazione porto-centrica perché proiettata su mercati globali – e di servizi a vocazione globale (oltre che per un diverso sviluppo del turismo meridionale).
L'evoluzione del contesto europeo e globale lascia intravvedere spazi di relazione promettenti anche per il Mezzogiorno d'Italia.

L'interscambio intra europeo dell'Italia e Mezzogiorno

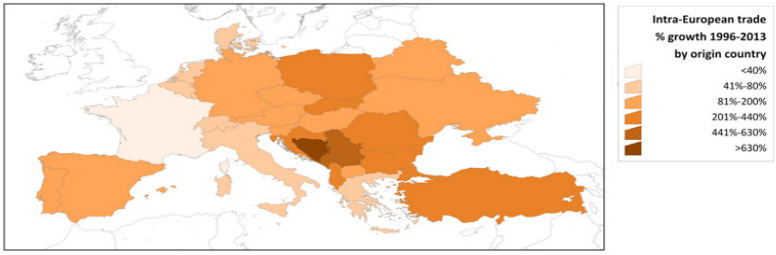
Dal 2005 al 2012 l'interscambio intra europeo è aumentato del 27,8% passando da 2187 a 2795 miliardi di euro. L'Italia vi partecipa con una quota stabile dell'8,5% con un commercio intracomunitario che passa per il 40% attraverso i suoi porti. Ma quello che più interessante ai nostri fini è che la geografia del commercio intracomunitario sia andata modificandosi radicalmente (fig.1).

Figura 1 – Il mercato interno europeo si sposta ad oriente



Imports

Source: MDST World Cargo Database (WCD, v. 14.01.2014)



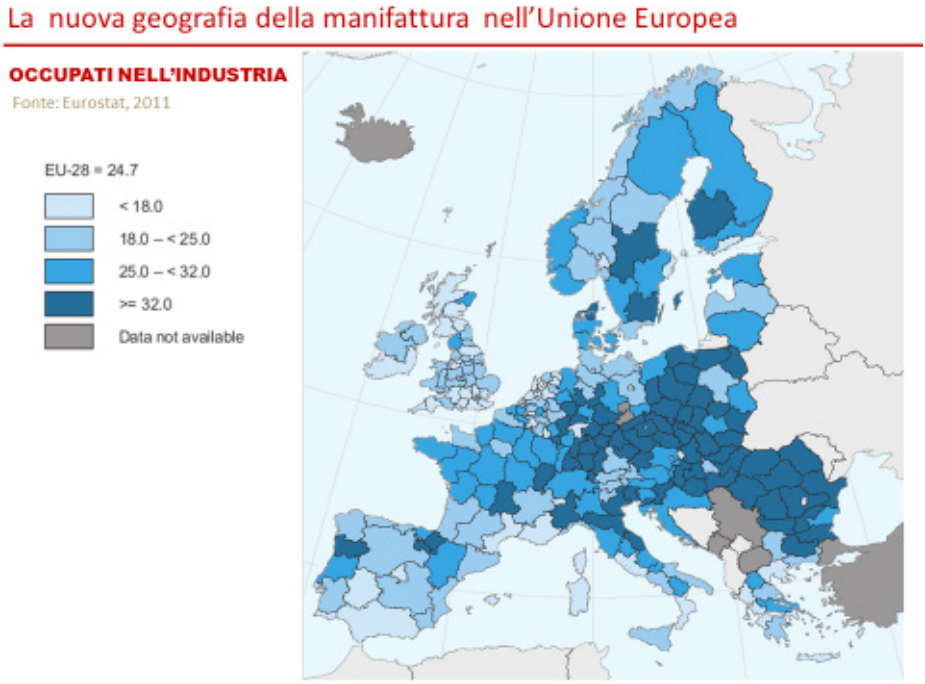
Exports

Source: MDST World Cargo Database (WCD, v. 14.01.2014)

Fonte:RFI

Sia le origini sia le destinazioni dei traffici intracomunitari sono andate crescendo (dal 1996 al 2013) soprattutto nell'Europa centro orientale, che comprende anche tutta l'Europa balcanica, di grande interesse per il Mezzogiorno per le cose che diremo più avanti.
Uno spostamento ad est delle origini e destinazioni dei traffici intracomunitari si spiegano in buona parte con l'analogo spostarsi del baricentro manifatturiero europeo (Figura 2).

Figura 2 - La nuova geografia della manifattura nell'Unione Europea. Fonte: Eurostat, 2011



Ancor più interessante è l'analisi dell'interscambio dell'Europa con il resto del mondo. Questo è aumentato del 41,9%, sempre dal 2005 2012, passando da 4427 a 6282 miliardi di euro. Qui la quota dell'Italia è del 10,5% con il 90% di questi traffici che passano per i porti, purtroppo non necessariamente porti italiani e non necessariamente mediterranei, anche se la rotta Europa estremo oriente, che è il principale corridoio commerciale mondiale, entra nel Mediterraneo dal canale di Suez.
In questo momento il Mezzogiorno partecipa a questo commercio internazionale solamente via mare. Una politica dei trasporti per il Mezzogiorno finalizzata ad aumentarne l'accessibilità esterna non può che puntare su un potenziamento dei

collegamenti stradali, ferroviari e marittimi con l'Europa e sullo sfruttamento di collegamenti intercontinentali via mare dell'Europa con il mondo. Un mondo che secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale vedrà crescere dal 2014 al 2019 il prodotto interno lordo dell'India, della Cina, dell'Indonesia, ma anche di molti paesi dell'Africa di oltre il 6%, e quello dell'Australia, del resto dell'Asia e dell'Africa, così come del centro America e di gran parte del sud America di più del 3%. La novità degli ultimi anni è l'Africa, che non offre soltanto i mercati della sponda sud del Mediterraneo, ma che, attraverso sia Gibilterra sia Suez, è facilmente raggiungibile dal Mediterraneo anche al di sotto dell'equatore.

Se si immagina dunque che vi sia una prospettiva di maggior integrazione del Mezzogiorno sui mercati europei e mondiali, diventa evidente che si debba lavorare per aumentare, come viene ben documentato nel rapporto Svimez 2014, il valore logistico delle merci prodotte nelle regioni meridionali. Ma questo lo si può fare solamente riuscendo a ridurne la perifericità europea ed aumentarne la centralità mediterranea, con una proiezione sui mercati globali.

Obiettivi che si possono ritenere non velleitari, ma a condizione che si sia consapevoli che la situazione di partenza è tutt'altro che facile. Quando si dice che il Mezzogiorno è la circoscrizione italiana che ha maggiori rapporti col Mediterraneo bisogna essere coscienti che è verissimo, ma che è un primato da campionato di serie D, non del campionato di serie A. In questo momento la politica europea non ha immaginato di recuperare in maniera totale ed efficiente un Mezzogiorno integrato al mercato europeo. E se si constata uno spostamento ad Est del baricentro manifatturiero europeo, o lo si intercetta o non si rimane in gioco. E pure se si constata che il collegamento più diretto tra Gioia Tauro ed i mercati del Nord è attraverso la via adriatica, ci si accorge di poter contare sul corridoio Adriatico-Ionico, che è uno dei fuochi della crescita europea dei prossimi anni. La Bosnia-Erzegovina, la Serbia, il Montenegro e con loro tutti i Balcani sono, anche se per quantità ancora molto modeste, uno degli orizzonti di sviluppo cui guardare. Sul fronte della centralità mediterranea in proiezione globale il punto di partenza è che i mercati sono Asiatici ed Africani e che quindi o si è capaci di intercettare questi mercati o si rimane ai margini della crescita. Occorre ricordare la lezione di "banchina Italia", quando con il fenomeno Gioia Tauro giunto a trasbordare oltre 4 milioni di TEU anno si pensava di aver vinto la partita. Eppure su 100 container che entravano nel Mediterraneo da Suez oltre 70 uscivano da Gibilterra per raggiungere le destinazioni finali europee tramite i porti del mar del Nord. Oggi, paradossalmente, di fronte a qualche difficoltà nel mantenimento della competitività di Gioia Tauro come porto di transhipment mediterraneo

rispetto al suo concorrente principale, Malta ed i porti maltesi, ma soprattutto agli scali di ingresso come TangerMed, da una parte, e Port Said dall'altra, la maggior capacità di intercettare traffici da parte degli *hub* della sponda africana consentono di trattenere nel Mediterraneo una quota più elevata del traffico in entrata da Suez. Se anziché guardare solo agli hub di transhipment si considerano anche i porti di destinazione finale alimentati da feeder possiamo pensare a un Mediterraneo più ricco di traffici e quindi più centrale in una ragnatela di *feeder* per container e attività ro-ro e di *short sea shipping*.

Ridurre la periferizzazione europea

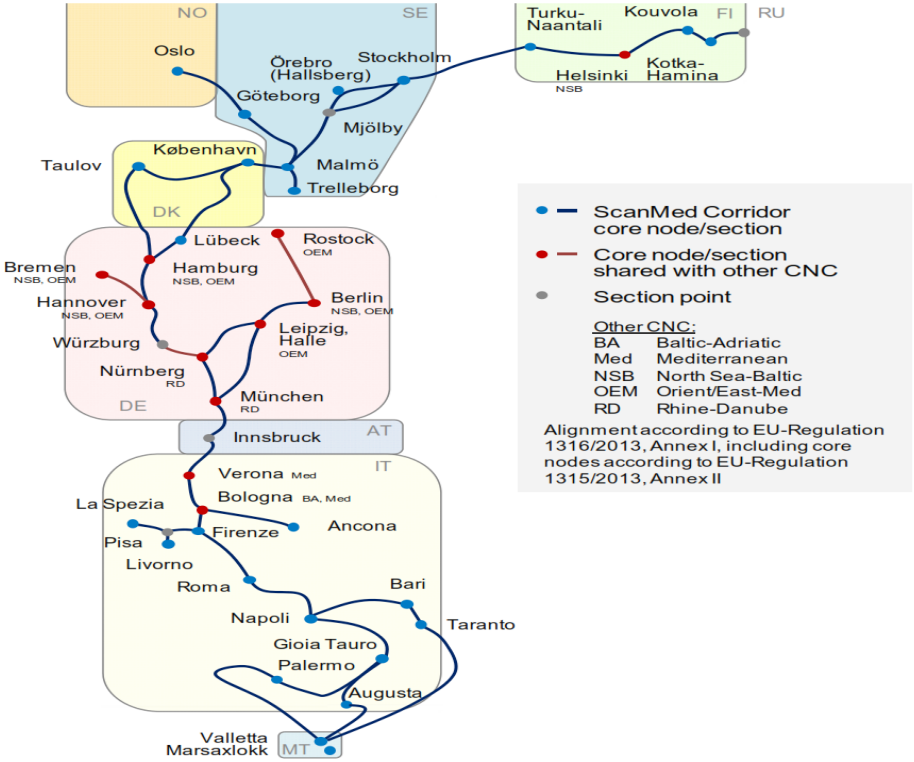
Come puntare all'obiettivo di rendere il Mezzogiorno meno periferico rispetto all'Europa? Bisogna che la situazione evolva da come l'Europa vede l'Italia e il suo Mezzogiorno – il corridoio centrale Scandinavo Mediterraneo della rete transeuropea di trasporti – a quello che l'Europa intravvede nei rapporti con la sponda sud del Mediterraneo – la vagheggiata rete dei trasporti trans mediterranea – e, soprattutto, quello che l'Europa non ha ancora saputo o voluto vedere – dal corridoio paneuropeo VIII al collegamento ferroviario Gioia Tauro Bari Ancona da valorizzare entro la strategia Adriatico Jonica –.

Oggi l'Unione Europea vede il Mezzogiorno solo come l'area da servire con il corridoio della rete centrale Scandinavo Mediterraneo: un mercato, da un lato, e un'area produttiva, dall'altro, che in quest'ottica non va più a sud di Napoli e Bari. Le estensioni delle reti ferroviarie e stradali a sud di Napoli sono concepite in un'ottica di coesione non certo di sviluppo. Una sottovalutazione delle potenzialità di crescita manifatturiera anche porto centrica che sta all'imprenditoria meridionale far modificare.

E questo è tanto più vero quanto più si andrà affermando quello che l'Unione Europea oggi solo intravvede: la possibilità di estendere le reti di trasporto dell'Unione a collegarsi a una rete di trasporto trans mediterranea sulla sponda Nord dell'Africa e quella occidentale del medio oriente. Purtroppo una prospettiva oggi messa in difficoltà dalla instabilità politica e dai pericoli per la pace che affliggono più di un paese rivierasco mediterraneo.

Paradossalmente più concreta la prospettiva di sviluppo legata a quello che l'Unione Europea non ha ancora potuto e saputo vedere. Anche la revisione della rete transeuropea di trasporto del 2014 non ha potuto far esprimere tutto il potenziale del corridoio paneuropeo VIII. Eppure attraversato il mare Adriatico da Bari o Brindisi verso Durazzo o Bar o Ploce, il Mezzogiorno d'Italia può diventare l'interlocutore naturale di tutta l'area balcanica che sta già conoscendo una stagione di crescita ma che ancor più

Fig. 3. Come l'Unione Europea ci vede: il corridoio della rete globale Scandinavo-Mediterraneo



ıure 4: General alignment (cartogram) of ScanMed Corridor

Fig. 4. Come l'Unione Europea ci intravvede: la rete di trasporto trans mediterranea

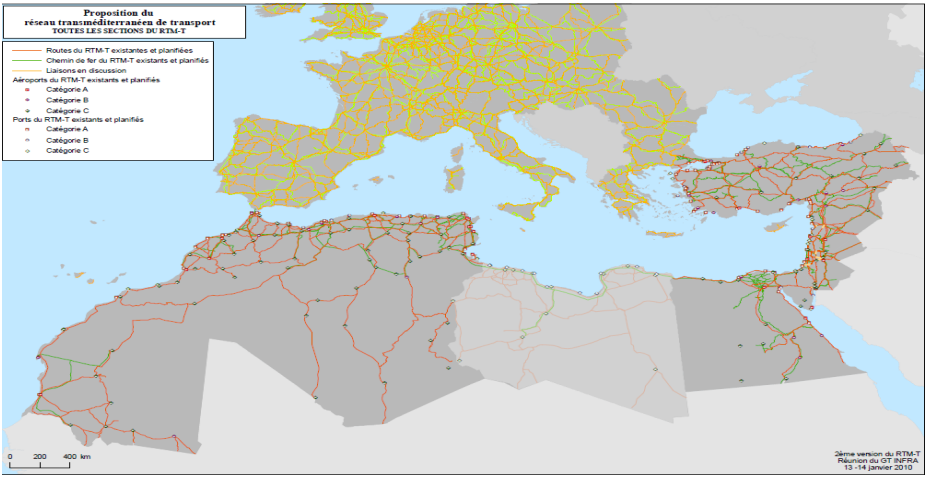
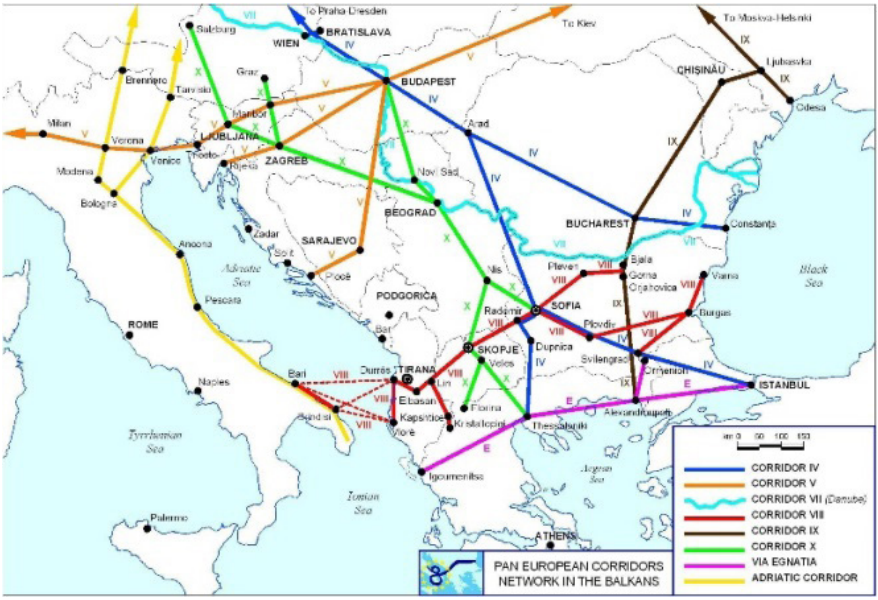


Fig. 5 Come l'Unione Europea potrà vederci: il Corridoio VIII e il collegamento Gioia Tauro- Adriatico



la conoscerà nei prossimi anni. Interlocutore naturale dei Balcani con i porti pugliesi ma anche con Gioia Tauro se ci si renderà conto dell'importanza del collegamento ferroviario tra questo porto e il mare Adriatico.

SVILUPPO TRAFFICI E RETE – Itinerari Trasporto Merci

È nei porti che molte delle partite che riguardano il Mezzogiorno verranno giocate nei prossimi anni. Perché i porti diventeranno sempre di più i nodi di collegamento tra ogni area europea e i mercati mondiali e perché i porti diventeranno, proprio in ragione della loro "vicinanza" ai mercati globali i luoghi privilegiati di localizzazione di una nuova stagione di attività manifatturiere, semi manifatturiere e logistiche.

L'ECONOMIA DEL MEZZOGIORNO: CRISI E OPPORTUNITÀ

Adriano Giannola,
presidente SVIMEZ

Da cinque anni (2008-2013) caso unico nell'UE, il PIL italiano è in flessione (-7% al Nord, - 13,3% al Sud), da quindici anni ristagna. La flessione continua per il 2014 e certamente, al Sud, anche per il 2015. Le regioni italiane già prima della crisi del 2008 perdono posizioni; una dinamica che investe territori che (con presunzione) si ritengono ancora "forti" (Emilia, Lombardia, Piemonte e Veneto). Non c'è convergenza tra regioni centro-settentrionali e quelle meridionali. Le conseguenze sociali di queste dinamiche sono pesanti.

Tabella 1 – Tassi di crescita annuali cumulati del prodotto in termini reali (%)

Paesi	2008-2009	2010-2011	2012	2013	2008-2013	2001-2013
Mezzogiorno	-6,5	-0,9	-3,2	-3,5	-13,3	-7,2
Centro-Nord	-6,6	3,2	-2,1	-1,4	-7,0	2,0
Italia	-6,6	2,2	-2,4	-1,9	-8,5	-0,2
Unione Europea (27 paesi)	-4,1	3,7	-0,4	0,1	-0,9	16,1
Area dell'euro (17 paesi)	-4,1	3,6	-0,7	-0,4	-1,7	12,6
Area non Euro	0,1	5,2	0,6	1,1	7,1	48,2
Germania	-4,1	7,5	0,7	0,4	4,2	15,0
Spagna	-3,0	-0,2	-1,6	-1,2	-5,9	19,0
Francia	-3,2	3,8	0,0	0,2	0,7	14,3
Grecia	-3,3	-11,7	-7,0	-3,9	-23,7	1,6

Le famiglie sotto la soglia della povertà passano al Sud dal 5% del 2007 al 12% del 2013 (dal 3% al 6% al Centro-Nord). In prospettiva la probabilità delle famiglie meridionali di entrare nell'area della povertà supera il 33% (il 12% al Centro-Nord). La

migrazione ripresa nell'ultimo decennio, produce un vistoso depauperameto del capitale umano più pregiato e oltre a minare alla base l'equilibrio demografico, intacca la ricchezza accumulata delle famiglie meridionali impegnate a sostenere con vere e proprie *rimesse per gli emigrati* i giovani che abbandonano il Mezzogiorno.

Tabella 2 - I flussi migratori 2001-2013

Emigrati dal Sud	**1.559.100**
Rientrati	**851.000**
Saldo migratorio netto	**708.100**
di cui: giovani (15-34 anni)	**494.000 (69,8%)**
di cui: laureati	**188.000 (26,5%)**

Nel prospettare un credibile e praticabile percorso che consenta di avviare una effettiva politica di sviluppo è del tutto evidente, ma soprattutto è necessario che esso parta da Sud; tra l'altro, paradossalmente, esso sarebbe meno condizionato dalla attuale ristrettezza delle risorse disponibili, grazie alle consistenti (da verificare quanto reali) risorse in capo ai tanto citati Fondi europei passati, presenti e futuri. Solo se ci fosse una (finora inesistente) capacità di coordinamento, di governo e di individuazione di obiettivi prioritari sui quali concentrarsi, queste risorse potrebbero essere orientate ad avviare strategie "interconnesse" e gestite nell'ottica di una sussidiarietà verticale.

Perciò, una riflessione più articolata sui Fondi si impone visto che essi fino ad ora sono stati uno strumento di "ghettizzazione" del Sud affidato a questa "riserva" e, di conseguenza, sempre meno presente nelle politiche nazionali. Perché una politica di sviluppo? L'alternativa di attendere la ripresa (o come si suol dire di "riprendere a crescere") in questo momento vuol dire puntare al ripristino di quella stagnazione simile a quella che precedeva (almeno dal 1998) l'esplosione della crisi e ciò avverrebbe in condizioni strutturali ancor peggiori di allora con una disoccupazione di massa, un Sud in ginocchio e con un paese affidato all'unico e del tutto insufficiente traino delle esportazioni. Occorre modificare i dati strutturali cambiando prospettiva a scala nazionale e fin da ora impegnare selettivamente le risorse per conseguire questo risultato.

L'obiettivo strategico, coerente all'esigenza fondamentale del rilancio dello sviluppo, deve essere quello di "mettere a valore" l'enorme potenzialità oggi dormiente che ci offre la nostra oggettiva centralità nella dimensione euromediterranea. Strategia eu-

romediterranea vuol dire impegnarsi a modificare – per quanto riguarda un mercato continentale che è ancora il più ricco del globo – le convenienze relative tra Sud e Nord Europa. Occorre aprire da Sud le vie di accesso all'Europa per far sedimentare in misura più diffusa ed equilibrata il potenziale di sviluppo che invece passa attraverso il Mediterraneo e approda nel Nord della UE per poi filtrare da Nord a Sud in forme del tutto contraddittorie rispetto a obiettivi ufficialmente sbandierati in sede europea come quelli del risparmio energetico e dell'abbattimento delle emissioni inquinanti. Ciò per equidistribuire le opportunità che la ritrovata centralità offre proprio alle aree di approdo della costa Sud dell'Unione e che attualmente, invece, sono appannaggio degli approdi e dei retroporti del Northern range.

Naturalmente non è una pura questione di approdi, bensì di rendere convenienti nuovi processi che una avveduta strategia logistica può innescare con indotti localizzativi e produttivi coerenti e molto significativi. A tal fine – da parte nostra – occorre individuare ed infrastrutturare opportunamente i siti strategici meridionali. Non in un'ottica locale o peggio ancora localistica, ma il miglior modo per rispondere ad una esigenza che, se ben interpretata, può dare nuovo respiro all'intero paese ed aprire orizzonti (ancora asfittici) rispetto al riposizionamento competitivo in specializzazione esistenti e nuove. Per non far morire sul nascere la non breve transizione che accompagna l'avvio di un simile processo di riposizionamento occorre immediatamente puntare ad un recupero di competitività che può collegarsi, fin d'ora, ad altri fattori, in primis quello fiscale. Su questo terreno è opportuno affrontare con determinazione e a scala nazionale l'esigenza di rendere rapidamente operativi strumenti di attrazione che possono immediatamente avviare il "nuovo corso".

A tal fine una priorità è rappresentata dall'istituzione di Zone economiche speciali nel Sud Italia.

Caso emblematico Gioia Tauro dove al ruolo di hub del deep sea, certo da potenziare, va affiancato il ruolo di retroporto che potrebbe decollare rapidamente se corredato dall'instaurarsi di una ZES. Rovesciare l'approccio Nord-Sud in un approccio Sud-Nord che catturi nelle sue localizzazioni mediterranee quote significative dei traffici in transito comporta una selettiva attività di razionalizzazione infrastrutturale gestita a livello di rapporti tra le macro aree mediterranee e quella settentrionale e all'interno del paese e soprattutto del Mezzogiorno, avviando operazioni che spesso lungi dall'essere "grandi progetti" sono finalizzate alla rimozione di ostacoli e strozzature che di fatto soprattutto nel Sud condizionano pesantemente gli spazi di manovra esistenti.

Aprirsi all'interdipendenza "a valore" è l'ingrediente essenziale sia sul piano logistico

che su quello della struttura produttiva per iniziare ad allentare il dominio di una patologica dipendenza di mezzo paese e che già nel 1905 De Viti De Marco connotava come un assetto "coloniale" e di fatto freno alle potenzialità di sviluppo dell'intero sistema.

Il problema che si pone è di far divenire questo approccio il cuore di una strategia-paese capace di risolvere la paradossale emarginazione di un'area che per la sua collocazione sarebbe naturalmente votata a questa funzione di porta di accesso all' Europa. Rendere efficiente, attraente e competitiva la collocazione geografica del Sud, comporta una strategia condivisa a livello dell'Unione per promuovere un Southern range in astratto enormemente più vantaggioso degli approdi del nothern range. Il problema si pone evidentemente per tutta l'area euromediterranea, ma è di particolare intensità proprio nella sua componente italiana. E certo non sarà la decisione politica di una qualche commissione europea a realizzare questa transizione, bensì il coordinamento e l'impegno congiunto di chi fisicamente vive e condivide il problema.

In questa ottica, allora, vanno viste le azioni di razionalizzazione logistica, che – come detto – spesso non necessitano di "grandi opere" ma di azioni mirate e estremamente tempestive nel quadro di una di una strategia coordinata.

Il fattore tempo in questa prospettiva è essenziale. E quindi nel mentre si attrezzano e si individuano le opera infrastrutturali che connettano il territorio meridionale è essenziale, come già sottolineato, che al potenziale vantaggio competitivo strettamente logistico si affianchi l'apporto decisivo del vantaggio fiscale (la ZES) e articolando ulteriormente sui territori l'intervento con l'attivazione di uno strumento specifico come quello delle Filiere Territoriali logistiche che concorre a riammagliare i territori. Sarà così possibile un rilancio produttivo coerente a vocazioni locali rese partecipi di un sistema imperniato sull'individuazione di idonee "Aree Vaste".

Perché il "nostro" Nord dovrebbe avere molto da guadagnare dalla prospettiva di un rovesciamento del baricentro dell'Unione Europea? Proprio la globalizzazione impone e comporta un'intensificazione degli scambi non solo di prodotti finiti ma anche l'intensificazione di un "decentramento internazionale" delle fasi produttive (il modello delle filiere (lunghe- corte, lineari, a rete, ecc.) che spiazza inesorabilmente la struttura tradizionale dei nostri distretti industriali).

È perciò essenziale razionalizzare la struttura logistica integrando il meridione, non in astratto ma avendo ben presente l'obiettivo di consentire un miglior modello di "ingresso" ed "uscita" dall'Europa. In questa prospettiva la lunga penisola italiana si presta ad essere una fondamentale base operativa nel Mediterraneo. Essa può giocare un ruolo essenziale nel favorire lo sviluppo degli scambi sia con i mercati

emergenti della sponda Sud, sia per rendere conveniente uno sviluppo in orizzontale degli scambi (mare-terra-mare-terra) che consenta di velocizzare con enormi economie le relazioni commerciali e produttive tra Est-Ovest. E anche in questo caso, proprio l'Italia ha un potenziale ruolo privilegiato da svolgere, il che rende ancor più evidente l'esigenza "interna al paese" di garantire una accessibilità logistica, una coerente mobilità sul territorio: un tema che se nel Centro-Nord è più sviluppato, è enormemente carente al Sud.

L'interesse del Centro-Nord alla prospettiva di una simile politica di sviluppo (che comporta interventi nel settore energetico, della riconversione e rigenerazione urbana, ai quali si fa qui solo cenno) è che il successo di questa linea di azione affidata ad un governo efficace e tempestivo delle risorse dei fondi europei, rappresenta il viatico - assieme alle ZES - per un recupero di attrattività di risorse private soprattutto internazionali. Infine, ma di estrema importanza, va detto che su queste fondamenta si può "ricostruire" quella componente meridionale del mercato domestico venuta drammaticamente meno negli anni della illusoria "austerità espansiva" che ha avuto il solo "pregio" di mettere in chiara luce quanto dipendente sia il Centro-Nord da questa componente troppo a lungo molto sottovalutata.

L'ACCESSIBILITÀ DEI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI E MERCI

Francesco Russo,
Università Mediterranea di Reggio Calabria

La questione accessibilità diviene sempre più uno dei fattori che pesano maggiormente in quella che viene storicamente definita: questione meridionale.
L'accessibilità nel Mezzogiorno ha avuto sempre un ritardo rispetto a quella media nazionale, ma, in qualche modo, il ritardo è stato sempre costante, o, estendendo un termine oggi in voga, lo spread è stato costante. Cioè al crescere dell'accessibilità del Centro-Nord è sempre cresciuta anche quella del Sud, pur mantenendosi comunque una profonda differenza. Negli ultimi 15 anni si è assistito per la prima volta ad un nuovo processo, mai accaduto dalla fondazione della Repubblica e forse dello Stato unitario: a fronte di una crescita formidabile dell'accessibilità del Nord c'è stata una crescita zero, o di infimo ordine, nel Sud. Crescita del Centro-Nord trainata dall'impetuoso avanzamento dell'AV ferroviaria, che, da sola, secondo alcune stime varrà complessivamente 100 miliardi di euro.
I termini quantitativi del disimpegno dello Stato nella realizzazione di infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno sono storicizzati nella relazione di Costa, sono resi in forma drammatica nelle relazioni di Coppola e Giannola e negli interventi di Cappelli e Spinedi.
La situazione infrastrutturale del Sud non è commentabile:

- azzeramento dell'intervento ferroviario per nuovi binari, tranne che per l'antenna di AV che raccorda Napoli;
- drastica riduzione degli interventi nel settore stradale, che si risolvono nella costruzione, a macchia di leopardo, di un'autostrada tra Salerno e Reggio Calabria;
- interventi di minimo nei porti, spesso solo dragaggi per il mantenimento dell'esercizio;
- interventi marginali negli aeroporti, con nessun progetto strategico di stazioni ferroviarie negli aeroporti del Sud.

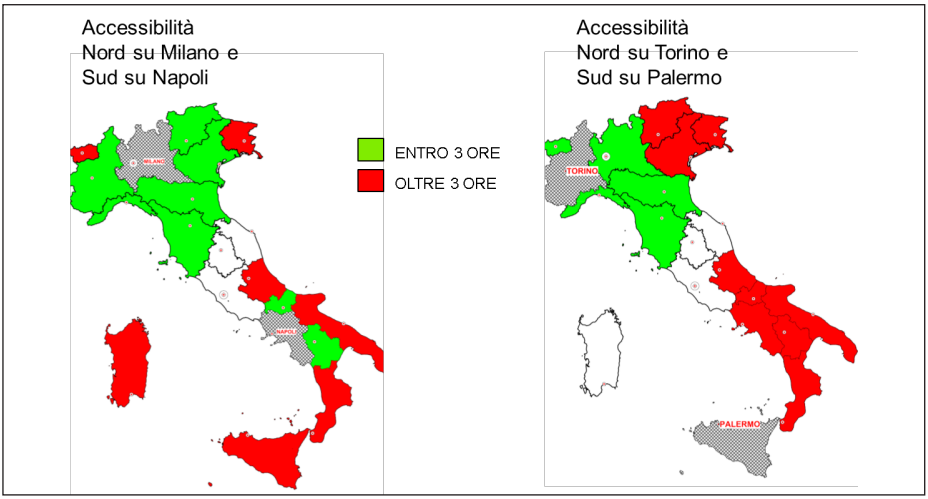
A fronte di questo quadro drammatico, che può solo aggravarsi nei prossimi anni stante la programmazione corrente della spesa, è utile verificare la situazione attuale dei servizi, a condizioni infrastrutturali date. Vengono proposte alcune analisi svolte relativamente a passeggeri e merci, per spostamenti nazionali ed internazionali. Vengono riportate alcune grafiche che rappresentano meglio di qualunque descrizione e

di qualunque indice analitico la situazione attuale. Per evidenziare lo spread di accessibilità, vengono sempre rappresentate le due situazioni: Nord e Sud.

Passeggeri nazionali

Si considera come indicatore di accessibilità il più semplice, che consente di definire la connettività minima tra due regioni, o tra le due città capoluogo. Seguendo l'impostazione dell'UE si ritiene che due regioni siano connesse se esiste un treno che colleghi in meno di 3 ore i due rispettivi capoluoghi. L'ipotesi è che ci siano servizi che permettono di svolgere attività lavorative della durata di un giorno senza la necessità di pernottamento. Anche la stampa usa come indicatori di connettività il tempo e la possibilità di completare attività in un giorno, oltre che il costo. Si veda come esempio il report dell'Espresso sulla relazione Milano Reggio Calabria, per una visita ai Bronzi.
"Prima scoperta: per andare e tornare in giornata, tra Milano e Reggio, c'è solo Alitalia (Blue Panorama avrebbe un volo diretto, ma in orari che ti costringono a pernottare). Secondo: devi far scalo a Fiumicino, due volte, e svegliarti prima dell'alba. Terzo: ti fanno scucire 326 euro. Con quella somma si va tranquillamente a Londra. (Ma a Londra, niente Bronzi)." (Arosio, 3 dicembre 2014)
In figura 1 sono riportati i livelli attuali di accessibilità tra Milano e gli altri capoluoghi del Nord, e quelli tra Napoli e gli altri capoluoghi del sud. Vengono rappresentati anche i livelli di accessibilità di Torino e Palermo. Non vengono rappresentati i livelli di accessibilità degli altri capoluoghi del Sud, che sono decisamente peggiori.

Fig. 1 Accessibilità modo ferrovia: tempi dei treni veloci



Viene quindi considerata la possibilità di usare l'aereo per connettere i capoluoghi di regione (Fig. 2). In questo caso la relazione viene considerata connessa se esiste almeno un volo che consenta di arrivare nella città di destinazione prima delle 9 di mattina, ripartendo di sera dopo le 18:00.
Viene quindi considerata l'accessibilità data dall'unione di treno ed aereo (Fig. 3).

Fig. 2 Accessibilità modo aereo: voli in arrivo entro le 09:00 e partenza dopo le 18:00

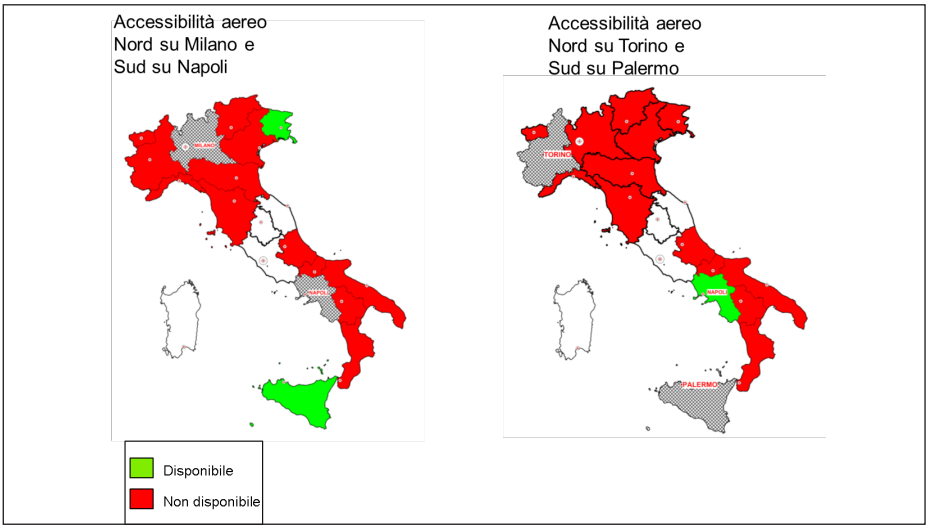
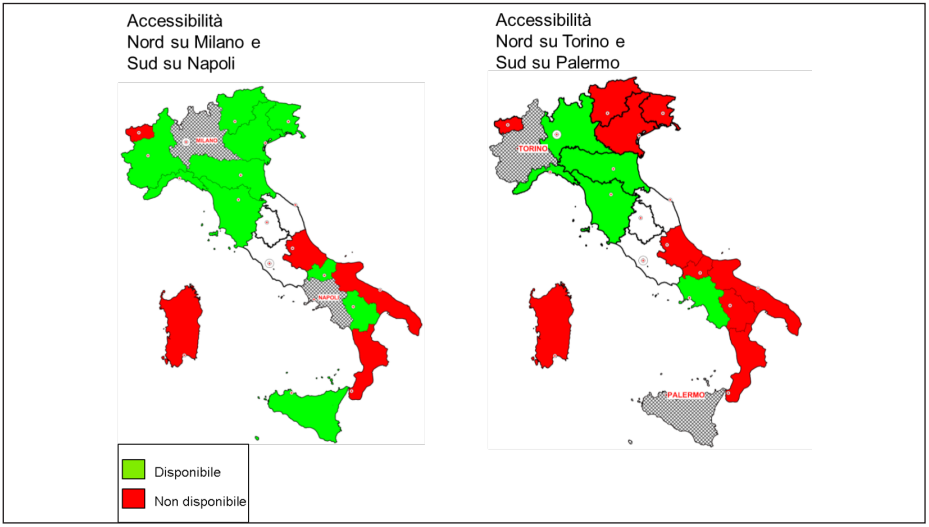
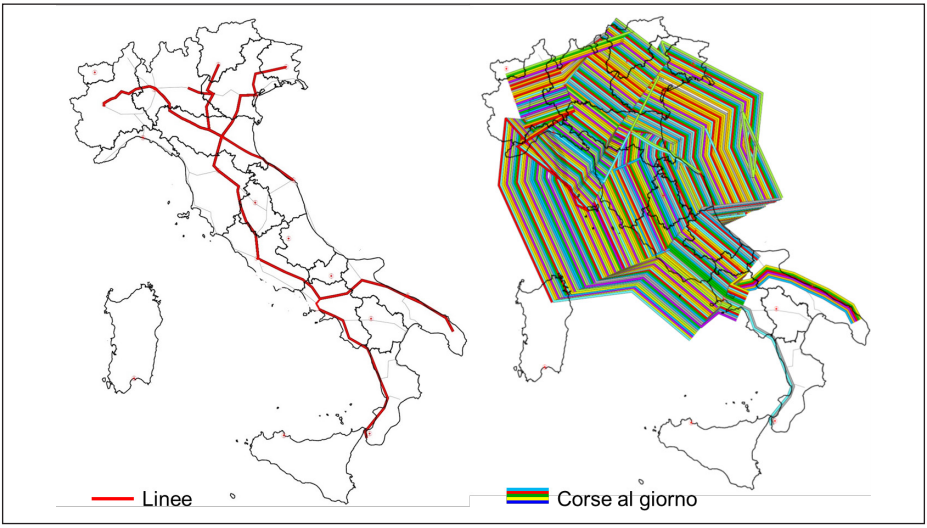


Fig. 3 Accessibilità congiunta modo aereo e modo treno



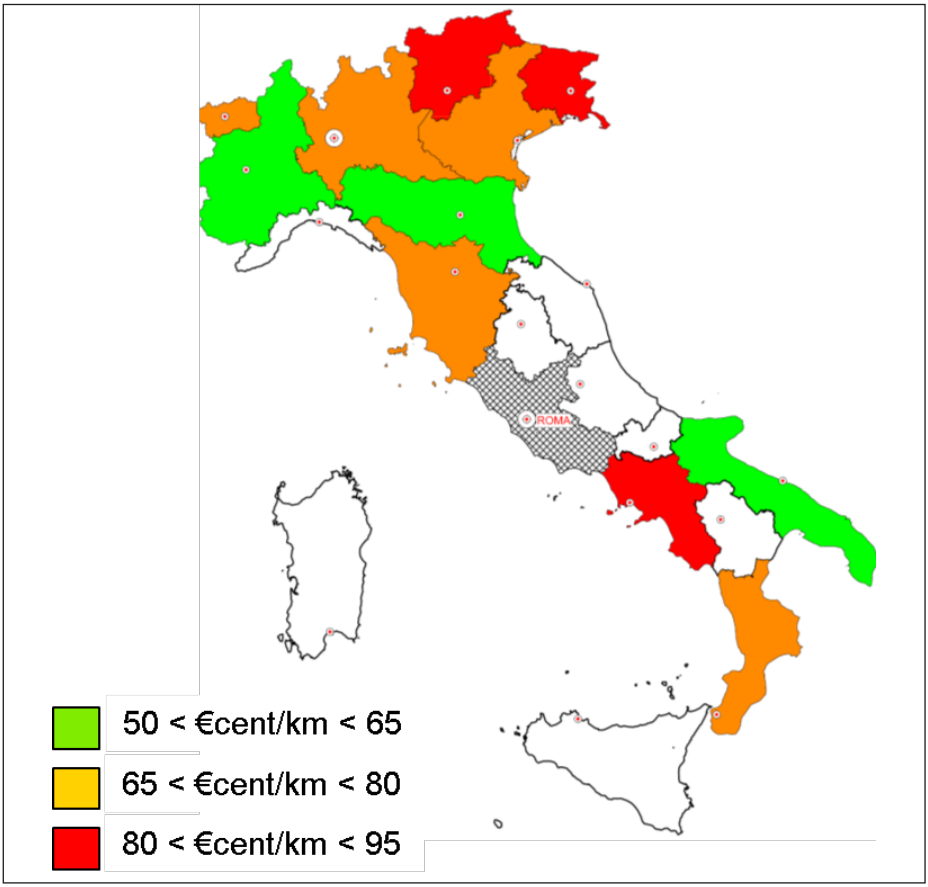
Da un semplice confronto, senza particolari elaborazioni, emerge come Milano sia ben accessibile da tutto il Nord, mentre Napoli è connessa solo con Sicilia e Basilicata.
La situazione è più grave per Palermo che è connessa solo con Napoli.
Se si va nel dettaglio delle frequenze dei servizi ferroviari è possibile confrontare la rete asettica su cui si muovono i treni definiti Frecce, con una rete in cui viene rappresentata anche la frequenza giornaliera dei servizi sulle linee.

Fig. 4 Linee operate da servizi ferroviari AV e corse giornaliere servizi ferroviari AV



Dalla prima carta emerge che la Sicilia, pur avendo il 10% di popolazione del Paese è tagliata fuori da qualunque servizio Frecce.
Il quadro è aggravato quando si considerino il numero di corse (treni) al giorno. In questo caso la Calabria, la Puglia e la Basilicata emergono in tutta la loro marginalizzazione, mentre risulta ben collegata la Campania, ed in particolare Napoli.
Viene quindi considerata la tariffa ferroviaria media a chilometro sulla tratta Roma-X, dove X è il generico capoluogo di Regione.
Dalla Fig. 5 emerge che Napoli è tra i Capoluoghi con la tariffa ferroviaria più alta.
Quindi dalla Fig. 4 e dalla Fig. 5 emerge che tutti i capoluoghi del Sud sono praticamente tagliati, tranne Napoli, che è ben collegata con alte frequenze, ma che paga una tariffa salata.

Fig. 5 Tariffa ferroviaria AV (€/Km) nelle relazioni con Roma



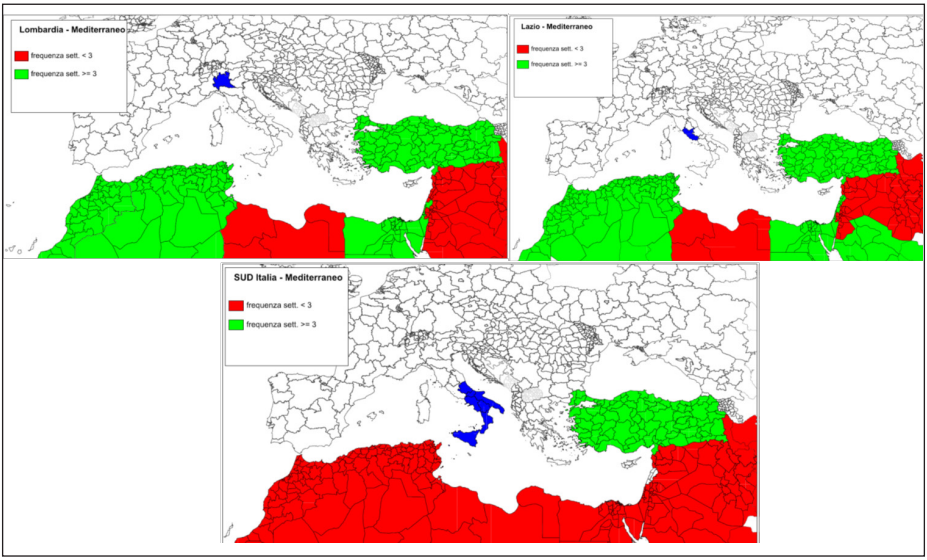
Passeggeri internazionali

Si considera il solo bacino del Mediterraneo, che costituisce il naturale insieme di confronto per le regioni del Sud.

Il Mezzogiorno viene considerato connesso con uno Stato della sponda Sud del Mediterraneo, se esistono almeno 3 voli settimanali tra uno qualunque dei capoluoghi delle Regioni del Sud e la capitale dello Stato considerato.

Analoghe ricostruzioni dei servizi internazionali vengono fatte per Roma e per Milano. Dalla Fig. 6 emerge l'isolamento del Mezzogiorno rispetto ai Paesi del Magreb e del Mashrek con l'unica eccezione della Turchia. Eccezione determinata dai voli della Turkish airline oggi operativi tra Napoli e Istanbul.

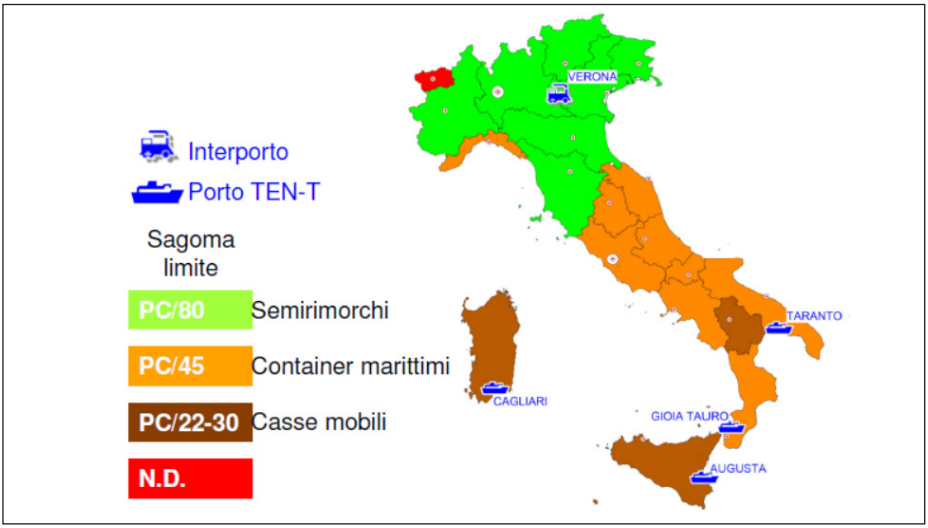
Fig. 6 Accessibilità modo aereo Stati sponda Sud del Mediterraneo



Merci nazionali

Per le merci nazionali si considera il modo ferrovia che costituisce il modo di riferimento per l'UE, in tutti i piani infrastrutturali e finanziari.
Si richiama solo il disegno delle reti TEN-T al 2030 ed al 2050 (approvato nel Novembre 2013), che vede il corridoio 5 come grande progetto ferroviario di attraversamento dell'Europa da Nord a Sud. Da Helsinki a Berlino, quindi a Monaco e Verona, sino a Napoli-Bari quindi a Villa San Giovanni. Da qui il collegamento con Palermo ed Augusta sino a Malta.
Nell'ambito ferroviario alcuni caratteristiche delle linee vengono considerate dagli operatori condizioni di base per svolgere con efficienza ed efficacia i servizi merci.
La prima condizione è che i container marittimi (high cube) ed i semirimorchi, posti sui rispettivi carri standard, passino dentro le gallerie, cioè le sagome siano tali da permetterne il transito.

Fig. 7 Sagome ferroviarie nelle relazioni con Verona (elaborazione su dati RFI, 2013)



Viene considerato come terminal di riferimento l'interporto di Verona che, per la sua ubicazione nel corridoio infrastrutturale 5 (Nord-Sud), è il terminal ferroviario di ingresso in Italia per le merci che provengono dalla Germania e più in generale dai porti del Northern Range.

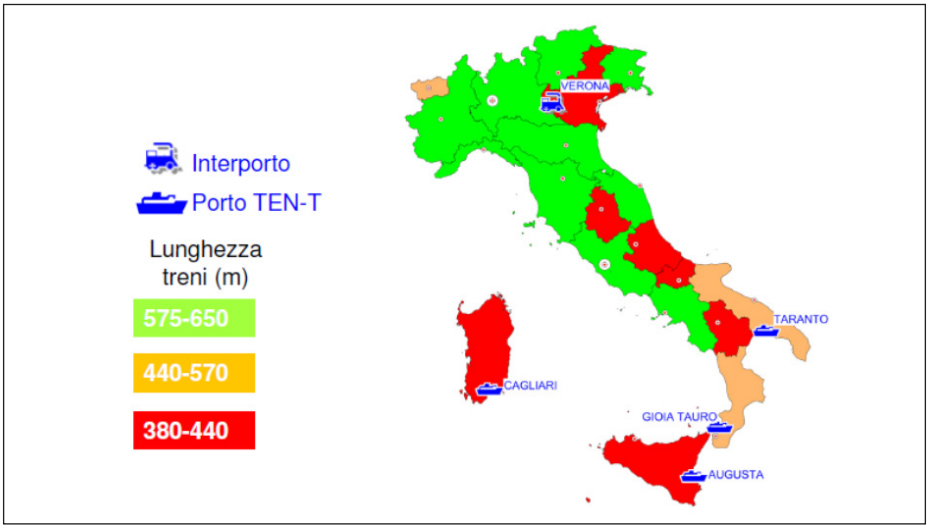
In Fig. 7 è rappresentata la possibilità di attivare un servizio ferroviario da uno dei nodi "core" merci del Sud verso l'interporto di Verona, in termini di sagome.

Dall'analisi della Fig. 7 emerge l'impossibilità di inoltrare –con carri standard- container marittimi dalla Sicilia, e di inoltrare Semirimorchi dai grandi hub di Gioia Tauro e Taranto, nonché da tutti gli altri porti localizzati nel Sud Italia.

La seconda condizione riguarda la lunghezza dei treni merci. Questa caratteristica è particolarmente importante in quanto il costo della traccia e gli altri costi di esercizio sono quasi indipendenti dalla lunghezza del treno. Ne segue che il costo per ogni contenitore si riduce al crescere della lunghezza del treno. Si può assumere che il costo di trasporto di un contenitore in un treno da 500 metri sia il doppio del costo dello stesso contenitore in un treno da 1000 metri.

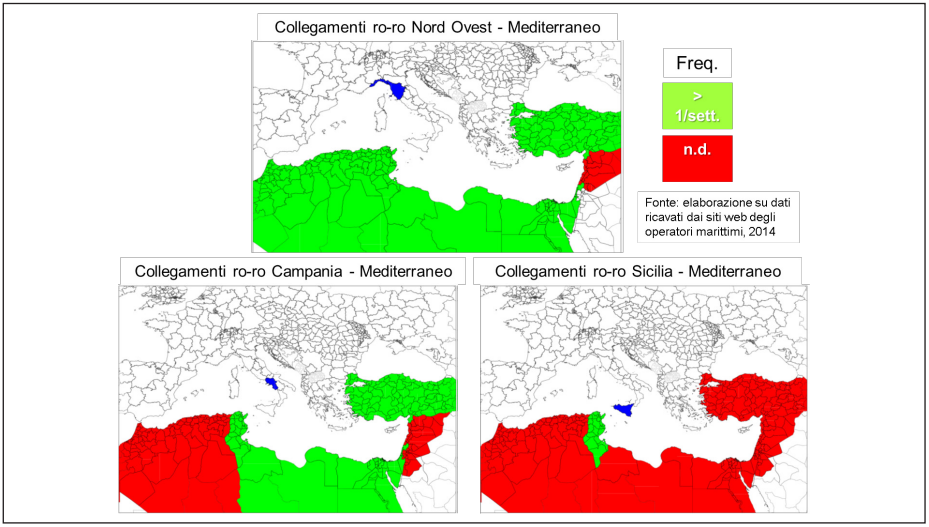
Come riferimento europeo, si consideri che lungo il corridoio 5 si muovono, nelle tratte tedesche, treni da 835 m e nel tratto italiano sino a Bologna treni da 750 metri. L'obiettivo è portare entro il 2030 l'intera tratta Stoccolma-Bologna a 1500 metri. Si consideri inoltre che i treni che attraversano la Francia da Sud a Nord hanno, già oggi, una lunghezza di 1000 metri.

Fig. 8 Lunghezza treni nelle relazioni con Verona (elaborazione su dati RFI, 2013)



In Fig. 8 sono rappresentate le lunghezze dei treni da tutte le regioni (stazione più prossima al capoluogo) verso l'Interporto di Verona.
La figura rappresenta il grave ritardo del Sud con l'impossibilità di costruire treni competitivi con quelli che possono provenire dal Northern Range.

Fig. 9 Collegamenti traghetti ro-ro



Merci internazionali

Per le merci internazionali si considerano le relazioni con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, così come fatto per i passeggeri. Vengono considerati i servizi di collegamento tramite traghetti che portano camion, autotreni ed autoarticolati, comunemente detti traghetti ro-ro. In fig. 9 sono rappresentati i collegamenti attualmente esistenti che operano con frequenze almeno settimanali.
Analizzando i tre grafici emerge che dalla Sicilia è possibile raggiungere solo la Tunisia, mentre spostandosi in Campania è possibile raggiungere più Paesi, spostandosi ancora più a Nord e cioè a Genova, sono disponibili il massimo dei collegamenti.

Indicazioni di scenario

Per intervenire e modificare nel breve tempo lo stato dell'accessibilità del Mezzogiorno è improcrastinabile implementare una serie di misure descritte nelle proposte di Sipotra. Alcune di esse vengono quindi richiamate essendo strettamente connesse al miglioramento dell'accessibilità nazionale ed internazionale, passeggeri e merci.

- **Programmazione**
  Programmazione unitaria, coerente con i progetti europei per le regioni del Mezzogiorno
- **Co-finanziamento**
  Co-finanziamento pubblico dei servizi di trasporto attraverso sovvenzioni alla domanda dirette o indirette, per esempio tramite l'acquisto con fondi pubblici di tracce ferroviarie da mettere a disposizione tramite gara agli operatori ferroviari
- **Conoscenza e competenza**
  Messa a punto di strutture tecnico-amministrative e di ricerca a livello nazionale, regionale e locale fortemente rinnovate, adeguate a nuove funzioni programmatorie, sul modello dei principali organismi internazionali, nella convinzione che le risorse ad esse destinate possano essere quelle a più elevato ritorno di investimento
- **Mediterraneo**
  Promozione decisa e convinta su scala europea ed internazionale delle politiche infrastrutturali e logistiche per il Mediterraneo
- **Accessibilità ed Internazionalizzazione**
  Coordinamento tra politiche per l'accessibilità e politiche industriali e di promozione dell'internazionalizzazione

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

INFRASTRUTTURE NEL MEZZOGIORNO: IERI, OGGI E .... DOMANI

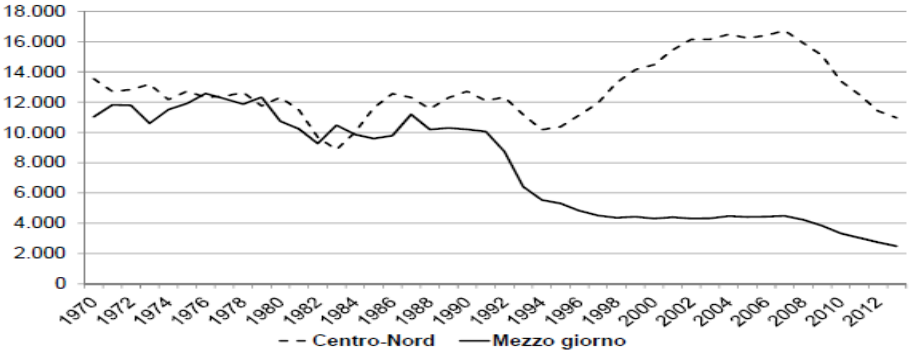
Pierluigi Coppola,
Università di Roma "Tor Vergata"

Parlare di infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno d'Italia significa parlare di uno dei tanti fallimenti della politica dei trasporti in Italia. Un fallimento che, al di là delle grandi incompiute, dei lunghi tempi di realizzazione, e degli sprechi, si sintetizza nel divario strutturale che esiste con il Centro-Nord in termini di dotazione infrastrutturale, di servizi, e di accessibilità. Basti pensare che la rete autostradale e la rete ferroviaria nel Mezzogiorno rappresentano solo il 25% del totale nazionale; le linee ad Alta Velocità ferroviaria addirittura il 13,4%. Ancor più pesante è il confronto tra le aree metropolitane (delle quali 5 su 10 si trovano al Sud). A fronte, infatti, di un dato nazionale che vede l'Italia già ampiamente al di sotto della media dei principali paesi Europei (Germania, Francia, Regno Unito, Spagna) in termini di dotazione di linee di trasporto pubblico su ferro (26 Km di metropolitane per milione di abitanti contro i 54 dell'EU5, e 42 Km/Mln.abitanti di linee tramviarie contro i 130 dell'EU5), nel Mezzogiorno il divario assume dimensioni abissali: solo Napoli dispone di linee metropolitane (17,8 Km/Mln.abitanti di metropolitane) e tramvie (18,6 Km//Mln.abitanti di tramvie); per le altre aree metropolitane il dato è praticamente nullo.

È questa la conseguenza di due fattori principali: da una parte, una politica degli investimenti in opere pubbliche che ha visto, a partire dagli anni 80, il Mezzogiorno fortemente penalizzato rispetto al Centro-Nord; dall'altra l'assenza di un quadro pianificatorio nazionale orientato alla coesione territoriale e ad uno sviluppo economico equilibrato del Paese.

In termini di investimenti in opere pubbliche, il rapporto SVIMEZ del 2014 mette in evidenza come il divario esistente tra Centro-Nord e Sud si sia andato ampliando nel corso degli ultimi trent'anni (fig.1). In risposta alla tre fasi di crisi (energetica negli anni 80, monetaria agli inizi degli anni 90 e la più recente crisi finanziaria del 2008), le politiche di bilancio hanno infatti privilegiato il taglio generalizzato della spesa per gli investimenti pubblici, ma laddove si è registrata una ripresa (ad esempio dopo la crisi del 92) questa ha interessato unicamente i finanziamenti di opere nel Centro-Nord. Il risultato è quantificabile in una riduzione da 10 a 2 miliardi di Euro/anno (- 80%) investiti in opere pubbliche nel Mezzogiorno tra il 1992 ed il 2012; -33% tra il 2008 ed il 2013.

Fig. 1 - Finanziamenti (in milioni di euro) di opere pubbliche (al centro Nord e al Mezzogiorno) dal 1970 al 2012 (Fonte: rapporto SVIMEZ 2014)



Questa rinuncia ad una politica infrastrutturale per il Mezzogiorno a partire dagli anni '90, compromette le potenzialità di sviluppo delle imprese e la qualità di vita delle popolazioni del Sud e mina la tenuta sociale del Paese. Gli indicatori macro-economici (la caduta di PIL e i tassi occupazionali) e socio-demografici (i tassi migratori dalle Regioni del Sud) confermano, infatti, la tendenza ad una marginalizzazione crescente delle regioni meridionali nel contesto nazionale ed europeo.

La situazione è ancora più grave se si considera che, in Italia, manca un quadro pianificatorio nazionale teso ad invertire il processo di marginalizzazione in corso, in un'ottica di riequilibrio complessivo dell'economia del Paese. Anche il principale riferimento normativo per la pianificazione infrastrutturale, costituito dalla legge 443/2001, comunemente nota come "Legge Obiettivo" (e il seguente decreto 190/2002), infatti, prevede opere destinate al Mezzogiorno solo nella misura del 37,3% del totale, di cui solo il 27% ad oggi sono state deliberate dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) contro il 44% del Centro-Nord (Tab.1).

Tab. 1: ripartizione tra Mezzogiorno e Centro-Nord delle opere della Legge Obiettivo e deliberate dal CIPE

Opere Legge Obiettivo			**di cui deliberate dal CIPE**	
Totale (Mil.Euro)	**375.287**		**140.960**	**38%**
Mezzogiorno	140.073	37%	37.648	27%
Centro-Nord	232.187	62%	101.276	44%
non ripartibili	3.027	1%	2.036	67%

Fonte: 8° rapporto Camera Deputati per la VIII commissione - Gen-2014

Fonte: 8° rapporto Camera Deputati per la VIII commissione - Gen-2014

L'orientamento del Governo sembra essere quello di maggiore attenzione alle politiche infrastrutturali e di deciso intervento per invertire il trend negativo. Il primo atto legislativo in tal senso è stato il Decreto Legge "Sblocca Italia" che prevede un +0,3% all'anno del PIL (tra i 4,8 e i 5,2 miliardi di Euro tra il 2014 e il 2018) e un ulteriore finanziamento (3,9 Mld Euro) da destinare al fabbisogno di opere senza copertura finanziaria. Tuttavia, questi finanziamenti sono destinati ad opere già cantierate o cantierabili (entro agosto 2015), e riflettono sostanzialmente la storia infrastrutturale italiana degli ultimi 3 decenni: il Mezzogiorno si colloca in maniera assai residuale rispetto ad un politica infrastrutturale nazionale "*stabilmente nord-centrica, finalizzata a soddisfare la domanda esistente e aliena da propositi di sviluppo e riequilibrio territoriale*" (Svimez, 2014): solo il 25,8% (pari a 764 milioni di Euro) dei nuovi finanziamenti in infrastrutture di trasporto è destinato al Mezzogiorno (Tab.2).

Tab. 2: ripartizione tra Mezzogiorno e Centro-Nord delle opere previste Decreto "Sblocca Italia".

Totale opere D.L."Sblocca Italia"	**3.890**	
Non ripartibili tra regioni	*800*	
opere idriche	*134*	
Totale infrastrutture di trasporto ripartibili tra regioni	**2.956**	**100,0%**
Mezzogiorno	764	25,8%
Centro-Nord	2.192	74,2%

Inoltre, dall'analisi dei singoli interventi rifinanziati dal DL "Sblocca Italia" (Fig. 2) non si evince il criterio con cui questi siano stati selezionati: non certamente un criterio di riequilibrio territoriale, che avrebbe portato a selezionare quali prioritarie quelle opere destinate ad aree in cui il deficit di accessibilità è maggiore; né tantomeno un criterio orientato a sfruttare i margini di crescita delle aree a maggiore potenzialità nel contesto internazionale, ad esempio i porti del Mezzogiorno in un'ottica di sfruttamento e di governo delle opportunità offerte dai traffici nel Mediterraneo.
A ciò si affianca, quale ulteriore elemento di criticità, la mancanza di una piena coerenza con la pianificazione europea. La Commissione Europea ha, infatti, individuato una rete centrale (rete Core) degli assi principali di connessione tra gli Stati Membri, e una rete globale (rete Comprehensive) delle infrastrutture di connessione tra i territori locali e gli assi portanti della rete europea dei trasporti, TEN-T (Fig.3). Ebbene, alcune opere inserite nel D.L. "Sblocca Italia" non appartengono né all'una né all'al-

Fig. 2- opere inserite nel decreto "Sblocca Italia" (Fonte: www.passodopopasso.it)

tra: è il caso ad esempio dell'aeroporto di Salerno. Per alcuni interventi rifinanziati, non c'è coerenza nemmeno con la lunghissima lista delle infrastrutture "strategiche" (sono circa 340 progetti a tutte le scale, da piccole opere ai grandi trafori alpini) della

Fig. 3 - Reti TEN-T: CORE e COMPREHENSIVE (Fonte: regulation [EU] No1316/2013 O.J.L348-20/12/2013)

Legge Obiettivo. È il caso, ad esempio, della S.S. Fortorina.
Ma al di là del parziale disallineamento con la politica europea, l'elemento che più preoccupa è ancora una volta l'evidente assenza di una strategia di lungo periodo all'interno della quale individuare le opere prioritarie sulla base di criteri trasparenti. È l'annoso problema della politica dei trasporti in Italia orientata a singoli progetti, talvolta slegati e in competizione tra loro (vedi Legge Obiettivo), e non ad una visione di sistema entro la quale i singoli interventi si armonizzino e tendano a realizzare obiettivi più ampi di sviluppo economico e di coesione sociale.
Il tema della coesione sociale e territoriale è posto con forza anche dalla Commissione Europea in vista dell'approvazione dei piani di intervento (FESR e FSE) per il sessennio 2014-2020. All'Italia spettano 44 miliardi di Euro (22,2 miliardi al Sud): di cui 2,4 Mld per i trasporti e la logistica, 4 Mld (quasi il doppio!) per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale: un'opportunità per ripensare ad un piano nazionale integrato tra settori che investa tali fondi nella consapevolezza che maggiore inclusione sociale si realizza anche attraverso una maggiore accessibilità delle aree più povere del paese. Maggiore accessibilità significa, infatti, maggiore partecipazione alle attività (sociali, culturali) e maggiori opportunità di lavoro per gli individui, maggiori possibilità di scambio e di sviluppo economico per le imprese.
Ma tale integrazione tra settori richiede che venga rivisto l'approccio alla selezione degli interventi che (nel migliore dei casi) è orientato all'efficienza economica (attraverso le analisi benefici-costi), al rispetto dei vincoli ambientali (con studi di impatto ambientale e valutazioni ambientali strategiche), ma non al riequilibrio territoriale. A nostro avviso, per individuare le priorità degli investimenti (almeno di quelli finanziati con i fondi per la coesione) occorrerebbe introdurre anche valutazioni di impatto sociale, immaginando che esista una soglia di "povertà di accessibilità" oltre la quale intervenire al di là della convenienza puramente economica e finanziaria.
Vista la scarsità delle risorse non sarà possibile realizzare tutto (e ci riferiamo ancora alla Legge Obiettivo). Accanto ai grandi interventi infrastrutturali bisognerà pensare a programmi di *upgrading* tecnologico delle infrastrutture esistenti: non solo "grandi opere" quindi, ma anche piccoli interventi mirati a migliorare i collegamenti esistenti, sfruttando le opportunità offerte dalle tecnologie telematiche applicate ai trasporti, per aumentare la velocità e la capacità delle infrastrutture esistenti. Ciò permetterà di aumentare i ritorni economici nel breve-medio periodo, e massimizzare ancor più l'efficienza degli investimenti. A tale scopo si dovrà, inoltre, evitare di progettare interventi sovradimensionati (*over-design*), che aumentino la capacità esistente laddove la domanda prevista non lo richieda, ma si dovrà anche evitare di adottare standard

progettuali obsoleti e eccessivamente vincolanti, che generano a volte extra-costi e tempi di realizzazione inutili. E' il caso, ad esempio, delle opere previste nei principali porti italiani. A fronte di un attuale utilizzo del 56% della capacità totale dei principali porti italiani (16,9 milioni di TEU) si prevede, infatti, un ulteriore incremento di 5,75 milioni di TEU (+60%), concentrato principalmente nei porti del Centro-Nord, rispetto ad una prospettiva di crescita della domanda pressoché nulla in assenza di una strategia per il sistema portuale nazionale. Ed ancora i nuovi standard progettuali delle sezioni stradali che hanno aumentato la larghezza standard delle strade extraurbane da 18,5 metri (Sezione tipo III CNR) a 22 metri (sezione classe B), e che porteranno alcune infrastrutture in corso di realizzazione, ad avere una sezione variabile lungo il tracciato a parità di traffico, a causa del diverso ordine temporale (in alcuni casi ritardi) di realizzazione di alcuni lotti (è il caso della S.S. 106 "ionica").
D'altra parte, per dimensionare correttamente le opere e per evitare sprechi, è necessario che questi siano inseriti in quadro nazionale organico, evitando duplicazioni (laddove non espressamente richiesto dalla mancanza di capacità) e sovrapposizioni di collegamenti in competizione che inevitabilmente sottrarranno reciprocamente domanda di mobilità (si pensi alla realizzazione della quarta corsia dell'autostrada A4 nel tratto tra Bergamo e Milano, e alla nuova sotto-utilizzata autostrada BREBEMI, tra Brescia, Bergamo e Milano). È dunque ancora una volta opportuno che il Governo riavvi una fase di pianificazione nazionale delle infrastrutture, individuando gli interventi prioritari per il Paese secondo criteri di coerenza con la rete europea TEN-T e di rilancio economico della macroregione del Mezzogiorno, elaborando magari una "strategia per il Mediterraneo" che riveda le funzioni dei porti e degli aeroporti nazionali.
Vi è, infine, il tema legato alla capacità di spesa delle amministrazioni. La percentuale rendicontata di fondi strutturali 2007-2013, a Dicembre 2014 era pari al 55% per le regioni del Mezzogiorno e al 72% per le altre regioni italiane, a riprova di un problema di competenza tecnico-amministrativa ancora carente, in particolare al Sud, conseguenza di assunzioni di personale (anche in ruoli chiave) basati su logiche clientelari, più forti che al Nord. L'auspicio è che tra le *task-force* specifiche, annunciate dal Governo, per l'utilizzo dei fondi europei, vi siano anche strutture tecnico-amministrative e di ricerca a livello nazionale, regionale e locale fortemente rinnovate, adeguate alle nuove funzioni programmatorie, sul modello dei principali organismi internazionali, che possano affiancare e supportare le pubbliche amministrazioni nell'iter procedurale di accesso, gestione e rendicontazione dei progetti.

MEZZOGIORNO TRA MEDITERRANEO ED EUROPA

di Marco Spinedi,
senior advisor Mode Consulting

Premessa

I miei commenti prendono spunto dalle molte sollecitazioni contenute nelle 4 relazioni di apertura, allargandone la prospettiva nella convinzione che non si possa parlare di accessibilità e di infrastrutture nel Mezzogiorno, senza toccare anche altre questioni che riguardano la politica industriale della macro-regione meridionale, così come la politica estera italiana nei riguardi del Mediterraneo.

In premessa, si rendono necessarie alcune considerazioni di scenario. Giannola ha ben riassunto il drammatico quadro che ha caratterizzato gli ultimi anni dell'economia italiana e di quella delle regioni meridionali in particolare. La lunga crisi che abbiamo attraversato, e di cui non si vede ancora la fine, lascerà probabilmente un profondo segno nell'economia italiana ed europea, rappresentando il momento di netta demarcazione fra i trent'anni di forte espansione '60 – '90 (con medie annuali largamente superiori al 2% del PIL) e la fase di crescita modesta o addirittura di ristagno degli ultimi 24 anni (da +1,5% negli anni '90, al 0%, in media, del 2000-2014). Passata la tempesta, credo sia necessario chiedersi, realisticamente, che cosa si intenda per ripresa economica. Per diverse ragioni, pensare di ritornare ai fasti di 40-50 anni fa credo sia una pia illusione. Il quadro demografico negativo, la saturazione di molti mercati di beni di consumo di massa e la riduzione tendenziale del reddito disponibile delle famiglie, per citarne solo alcune, lo rendono fortemente irrealistico. Già solo riprendere il sentiero di crescita degli anni '90 (+1-1,5% all'anno) rappresenterebbe un risultato più che accettabile. Per il Mezzogiorno, la sfida è però più ardua, perché gli anni della crisi hanno aumentato la distanza con il Centro-Nord e tentare un recupero imporrebbe di viaggiare a ritmi strutturalmente più elevati della media nazionale. Ridare slancio alle politiche di riequilibrio territoriale e di coesione acquista quindi un peso strategico: da dove cominciare e come, nel concreto? Accessibilità ed infrastrutture di trasporto possono contribuire significativamente a questo obiettivo?

Primo obiettivo, una maggiore coesione interna fra le regioni del Mezzogiorno

Quando si parla di accessibilità del Mezzogiorno c'è probabilmente da chiedersi: rispetto a che cosa? A quale "centro" ed a quale "periferia" si fa riferimento? Nazionale, europea, mediterranea? Come si colloca il Mezzogiorno nei tre diversi contesti? Ed anche: accessibilità rispetto a quale domanda di mobilità? Di lunga, di media o di breve percorrenza? Si può aver bisogno di accedere ad un territorio e/o ad un'area urbana, ecc. da regioni lontane, altri paesi o continenti: Mezzogiorno da sempre terra di confine con il Nord Africa ed il Medio Oriente, periferia Sud dell'Europa, ecc. O, più banalmente, dalla provincia e/o dalla regione confinante. I due aspetti fanno riferimento a problematiche trasportistiche sostanzialmente diverse. La prima componente è senz'altro strategica, ed è stata ampiamente trattata dalle relazioni di Russo e di Costa, ma va ricordato che, come ben noto agli esperti di trasporti, la maggior parte della domanda di mobilità riguarda percorrenze medio-brevi, entro i 100 km. È su questo terreno che si misura la grave distanza fra Mezzogiorno e Centro-Nord. Sono le forti carenze nel trasporto pubblico locale e regionale su gomma e su ferro nelle aree urbane e nelle relazioni intercity ad influire pesantemente sul differenziale nella qualità della vita delle città tra Nord e Sud. Le tratte inter-city, stradali e ferroviarie, corrispondono all'innervatura principale di un sistema dei trasporti su scala provinciale e regionale. Su di esse si basa la domanda di mobilità alimentata dagli scambi economici e commerciali fra i diversi sistemi produttivi locali, dal terziario urbano, dalle università, dai principali centri sanitari ed ospedalieri, ecc. Collegamenti efficienti su distanze medio-brevi sono la "spina dorsale"dei sistemi economici, facilitando l'interscambio fra aree di produzione ed aree di consumo, rendendo più fluido il mercato del lavoro, consentendo, ad esempio, di risiedere in un luogo e lavorare in un altro, ecc. È sulla buona accessibilità "di vicinato" che si è basata la forza delle piccole e medie imprese delle regioni più industrializzate del Centro-Nord, dalle Marche al Veneto. Per questo, una delle prime necessità per il rilancio del Mezzogiorno sta nel ricercare nuove forme di aggregazione tra province e regioni meridionali, che puntino sulle direttrici trasversali, potenziandone infrastrutture e servizi; penso in primo luogo al sistema di relazioni Puglia - Basilicata - Calabria (Metapontino e province confinanti, per esempio), Puglia-Campania, lungo la direttrice Napoli - Bari, e Sicilia - Calabria. Da questo punto di vista, il programma di investimenti di RFI sul Mezzogiorno, che si pone come obiettivo il massimo sfruttamento della capacità esistente, unito al potenziamento tecnologico su alcune tratte strategiche, dai collegamenti interni alla Sicilia al corridoio adriatico, va nella giusta direzione. Andrebbero forse riviste, invece, alcune priorità dello Sblocca Italia nel settore stradale ed autostradale. Ma quello che conta di più sono i servizi, da potenziare ad infrastrutture date, giocando per

esempio sulla possibilità di accorpare le imprese di trasporto locale, anche attraverso acquisizioni e fusioni, e di rafforzare i collegamenti extra-urbani, ecc.
Altra questione, le connessioni fra i nodi portuali, aeroportuali ed interportuali ed il loro hinterland. L'ampiezza della *catchment area* di un aeroporto o di un porto è un fattore strategico della sua competitività, perché è il primo presupposto per garantirne l'attrattività nei confronti delle compagnie aeree e marittime. Perciò, un numero eccessivo di porti ed aeroporti, poco accessibili lato terra ed in concorrenza fra loro, non è solo inutile, ma dannoso per il Mezzogiorno. Il rischio è che nessuno raggiunga sufficienti economie di scala, a tutto vantaggio delle compagnie, che possono decidere di abbandonare uno scalo a favore di un altro in base a convenienze di breve periodo, ricatti sui costi e sui contributi, ecc. I primi a perderci sono cittadini e imprese. Meglio concentrarsi su alcuni porti o aeroporti, investendo nella messa a punto di servizi di collegamento su gomma, con autobus e pullman, o su ferro per le merci, che allarghino i mercati di riferimento degli scali meglio posizionati sul territorio.

Un Esempio: la mappa dei distretti industriali in Italia e nel Mezzogiorno

Fonte: Elaborazioni dell'autore da dati Unioncamere.

Secondo obiettivo: ridisegnare il sistema portuale, tra servizi di transshipment e di Short-Sea-Shipping

Sulla mobilità di lunga percorrenza e sulle questioni del posizionamento geo-economico del Mezzogiorno nel contesto nazionale ed internazionale, il tema merita alcuni, ulteriori, approfondimenti. Sulle gravi carenze infrastrutturali e nei servizi di collegamento Nord-Sud e verso l'Europa, si è efficacemente soffermata la relazione di Russo, farò quindi riferimento al contesto internazionale, lato mare. Nel corso degli anni, si è discusso a lungo dei possibili vantaggi del posizionamento geografico dell'Italia, della sua "centralità" Mediterranea e della possibilità di sfruttare tale posizionamento a fini trasportistici e logistici. La questione merita un po' di attenzione, anche per sfatare alcuni falsi miti. Uno di essi riguarda la possibilità di trasformare alcuni scali, come quelli di Gioia Tauro e di Taranto, in "porte" di ingresso da Sud per le merci in transito da/per il canale di Suez verso l'Europa. Centri, cioè, ove i contenitori vengano non solo smistati dalle navi madri alle navi *feeder*, come è accaduto finora, ma possano essere caricati su camion e su treno o addirittura aperti e la merce lavorata nelle aree retro-portuali, per poi essere smistata verso la sua destinazione finale, e vice versa. Come accade nei porti Europei del *Northern Range*. Sulla questione si sono organizzati decine di convegni e scritti fiumi di inchiostro, senza alcun risultato. Il motivo è molto semplice, e riguarda alcune regole di buon senso che governano il trasporto delle merci, oggi ancor di più che negli anni pre-crisi. I processi di concentrazione e le economie di scala perseguite dai principali operatori logistico-produttivi e le logiche delle grandi catene distributive rispondono a criteri di efficienza, contenimento dei costi e concentrazione dei flussi che molto difficilmente consentono soluzioni localizzative lontane dai grandi mercati di sbocco. Ciò, salvo rari casi specifici, ove la convenienza del costo del lavoro e/o della bassa imposizione fiscale, ecc., faccia aggio sulla lontananza, come in alcuni siti del Nord Africa, a TangerMed, a Port Said o a Damietta. Per questo motivo, sistemi portuali del *Southern range*, come alternative geografiche a quelli del *Northern Range*, si possono immaginare nei porti liguri ed a Marsiglia nel Tirreno, o a Trieste e a Venezia nell'Adriatico, cioè negli scali più vicini ai grandi mercati di produzione e di consumo, non nelle aree periferiche del Mezzogiorno (e neanche in Spagna), lontane centinaia di chilometri dai mercati che contano, da percorrere in ferrovia o in camion, con mezzi più costosi e/o meno capienti di quello navale. Nessuna speranza di svolgere una funzione strategica, quindi, per i porti del Mezzogiorno? Al contrario, ma non è questa la direzione giusta.
Due prospettive andrebbero considerate più di altre. La prima riguarda il potenzia-

mento dei servizi di trasporto e di logistica a sostegno diretto dell'import/export dei sistemi produttivi e dei distretti industriali del Mezzogiorno, la seconda, il rafforzamento dell'interscambio commerciale con i paesi della sponda Sud, attraverso interventi paralleli di politica industriale e sui servizi di trasporto e logistica. Sono due facce di una stessa medaglia, entrambe a supporto di un nuovo disegno di sviluppo del Mezzogiorno.

È nel primo ambito che dovrebbero rientrare le ZES - Zone Economiche Speciali, intese, quindi, non soltanto come aree di lavorazione di merci in transito sulle direttrici intercontinentali, ma soprattutto come sostegno logistico alle *supply chain* ed alle reti distributive delle attività produttive già insediate nel Mezzogiorno, caratterizzate da una forte vocazione all'export: dai distretti industriali di Campania e Puglia, all'agro-alimentare di qualità del Metapontino, all'industria estrattiva, ai mezzi di trasporto ed alla meccanica, al tessile-abbigliamento, ecc. di Campania e Basilicata.

La seconda prospettiva presuppone di volgere lo sguardo a Sud piuttosto che a Nord, come si è fatto maggiormente finora. Basti un dato in tal senso: dal 2008 al 2013, i 5 maggiori paesi dell'area: Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia e Turchia, sono passati dal 47 al 70% del PIL italiano, recuperando 23 punti percentuali in soli 5 anni. La Turchia oggi equivale, in termini economici, a Lombardia, Piemonte, Veneto e Trentino Alto Adige messi assieme, e la Puglia è a poche centinaia di chilometri dalle sue coste. Il peso economico dell'Egitto, nonostante una guerra civile strisciante ancora in corso, corrisponde oggi a quello di tutte le regioni del Mezzogiorno, Sicilia esclusa. Lo stesso vale per Algeria, Marocco e Tunisia, che beneficiano anche di una stabilità politica di cui pochi altri paesi godono nella regione. È un enorme passo avanti, dovuto certamente al grave arretramento dell'economia italiana, ma anche alla crescita delle loro economie, nonostante gli sconquassi delle sfortunate "primavere arabe". Poter intercettare i flussi commerciali in entrata ed in uscita che questi paesi movimentano è un'opportunità che non possiamo lasciar gestire soltanto a Francia e Spagna. Occorre disegnare una strategia articolata che faccia riferimento sia ad iniziative di cooperazione economica internazionale, utilizzando ad esempio, le risorse destinate alle politiche europee di vicinato, sia a progetti di logistica e di trasporto tesi a favorire l'interscambio commerciale, partendo ad esempio dal rafforzamento dei servizi Ro-Ro tra i porti delle due sponde, anche in sinergia con le *Free Trade Zones* dell'Egitto, del Marocco e della Tunisia. Come emerge dalle slide del prof. Russo, per molti di questi paesi, l'accessibilità dal Mezzogiorno via aerea è largamente insufficiente, con la sola eccezione della Turchia; il quadro è leggermente migliore nei collegamenti marittimi Ro-Ro dalla Campania (Napoli), mentre la Sicilia è collegata soltanto con la Tunisia. Andrebbero quindi messi

in programma nuovi collegamenti aerei e marittimi che possano interessare un numero selezionato di aeroporti e di porti delle regioni meridionali, in grado di operare sulle rotte dello *Short Sea Shipping*, da Napoli a Catania e Palermo, a Bari, Brindisi e Taranto.
In prospettiva, ci si dovrebbe porre l'obiettivo di costituire una grande area di libero scambio, che spazi dalle produzioni agro-alimentari tipiche del Mediterraneo a quelle dell'industria manifatturiera, lungo filiere produttive caratterizzate da fenomeni di specializzazione simili a quelli che hanno fatto la fortuna dei sistemi industriali asiatici negli anni '80, partendo dal Giappone ed allargandosi alla Thailandia, alla Corea, all'Indonesia ed al Vietnam: qualcuno ricorda lo schema di produzione multi-paese della Toyota? Perché non ripercorrerlo, rinnovandolo in "salsa Mediterranea", partendo dalle nostre piccole e medie imprese che oggi operano in Algeria, Egitto, Marocco e Tunisia fra mille difficoltà?
In questo quadro, prima che qualcun altro ci anticipi, sarebbe forse opportuno ripensare ad una nuova edizione della Conferenza Euro-Mediterranea di Barcellona del 1995, organizzandola magari a Napoli o a Palermo…..

MEZZOGIORNO E SISTEMA INFRASTRUTTURALE: TEMPI, COSTI E SISTEMI DI VALUTAZIONE

di Agostino Cappelli,
Università IUAV di Venezia

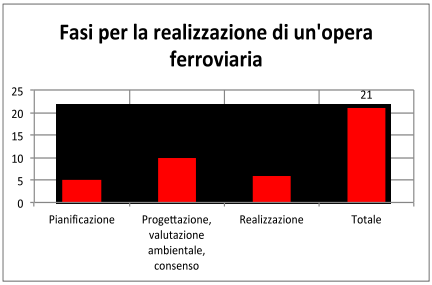
I. Prima Questione: i costi sociali del ritardo nella realizzazione delle infrastrutture programmate

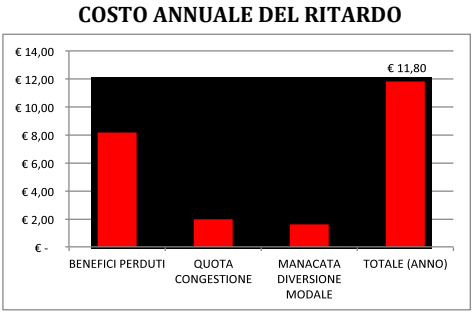
I tempi di realizzazione di una infrastruttura di trasporto in Italia sono tali da mettere in discussione la stessa utilità dell'opera e impongono rilevanti danni all'economia nazionale. Le ricerche svolte consentono di stimare un danno per la collettività nazionale connesso ai ritardi nella realizzazione delle opere che supera i 10 miliardi di euro all'anno. La nostra stima è inferiore a quanto valutato dall' "Osservatorio dei costi del non fare" in quanto nel nostro caso si sono valutati solo i costi diretti del trasporto ed in particolare:

- la quota conseguente ai benefici perduti che quell'opera avrebbe potuto garantire alla collettività se realizzata nei tempi previsti;
- la quota dei costi di congestione che si sarebbero potuti ridurre attraverso la corretta realizzazione delle opere programmate;
- la quota connessa alla possibile diversione modale dai sistemi meno sostenibili (il trasporto stradale in particolare) a quelli più sostenibili (trasporto ferroviario ed urbano/metropolitano a trazione elettrica e via guidata).

La figura 1 sintetizza i tempi medi di realizzazione di una infrastruttura ferroviaria in Italia (dalla fase di pianificazione a quella di messa in esercizio) e una nostra stima economica del ritardo nelle realizzazione delle opere programmate.

Nostre stime sulla base delle ricerche





II - Seconda Questione: la distorsione nelle procedure di Pianificazione in Italia

La legge 21 dicembre 2001, n. 443 (L. Obiettivo), condivisa ed applicata da tutti i governi che si sono succeduti dal 2001 ad oggi, ha di fatto ratificato l'annullamento delle procedure di pianificazione strutturata e scientificamente giustificata in Italia. Nei fatti questa procedura è stata, nella maggioranza dei casi, fatta propria dalla programmazione regionale. Si riporta il lapidario estratto dall'art. 1 della legge:

Art.1 –Legge 443/2001 … *Il programma (delle opere strategiche nazionali) tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma d'infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso...!*

Ammesso che lo spirito della legge riguardasse "poche" strategiche infrastrutture nazionali, la realtà politica ha radicalmente modificato questa presunta ipotesi di partenza.

L'**Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza [DEF] 2014** riporta:

- 140 pagine di elenchi di opere (300 contabilizzate ma circa 1000 se si considerano le suddivisioni in lotti "funzionali"),
- Investimenti da qualche milione di € a decine di miliardi (ad esempio: SS.106 Jonica, Valichi alpini, AV/AC, Aurelia, SA/RC, Ponte sullo Stretto),

Si tratta in tutti i casi di opere decise con un criterio concertativo al di fuori di una procedura oggettiva di pianificazione strategica integrata. Non mancano casi di opere *decise negli anni 80* e *90* senza evidenti verifiche di congruità nel tempo e analisi di rete che ne valutino la validità attuale e le sinergie reciproche

III - Terza Questione: capacità di spesa e ritardi accumulati

Questa terza questione va analizzata attraverso due aspetti.

a. **In primo luogo** appare evidente una sproporzione tra numero delle opere da realizzare, secondo il DEF, le risorse necessarie e la capacità "reale" di spesa. La questione infrastrutturale non è solo un problema di risorse monetarie, ma anche e soprattutto di procedure amministrative e quindi di capacità operativa di realizzazione delle opere. Raramente in Italia la spesa "realizzata" in infrastrutture di trasporto ha superato i 12 miliardi di euro (negli anni di realizzazione dell'alta velocità ferroviaria). Pertanto è difficile pensare di poter ottenere dal nostro sistema decisionale e produttivo molto di più. Questo è anche uno dei fattori che determinano un gran numero di "cantieri" avviati e non conclusi ma soprattutto è una delle motivazioni principali che impongono una selezione attenta e scientificamente verificata delle priorità. A poco serve stilare lunghe liste di opere se queste non si sa se e quando saranno realizzate.
b. **In secondo luogo,** ma connesso al primo aspetto segnalato, è la evidente, spesso segnalata anche a livello politico/giornalistico, difficoltà di spesa delle risorse disponibili ed in particolare di quelle europee.

L'analisi dei **Fondi Europei FESR-FSE (POR/PON)** presenti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 consentono di evincere facilmente la situazione seguente:

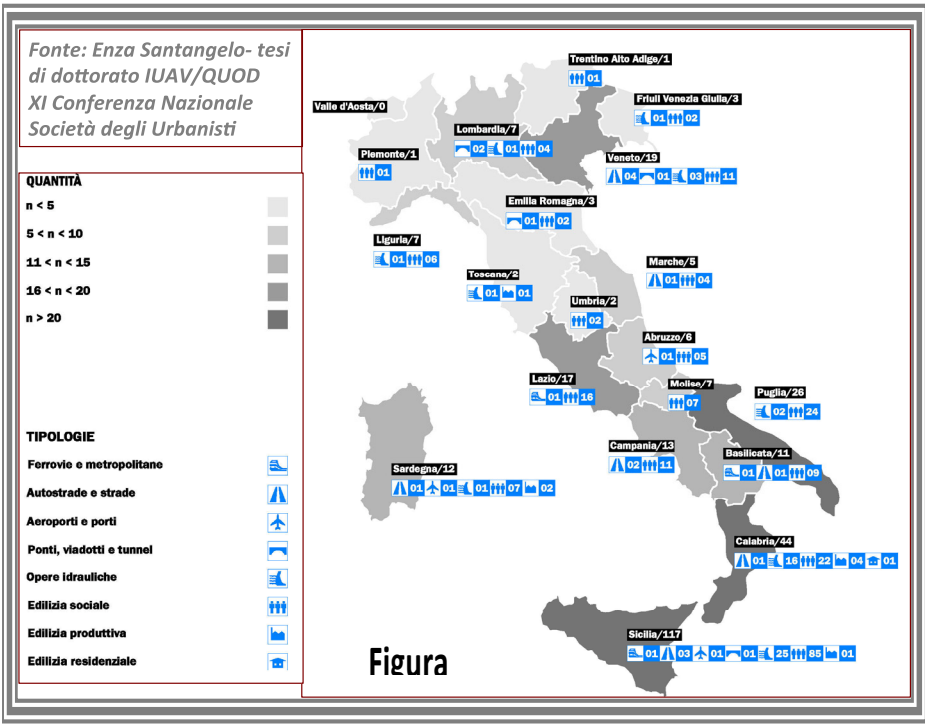
- la lista di opere è il semplice risultato della sola concertazione a livello locale e nazionale,
- *il Programma 2007/2013 prevedeva 48 mld € di investimenti di cui nel 2013 risultavano spesi solo 25 (in 6 anni) con l'indicazione di doverne spendere 23 mld entro il 2015 (1 anno) pena la restituzione alla UE.*

La mancanza di un processo strutturato, scientifico e condiviso di programmazione è evidente. La concertazione produce solo un inziale e parziale consenso a livello istituzionale. Una **programmazione senza pianificazione condivisa** ed il ritardo (a volte decennale) nella realizzazione delle opere mette ovviamente in discussione la fattibilità economica dei progetti, la loro utilità sociale e la validità delle scelte, spesso producendo una gran quantità di **opere incompiute**.

IV - Quarta Questione: le opere incompiute

Il tema è diventato di attualità politica ed è stato riportato recentemente anche sui principali organi di stampa. Tuttavia la questione è ben nota da tempo sia ai decisori sia agli esperti del settore.

In base a Art. 44-bis d.l. n. 201/2011 "Salva-Italia", convertito dalla l. n. 214/2011 è stata costituita presso il Ministero dei Trasporti l'anagrafe nazionale delle opere pubbliche incompiute [*http://cantieri.mit.gov.it/Lists/Normativa/*]. La Finalità della norma riguarda la "Gestione delle criticità riguardanti le opere pubbliche incompiute, disponendo di idonei strumenti per l'individuazione delle stesse". La pagina web indicata fornisce un elenco delle opere (strategiche nazionali approvate dal CIPE) suddiviso per regione, rappresentato sia in forma tabellare che geografica. Complessivamente sono segnalate **85 opere incompiute nel solo settore trasporti**. Una stima più generale condotta in campo universitario da una brillante dottoranda dello IUAV ha consentito una catalogazione di circa **300 opere** (il *Sole 24 Ore* ne richiama **671**) avviate e non completate in diversi settori (non solo dei trasporti) di cui una sintesi



iconografica è riportata nella figura 2. Il valore economico di quanto speso e non utilizzato è stimato da Ministero dei Trasporti in **4 miliardi di €**. Una nostra valutazione (per tutti i settori e non solo i trasporti) è purtroppo più pessimistica e raggiunge i **30 miliardi di €.** Interessante notare come ogni regione sembri presentare una specifica declinazione del fenomeno, spesso legata ad una data tipologia o ad un'opera significativa. Nel caso della **Calabria** emerge una questione legata alle *opere idrauliche*, avendo riscontrato ben *16 dighe rimaste incompiute*, che condizionano e danneggiano fortemente l'ambiente e la produzione agricola. La **Puglia** presenta *24 ospedali* in attesa di essere completati. La **Sicilia** si classifica come regione con maggior numero di opere incompiute, presentando addirittura *Giarre* come la città con il più alto numero di incompiute d'Europa.

UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO: SERVIZI ED INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

A cura di Antonio Musso,
Università La Sapienza di Roma

La qualità nel trasporto pubblico: domanda e offerta

Dai dati dello studio della Fondazione Caracciolo "Muoversi meglio in città per muovere l'Italia", edito dall'ACI nell'ottobre 2013[1], si evince ancora una volta la nota dicotomia fra nord e sud nella gestione del trasporto pubblico, sebbene con alcune inversioni di tendenza.

L'offerta

Per quanto riguarda l'offerta, pochi ma significativi dati forniti nello studio sono sufficienti a ribadire tale situazione. In termini di postikm offerti per il servizio su gomma, la quota per abitante nel 2011, per la media dei 20 capoluoghi italiani è pari a 3938, a fronte di rispettivamente: 4540 posti*km/ab. nel nord, 4158 posti*km/ab nel centro e 3220 posti*km/ab al sud. Eppure il comune capoluogo con l'offerta più cospicua è Cagliari (Figura 1), grazie ad un corposo intervento di riqualificazione del trasporto pubblico locale.
Altri capoluoghi del centro-sud come Catanzaro e L'Aquila si trovano comunque in posizioni mediane, riflesso di quel 4% di aumento medio dei posti km offerti verificatosi tra il 2000 ed il 2011 (Figura 2); a queste si unisce anche Bari che segna un aumento del 21% circa. Nel decennio analizzato, tuttavia, si può notare come tale 4% sia frutto di una media che rappresenta alte maggiorazioni in poche aree (soprattutto con i capoluoghi di Torino e Trento che hanno fatto da traino al nord, il primo beneficiando anche dell'opportunità di un grande evento) a fronte di un diffuso peggioramento.

1 I dati riportati nelle figure e nel questo testo sono desunti da tale fonte

Figura 1 – Postikm/ab. offerti nei capoluoghi italiani, 2011

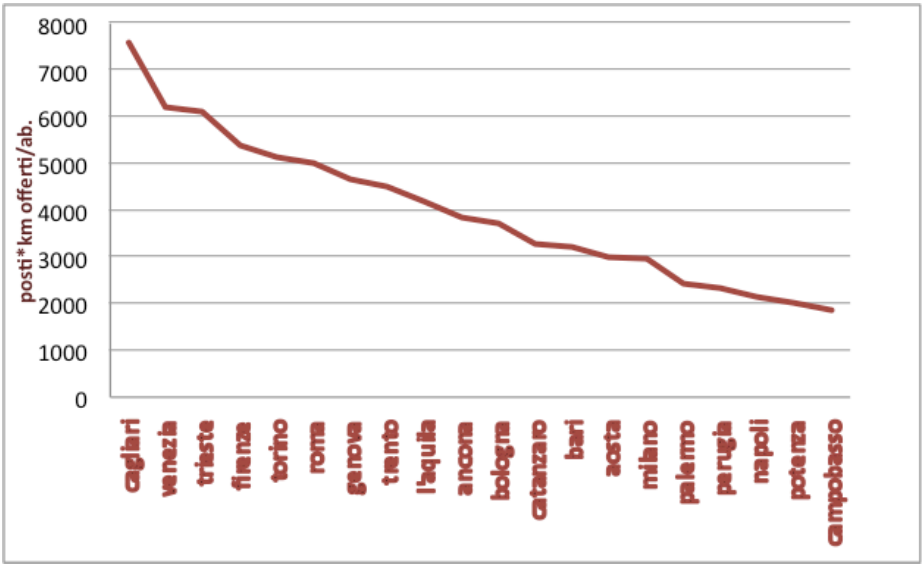
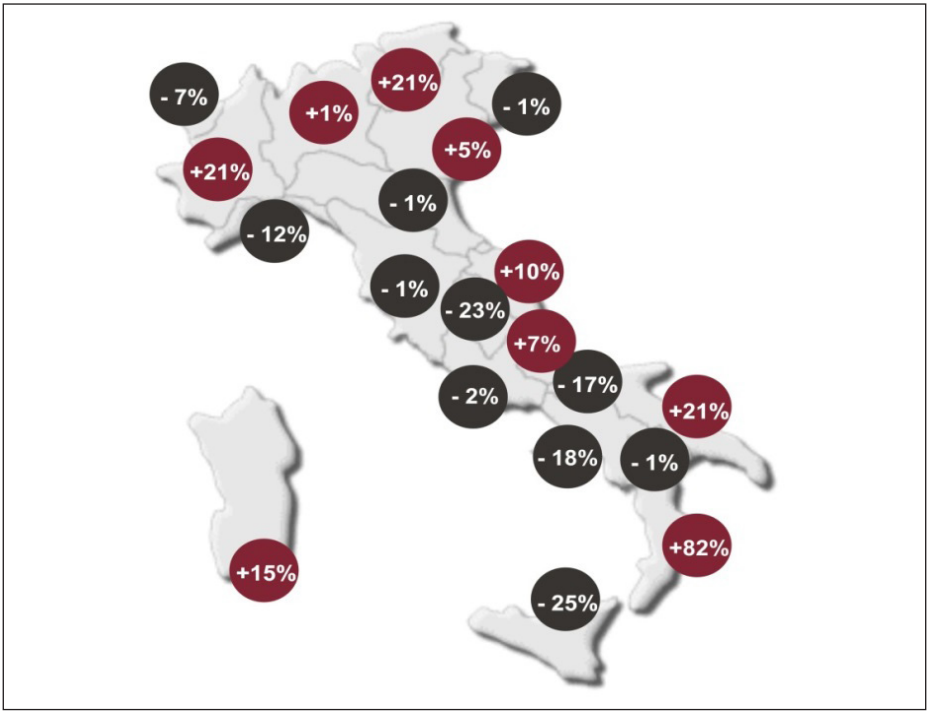


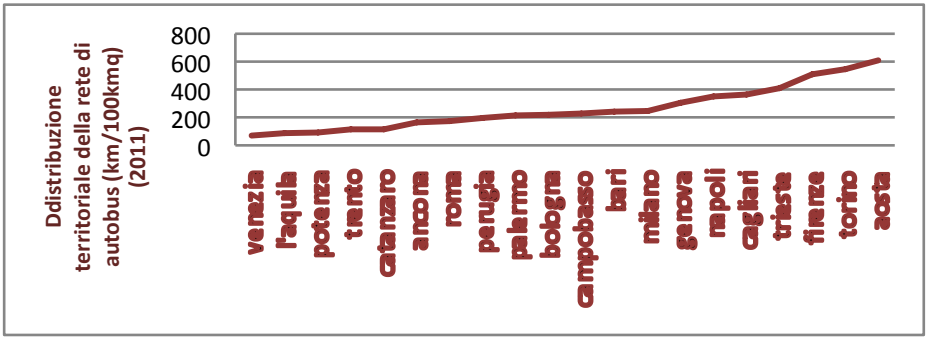
Figura 2 – Aumento dei postikm offerti nei capoluoghi italiani, 2000 - 2011



Il risultato in termini di diffusione dell'offerta su gomma è ancora poco esaltante: in media vi sono 11 autobus ogni 10.000 abitanti, ma ve ne sono solo 8,7 a Campobasso, 8,5 a Napoli, 8 a Palermo, 7,6 a Potenza, 7,5 a Catanzaro, 7,3 a Bari (in quest'ultimo caso, nonostante l'aumento dell'offerta generale nel decennio 2000 – 2011). A ciò si aggiungono altri fattori di aggravio che caratterizzano il servizio e le flotte su gomma e che si sintetizzano con le seguenti parole chiave: poco capillare, poco ecompatibile, obsoleto.

La densità di rete nel 2011 (Figura 3) sembra non tener conto della dimensione dell'agglomerato urbano da servire, di condizioni socio-demografiche, né di peculiarità orografiche, segno di una disgiunta pianificazione del servizio da logiche di programmazione territoriali.

Figura 3 – Densità di rete nei capoluoghi italiani, 2011



Se si analizzano le composizioni delle flotte per età dei veicoli e per tipo di carburante si osserva anche come l'offerta sia lontana dalla sempre più stringente e necessaria osservanza delle norme di tutela ambientale.

Di fatto, il binomio obsolescenza – incompatibilità ambientale delle flotte è strettamente correlato. Non stupisce infatti che a fronte di parchi veicoli con età media superiore ai 10 anni (Figura 4), si riscontri, in tema di alimentazione, ancora una dominanza di trazioni convenzionali (Figura 5).

È possibile anche notare come l'opzione elettrica sia ancora assai poco diffusa, ad eccezione di Napoli ove i veicoli elettrici rappresentano circa il 15% della flotta.

Figura 4 – Età media della flotta circolante in alcuni capoluoghi italiani, 2013

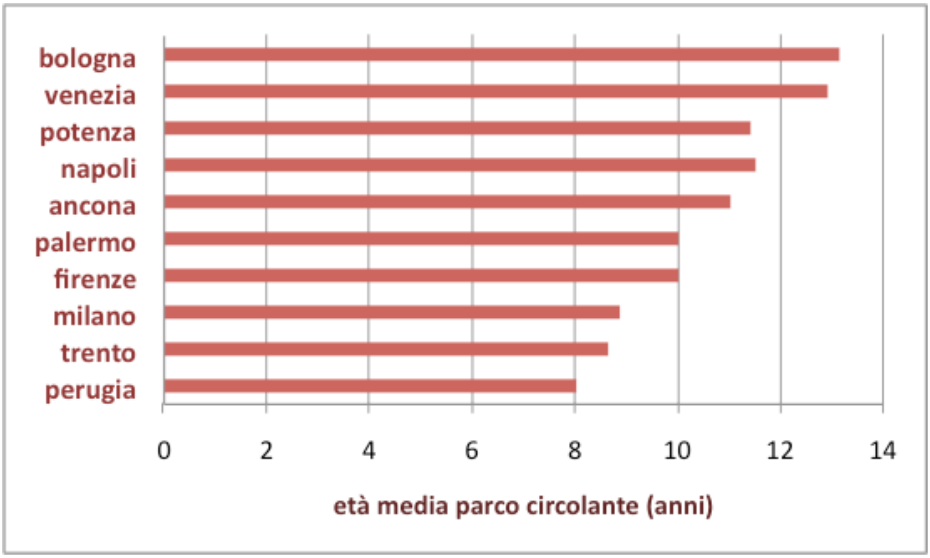
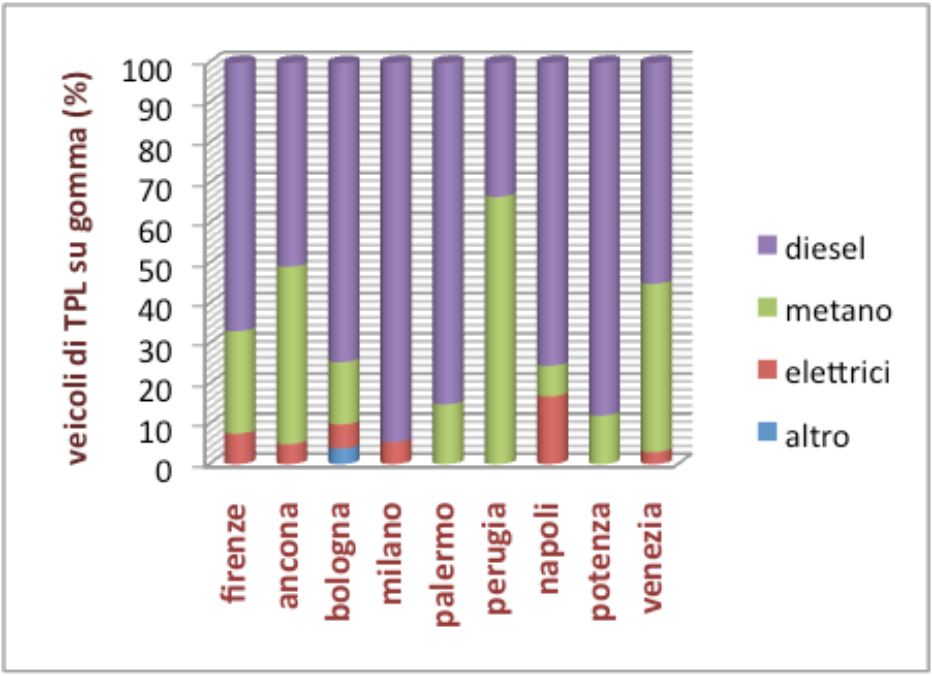
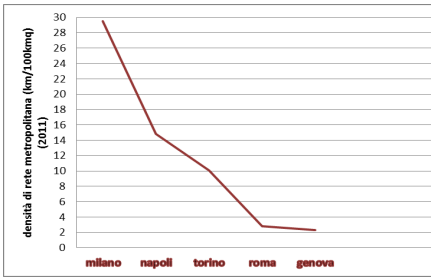


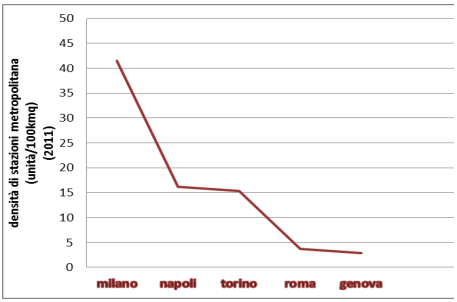
Figura 5 – Flotta circolante su gomma in alcuni capoluoghi italiani per tipo di alimentazione, 2013



Ad una condizione del trasporto su gomma senza grandi elementi di crescita corrisponde un rilancio del ferro, grazie all'ampliamento recente della rete di metropolitana nelle grandi aree urbane italiane (Figura 6). Tuttavia va rilevato come tale ampliamento sia ancora lontano dall'offerta che caratterizza le aree metropolitane europee.

Figura 6 – Densità di rete metropolitana e di stazioni nelle aree metropolitane italiane, 2011.

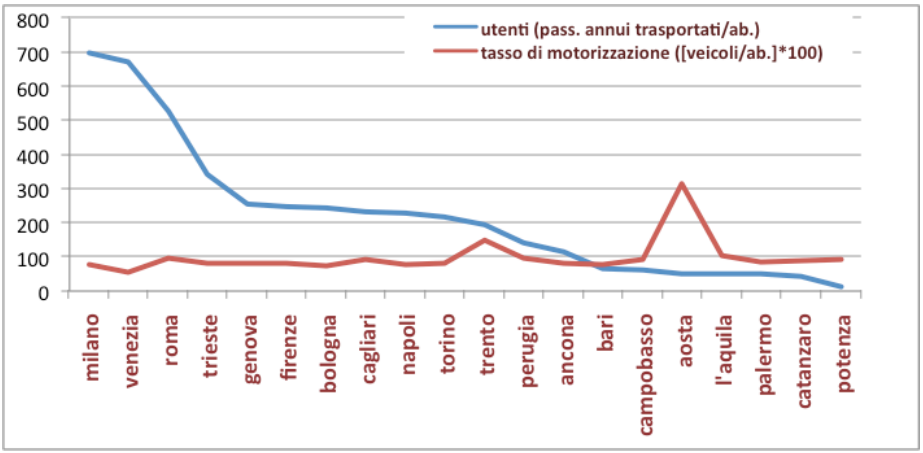




La domanda

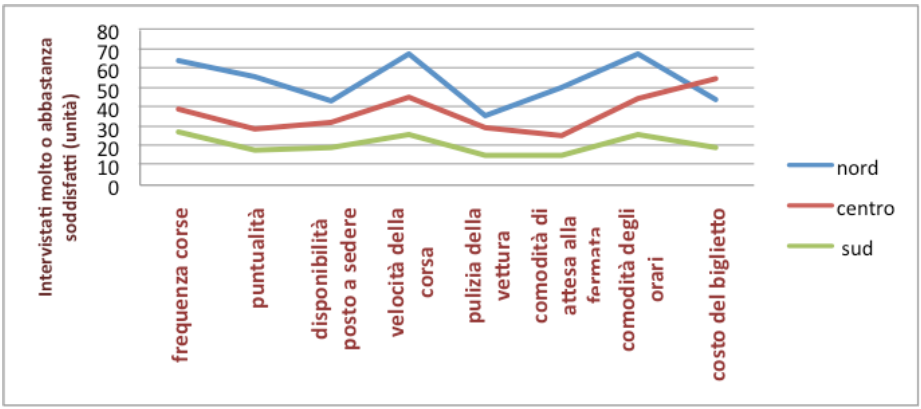
Come era intuibile dalle Figure 1 e 3, la scarsa incisività del servizio pubblico è anche frutto del sempre assai alto tasso di motorizzazione che affligge le aree urbane italiane (Figura 7).

Figura 7 – Passeggeri del trasporto pubblico trasportati e tasso di motorizzazione nei capoluoghi italiani, 2011



Nonostante la variazione percentuale degli utenti trasportati tra il 2000 ed il 2011 sia aumentata del 3%, il tasso di motorizzazione continua ad attestarsi al di sopra dei 70 veicoli ogni 100 abitanti (inclusa le popolazioni infantile ed anziana che non ha più accesso al veicolo di proprietà); dato peraltro sottostimato perché non tiene conto delle due ruote a motore. Se si confronta il tasso di motorizzazione e il numero di passeggeri annui trasportati, si individua un gruppo di capoluoghi (Perugia, Ancona, Campobasso) ove addirittura i due indici riportati in Figura 7 si avvicinano ed addirittura a Bari si appaiano. Quest'ultimo, comunque, insieme a Cagliari e a Catanzaro, costituisce il solo insieme di casi al sud ove ad un aumento dell'offerta ha corrisposto nel periodo 2000 - 2011 un aumento dei passeggeri trasportati.
Infine, la valutazione del servizio in base al livello di gradimento degli utenti presenta, ancora, elementi di disparità. Al sud poco più di utente su 5 (ovvero il 22%) si dichiara molto o abbastanza soddisfatto del servizio a fronte di un gradimento che al nord ed al centro si attesta su percentuali ben superiori, rispettivamente pari al 55,4% ed al 38,9. Elementi di gradimento comune risultano essere velocità e frequenza delle corse, nonché comodità degli orari; fonti comuni di minore soddisfazione sono invece legate al comfort di viaggio, come la disponibilità di posti a sedere e la pulizia delle vetture (Figura 8).

Figura 8 - Grado di soddisfazione su alcuni aspetti del trasporto pubblico nelle aree metropolitane (utenti molto o abbastanza soddisfatti ogni 100 intervistati)



ACCESSIBILITÀ DEL MEZZOGIORNO: UN DIRITTO COSTITUZIONALE ED UN'ESIGENZA DI CRESCITA PER IL TERRITORIO

Angela Stefania Bergantino,
Università degli studi di Bari

Assicurare l'accessibilità dei cittadini a tutto il territorio nazionale significa garantire un diritto di rilievo costituzionale. Investire in infrastrutture e servizi di trasporto nel Mezzogiorno, infatti, non è solo un'esigenza per la crescita del territorio, ma una questione ben più ampia, che si collega a diritti fondamentali riconducibili al criterio dell'uguaglianza delle opportunità: diritto alla mobilità, uguaglianza di accesso ai servizi essenziali, ai mercati nazionali e internazionali, alle informazioni, come ho già avuto modo di affermare nel lavoro "Quale piano infrastrutturale per il Sud", pubblicato su ItalianiEuropei a gennaio del 2013. Sebbene si continui ad affermare, a parole, la centralità del Mezzogiorno nelle scelte di investimento, i numeri dicono altro: nell'ultimo quinquennio la quota di finanziamento pubblico in conto capitale nel Mezzogiorno si è contratta passando dal 38% al 32,7% circa (dati peraltro confermati dall'intervento del Prof. Giannola che ha illustrato i risultati dello studio Svimez nella presentazione di apertura). Neppure l'intervento "aggiuntivo" a favore del Mezzogiorno ha modificato in maniera rilevante la situazione. Non c'è stato un effetto moltiplicatore in grado di determinare un cambiamento, ma si è trattato, in prevalenza, di una sostituzione di risorse: "ad un aumento dei finanziamenti europei (compreso il cofinanziamento nazionale) ha corrisposto una diminuzione di circa il 20% delle altre fonti", come segnalano Cannari, Magnani e Pellegrini nel lavoro "Quali politiche per il Sud? Il ruolo delle politiche nazionali e regionali nell'ultimo decennio", Questioni di Economia e Finanza, del luglio 2009 (n.50, p. 61). La situazione è ancora peggiorata negli anni successivi. Recentemente l'ISTAT ha rilasciato le nuove stime di Contabilità Regionale che, con riferimento al 2013, restituiscono una situazione che vede il paese ancora fortemente spaccato al suo interno: il Pil per abitante del Mezzogiorno è risultato pari, infatti, ad appena il 55% di quello del Centro-Nord. Un simile dato, come segnala

Prezioso, in un recente articolo su "Gli effetti delle manovre nel biennio 2014/2015: una valutazione territoriale" in nelMerito.it (marzo 2015), chiama in causa molteplici cause.
In sostanza, non si è, contribuito a interrompere il circolo vizioso secondo il quale a una ridotta domanda di servizi infrastrutturali nelle aree meno sviluppate si associa una minore offerta di infrastrutture, materiali e immateriali. Non si tratta di un problema recente. Già nel 2009, Draghi, nel suo intervento di apertura come Governatore della Banca d'Italia al convegno "Il Mezzogiorno e la politica economica dell'Italia" ammoniva: "Il divario tra il Sud e il Centro-Nord nei servizi essenziali per i cittadini e le imprese rimane ampio. Le analisi (...) rivelano scarti allarmanti di qualità fra Centro-Nord e Mezzogiorno nell'istruzione, nella giustizia civile, nella sanità, negli asili, nell'assistenza sociale, nel trasporto locale, nella gestione dei rifiuti, nella distribuzione idrica". Non solo trasporti, dunque, ma anche e soprattutto trasporti.
Se si guarda ai numeri sull'accessibilità il quadro è, infatti, davvero desolante.
Nel corso degli ultimi anni la storica sotto-dotazione in termini di estensione delle reti stradali e ferroviarie è andata peggiorando. La rete autostradale è rimasta sostanzialmente invariata dagli anni Novanta e si può dire che esistono ormai due network distinti, quello del Centro-Nord e quello del Sud. Il pedaggio, però, è calcolato sulla base di un unico criterio e, pertanto, la tratta autostradale Bari-Napoli costa circa 6,73 centesimi a km mentre quella che garantisce il collegamento Bologna-Milano costa 6,85 centesimi a km. La differenza è di circa il 2% a fronte di standard qualitativi completamente diversi: dalla percentuale di copertura di manto stradale con asfalto drenante, alla presenza di corsie di emergenza, alle aree di sosta, alla estensione della terza corsia, ecc..
Le differenze riguardano anche le reti stradali statali. L'ossatura portante del sistema viario del Mezzogiorno è da anni incompleta. Gli interventi più urgenti sono quelli relativi alle tratte complementari e accessorie alla rete autostradale, il cui sviluppo faciliterebbe l'accessibilità ai mercati da parte delle imprese e soprattutto, aspetto essenziale per il Mezzogiorno, l'accessibilità turistica. Il completamento della statale jonica, della Maglie-Santa Maria di Leuca, dei collegamenti interni della Sicilia e della Calabria sono solo alcuni esempi.
Anche con riferimento alle ferrovie la situazione è fortemente disomogenea tra Nord e Sud, come i dati illustrati da Russo dimostrano. Poche sono le regioni del Mezzogiorno che hanno tempi di accessibilità alla capitale comparabili a quelle del centro-Nord. Esemplifica bene il gap tra Nord e Sud, il confronto tra il collegamento Parma-Roma e quello Bari-Roma. La lunghezza della tratta è la stessa, 460 km. Non è lo stesso il tempo necessario a percorrerla. Per collegare Roma a Parma bastano, infatti, 3 ore e 8 minuti (nonostante anche in questo caso sia necessario un cambio): ben 50 minuti in meno rispetto al tempo necessario per raggiungere Roma da Bari (3 ore e 58 minuti). Anche in questo caso, la differenza non si riflette nella tariffa. A fronte di un tempo di percor-

renza più elevato del 27% sulla tratta meridionale, il risparmio sul biglietto è del 14% (Bergantino, 2013, op. cit.). Il differenziale tariffario specie per i servizi ad alta velocità, poi è, paradossalmente, a favore delle regioni del Centro Nord, dove solo i passeggeri del Friuli-Venezia Giulia e del Trentino pagano tariffe comparabili a quelle richieste sulla tratta Salerno-Napoli-Roma. Da ultimo, sempre in relazione all'alta velocità, disarmante è l'immagine dell'Italia che emerge calcolando le frequenze nei collegamenti, presentata da Russo. Un gigante dai piedi d'argilla.

I collegamenti periferia-periferia sono però ancora più problematici. La relazione di Russo mostra chiaramente che mentre l'accessibilità trasversale tra le Regioni del Nord è garantita con tempi più che accettabili in relazione alle distanze, le Regione del Sud sono, tra loro, di fatto irraggiungibili. Non si può, ad esempio, parlare della tratta Bari-Napoli, semplicemente perché non esiste. I due capoluoghi del Mezzogiorno continentale non sono collegati: per coprire i 260 km che li separano sono necessarie 3 ore e 52 minuti e un cambio (se tutto va bene). Come ho riportato in Bergantino (2013, op. cit.), in termini relativi, Bari è più vicina a Roma che a Napoli.

Non si tratta, peraltro, solo di un'Italia a due velocità: oltre che di investimenti sulle linee, la differenza è anche in termini di quantità e qualità dei servizi e di materiale rotabile. Le frequenze infatti, nonostante i treni abbiano spesso un fattore di carico superiore all'80%, sono molto ridotte e il materiale rotabile è quello dismesso anni fa dalle tratte del Nord Italia.

Gli effetti di questo gap si riflettono anche sulle altre modalità di trasporto. Le carenze delle reti terrestri - stradali e ferroviarie - sono state in parte compensate dal trasporto aereo. Ma questo è avvenuto solo in direzione Nord-Sud, verso Roma e Milano e comunque con grandi livelli di disomogeneità territoriale. La limitatezza di servizi alternativi, anche nelle rotte Nord-Sud, non ha consentito il pieno dispiego degli effetti della concorrenza intermodale. L'apertura del mercato agli operatori low cost ha avuto, laddove è stata significativa, il duplice effetto di ampliare il ventaglio delle destinazioni e calmierare i prezzi dell'incumbent Alitalia.

Si stima che sulle tratte in cui sono presenti operatori low cost, in concorrenza con Alitalia, le tariffe per miglio nautico siano di oltre il 20% più basse (come è dimostrato nel lavoro di Bergantino e Capozza, 2015, su: Airline pricing behaviour under limited intermodal competition, Economic Inquiry, 53, 1). È da notare però che tutte le compagnie aeree sfruttano, in generale, la circostanza che i mercati del Mezzogiorno sono captive, ossia che non vi sono alternative di trasporto efficaci (i collegamenti trasversali nel Mezzogiorno poi sono ancora molto limitati: pochi sono gli scali meridionali collegati tra loro). Le tariffe per miglio nautico sono, infatti, più elevate sulle rotte da e verso il Sud e studi recenti evidenziano una relazione significativa tra la presenza di servizi ferroviari in diretta concorrenza con i servizi aerei e il livello e l'andamento delle tariffe (cfr. Bergantino, Capozza e Capurso, "The impact of open access on intra- and inter-modal rail

competition. A national level analysis in Italy", Transport Policy, in corso di stampa).
L'assenza di competizione intermodale concorre, dunque, con il limitato grado di concorrenza intramodale dettato dall'assenza dei servizi di Nuovo Trasporto Viaggiatori in diretta concorrenza con Trenitalia (ad eccezione dei collegamenti Salerno-Napoli-Roma), a determinare un ingente costo per il Mezzogiorno. Sarebbe necessaria una crescita stabile dei servizi di collegamento e un ampliamento del numero e della qualità degli operatori. A tal fine, gli interventi infrastrutturali andrebbero volti principalmente ad assicurare l'accessibilità e l'integrazione nella rete, in modo da indurre anche shifts nella domanda sufficienti a garantire la sostenibilità dei nuovi servizi.
In questo quadro, rafforzare la domanda è prioritario e un ruolo decisivo può essere svolto dai sistemi di adduzione dei passeggeri verso i nodi principali, aerei e ferroviari. Ad esempio, ad eccezione di Bari e Palermo, nessuno dei principali aeroporti del Mezzogiorno è collegato direttamente alla rete ferroviaria e, in molti casi, anche i collegamenti stradali sono inadeguati.
Piuttosto che progettare e costruire nuovi scali, è prioritario collegare quelli esistenti con i principali bacini di utenza, riducendo i tempi e i costi della loro accessibilità. Si pensi, ad esempio, alla città di Matera, che si integrerebbe perfettamente nel bacino di utenza dello scalo barese, ma anche alle città di Taranto e Lecce che, in presenza di collegamenti diretti, si troverebbero perfettamente inserite nel sistema aeroportuale regionale.
In tema di trasporto passeggeri, vanno segnalati gli interventi nel settore del trasporto pubblico urbano e extraurbano necessari a garantire l'interoperabilità delle reti, spesso gestite da operatori diversi, anche privati. Tra questi interventi rientrano quelli diretti a promuovere la cosiddetta "smart mobility" o "mobilità intelligente", ossia i sistemi informativi in grado di trasmettere in tempo reale le informazioni al passeggero per rendere il servizio più efficace e affidabile.
Da ultimo, solo qualche parola sul tema della mobilità delle merci. Prioritari sono gli interventi per garantire agli scali del Mezzogiorno una reale integrazione nella rete di trasporto nazionale (Bergantino, 2013, op. cit). Nel Mezzogiorno la dotazione di infrastrutture portuali è piuttosto buona. Ma si tratta di nodi spesso avulsi dal contesto territoriale e non in grado, quindi, di dare alcun contributo alla crescita del territorio. Si pensi a Gioia Tauro. È diventato uno dei più importanti scali container nel Mediterraneo. È, però, unicamente uno scalo di transhipment, ossia un porto nel quale le merci arrivano ed escono via mare. Sul territorio non rimane nulla, se non l'occupazione diretta, che è ben poca cosa considerando che la maggior parte della manodopera specializzata e il management non sono locali. Il primo grande problema di Gioia Tauro, comune a molti altri porti italiani, è quello di non avere un raccordo ferroviario interno allo scalo. Non ha neppure un raccordo autostradale diretto: tra lo scalo e l'autostrada ci sono circa 13 km di strada in pessime condizioni. Il porto,

dunque, non può essere altro che una "fermata" dei collegamenti marittimi tra l'Est e l'Ovest del mondo. Il porto potrebbe essere collocato in qualunque altra parte del Mediterraneo.

Lo scalo di Taranto è addirittura in condizioni peggiori. L'eccessiva dipendenza da un singolo operatore terminalistico e la crisi dell'ILVA da un lato, l'incapacità, nonostante il raccordo ferroviario interno all'area portuale, di garantire servizi ferroviari adeguati e treni-blocco, dall'altro, hanno, nel corso degli anni più recenti, invertito il trend di crescita dello porto, che fatica adesso a ritrovare una sua collocazione efficace nello scacchiere degli scali mediterranei. Peraltro, sulla sponda meridionale del Mediterraneo stanno facendo capolino porti i cui governi hanno vincoli di bilancio meno stringenti dei nostri e che hanno riversato sui loro territori circa quaranta miliardi di euro di lavori su collegamenti ferroviari, alta velocità, autostrade e, soprattutto, nuovi porti. Non appena questi scali saranno pienamente operativi e la situazione geopolitica si sarà calmata, non sarà più ipotizzabile competere con questi scali in termini di costo del lavoro e di sovrastrutture. Il vantaggio competitivo che potrebbero avere gli scali italiani risiede, appunto, nella capacità di penetrazione diretta dei mercati europei. Serve, però, l'accesso diretto alla rete e un sistema logistico sviluppato. Nel Mezzogiorno mancano entrambi. La redigenda riforma del settore non può non passare per una azione incisiva sotto questi aspetti.

Pensare oggi a una soluzione non è semplice. Certo non è più tempo di proclami o slogan. Bisogna dare priorità agli interventi di maggiore efficacia, non a quelli di maggiore effetto. Considerando l'attuale fase delle finanze pubbliche e la necessità di invertire rapidamente il corso delle cose, gli interventi dovrebbero essere selezionati in relazione alla loro capacità di valorizzare le opere già presenti, dare impulso all'economia e promuovere l'inclusione sociale, anche delle imprese. Puntare, dunque, prioritariamente sui missing links e sulle opere dell'ultimo miglio, coordinando fortemente gli interventi.

Come ho già avuto modo di affermare in precedenti occasioni (Bergantino, 2013, op.cit. e Bergantino e Goetz, 2013, "Infrastructure, accessibility and growth: some open issues", International Journal of Transport Economics, XL, 3), un piano per le infrastrutture nel Mezzogiorno deve individuare scale di priorità che prescindano da logiche di tipo campanilistico, le quali tante volte in passato hanno paralizzato le capacità di scelta. In un'ottica sovraregionale, bisogna puntare a un sistema integrato che garantisca ai cittadini – inclusi gli imprenditori – livelli qualitativi dei servizi comparabili con quelli del resto del paese. In questa prospettiva, le grandi infrastrutture e i progetti chiave, dimostrativi, non servono. Serve un'intelaiatura di singole opere di completamento e di raccordo, la promozione di servizi adeguati e in grado di garantire la sostenibilità delle opere e una struttura di governance, di gestione, di vigilanza che dia garanzie di terzietà ed efficacia. Di questo ha bisogno il Mezzogiorno.

IL CONVEGNO "UNA NUOVA ACCESSIBLITÀ PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO, SERVIZI ED INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO"

La raccolta degli articoli di Ferpress

SIPOTRA: infrastrutture di trasporto e accessibilità. Proposte dell'associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno

(FERPRESS) – Napoli, 15 DIC – "I limiti del sistema italiano dei trasporti e della logistica sono amplificati al Sud e il gap di accessibilità del Mezzogiorno è a sua volta limite per il rilancio economico e sociale".

Sono i presupposti del convegno "Una nuova accessibilità per un nuovo Mezzogiorno, promosso dalla Società Italiana di Politica dei Trasporti (S.I.Po.Tra.), che al centro della propria iniziativa pone l'individuazione di soluzioni di supporto ai decisori pubblici e agli operatori e che – nell'occasione – sottopone al dibattito alcune proposte elaborate dal Consiglio Direttivo dell'Associazione.

Il gap di accessibilità delle regioni del Mezzogiorno si inserisce in una situazione economica drammatica (-13,3 per cento del PIL tra 2008 e 2013; -33 per cento degli investimenti; riduzione di quasi 4 volte degli investimenti in opere pubbliche tra il 1992 ed il 2012; 600 mila posti di lavoro persi tra il 2008 ed il 2013; calo di 4 milioni di residenti tra il 2012 ed il 2065 nel Sud e Isole). I limiti del sistema italiano dei trasporti e della logistica sono amplificati al Sud: è deficitaria la programmazione unitaria su scala nazionale e limitata la capacità delle regioni, titolari di quote significative dei fondi per investimenti dell'Unione Europea (al 31 ottobre 2014, è stato certificato l'utilizzo solo del 50,5 per cento dei fondi); le infrastrutture in cantiere nel Mezzogiorno valgono 4,7 miliardi di euro, contro i 19 miliardi del Centro-Nord; solo il 19 per cento dei nuovi finanziamenti complessivi in infrastrutture è destinato al Mezzogiorno; tempi e costi di realizzazione delle infrastrutture sono largamente superiori alle medie nazionali ed europee; c'è poca trasparenza ed assenza di metodi di valutazione in-

dipendenti nelle scelte; è diffusa una situazione critica della mobilità urbana, con infrastrutture e servizi insufficienti; c'è assenza di condizioni concorrenziali nel mercato e per il mercato. L'accessibilità del Mezzogiorno è un limite per il rilancio economico e sociale: solo il 18 per cento delle relazioni tra i capoluoghi di regione del Sud sono serviti da un collegamento diretto tramite aereo o ferrovia, contro il 50 per cento del Nord ed il 67 per cento del Centro Italia; nel segmento delle merci, le sagome delle gallerie non consentono il transito di semi-rimorchi su carri e i treni merci dal Sud non possono superare i 500 metri di lunghezza (a fronte di standard superiori ai 750 metri in molti paesi europei e in Italia fino a Bologna).

SIPOTRA: le cifre del deficit infrastrutturale del Sud. Le analisi e le proposte per l'accessibilità

(FERPRESS) – Napoli 15 DIC – 80 Freccie al giorno tra Roma e Torino, 1 sola da Roma a Reggio Calabria. La distanza tra l'accessibilità del sistema dei trasporti nelle regioni del Nord e del Centro Italia e in quelle del Mezzogiorno è dimostrata da questa cifra, ma anche dalla lunga serie di dati che sono stati illustrati nel corso del convegno "Una nuova accessibilità per lo sviluppo del Mezzogiorno: servizi e infrastrutture di trasporto" in corso di svolgimento a Napoli. Per Ennio Cascetta, presidente di SiPoTra (Società italiana di politica dei trasporti),la questione dell'accessibilità del Mezzogiorno non è un problema di una parte d'Italia, ma riguarda l'intera nazione: gli interventi, però – ha sostenuto ancora Cascetta -, devono essere declinati in modo diverso, facendo tesoro dei fallimenti del passato. Ricordando la vecchia massima di "conoscere per deliberare", Cascetta ha sottolineato l'importanza di una valutazione della necessità delle opere e di una programmazione degli interventi che tenga conto delle priorità: l'esempio negativo del passato è costituito dalla "Legge Obiettivo" (del 2001) che ha finito per comprendere tra 400 e 1.000 opere (la differenza deriva dai criteri di calcolo) per un costo complessivo che supera i 375 miliardi di euro, ma il cui bilancio di opere effettivamente realizzate oggi non supera l'11 per cento (con una percentuale ancora inferiore per quanto riguarda il Mezzogiorno).

Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, ha ricordato l'importanza di uno sviluppo del sistema dei trasporti che guardi verso i nuovi mercati che sono in espansione nell'Europa dell'Est, in Asia e in Africa, tutte aree verso le il Mezzogiorno può fare da ponte e funzionare da piattaforma logistica se riesce a sfruttare la sua posizione geografica.

Adriano Giannola, presidente di SVIMEZ, ha insistito sulle cifre della crisi del Mezzogiorno che diventa ogni anno più acuta con rischi di desertificazione dell'intera area,e ha indicato le opportunità che andrebbero sfruttate per rilanciare il Sud. Francesco Russo, dell'Università mediterranea di Reggio Calabria, ha dimostrato con una serie

di grafici e di dati che il Sud non ha collegamenti né con il Nord del paese né con i paesi dell'area del Mediterraneo. Pierluigi Coppola, dell'Università degli Studi di Tor Vergata ha ricordato l'importanza di realizzare le opere necessarie per migliorare il sistema dei trasporti, ma anche l'esigenza di una valutazione delle esigenze economiche e sociali e delle prospettive di sviluppo che deriva dal miglioramento delle condizioni di accessibilità.

SIPOTRA:
Elia, "le gare di servizi regionali porteranno nuova linfa"

(FERPRESS) – Napoli, 15 DIC – " Le infrastrutture della Campania sono le più performanti per numero di km e di collegamenti. Manca forse un incremento della capacità sulla quale con la tecnologia non possiamo intervenire". Lo ha affermato Elia nel corso del suo intervento al convegno SiPoTra in corso oggi a Napoli. "L'infrastruttura in Campania- ribadisce Elia – è di notevoli dimensioni rispetto alle aree interne. Bisognerebbe semmai dare la gestione dell'intera rete ad un unico soggetto in modo tale da mantenere le stesse regole, stesso standard e normativa". Secondo Elia "è un fatto importante perché i servizi danno il valore aggiunto. È l'integrazione della rete in termini di collegamento ma anche di regole che consente un servizio migliore nelle aree interne". Sul fronte investimenti Elia guarda alle gare dei servizi regionali che – dice " porteranno nuova linfa" e consentiranno in una ottica di contratti a lungo termine di investire ancora di più sul traffico metropolitano.

SIPOTRA:
Cascetta, fondi pubblici non solo per infrastrutture, finanziare i servizi a partire dai trasporti

(FERPRESS) – Napoli, 16 DIC – "C'è un'emergenza sociale nel Mezzogiorno che non si risolve solo con interventi sulle infrastrutture, pur necessari: i fondi pubblici vanno utilizzati anche per finanziare lo sviluppo dei servizi, a partire dai trasporti, perché il Sud non può attendere". Ennio Cascetta, presidente della Società italiana di politica

dei trasporti, ha concluso il convegno di SiPoTra a Napoli rilanciando la necessità di "interventi choc" per arrestare la deriva di declino del Mezzogiorno.
"Le relazioni e gli interventi di tanti protagonisti al convegno hanno confermato che nel Sud siamo ormai vicini ad una vera e propria emergenza sociale", ha sottolineato Cascetta; "il Mezzogiorno rischia di perdere nei prossimi anni una popolazione di 4,5 milioni di persone secondo lo Svimez: è come se del Sud non facesse più parte una regione come la Sicilia o come la Puglia e la Calabria insieme, una situazione esplosiva che rischia di trasformarsi in un problema di ordine pubblico", ha continuato il presidente di SiPoTra.
"L'amministratore delegato di FS Elia ha confermato che – nonostante l'impulso dello Sblocca Italia, che ha ridotto i tempi di tre anni – la Napoli-Bari non sarà pronta prima del 2022: ma il Sud non può aspettare tutto questo tempo, bisogna migliorare i collegamenti tra le due principali città del Mezzogiorno (che oggi non esistono) con interventi possibili già a partire dal 2015", ha sottolineato ancora Cascetta.
Il presidente di SiPoTra ha spiegato alcune delle concrete proposte definite dall'associazione e che saranno sottoposte all'attenzione del governo e del sottosegretario Delrio: "I fondi pubblici siano utilizzati per finanziare i servizi, non solo le infrastrutture: se la domanda di trasporto non è sufficiente per consentire l'effettuazione di un treno tra Napoli e Bari o altre città del Mezzogiorno si possono sottoscrivere contratti di servizio mettendo a gara i contributi alle imprese per incentivare la domanda, se le procedure sono trasparenti e motivate da esigenze di socialità e di sviluppo possono essere finanziate anche con i contributi europei", ha spiegato il presidente di SiPoTra.
Infine, Cascetta ha ricordato l'importanza della proposta di SiPoTra di investire sulla formazione di strutture amministrative e tecniche dedicate allo studio e programmazione degli interventi per lo sviluppo, sulla scorta delle esperienze già realizzate in altri paesi europei: "non c'è nessun investimento che garantisca un ritorno maggiore della formazione, perché – come ricordava Einaudi – conoscere è deliberare", ha sostenuto ancora il presidente di SiPoTra.

SIPOTRA:
Costa, Mezzogiorno meno periferia europea, più centro mediterraneo. Verso l'Est e l'Africa

(FERPRESS) – Napoli, 17 DIC – "Il contesto globale ed europeo vede l'evoluzione dei nuovi mercati asiatici ed africani, lo spostamento nell'Est (Europa orientale e balca-

nica) del baricentro manifatturiero europeo, scambi commerciali su scala mondiale e traffici containerizzati: dentro questo quadro, il Mezzogiorno può e deve giocare la sua partita, sfruttando tutte le sue carte". È quanto ha sottolineato Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia, nella relazione al convegno di Napoli di SiPoTra sull'accessibilità del Mezzogiorno.

Costa (che è stato anche commissario europeo ai Trasporti) ha ricordato che l'Unione Europea inserisce già il Mezzogiorno come terminale del corridoio core network "Scandinavo Mediterraneo" e del progetto di "Transmediterranean transport network"; per il presidente dell'Autorità veneziana, trascura ancora, invece, le potenzialità di uno sviluppo in direzione dell'Est europeo e l'area dei Balcani che coinvolga le regioni del Sud e, in particolare, l'area adriatica jonica. Secondo Costa, l'Italia deve essere "meno periferia europea" e "più centro mediterraneo" per sfruttare la sua posizione di ponte verso le aree dove oggi si concentra lo sviluppo economico e produttivo (l'Est europeo, i paesi mediorientali, il Sud Est asiatico, ma anche l'Africa, che registra i più importanti tassi di crescita).

Per il presidente del porto di Venezia, Gioia Tauro deve essere il porto di transhipment leader nel Mediterraneo in diretta concorrenza con Malta; il porto calabrese può essere la base per lo sviluppo di un corridoio di traffico che da Gioia Tauro diriga su Bari e verso Ancona, valorizzando la posizione centrale nel Mediterraneo e, sull'altro lato, sul corridoio jonico-adriatico.

Finora l'Italia – ha continuato Costa – non è riuscita a sfruttare le potenzialità dei suoi porti e la collocazione geografica come "piattaforma logistica del Mediterra-

neo": il 90 per cento del commercio estero passa per i porti, la rotta Far East – Europa è il principale corridoio commerciale intercontinentale, ma ancora oggi le merci sbarcano a Rotterdam o nei porti del Nord invece che nei porti italiani. Tra il 2005 e il 2012 – ha spiegato il presidente del porto di Venezia – il sistema portuale europeo ha incrementato i suoi traffici del 23 per cento, i porti del Nord Europa del 28 per cento, i porti del Mediterraneo occidentale (Spagna e Francia) del 18 per cento, mentre l'Italia ha registrato una crescita solo del 4 per cento.
Secondo Costa, il Mediterraneo rimane comunque una grande opportunità per la nostra logistica: tra il 2005 e il 2013 i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18 per cento al 27 per cento, anche se protagonisti delle maggiori performances sono stati alcuni porti in competizione con quelli italiani (in particolare, Tanger Med, Port Said e il Pireo, rivitalizzato dall'ingresso dei colossi cinesi).

SIPOTRA: il gap infrastrutturale Mezzogiorno verso Centro-Nord. Tra 30 e 50 mld lo spreco di opere

(FERPRESS) – Napoli, 17 DIC – "Il gap infrastrutturale del Mezzogiorno verso il Centro-Nord aumenta ogni anno di più, nonostante le necessità di accessibilità dovrebbero prevedere l'esatto contrario. Dall'altro lato, c'è lo spreco delle opere realizzate ma non ultimate o non utilizzate, per le quali si stima siano stati spesi invano tra i 30 e i 50 miliardi di euro." È quanto hanno sottolineato Pierluigi Coppola, dell'Università degli studi di Roma Tor Vergata, e Agostino Cappelli, Iauv Venezia, negli interventi al convegno di Napoli di SiPoTra sull'accessibilità del Mezzogiorno.
Pierluigi Coppola ha spiegato che, nel Mezzogiorno, gli investimenti in opere pubbliche si sono ridotti di 4 volte tra il 1992 e il 2012 e del 33 per cento negli ultimi 5 anni, dal 2008 al 2013. La dotazione di infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno presenta questa distribuzione percentuale: 25,7 per cento di autostrade sul totale nazionale, 25,6 per cento per le ferrovie convenzionali e 13,4 per cento per l'alta velocità. Nelle aree metropolitane, la media delle linee metropolitane nell'Europa a 5 è di 54 km per milione di abitanti, si abbatte del 52 per cento nell'intera Italia (26 km/mln ab.) e scende al -67 per cento nel Mezzogiorno (18 km/mln), ma per merito della sola Napoli che è l'unica città del Sud dotata di metropolitana; le linee tramviarie

sono inferiori dell'85 per cento rispetto alla media europea.
Gli studi di Coppola dimostrano che gli investimenti della Legge Obiettivo (che risale al 2001 e che avrebbe dovuto selezionare un elenco di opere prioritarie e che ha poi finito per comprendere oltre 400 opere, molte neanche coerenti con il Piano generale dei trasporti) sono stati assegnati per il 62 per cento al Centro-nord e per il 37 per cento al Sud, ma se si guarda al bilancio delle opere ultimate (che registra uno sconfortante 11 per cento a livello nazionale) la percentuale scende al 7 per cento per il Mezzogiorno contro un comunque mediocre 14 per cento del Centro Nord.
L'altra faccia della medaglia è il bilancio presentato da Agostino Cappelli, dell'Università IUAV di Venezia, che ha evidenziato che i tempi di realizzazione di un'infrastruttura di trasporto in Italia moltiplicano il costo dell'opera stessa e sono tali, alla fine, "da mettere in discussione la stessa utilità dell'opera". Una parziale dimostrazione di questo assunto viene anche dalla miriade di opere non utilizzate o non completate sparse nel Mezzogiorno. Cappelli rileva che "una programmazione senza pianificazione condivisa ed il ritardo (a volte decennale) nella realizzazione delle opere mette in discussione la fattibilità economica delle opere e la validità delle scelte e spesso produce una gran quantità di opere incompiute: il valore speso di quanto speso e non utilizzato è stimabile tra 30 e 50 miliardi di euro". Lo studioso spiega che non esiste "una catalogazione ufficiale e completa delle opere incompiute", ma una stima fa ascendere a oltre 300 il numero delle opere avviate e non completate in diversi settori (non solo i traporti).
Ci sono anche alcuni record "vantati" da alcune regioni o da alcune città: la Sicilia, ad esempio, si classifica come la regione con il più alto numero di opere incompiute e, al suo interno, la cittadina di Giarre detiene addirittura il primato di incompiute a livello europeo. La Calabria a sua volta si difende potendo contare su ben 16 dighe rimaste incompiute, mentre la Puglia conta 24 ospedali in attesa di essere completati.
Il passare degli anni, il mutare delle condizioni demografiche, economiche e sociali fa prevedere fin troppo facilmente che tutte queste opere rimarranno un monumento all'insania della mancanza di programmazione, di coordinamento a livello nazionale e regionale e dei mille altri problemi che affliggono la realizzazione delle politiche infrastrutturali in Italia e che i convegni di SiPoTra contribuiscono a denunciare.

POMERIGGIO: TAVOLA ROTONDA SIPOTRA

‘Una nuova accessibilità per lo sviluppo del Mezzogiorno: servizi ed infrastrutture di trasporto’

A cura di Serena Santi (Ferpress)

moderatore,
Alessandro Barbano
direttore de Il Mattino,

BARBANO: “Il Mezzogiorno, il suo divario e le condizioni infrastrutturali. I numeri delle emergenze per avere idea del punto di osservazione da cui questo dibattito parte: durante il periodo che va dal 2008-2013 il Pil del Mezzogiorno è caduto del 13%, quasi il doppio rispetto al nord. Nel sud gli investimenti si sono ridotti del 33%, si sono persi 600mila posti di lavoro, c’è stato e prosegue un esodo che porta lontano dal Mezzogiorno non solo i cervelli ma anche i cittadini che non trovano lavoro e sono costretti ad andarsene. A fronte di questa situazione il tema dell’accessibilità, al centro di questo convegno, è un tema importante, solo il 18% di relazioni tra i capoluoghi del sud sono serviti da un collegamento diretto aereo -ferrovia contro il 50% del nord e il 67% del centro Italia. Inutile dire che tra Napoli e Firenze ci vogliono 2 ore e 50 minuti, tra Napoli e Milano 4 ore e 20 minuti, tra Bari e Napoli 4-6 ore, il numero dei treni è decisamente inferiore. Il tema che oggi affronteremo è questo, spesso eluso, su cui noi invece vogliamo concentrarci. Tratteremo anche il tema dei fondi europei, un tema allo stesso modo fondamentale. La nostra attenzione sarà soprattutto rivolta a valutare se questi fondi debbano essere complementari o sostitutivi rispetto ad un impegno diretto del paese per colmare il divario infrastrutturale del Mezzogiorno.

ALESSANDRO BARBANO intervista PIETRO CIUCCI presidente Anas

BARBANO: "Partirei da una domanda di tipo politico: elemento costante di quando si parla di Mezzogiorno, il sud viene spesso accusato di non sapere spendere, spesso quindi si decide di mettere dei commissari che in alcuni casi peggiorano la situazione. Si può pensare che i fondi europei siano un pò l'ancora di salvezza del Mezzogiorno rispetto al suo deficit infrastrutturale oppure no? Dobbiamo invertire questo paradigma?"

CIUCCI: *"Anas riserva una grande attenzione al Mezzogiorno nella sua attività. Io parlo dell'esperienza Anas, davanti a domande di tipo politico ho sempre qualche difficoltà a rispondere, essendo un tecnico . Posso dire che per quanto riguarda Anas, abbiamo speso con puntualità tutti i fondi europei ricevuti, superando brillantemente i controlli. Molti dei nostri lavori sono stati finanziati con fondi europei e sono terminati rispettando i tempi previsti. Più ampio è il discorso della spesa di questi fondi da parte delle pubbliche amministrazioni e delle istituzioni locali e delle risorse che non vengono utilizzate con tempestività. Tuttavia legare tutto il futuro del Mezzogiorno ai fondi europei è una forzatura. Per migliorare le condizioni del Meridione, gran parte dello sforzo lo dobbiamo fare noi attori del sistema infrastrutturale, utilizzando al meglio le risorse disponibili, quelle di cui siamo già in possesso. Quindi a queste risorse europee vanno aggiunte anche risorse italiane, concentrandole su opere strategiche e su nodi infrastrutturali essenziali".*

BARBANO: "Qual è l'ordine di priorità degli interventi che Anas intende realizzare nel Mezzogiorno? Con quali criteri è stata individuata una priorità?"

CIUCCI: *"Noi in questi anni abbiamo fatto tanto. Dal 2006 ad oggi nel Mezzogiorno abbiamo completato oltre 700 km di nuove strade, compresi lunghi tratti della troppo famosa Salerno-Reggio Calabria, e abbiamo investito, ovvero pagato oltre 10 miliardi di euro. Solo l'anno scorso abbiamo investito al Sud oltre 1 miliardo e mezzo di euro, considerando gli interventi per la manutenzione straordinaria, quindi abbiamo pensato anche al mantenimento del patrimonio, valore economico da preservare, oltre agli interventi altrettanto fondamentali per innalzare il livello di sicurezza di questa rete. In questo senso bisogna riconoscere che negli ultimi tempi c'è stata, da parte del Governo, una maggiore attenzione e sono state de-*

stinate più risorse del passato proprio sul tema della manutenzione straordinaria. Per quanto riguarda le priorità per l'Italia meridionale, noi lavoriamo sulle due direttrici costiere, quindi Salerno-Reggio Calabria e 106 Ionica, che attraversano più regioni. Per noi poi è sempre stato importante anche l'investimento sulle trasversali, che hanno una valenza strategica indubitabile ma che hanno anche difficoltà realizzative per problemi di carattere geografico. Mi riferisco ad esempio alla Lamezia Terme-Catanzaro e alla Trasversale delle Serre. Il tutto ovviamente richiede ancora molti investimenti".

BARBANO: "Con riferimento alle strade extraurbane, il nuovo parametro delle stradali che porta da 18 a 23 metri il diametro, la larghezza, impone degli interventi importanti il cui costo vale la candela? E soprattutto, sono necessari e sono fattibili queste modifiche, oppure questo aspetto crea intoppi nel completamento delle opere in corso?"

CIUCCI: *"Ci sono nuove caratteristiche geometriche finalizzate alla nuova politica del traffico e della sicurezza. Tuttavia è innegabile che soffriamo in Italia di un eccesso di progettazione, un 'overdesign' (sovra-progettazione) per usare un termine inglese, che porta poi a costi notevoli ed aggiuntivi. L'overdesign è finalizzato ad innalzare il livello di sicurezza ma indubbiamente comporta un utilizzo notevole di costi aggiuntivi. Va bene l'attenzione all'ambiente ma mi sento di dire che talvolta alcune norme tecniche sono dei lussi che non sempre possiamo permetterci".*

BARBANO: "Tornando ai fondi, Anas ha speso tutto. Noi però abbiamo la sensazione che negli ultimi anni ci sia stato un tentativo di utilizzare il paradigma dei fondi europei e dei fondi non spesi, per coprire un disimpegno, la diserzione del paese, nel contesto di un obiettivo che era fondamentale per questa parte della penisola, cioè colmare il divario infrastrutturale. Noi parliamo in una prospettiva che spesso viene etichettata come 'sudista' ma non ci vergogniamo di assumere questo punto di vista se finalizzato a risolvere il divario infrastrutturale. Da tecnico ma anche da intellettuale, ritiene che questo paradigma debba modificarsi oppure nel corso della sua navigazione tra stagioni politiche e governi diversi, ha constatato che questo paradigma sia diventato sostitutivo dell'impegno dello Stato nei confronti del Mezzogiorno?"

CIUCCI: *"Il problema di non spendere le risorse o il problema della lunghezza dei tempi di realizzazione delle opere, che la maggior parte delle volte sono le due facce della stessa medaglia, sono legati ad un sistema normativo straordinariamente complesso che richiede*

troppi passaggi e che soffre del fatto che, ad ogni tentativo di semplificazione, viene aggiunto qualche adempimento in più. Penso che la semplificazione delle norme sia un passaggio essenziale sia per la realizzazione delle opere in tempi rapidi sia per l'utilizzo delle risorse, che siano europee o italiane. C'è spesso un approccio un po' ragionieristico a questo tema, c'è poca strategia e molta contabilità, si guarda più ai consuntivi che alla prospettiva. Per questo e per la moltiplicazione delle norme, che porta a tempi lunghissimi, avviare un nuovo investimento in Italia è praticamente una battaglia infernale. Al Sud c'è necessità ovviamente di completare le opere che sono già iniziate, molte sono da avviare nei prossimi mesi. I progetti più importanti sono quelli che procedono sulle direttrici che dicevo prima e su altre opere comunque importanti. Quindi il completamento della Salerno-Reggio Calabria (manca ormai poco), gli investimenti importanti sulla 106 Ionica, per il miglioramento e la sicurezza dell'itinerario, le trasversali, e poi gli interventi sulla Salerno-Mercato San Severino, la Fortorina, la Caserta-Benevento, tutti itinerari ben noti e ben conosciuti. Io penso che si debba pensare a qualcosa che abbia un impatto straordinario, un investimento di carattere straordinario, superando anche il limite di tipo contabile-ragionieristico. Leggevo uno studio del Fondo Monetario Internazionale che sosteneva questa teoria: maggior investimento, maggior debito, quindi possibilità di spesa con parsimonia, molti fondi dello Sblocca Italia e altri investimenti sono spostati in termini di cassa al 2018-2019. Questo studio propone un piano d'urto massivo d'investimenti, ma con delle semplificazioni. Quindi visto che lo dice il Fondo Monetario Internazionale, forse dovremmo chiederci se sia il caso di superare questa grandissima remora e mettere in movimento operazioni valide ma con le semplificazioni del caso, senza commissari e con regole ordinarie".

BARBANO: "Ci fu un ministro tempo fa che fece una provocazione in riferimento alla Salerno-Reggio Calabria: 'la mafia c'è, che dobbiamo fare, non è che non si può procedere con i lavori per la mafia'. Il tema resta, soprattutto in una fase in cui la trasparenza e il salvaguardare le procedure, ci ha messo in una Babele amministrativa che fa paura e che è paralizzante, basta pensare a Pompei, in cui qualsiasi intervento è stato sospeso perché ogni attività è impugnata al Tar e i tempi della giustizia amministrativa sono lunghi. Viene in mente anche la situazione della Salerno-Reggio Calabria, come usciamo da questa condizione, con il coraggio di assumere delle responsabilità oppure cediamo all'idea di metterci in uno scanner ogni volta che dobbiamo procedere con la più minima certificazione?"

CIUCCI: *"Per la Salerno-Reggio Calabria si opera con onestà e trasparenza e con un sistema di controlli e di collaborazioni strette con chi, per funzione, è tenuto a presidiare la le-*

galità, quindi con la magistratura e con le forze dell'ordine. Anas è stata tra i primi a stipulare i protocolli di legalità con le prefetture. I protocolli di legalità non li abbiamo solo al sud, ma in tutta Italia, non ho mai creduto che le organizzazioni malavitose siano solo un brand del Sud. Insomma dobbiamo prenderci il rischio ma semplificare le regole, perché io sono dell'idea che se un sistema è troppo complicato, richiede dei controllori sofisticati, poi ci si pone la domanda di chi controlla il controllore? Un sistema più è semplice, più è soggetto al controllo di tutti. A mio avviso, e lo posso dire con un pizzico di orgoglio, Anas in questi anni ha dimostrato che si possono fare opere pubbliche infrastrutturali con trasparenza e nel rispetto della legalità e con rispetto dei tempi e dei costi. L'obiettivo deve essere quello di semplificare le norme che ci sono, il problema è che per semplificare le regole bisogna padroneggiarle".

BARBANO: "Due ultime domande, una sul Mediterraneo, si parla molto di piattaforma nel Mediterraneo, in che modo Anas può giocare un ruolo in questa prospettiva? Che cosa è concretamente per lei la prospettiva mediterranea?

CIUCCI: *"La prospettiva c'è senz'altro ed è superfluo in questa sede ricordare la crescita del traffico dall'Oriente, via Suez, verso le Americhe. Io ho cominciato ad interessarmi ad un grande progetto per il Mediterraneo già nel 2002-2003, con il ponte sullo stretto di Messina. Credo che tutta l'Italia del Mezzogiorno può trarre beneficio da questo progetto, ma solo se a questa piattaforma logistica naturale affianca tutta una serie di altri servizi, porti e collegamenti con l'entroterra e altre infrastrutture, altrimenti questo traffico non si riesce a catturare. In questo quadro il ponte potrebbe essere uno strumento strategico, non è la bacchetta magica in grado di risolvere tutti i problemi, ma non sarebbe, come molti l'hanno definito, una cattedrale nel deserto. Questo tema, come altri, è l'esempio più significativo di come di questi progetti se ne parla continuamente in sede congressuale, ma poi quando si tratta di concretizzare, vengono sempre sottovalutati. Inoltre una delle finalità a cui si puntava per la realizzazione del ponte sullo stretto era quella di catturare dei finanziamenti cinesi, interessati ai porti siciliani e a completare questa piattaforma. Ora il progetto del ponte è stato fermato. Tengo a sottolineare che il nostro non è stato un inadempimento contrattuale, è stata la legge che ha fermato quel progetto."*

BARBANO: "Napoli e Bari, in termini di popolazione sono superiori a Milano e Torino, non c'è un treno tra Napoli e Bari ma solo un'autostrada, percorribile in un grosso tratto solo a 80 all'ora. Noi possiamo immaginare di rilanciare il Mezzogiorno se tra Napoli e Bari c'è il deserto?

CIUCCI: *"La Napoli-Bari è stata realizzata alla fine degli anni Sessanta grazie a un'intuizione importante, con un tracciato per lunghi tratti impegnativo, come spesso accade per le trasversali, ancora poche, che attraversano l'Italia Anas attualmente non ha più il controllo su quell'autostrada, poiché le competenze di concedente della rete autostradale a pedaggio sono state trasferite al Ministero. Credo comunque che sia possibile togliere quei vincoli un po' anacronistici riferiti alla velocità, ovviamente investendo per innalzare i livelli di sicurezza. Per quanto riguarda il collegamento ferroviario Napoli-Bari, è noto il forte impegno del Governo, come potrà meglio riferire l'Ad di Fs, Elia".*

ALESSANDRO BARBANO intervista MICHELE ELIA Am.Del. Ferrovie dello Stato

BARBANO: "Partiamo da questa Napoli-Bari 'dei miracoli' oserei dire, questo è un aspetto fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno, cosa mi può dire in merito?"

ELIA: *"Al sud Ferrovie dello Stato da diversi anni chiede l'itinerario Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo, finalmente questi progetti si sono sbloccate, due anni fa con una firma di un contratto istituzionale di sviluppo per ogni singolo tratto, tra il ministro Barca dell'epoca e i due ministri delle Regioni, Fs e Rfi e tutti i presidenti delle Regioni interessate. Questo contratto istituzionale di sviluppo è stato ripreso recentemente con i finanziamenti dedicati a questi 3 itinerari e siamo arrivati a definire un commissario. Io per commissario, intendo 'commissario dell'opera' cioè non un commissariamento ma un servizio. È stato presentato da poco questo progetto, per fare un punto fermo, mossa successiva, dovremmo avviare l'iter di appalti. Inoltre riusciamo ad individuare su diversi tratti della Napoli-Bari, interventi che possono cominciare ad ottobre 2015, quindi fra circa un anno apriremo i primi cantieri, nel rispetto delle procedure sugli appalti, trasparenza, rispetto dell'ambiente e del territorio, perché altrimenti non avrebbe senso. Io sono ottimista, abbiamo già affrontato un'opera più gigantesca di questa e mi riferisco al servizio per l'alta velocità, un servizio di enorme difficoltà, come le grandi stazioni che sono state realizzate a Tiburtina, Bologna, Porta Susa, speriamo anche di completare Firenze. L'alta velocità ha portato un grande vantaggio anche sul traffico regionale".*

BARBANO: "Oggi non esiste un treno Napoli-Bari diretto. Vorrei essere tanto ottimista quanto lei. Quello che era accaduto oggi era già successo nel 2007, in cui si facevano convegni e si dicevano le stesse cose, cosa ci garantisce che fra sei anni non ci rincontriamo per aggiornare la tratta?"

ELIA: *"Prima non c'erano i fondi, dei 6 miliardi che costa la Napoli-Bari, oggi ci sono già 3 miliardi stanziati, due lotti Cancello-Napoli, Cancello-Frasso Teresino, sono già completamente coperte le tratte. Abbiamo una prima quota sulla Apice-Orsara, abbiamo un'altra fetta di finanziamento tra Frasso Teresino e Vitulano, si sta lavorando sulla Bovino-Cervaro e sulla Orsara-Bovino che è l'ultimo tratto stiamo cercando i finanziamenti".*

BARBANO: "I tempi delle eventuali percorrenze?"

ELIA: *"Pensiamo due ore su Napoli-Bari e tre ore Napoli-Roma"*

BARBANO: "In questa prospettiva ci possiamo mettere un anno?"

ELIA: *"Io direi che la tratta completa sarà 2021-22. Non prima, c'è tutta la galleria tra Apice e Orsale da fare".*

BARBANO: "Un anno fa ero ad un convegno a Castel dell'Ovo, c'era il suo predecessore, e si era appena siglato quello che lei ha definito un 'elemento di sblocco' nella prospettiva progettuale del Mezzogiorno, cioè erano stati messi 100 milioni per la progettazione della Napoli-Reggio Calabria Ferrovie. Il suo predecessore disse esplicitamente che nonostante fossero stati stanziati i fondi, l'opera non sarebbe mai stata realizzata. Il motivo? Un'opera inutile, non ci sono volumi di traffico che la giustifichino, una spesa enorme, ci sono altri modi per viaggiare nel Mezzogiorno, non necessariamente tutti devono andare in treno. Lei ha detto un'altra cosa, ha dichiarato che queste opere sono impegni precisi, specifici".

ELIA: *"Nel contratto di programma c'è un tratto significativo della Salerno-Reggio Calabria, il tratto tra Ogliastro e Sapri, che comporta notevole perdita tempo, ma è da anni che noi quel progetto ce l'abbiamo nel contratto ed è uno dei primi significativi interventi su quella tratta. Il resto della tratta fino a Reggio-Calabria, ha una velocità di 180 km all'ora, non è una linea banale, dipende sempre dalla domanda e da quelli che sono i servizi che uno può realizzare. Non c'è ancora un finanziamento sulla Ogliastro-Sapri che il tratto più significativo di quella zona lì. È previsto anche un quadruplicamento Salerno-Battipaglia perché lì c'è bisogno di più capacità, mentre da Battipaglia in giù c'è bisogno di più velocità per ridurre i tempi, questo è il discorso. Potremmo spingere la velocità fino a 200 km all'ora, stiamo intervenendo su diversi punti della linea incrementando la potenza elettrica perché in molti punti per poter attingere e maggiori prestazioni, soprattutto in termini di velocità, è necessaria maggiore potenza. Stiamo sistemando le stazioni in maniera tale da poter consentire ai treni di poter entrare a velocità maggiori".*

BARBANO: "Ho imparato dal dottor Cascetta, che mi fa un po' di scuola in questo senso, che il Mezzogiorno non è fatto solo di grandi opere, ma anche di piccole opere che funzionano. Mi spiego: se oggi si prende un treno da Roma per andare a

Campobasso, arriva alla galleria del Molise, e il treno con le rotaie non riesce a salire e resta fermo nella galleria, da che deve impiegare 3 ore ne mette 6. Il problema è su tante linee periferiche, non si potrebbe fare un progetto di massima capacità, velocità compatibile con la rete esistente? Perché su questo ferrovie sembra che non abbia deciso d'investire?"

ELIA: *"Il fatto che si slitti è dovuto spesso a problemi banalissimi, per esempio le foglie, in autunno è capitato. Ci sarebbe bisogno di risorse infinite, noi stiamo lavorando sulla rete TEN-T (Trans-European Networks - Transport) che porta una rete 'core' di 4mila, 5mila km con gli itinerari principali (Adriatica, Tirrenica, Trasversale fino a Reggio Calabria). In più c'è una rete 'comprensive' che si somma e arriva a 10mila km circa. Poi ci sono altri 7mila km, il problema è che le risorse per tutto non ci sono. Quindi ci siamo dati come obiettivo, lavorare sulle reti dei 10mila e 5, agevolando i collegamenti fra le grandi aree metropolitane, quindi aumentando la velocità dove è possibile, con la tecnologia, senza cercare modifiche infrastrutturali. Abbiamo pensato anche di aumentare la capacità nei nodi, sempre in termini tecnologici, quindi aiutiamo il traffico tra le aree metropolitane e all'interno nei nodi migliorìamo il traffico locale. Per questo stiamo anche comprando diversi materiali rotabili. Per il settore merci, stesso discorso, stiamo aumentando la sagoma di trasporto, oggi abbiamo da Trieste fino a Novara, la possibilità di caricare il camion sul treno, e abbiamo progetti fino al 2017 quando avremo l'itinerario Brennero-Gioia Tauro, con la possibilità di caricare su un treno un camion. Inoltre stiamo aumentando il modulo delle stazioni, per poter aumentare la capacità di trasporto. Ma c'è un problema: investiamo in infrastrutture e supportiamo la gomma, bisognerebbe fare una politica di trasporto per corridoi, perché questi corridoi non sono corridoi solo ferroviari ma plurimodali. Bisogna fare una politica 'di corridoio', l'asse portante dei viaggiatori e del trasporto sia la ferrovia, su questo poi si possono innestare le attività di terminalizzazione, o di ultimo miglio, ma la paura che nasce oggi è che se organizzi tutto così, qualche settore perde in finanziamenti. Dobbiamo cominciare dai servizi, passare all'infrastruttura. È una politica, cosa dobbiamo servire? Chi dobbiamo servire? Quali aree industriali sviluppare? È tutto legato ad una politica del territorio, il trasporto di un treno è un mezzo, non è il fine ultimo".*

BARBANO: "A proposito di servizi, lei cosa ne pensa della proposta di finanziamento dei servizi viaggiatori, fra le maggiori città metropolitane, è praticabile l'ipotesi di finanziare i servizi da parte delle città, cioè di fare delle convenzioni fra la rete delle città e ferrovie dello Stato per mettere a gara dei servizi?"

ELIA: *"Oggi stanno già mettendo a gara i servizi, anche nelle regioni per i servizi inter-regionali, per esempio sono partite le gare in Emilia-Romagna, Torino le ha annunciate, Napoli le sta portando avanti, il Friuli Venezia Giulia lo sta facendo, gare regionali per servizi universali, dove c'è una quota a carico della regione e una quota che l'impresa ferroviaria vincitrice otterrà. Anche lì da parte di Rfi si chiedeva alle regioni o ai richiedenti, un accordo di programma su quanti slot servivano a loro e tra quali località. Così che si possa fare un piano di sviluppo infrastrutturale organizzato su quella che è la necessità del territorio. Un accordo su quello che è il progetto di sviluppo, porta due vantaggi, maggiore chiarezza per l'impresa ferroviaria che gestirà il servizio, e un piano strategico delle infrastrutture coordinato con quello che sarà lo sviluppo del territorio".*

ALESSANDRO BARBANO intervista ALESSANDRO LATERZA vicepresidente Confindustria per il Mezzogiorno e Politiche regionali

BARBANO: "Che percezione ha di questo quadro. Condivide l'ottimismo che gli uomini del Fare hanno espresso oppure la visione non è propriamente così ottimista?"

LATERZA: *"L'ottimismo espresso è un ottimismo razionale, nel senso che io so per conto mio che c'è una ragionevole possibilità che si vada avanti significativamente sul discorso della Napoli-Bari già a partire dal prossimo anno e quindi recuperando tempo. Su questo punto non vedo perché dovrei nutrire dubbi, ci sono degli impegni che vengono portati a compimento. Il tema maggiormente spinoso, a mio parere, resta quello delle decisioni politiche. Noi ci possiamo misurare dal punto di vista tecnico quanto vogliamo, resta poi il problema per cui i punti chiave sono di natura politica. Trovo per esempio che la questione del Mediterraneo più che un fatto tecnico, sia un grande progetto paese che presuppone che a livello europeo, piuttosto che a livello nazionale, si assuma come interesse rilevante quello di avere una prospettiva mediterranea, se questo non c'è, inevitabilmente tutte le decisioni che ne discendono sono insufficienti. Questo vale per tutto, compresa la questione, apparentemente molto banale, per cui noi continuiamo a ragionare nel termini del 'sud' o meglio delle 'regioni del sud' mentre è evidente che quando parliamo di mobilità parliamo di sistemi inter-regionali ma soprattutto nazionali. Anche questo è un grande tema politico, non di certo un tema tecnico, a me interessa ovviamente il tema del legame tra politica delle infrastrutture e politica industriale, tema che peraltro non è di particolare consistenza né nel sud né nel resto d'Italia. M'interessa molto questo aspetto, però devo rilevare che molte decisioni fondamentali dipendono da impulsi che non possiamo risolvere in una sede in cui non ci sia una precisa indicazione della politica. Anas e Ferrovie dello Stato ci hanno detto che possono fare in ragione di quello che gli viene chiesto; non è decantare le proprie responsabilità, è semplicemente svolgere il proprio ruolo. Non è che Anas e Ferrovie decidono cosa è possibile o non è possibile fare, al massimo possono proporre, ma è poi l'indicazione strategica data dalla politica quella che effettivamente conta".*

BARBANO: "Lei ha toccato un punto chiave. Il collasso del potere e il vuoto della Rappresentanza è una delle cose che noi che operiamo in questo territorio tocchiamo continuamente con mano. Prima Elia ha detto che tempo fa non c'erano i soldi, io non sono un tecnico, ma sarebbe stato possibile che le regioni meridionali si consorziassero tra il 2007 e il 2013 per utilizzare i fondi europei a vantaggio delle infrastrutture? Inoltre, i commissari sono un rimedio ad un deficit di programmazione di gestione? Il presidente Caldoro, secondo me con un certo coraggio rappresentando la regione, e di fronte alla difficoltà di far valere interventi infrastrutturali decisivi in quest'area, ha detto con chiarezza che le regioni non servono più, le dobbiamo superare, lei cosa pensa della questione di come superare il deficit polito che fino quì abbiamo riscontrato?

LATERZA: *"Questo tema è legato, non voglio dire ad una questione di sopravvivenza, mi servirebbe troppo melodrammatico, ma una questione di priorità: io non so perché le regioni del Mezzogiorno non si siano alleate e non lo abbiamo fatto in maniera particolarmente efficace per una politica delle infrastrutture tra il 2007 e il 2013. Posso però ulteriormente dire che questo tema si colloca fra quelli politici, e per un paradosso incredibile il miglior piano regionale 2007-2013, è stato quello della Campania, organizzato sulla base di una decina di progetti. In questo caso il programma più intelligente è stato quello più fallimentare, perché purtroppo se noi viviamo in una situazione in cui la realizzazione di un'opera richiede 10 anni in media, va da sé che i tempi di previsione comunitaria non collimano poi con i tempi della effettiva realizzazione. Una contraddizione insanabile, si è detto ad un certo punto che non dovevamo usare più i fondi strutturali per le infrastrutture ma non abbiamo ancora trovato la quadratura del cerchio perché questo richiede una scelta molto forte, e la sfiducia che si nutre in Europa nei confronti del nostro sistema paese è tale che quando noi abbiamo mandato il nostro accordo di partenariato nazionale in esame a Bruxelles, dopo una serie di contributi espressi dalle varie parti, ho visto sfilare di sana pianta mezzo miliardo di euro, che ci eravamo conquistati con le unghie e con i denti , riservato al tema della competitività delle imprese. Questi fondi sono stati spostati sulle infrastrutture. Quindi è stata riproposta la necessità di far collimare tempi della programmazione con tempi di realizzazione che oggettivamente non funzionano. Perché la politica è distratta? La politica è distratta sempre per lo stesso motivo, i cicli del sistema politico non hanno niente a che vedere né con i cicli della programmazione comunitaria, né della realizzazione delle opere, questo è uno dei nodi fondamentali. Dobbiamo imparare tutti a giudicare, ma anche a pensare che qualche opera anche nel Mezzogiorno viene completata perché esiste anche questa realtà, sempre ricordando che il tema essenziale è sempre che servizio intendiamo dare ai cittadini in primo luogo, ma anche al sistema delle imprese".*

BARBANO: "Lei è barese, io sono convinto che il dialogo fra Napoli e Bari è stato poco cercato negli ultimi anni, come se le due città fossero due entità che non hanno interesse in comune, questo a mio parere è un equivoco e una miopia molto grave delle classi dirigenti di queste aree, condivide questa osservazione?"

LATERZA: *"Sono d'accordo su questo non solo per Napoli e Bari, la Puglia e la Campania, ma in generale, per quanto riguarda il Mezzogiorno, c'è un deficit di dialogo, non lo dico per ipotesi, ma basta guardare che tipo di presidio è stato fatto dalle regioni del sud alla conferenza delle Regioni, è molto insoddisfacente, poco caratterizzato da uno scambio propositivo che vedesse le varie parti non schierate per fare una lobby, ma per rappresentare degli interessi in comune. Questo è un grande problema e resta da ricordare che l'impostazione sul ruolo delle regioni e il sistema delle reti è assolutamente insufficiente, certi problemi vanno affrontati in una chiave nazionale specialmente nel sud dove ci sono problemi rilevanti".*

ALESSANDRO BARBANO intervista DOMENICO BAGALÀ, Am.Del. di Medcenter Container Terminal spa

BARBANO: "Bagalà ci porta dentro l'universo dei porti, grande occasione forse perduta, messa in discussione perché pensavamo di fare di Gioia Tauro una gallina dalle uova d'oro poi ci siamo dovuti ricredere perché un po' la concorrenza che è diventata globale su questo fronte, un po' gli errori che non sono stati pochi negli ultimi anni, hanno un po' ridimensionato questa prospettiva. Oggi che cosa è il porto di Gioia Tauro e che possibilità di rilancio ha?

BAGALÀ: *"Gioa Tauro oggi è il primo porto di trasbordo di contenitori, quindi uno scambio che avviene da nave a nave in Italia, è il sesto nel mediterraneo pur essendo stato il primo per tantissimi anni. Ecco a forza di non fare le cose che gli operatori chiedono si perdono quote di mercato e appunto adesso siamo diventati sesti. Il punto è che Gioia Tauro oggi in valore assoluto, movimenta un numero considerevole di contenitori, 3 milioni e passa; in realtà il vero beneficio che Gioia Tauro avrebbe dovuto recare alla Calabria e a tutto il Mezzogiorno, non era il beneficio diretto di questa movimentazione ma era l'occasione di collegare il Mezzogiorno al resto del mondo, cosa che è avvenuta ed è ancora lì, oggi Gioia Tauro collega 120 porti nel mondo, 60 nel Mediterraneo, 60 fuori dal Mediterraneo. Quello che è mancato è stato attirare delle aziende per creare ricchezza".*

BARBANO: "Perché le grandi multinazionali non sono interessate?"

BAGALÀ: *"Io sono rappresentante per l'associazione mondiale delle zone franche del sud Europa, in questo ruolo ho portato avanti uno studio per cui risulta che le multinazionali, solo per seguire la crescita organica, ogni anno devono aprire un certo numero di stabilimenti anche a parità di domanda. Nel mediterraneo, devono aprire ogni anno all'incirca 60-70 stabilimenti, sia nei settori logistico-distributivi che manufatturieri. Abbiamo chiesto se l'Italia e soprattutto il sud Italia potesse essere considerata nel panorama, la risposta è stata che in questo momento storico assolutamente sì, se l'avessimo chiesto anche 5 anni fa, con la primavera araba, non ci sarebbe stata partita, ma oggi sì. Ma allora perché il percorso del la-*

voro del sud Europa assume uno svantaggio competitivo minore rispetto a prima? Perché c'è instabilità politica. Godiamo dell'instabilità altrui ma non vogliamo essere scelti per amore, ma per convenienza, questo non avviene perché siamo incapaci di realizzare le richieste che ci fanno. Servono vantaggi fiscali per le aziende che decidono d'investire in un determinato territorio e serve uno sportello unico per gli investitori. Noi incredibilmente riusciamo a mandare via investitori che nonostante tutto chiedono e vorrebbero investire. Cinesi e americani sono interessati e si accontenterebbero anche solo della possibilità futura di un qualche vantaggio fiscale. Per quanto riguarda lo sportello unico, spero presto di riuscire a poter dire ai potenziali investitori che avranno un account manager, non averlo scoraggia tutti perché se non c'è chi si districa all'interno della burocrazia allora la questione si fa complicata. Magari un giovane che sa come muoversi sarebbe un figura importante per agevolare questo processo a quel punto forse riusciremo ad avere il primo investitore. Insomma quello è mancato e che manca a Gioia Tauro è lo sportello unico e una promozione seria per convincere gli investitori stranieri ad intervenire. Questa attività viene mandata avanti per un quinto di quella che è la reale necessità. Si spendono soldi per promuovere le zone franche degli altri e spesso neanche si conosce Gioia Tauro proprio per la mancanza d'informazione e visibilità. Se non si fa marketing è una partita persa in partenza.

BARBANO: "Questa retorica della criminalità da quello che ho capito conta poco rispetto all'instabilità nord africana?

BAGALÀ: *"In Egitto è successo anni fa che molti stabilimenti sono stati chiusi completamente, manager spediti in aereo per tornare indietro, Gioia Tauro è un'aerea difficile, un circuito doganale molto protetto, abbiamo misure di sicurezza doganali molto severe, la criminalità esiste ma esiste fuori, è fondamentale la strategia difensiva. Certo poi quando esci è un problema, ma almeno dentro sei sicuro. Ma non è che nelle altre regioni d'Italia ci sia una situazione poi così diversa".*

BARBANO: "Cosa pensa di un corridoio di massima capacità ferroviario e quindi di collegamenti ferroviario-merci dal porto?"

BAGALÀ: *"Penso che in prospettiva sia indispensabile ma prima bisogna far funzionare le cose che già ci sono. Noi dimentichiamo che Gioia Tauro nel 2006 ha fatto 100mila contenitori via ferrovia, la linea ferroviaria è la stessa, potrei rifarlo domani mattina peccato però che le tariffe sono completamente fuori mercato, il treno non è competitivo, bisognerebbe fare dei sistemi che sono più software che hardware, o si abbassano i prezzi delle tracce*

ferroviarie, oppure un sistema ferroviario temporaneo come il ferro bonus che fa riprendere il settore. In passato è stato fatto e non è stata un'operazione sbagliata, attualmente da Gioia Tauro partono zero treni, quindi parlare d'infrastrutture quando non si sa neanche utilizzare per bene quelle che si possiedono, significa agire secondo un ordine prioritario inverso".

BARBANO: "Il problema della concorrenza riguarda anche il sistema italiano, c'è spazio per una strategia e una politica portuale italiana che anziché creare una concorrenza distruttiva faccia delle nostre coste un'area di approdo e di transito centrale rispetto a quello che sta avvenendo in generale?"

BAGALÀ: *"Certamente sì, ma la ricchezza bisogna anche crearla per poter avere merci da trasportare, prima di dividersi le briciole, converrebbe riuscire a portarne di più di traffico, allora sicuramente bisogna prendere delle decisioni, tutti assieme si può far aumentare i traffici, questa è la priorità".*

ALESSANDRO BARBANO intervista MARIO DI MARTINO, presidente di Martino spa

BARBANO: "Che significa in questo momento lavorare nel trasporto e nella logistica nel Mezzogiorno e quali sono i limiti e le prospettive?"

DI MARTINO: *"Noi abbiamo un mercato di riferimento che è l'industria e il retail moderno, dalla distribuzione alla grande distribuzione, prevalentemente siamo nati come un'organizzazione che collegava il sud dell'Italia al nord, ci siamo dedicati al trasporto intermodale che in Italia è particolarmente impegnativo. Le infrastrutture latitano, a causa di una mancanza di programmazione politica che risale a decenni fa. Conosciamo bene le autostrade del mare e le condizioni delle ferrovie italiane ed estere, purtroppo la ferrovia che collega nord e sud d'Italia rappresenta un servizio decadente, al contrario della situazione all'estero, per cui nel tempo abbiamo cercato di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti. Bisognerebbe prendere l'esistente di ogni modalità e integrarla con quelle che sono le possibilità. L'Italia ha una probabilità, il Mediterraneo è un canale il cui traffico tenderà sempre a crescere, abbiamo degli elementi da sfruttare ma lo dobbiamo fare subito, ci vuole integrazione, politica, industria, pochi soldi ma spesi bene. Un esempio: Milano- Catania, è una relazione che si potrebbe fare con un misto, Milano-Napoli, Napoli-Catania, appoggiandosi a collegamenti che già esistono peraltro, si deve ragionare in questa ottica, integrazione con quella che è l'autorità del mare, ma possiamo far coesistere queste realtà, ma fin quando queste realtà verranno scelte con i criteri attuali no. Ci vogliono persone competenti, che sappiano creare sistemi fra i porti, fra gli interporti etc.".*

BARBANO: "Lei lavora anche sulla sponda nord-africana, quali sono i partner con i quali possiamo sviluppare meglio occasioni?"

DI MARTINO: *"Sulla sponda del Mediterraneo vedo bene gli armatori che hanno voglia d'investire. Per quanto riguarda i paesi, in prima posizione la Tunisia e il Marocco, il Marocco però è filofrancese e sappiamo che i francesi vogliono distribuire loro le carte al tavolo da gioco. Qualcosa in Libia ma poco, bisogna capire la stabilità che piega prenderà, questa è attualmente un punto interrogativo"*

BARBANO: "Per quanto onesta la prospettiva del 2011, messa a confronto con gli

egiziani che hanno raddoppiato il canale di Suez in un anno, ci sgomenta. I tempi della realizzazione in Italia sono lentissimi, però effettivamente immaginare di disporre di un'opera 10 anni dopo è scoraggiante, come si può accorciare il tempo?"

DI MARTINO: *"Per le opere infrastrutturali l'ostacolo innanzitutto con cui ci si scontra sempre è proprio questo. Anche perché in Italia non si passa mai in una pianura sgombra, ma sempre in città, -fiumi, montagne. Il problema è un po' ambientale, un po' è la burocrazia, un po' il consenso".-.*

ALESSANDRO BARBANO intervista ARMANDO BRUNINI, Am.Del. Gesac

BARBANO: "Dal mare ai cieli, Capo di Chino è diventato un punto di orgoglio di questa città. Gesac nasce pubblica e poi viene privatizzata. Oggi fa capo al gruppo italiano F2i, Sgr Fondi italiani per le infrastrutture. Per quanto riguarda il settore aereo, ci sono le stesse problematiche logistiche che riguardano le infrastrutture in generale in Italia?"

BRUNINI: *"Non si aggiornano i piani. Si rimane con idee precostituite che rimangono dei miti. Per cui dal decennio scorso che si discute sull'ipotetica saturazione di Capo di Chino e sulla necessità di avere altre piste. Da allora le cose sono veramente cambiate, piani regionali di anni fa prevedevano 8 milioni di passeggeri mentre abbiamo chiuso a 5 milioni e mezzo. È arrivata l'alta velocità, i flussi si sono spostati, la crisi ha portato il Pil ad una tendenziale stagnazione, nel frattempo con un traffico stagnante si è trasformato il settore. Rispetto alle previsioni quindi meno traffico ma più capacità, a conclusione che nei vari tavoli istituzionali è che in questo momento di risorse limitate che siamo pubbliche o private, è meglio concentrarsi su quello che già c'è piuttosto che proseguire con altre opere. La mia esperienza passata a è con Bologna, a Bologna c'erano 4 aeroporti, quello dove stavo io era l'unico che guadagnava, gli altri perdevano tutti i soldi. Abbiamo avuto una serie di pressioni per fare sistema ma abbiamo resistito. Oggi dobbiamo concentrarci sulle cose che abbiamo, il deficit del nostro aeroporto è l'intermodalità e dobbiamo impegnarci per cercare di risolvere questa debolezza. Io sono per la razionalizzazione e non per la dispersione di risorse ed energie ulteriori".*

BARBANO: "Chi si trova a gestire un'azienda come la sua e si pone una prospettiva di sviluppo per cui il tema dell'intermodalità è centrale, a quali porte bussa e come procede?"

BRUNINI: *"Io sono arrivato a Capo di Chino che il progetto della metropolitana (la tratta dalla stazione Garibaldi in aeroporto) era già stato approvato e sono stato facilitato in questo senso. Il progetto lo stiamo accogliendo, noi lo dobbiamo solo accoglierlo, ora vediamo se si realizza. Il collegamento ferro-aereo funziona e porta vantaggi, lo dimostrano le opere in tal senso attuate in altri paesi. Facciamo un esempio concreto, in teoria se la Napoli-Bari funzionasse, dei cittadini baresi potrebbero volendo decidere di prendere un'opportunità di*

volo da Bari oppure prendono il treno e scendono alla stazione centrale, due fermate e partire sfruttando la nostra rete di collegamenti che aumenta sempre di più. Il nostro obiettivo è questo, incrementare la rete di collegamenti, quest'anno ne abbiamo aggiunti 10".

BARBANO: "Con riferimento all'aeroporto il turismo è fondamentale, il rapporto con le compagnie low cost è produttivo e come si colloca negli accordi con Alitalia? È guerra?"

BRUNINI: *"Si sono fatti la guerra fino ad adesso, c'è stato un vincitore, negli ultimi anni: le low cost CHE hanno preso piede. Il corto medio raggio lo domineranno loro. Si affermano compagnie che non sono più di un territorio, ma europee, brand europei che decidono quali sono i mercati più interessanti e li servono a prezzi vantaggiosi e competitivi. È fondamentale cavalcarla quest'onda, soprattutto per gli scali regionali come il nostro. Una strada obbligata, le compagnie nazionali invece si stanno sempre più orientando sulle percorrenze a lungo raggio, quindi sui voli inter-continentali".*

BARBANO: "Lei sente intorno a se una politica industriale nel sistema paese con la quale collaborare e portare avanti questa prospettiva oppure opera in solitudine?"

BRUNINI: *"Piuttosto in solitudine".*

ALESSANDRO BARBANO intervista ROBERTO FERRAZZA, dg sviluppo del territorio, programmazione e progetti internazionali

BARBANO: "I ministri passano i manager restano, quali corridoi e quali infrastrutture per il Mezzogiorno? Volendo andare oltre che cosa si può fare? Non possiamo vivere in prospettiva della Salerno-Reggio Calabria e della Napoli-Bari, ci sarà anche qualcos'altro a cui pensare?"

FERRAZZA: *"Sono all'interno del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, mi occupo di una 'famiglia' di fondi europei, parlo di famiglia perché si accenna ai fondi come fossero una massa indistinta ma in realtà ne esistono varie tipologie. Non è un appunto solo di carattere amministrativo ma ha delle ripercussioni ovviamente sull'utilizzo di questi budget. Io mi occupo di quella rete di fondi con cui si finanziano le reti trans-europee, l'altro grande filone è quello dei fondi strutturali, i fondi strutturali e i fondi per le reti tran-europee sono fondi europei ma si differenziano per alcuni aspetti. I fondi europei vengono assegnati su un programma ad un paese all'inizio della programmazione. L'altra famiglia dei fondi europei invece vengono assegnati a singoli progetti, su questi bandi l'Italia ha fondato grandi interventi per il paese, vorrei citare l'alta velocità dal 1999 e anche alcuni grandi interventi sulle autostrade. Cosa c'è nel futuro? Questa iniezione di liquidità dall'Unione europea di 11 miliardi con un bando a cui stiamo partecipando, tutto rivolto ai trasporti. C'è una programmazione e una dichiarata volontà europea, d'investire e stimolare l'economia europea attraverso un robusto piano d'investimenti cofinanziati con fondi europei. È significativo anche grazie al Piano Junker che l'Italia abbia capito che si debba investire sul piano dei trasporti, perché i trasporti hanno un valore di moltiplicatore sull'economia di un paese. Una corretta gestione e politica dei trasporti dà la possibilità al territorio di produrre meglio, a costi più bassi e quindi di essere più competitivi. Per l'Italia è un aspetto significativo: migliorare con operazioni oggi e non domani significa incidere in maniera attiva e decisiva sull'economia. Stiamo lavorando al semestre europeo, alla legge finanziaria 2015, la Commissione europea ha fatto varie raccomandazioni all'Italia, un'unica è rivolta al settore trasporti, ed è la n. 6: migliorare il collegamento ferroviario sui porti, questa è l'unica notazione che mi sembra ne valga 100. Noi su questo stiamo lavorando anche grazie all'utilizzo dei fondi europei".*

BARBANO: "Questa scelta di definanziare il cofinanziamento fatto dal Governo con riferimento ad alcune regioni del Mezzogiorno, la cui performance di spesa era inadeguata come nel caso della Campania, non è una ipoteca negativa?"

FERRAZZA: *"Mi muovo in un ambito non tecnico, ci sono 3 cicli di programmazione, 21 anni che l'Italia non spende e non utilizza a pieno i fondi europei, e quando li spende non è un problema solo di quantità ma anche di qualità della spesa, adesso noi stiamo semplicemente soggetti ad una legge a cui sono soggetti tutti. I fondi europei o si spendono o si perdono, questo vale sia per i fondi strutturali che per le reti trans-europee. Una delle ragioni di cattiva gestione dei fondi è l'apparato amministrativo e il personale umano, sostanzialmente il problema dell'Italla è che ha una forte difficoltà a programmare, noi la qualità scientifica e tecnica per intervenire l'abbiamo, l'incapacità di non programmare a questo punto mi sembra una non volontà".*

BARBANO: "Con riferimento alla qualità della spesa, anche in Europa qualcosa non funziona, ci sono criteri valutativi che spesso non hanno nulla a che fare con lo sviluppo di un territorio".

FERRAZZA: *"Oggi stiamo ricevendo da tutta l'Italia proposte da sottoporre all'Europa sul cofinanziamento per le reti trans-europee che coprono tutte le modalità tra cui soprattutto le ferrovie, a cui è riconosciuta un priorità, ma finanziamo anche i porti, che è l'altra grande voce di spesa. Questi interventi vanno su progetti specifici identificati di comune intesa tra lo Stato italiano e la commissione europea. Sapere che all'inizio di una programmazione si punta su un progetto ben identificato ha la sua importanza, questi progetti (alta velocità, asse che c'è tra Brescia e Vicenza etc.) funzionano bene e c'è la certezza del risultato. Purtroppo in Italia un quadro d'insieme di provvedimenti ed eventuali soluzioni non ci sono".*

La lettera del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, GRAZIANO DEL RIO a SIPOTRA:

"Gentile professor Cascetta, e gentili tutti intervenuti al Convegno Si poTra, mi scuso per la mia mancata partecipazione al vostro evento, dovuta a sopraggiunti urgenti impegni istituzionali che non mi consentono di essere con voi.

Mi riprometto di poter partecipare in una prossima occasione, anche perché il tema infrastrutturale di cui vi occupate è di vitale importanza, per il Paese e per il Mezzogiorno.

L'ambito nel quale è maggiormente evidente la dimensione del calo degli investimenti pubblici nel nostro Paese è senz'altro quello che state indagando, come emerge dalle analisi statistiche più recenti. Mentre, al contrario, la mancanza di infrastrutture efficaci risulta uno dei limiti primi ad una crescita di qualità.

È quindi dovere del Governo, la necessità di intervenire sia sulla spesa efficace sia sulle reti, quindi sia a livello normativo e sia livello operativo, per un efficiente utilizzo delle risorse comunitarie.

Stiamo operando per un cambiamento di marcia e non lo faremo senza di voi, né senza i territori. L'Italia è un Paese con straordinarie capacità che necessita di un piano di logistica integrata in cui il mezzogiorno giocherà un ruolo centrale.

Aspetto il Professor Cascetta presto anche per poter essere aggiornato sulle vostre conclusioni e sugli obiettivi che possiamo e dobbiamo raggiungere".

Graziano Del Rio

Le proposte del comitato direttivo di SIPoTra per una nuova accessibilità per un nuovo Mezzogiorno

1. Messa a punto di una **visione unitaria, e coerente con la programmazione Europea, per la intera macro-regione**, delineata possibilmente su "aree vaste" che comprendano macro-province e/o macro-regioni, con l'intento di superare i tanti "localismi" auto-referenziali. La programmazione nazionale (quando c'è) e quelle regionali sono troppo spesso liste di opere incoerenti fra loro, che non colgono le opportunità derivanti dalle sinergie di sistema e dalle economie di scala. Le proposte di progetto spesso sono prive di valutazioni effettuate con metodi di analisi riconosciuti dall'Unione Europea, incoerenti fra loro, ed in alcuni casi in contraddizione con le proposte di intervento già approvate nell'ambito delle reti TEN. Per superare questi limiti riteniamo necessario introdurre un nuovo approccio alla programmazione – modificando l'art. 1 della legge 443/2001, legge obiettivo —che riavvii la redazione quinquennale del Piano generale dei trasporti e della mobilità ed alla decisioni, utilizzando analisi rigorose, effettuate con strumenti adeguati, quali, ad esempio, il Public Engagement, che favoriscano la partecipazione contrastando richieste irrealistiche, basate su studi di fattibilità di qualità, in grado di individuare le soluzioni migliori fra le diverse alternative possibili. Regioni e Stato, ciascuno per la propria parte, devono collaborare su questi temi per costruire un nuovo paradigma che modifichi la ripartizione delle competenze Stato - Regioni per le infrastrutture di livello strategico o, in attesa della riforma Costituzionale, facendo svolgere allo Stato il ruolo di proposta motivata e recependo l'intesa delle Regioni in sede di Conferenza. Fra l'altro con l'assenza di una programmazione-quadro di livello nazionale che dimostri il contributo delle singole scelte regionali alla realizzazione del disegno strategico Europeo sarà sempre più difficile accedere ai fondi strutturali e di investimento della UE. Il percorso non è formale, poiché, come già accaduto in passato, laddove la Commissione non dovesse intravedere obiettivi specifici e ben delineati e strategie adeguate per perseguirli, essa procederà alla richiesta di integrazioni, rinviando di fatto nel tempo la disponibilità delle risorse e la conseguente realizzazione degli investimenti.
   È quindi centrale ricondurre l'intero Paese e di conseguenza il Mezzogiorno, nell'ambito europeo, definendo scelte infrastrutturali trasparenti e condivise, non

facilmente modificabili con singoli atti di governo a livello nazionale e regionale, recuperando una pianificazione nazionale strategica dei trasporti e della logistica disegnata per un orizzonte di lungo periodo, sulla falsariga di quanto fanno da tempo l'UE e tutti i grandi Paesi Europei e superando quindi definitivamente la prassi della Legge Obiettivo.

Va valutata la possibilità di costituire "Infrastrutture Italia" un organismo indipendente (con le stesse garanzie di indipendenza della Banca d'Italia) al quale affidare la stabilità nel tempo dei programmi infrastrutturali che, per loro natura, si estendono su orizzonti temporali che vanno protetti anche dal ciclo politico.

2. **Co-finanziamento pubblico dei servizi di trasporto nel, dal e per il mezzogiorno,** attraverso sovvenzioni alla domanda dirette o indirette, per esempio tramite l'acquisto con fondi pubblici di tracce ferroviarie da mettere a disposizione con gara degli operatori ferroviari cargo gratuitamente da/per selezionati poli logistici del Mezzogiorno; contributi allo start-up di nuovi collegamenti viaggiatori e merci da assegnare tramite gara alle imprese di trasporto sulla base di proposte supportate da studi di fattibilità tecnico-economici in grado di dimostrare il ritorno dell'investimento e che giustifichino l' aiuto di Stato rispetto agli obiettivi Europei di convergenza. Particolare attenzione dovrebbe essere riservata ai collegamenti fra le 5 aree metropolitane del Mezzogiorno.
3. **Reindirizzo di una parte dei finanziamenti per nuovi investimenti ad interventi di manutenzione straordinaria ed ai sistemi di gestione del traffico** di ferrovie, strade, porti ed aeroporti, con l'obiettivo di utilizzare nel miglior modo possibile le infrastrutture esistenti, soprattutto nel caso in cui non siano previsti interventi sostitutivi nel breve-medio periodo. Per le ferrovie ciò si tradurrebbe, ad esempio, in un progetto di **massima velocità e massima capacità ferroviaria:** intere aree sono escluse dai benefici della alta velocità – alta capacità che oggi si ferma a Salerno e lo rimarranno anche dopo la realizzazione delle nuove linee Napoli-Bari e Palermo-Catania. Su questi assi principali (ad es. Salerno-Reggio Calabria, linea Adriatica, trasversale merci tirreno - adriatica) si ritiene necessario concepire, progettare e realizzare a breve un programma che massimizzi le prestazioni per i collegamenti inter-city e regionali, con interventi infrastrutturali limitati ed attraverso l'utilizzo estensivo delle tecnologie di controllo più avanzate. Nel settore delle merci, interventi sull' "ultimo miglio" di porti ed interporti nei collegamenti con le reti stradali e ferroviarie nazionali ed europee. Nel settore stradale vanno definiti a breve tempi e costi per garantire livelli minimi di percorribilità e sicurezza ai principali assi viari

del Mezzogiorno, come la statale Basentana per la Basilicata o l'attuale statale 106 Ionica, in attesa degli interventi di raddoppio previsti.

4. **Priorità agli interventi sulla mobilità urbana e metropolitana** che allo stato attuale sono uno dei principali punti di debolezza del sistema della mobilità del Mezzogiorno. Si ritiene che l'introduzione di sistemi di trasporto rapido di massa, disegnati su elevati standard di qualità ed utilizzando le tecnologie più adeguate debba essere considerato prioritario nella selezione dell'allocazione delle risorse nazionali ed europee, un progetto mobilità urbana nel Mezzogiorno a partire dalle 5 città metropolitane : Bari, Catania, Napoli, Palermo e Reggio Calabria-Messina.
5. **Promozione decisa e convinta su scala europea ed internazionale delle politiche infrastrutturali e logistiche per il Mediterraneo.** L'Italia deve riacquistare una propria capacità di proposizione politica per un "nuovo" Mediterraneo, a partire dai trasporti e dalla logistica superando ritardi e disattenzioni del passato. Il nuovo Piano di azione per il Mediterraneo, la rete dei trasporti del Mediterraneo TMN-T, i singoli piani di sviluppo degli assi terrestri e delle autostrade del mare, devono essere concepiti come una formidabile occasione per il Paese intero e per il Mezzogiorno in particolare. Tale funzione deve essere condivisa con i governi regionali e delle città metropolitane, coinvolte in maniera pro-attiva nella sua ridefinizione, sulla falsariga di quanto già fatto da molte Regioni dell'UE e dei paesi della sponda Sud del Mediterraneo. Il Governo italiano potrebbe farsi promotore di un "Nuovo trattato di Barcellona" sui temi dei trasporti e della logistica, indicendo una conferenza internazionale sull'argomento, da programmare per il prossimo anno in una città del Mezzogiorno.
6. Forte auspicio a promuovere un sempre maggiore **coordinamento tra politiche per l'accessibilità e politiche industriali e di incentivo all'internazionalizzazione delle imprese**, da mettere in luce in primo luogo attraverso una coerente programmazione degli interventi sulle infrastrutture e sui servizi. È difficile prevedere una ripresa significativa della produzione manifatturiera nel Mezzogiorno, se non è sostenuta dal consolidamento e dallo sviluppo delle imprese di servizi alla produzione, a cominciare da quelli del trasporto delle merci e della logistica. Agro-alimentare, tessile-abbigliamento, pelli e calzature, meccanica strumentale, arredamento e mobile, ecc. 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 ed interportuali. La presenza di tante imprese italiane operanti in Algeria, Egitto, Marocco e Tunisia

lungo le filiere citate costituiscono il principale punto di riferimento, per favorire l'internazionalizzazione della logistica meridionale. A questo fine sarebbe molto importante attivare delle Zone Economiche Speciali in corrispondenza dei principali sistemi portuali del mezzogiorno a partire da Gioia Tauro, Napoli e Taranto.

7. **Messa a punto di strutture tecnico-amministrative e di ricerca a livello nazionale, regionale e locale fortemente rinnovate, adeguate a nuove funzioni programmatorie**, sul modello dei principali organismi internazionali, nella convinzione che le risorse ad esse destinate possano essere quelle a più elevato ritorno di investimento. Burocrazie poco competenti producono progetti inefficaci ed inefficienti sia nella fase di programmazione che in quella di spesa. I temi dell'accessibilità, della logistica e delle infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno dovrebbero essere monitorati e approfonditi con indagini, analisi, ricerche e proposte, analogamente a quanto già lo SVIMEZ fa per l'economia meridionale. A questo scopo, si propone di destinare una percentuale, ad esempio del 5 per mille, dei fondi per gli investimenti del Mezzogiorno al loro finanziamento.

Le conclusioni del presidente di SIPOTRA, ENNIO CASCETTA

UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ PER UN NUOVO MEZZOGIORNO

"Dall'incontro che si è tenuto a Napoli sono emersi molti stimoli e spunti che richiedono sicuramente ulteriori approfondimenti ed analisi. Si parla spesso di Mezzogiorno, ciò nonostante è possibile vedere sotto angoli diversi questa realtà, e alcune delle cose di cui si è discusso oggi sono senz'altro argomenti nuovi ed originali.

La questione del Mezzogiorno è ormai diventato un problema che rasenta l'emergenza sociale, infatti, la caduta del PIL è del -13,3% tra il 2008 ed il 2013, gli investimenti sono calati del 33% nello stesso periodo, la riduzione degli investimenti in opere pubbliche tra il 1992 ed il 2012 è di quasi 4 volte, si sono persi 600 mila posti di lavoro tra il 2008 ed il 2013 e 494 mila giovani sono emigrati dal sud dal 2001 al 2013. Ma forse il dato più drammatico è il rischio "desertificazione" di un terzo del Paese, con un calo di 4 milioni di residenti previsti tra il 2012 ed il 2065 nel Sud e Isole.

Il quadro emerso dalle analisi e dal dibattito di oggi è impietoso: analisi e dati hanno dimostrato che il mezzogiorno è veramente isolato. È isolato al suo interno, è isolato nelle sue città, è isolato verso il centro dell'Europa ad i mercati di sbocco, è isolato verso quello che potrebbe essere il suo bacino naturale di collegamento e di sviluppo, la sponda sud del mediterraneo il cui PIL ormai vale il 70 percento di quello dell'Italia.

In questo quadro, il tema dell'accessibilità alle e dalle regioni del Mezzogiorno verso il resto del mondo, ma anche al proprio interno lungo le diverse direttrici, assume una valenza particolare, è uno dei fattori strategici per il rilancio dell'economia. In un mondo caratterizzato da livelli crescenti di competitività tra aree territoriali, la mancanza di un'adeguata accessibilità tende a penalizzare gravemente il potenziale sociale ed economico di un territorio.

E qui scontiamo tutti i limiti del sistema italiano dei trasporti e della logistica che sono amplificati al Sud. Manca una programmazione unitaria su scala nazionale, a cui si aggiungono le limitate capacità di programmazione delle regioni, titolari di quote significative dei fondi per investimenti provenienti dall'Unione Europea. Ancora, abbiamo una scarsa capacità realizzativa ed abbiamo tempi e costi di realizzazione delle infrastrutture largamente superiori alle

medie nazionali ed europee. Oggi le infrastrutture in cantiere nel Mezzogiorno valgono 4,7 miliardi di euro, contro i 19 del Centro-Nord; solo il 19% dei nuovi finanziamenti complessivi in infrastrutture è destinato al Mezzogiorno. C'è poca trasparenza ed assenza di metodi di valutazione indipendenti nelle scelte come dimostrano gli stop- and-go di diversi progetti. La situazione della mobilità urbana è molto critica a cominciare dalle neo istituite cinque Città metropolitane del Sud, con infrastrutture e servizi fortemente insufficienti.

Si è evidenziato che l'accessibilità rappresenta un limite per il rilancio economico e sociale del Mezzogiorno, che ha cullato per lungo periodo il sogno di diventare il centro del Mediterraneo, l'area necessariamente mediatrice tra il Nord Africa e il Vicino Oriente e l'Europa. Ma che di fatto è oggi visto da Bruxelles, come dimostra la revisione delle reti trans europee Ten-T del 2013, come la periferia meridionale dell'Europa.

Per rilanciare il Mezzogiorno, si deve, quindi, partire dall'accessibilità ed in particolare da quella collegata alle attività economiche per le quali il Sud ha maggiori potenzialità competitive o gap da recuperare, iniziando dalle cinque neo-città metropolitane, dalle diverse forme di turismo, dalle aree di produzione agricola di qualità, dalle aree industriali e dai distretti produttivi e tecnologici, dai centri di eccellenza nella ricerca e nella formazione, dai centri a vocazione logistica verso il nord e l'Europa e verso il Mediterraneo. E' altrettanto necessario che questo tema, inevitabilmente collegato a quelli delle infrastrutture e degli investimenti pubblici, della programmazione nazionale ed europea, ed in particolare del nuovo programma di coesione della UE, sia affrontato superando i limiti e le prassi dei decenni passati.

SIPoTra non si è però limitata alla sola analisi del problema ma ha presentato delle proposte concrete e nuove perché convinta che l'accessibilità è una precondizione per lo sviluppo del Mezzogiorno. Proposte che sono state fatte pervenire al Governo, sottolineando la necessità di una regia nazionale. Il Governo deve, quindi, riappropriarsi della pianificazione, non solo delle infrastrutture ma anche dei servizi, che parimenti alle infrastrutture devono poter essere finanziati con fondi pubblici.

Sipotra, inoltre, al fine di creare un elemento di continuità con il futuro intende farsi promotrice, con l'appoggio del governo nazionale, dell'organizzazione di una conferenza internazionale per il Mediterraneo per condividere con i governi regionali e delle città metropolitane e con i paesi del Mediterraneo i temi della mobilità, dei trasporti e della logistica. In una fase storica così delicata come l'attuale, l'impatto di nuovi collegamenti/relazioni tra il Mezzogiorno ed i paesi nord africani moderati potrebbe essere tale da poter contribuire ad un processo di integrazione che parta proprio da quella economica e commerciale".

Ennio Cascetta

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Gli speciali di Ferpress.it
Editore Ferpress Srl
FerPress è una testata edita a Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010).
Direttore responsabile Gisella Pandolfo
Direttori editoriali Lorenzo Gallico e Antonio Riva
In redazione - *redazione@ferpress.it*: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Roberta Ferlicca, Giulia Ratini, Serena Santi.
Segreteria di redazione - *segreteria@ferpress.it*: Angela Torrisi
00186 Roma (I), Piazza di Firenze 24
tel 06-4815303 fax 06-68806085

PUBBLICITA'

Per informazioni sulla pubblicazione di annunci pubblicitari su Ferpress.it, sulla Dailyletter quotidiana e sugli Speciali di Ferpress contattare la segreteria di redazione o scrivere a *commerciale@ferpress.it*. La brochure su tutti i servizi è scaricabile da *www.ferpress.it*. Ferpress è convenzionata con alcune associazioni: le aziende aderenti ad ANAV, ASSOPORTI, ASSTRA, Fercargo, Confcommercio-Confrasporto possono usufruire di particolari condizioni per gli abbonamenti ed hanno tariffe pubblicitarie scontate.

AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

SIPOTRA
SOCIETÀ ITALIANA DI POLITICA DEI TRASPORTI