



UN MEZZOGIORNO DA CONNETTERE

Dario Gentile

Maggio 2009

SOMMARIO

PREMESSA	3
IL DEFICIT DEL MEZZOGIORNO NEI SERVIZI E NELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	5
GLI INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO.....	8
L'OCCASIONE PERDUTA DEI FONDI FAS.....	13
LE CRITICITA' DELLA GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI E DELLE RISORSE COMUNITARIE	14
LE PROPOSTE PER UN NUOVO SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA NEL MEZZOGIORNO E LE PROSPETTIVE FUTURE	16

PREMESSA

Un intervento strutturale sul sistema dei trasporti nel sud d'Italia non è più rinviabile e ciò è ancora più vero in relazione alla drammatica crisi economica che stiamo attraversando. I cittadini e le imprese del Mezzogiorno si confrontano tutti i giorni con servizi di trasporto insufficienti ed inadeguati e con una rete di infrastrutture satura e carente sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. La carenza dei servizi di trasporto e di logistica, la scarsa dotazione infrastrutturale, gli investimenti insufficienti rappresentano, di sicuro, alcuni dei principali ostacoli strutturali alla crescita economica dell'area oltre a produrre effetti negativi sul fronte dei costi del trasporto, dell'impatto ambientale, dell'industria di settore, dell'incidentalità, della vivibilità e della stessa percezione del Mezzogiorno come spazio sociale ed economico comune.

Una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno sono una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, soprattutto nell'attuale momento di crisi e nel mutato scenario internazionale.

Il recupero di una accettabile dotazione infrastrutturale è da diversi anni indicata da tutti i principali rappresentanti del mondo politico, industriale, sindacale come il fattore determinante per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno. Eppure secondo gli ultimi dati Tagliacarne dal 2000 al 2007 il gap infrastrutturale tra il Mezzogiorno e il Centro-Nord è rimasto sostanzialmente invariato anzi è leggermente aumentato; uno scarto di 37 punti fatto 100 per l'Italia (Centro-Nord= 113,5; Mezzogiorno= 76,5), nonostante il contributo della Campania (che invece risulta la regione con la maggiore crescita di dotazione infrastrutturale). Ciò è logica conseguenza del fatto che, a differenza di quanto si immagina, nel periodo 2000-2006 il valore medio della spesa in conto capitale del settore pubblico allargato per abitante è stato più basso

nel Mezzogiorno (-9%) che non nel centro-nord (Mezzogiorno: 1.077 €procapite; Centro-Nord: 1.182) nonostante l'apporto dei fondi aggiuntivi.

Non si può pensare per il futuro che la spesa per i trasporti nel sud avvenga utilizzando principalmente risorse comunitarie e straordinarie che assumono di fatto un ruolo di risorse sostitutive rispetto a quelle ordinarie. Anche il sud deve poter utilizzare pienamente risorse ordinarie dello Stato se vuole rendere utili e strategiche quelle straordinarie. La mancanza di risorse aggiuntive ha rappresentato un danno per il sistema meridionale dei trasporti.

E' ovvio che il tema delle risorse non è l'unica questione da affrontare. Bisogna intervenire su una serie di criticità che hanno caratterizzato la gestione dei fondi da parte della Pubblica Amministrazione in questi ultimi anni nel Mezzogiorno (ma anche nel centro-nord), e legate principalmente ad una eccessiva frammentazione degli interventi, a tempi di realizzazione eccessivamente lunghi e ad una scarsa qualità dei progetti con conseguenti aumenti dei costi di realizzazione.

In questi ultimi anni un importante e significativo contributo sul fronte della pianificazione e della programmazione unitaria degli interventi di medio - lungo periodo su scala interregionale è stata portata avanti dal Coordinamento delle Regioni del Mezzogiorno che, dopo un lungo lavoro congiunto, ha elaborato il documento *"Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno"*, approvato nel febbraio 2006.

Queste proposte hanno significativamente contribuito alla formazione del piano *"Insieme per lo sviluppo – Le priorità per il Mezzogiorno"*, approvato nel luglio 2006 dalle Regioni del Sud, da Confindustria e dalle organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL, con cui si proponeva un piano di azione concentrato su 4 grandi priorità:

- Una fiscalità di vantaggio nel Mezzogiorno

- Un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno
- I sistemi urbani del sud motori per lo sviluppo
- La società della conoscenza per lo sviluppo del Mezzogiorno.

IL DEFICIT DEL MEZZOGIORNO NEI SERVIZI E NELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Il Mezzogiorno sconta rispetto al centro-nord un rilevante e non più accettabile deficit in termini di qualità e quantità dei servizi di trasporto, a cominciare da quelli ferroviari di collegamento tra le varie città del Mezzogiorno. Di seguito si riporta un confronto tra l'offerta di servizi ferroviari tra capoluoghi di regione al sud e al centro-nord, ricostruito prima dell'introduzione dei nuovi servizi di alta velocità. Da tale quadro emerge un quadro davvero preoccupante per il Mezzogiorno con un ritardo notevole rispetto al nord del Paese, reso ancor più evidente dai nuovi servizi di alta velocità.

Servizio ferroviari di collegamento Eurostar tra capoluoghi (prima dell'AV)

	MEZZOGIORNO	NORD	QUOTA % MEZZ./NORD
% di relazioni tra capoluoghi di regione servite da collegamento ferroviario diretto	20%	100%	20,0%
Numero medio di treni giornalieri del tipo Eurostar tra coppie di capoluoghi di regione	2	14,7	13,6%
Velocità media dei collegamenti Eurostar tra capoluoghi di regione (km/h)	73,3	95,2	77,0%

Fonte: Elaborazioni Centro Studi ACaM. 1

La condizione di ritardo per il Mezzogiorno emerge con evidenza anche in relazione al quadro dei collegamenti aerei sud-sud e nord-nord da cui si evince come, nel Mezzogiorno, solo 3 relazioni siano servite da collegamenti aerei ordinari contro le 7 del nord. Questa situazione è stata ulteriormente aggravata dalla crisi Alitalia e dalla

1 Le Regioni considerate nell'analisi dei servizi ferroviari tra i capoluoghi sono: 1) per il Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia; 2) per il Nord: Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Veneto.

riprogrammazione del piano voli di CAI, che ha apportato tagli significativi ai collegamenti aerei da e verso Mezzogiorno. Altra grave lacuna è quello relativa ai collegamenti aerei tra il Mezzogiorno ed i Paesi della sponda sud del Mediterraneo: solo una relazione è servita da collegamenti aerei ordinari. Il Mezzogiorno d'Italia, quindi, non è assolutamente ben collegato con i Paesi del Maghreb e del Mashrek: ad esempio per andare da Napoli, da Bari o da Reggio Calabria a Tripoli, a Tunisi o a Casablanca bisogna necessariamente spostarsi prima a Roma o a Milano.

Si tratta di punti di debolezza molto forti per le aree del Mezzogiorno che contribuiscono a rallentare lo sviluppo economico.

Quadro dei servizi aerei interni (precedente alla riprogrammazione CAI)

	Numero relazioni servite	Numero tot. voli settimana
Sud-Sud	3	84
Nord-Nord	7	198
Quota % Sud-Sud/ Nord-Nord	42,9%	42,4%

Fonte: Elaborazioni Centro Studi ACaM.2

Anche sul fronte del trasporto pubblico locale, il Mezzogiorno presenta un'offerta di servizi decisamente inferiore, sia dal punto di vista quantitativo (in termini di vetture-km) che qualitativo (età media materiale rotabile, puntualità, tecnologie), rispetto al resto del Paese che pure offre mediamente standard di servizio ben al di sotto dei livelli medi europei.

Il trasporto pubblico locale (indici per Mezzogiorno, posto 100 per l'Italia)

	Indici di offerta per superficie	Indici di offerta per abitanti
Servizi Trenitalia su rete RFI	77	85
Ferrovie regionali	112	125
Trasporto su gomma e metropolitano	81	90
Totale	81	90

Fonte: Elaborazioni Centro Studi ACaM

2 Le Regioni considerate nell'analisi dei voli interni sono: 1) per il Mezzogiorno: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardinia, Sicilia 2) per il Nord: Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta, Veneto.

Anche per i collegamenti marittimi con il Mediterraneo si evidenzia una scarsa incidenza del Mezzogiorno sul totale dei collegamenti che interessano il nostro Paese, tranne che per le autostrade del mare con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Confronto Mezzogiorno - Centro-Nord dei collegamenti merci del tipo ro-ro e container con i Paesi del bacino mediterraneo (al mese) (2005).

	MEZZOGIORNO	CENTRO-NORD	QUOTA % MEZZ./CENTRO-NORD
Numero di collegamenti merci container al mese con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo	65	315	20,6%
Numero di collegamenti merci container al mese con i Paesi della sponda sud Mediterraneo	16	71	22,5%
	MEZZOGIORNO	CENTRO-NORD	QUOTA % MEZZ./CENTRO-NORD
Numero di collegamenti merci ro-ro al mese con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo	466	605	77,0%
Numero di collegamenti merci ro-ro al mese con i Paesi della sponda sud Mediterraneo	6	41	14,6%

Fonte: Elaborazioni Centro Studi ACaM

Dal 2006 al 2008 le autostrade del mare dall'Italia verso il Mediterraneo sono aumentate di circa il 27%, ma tutte sulla relazione nord Italia - Mediterraneo Occidentale. Nonostante questi dati, a conferma delle potenzialità di questo mercato, è bene sottolineare come negli ultimi due anni, si sia registrato un incremento dei traffici in export dal Mezzogiorno verso i Paesi Terzi del Mediterraneo di ben il 47%.

Analogamente ai servizi anche sul fronte della dotazione infrastrutturale il Mezzogiorno è molto indietro rispetto al centro-nord, soprattutto per quanto riguarda le autostrade e le ferrovie.

Indici di dotazione infrastrutturale (posto 100 per l'Italia)

	RISPETTO AL TERRITORIO		RISPETTO ALLA POPOLAZIONE		
	AUTOSTRADE	FERROVIE	PORTI (accosti)	CENTRI INTERMODALI (numero)	AEROPORTI (numero)
MEZZOGIORNO	78,6	69,1	136,9	37,8	104,0
CENTRO-NORD	114,8	121,3	79,8	135,3	97,8
ITALIA	100	100	100	100	100

Fonte: Elaborazioni su dati Svimez 2008

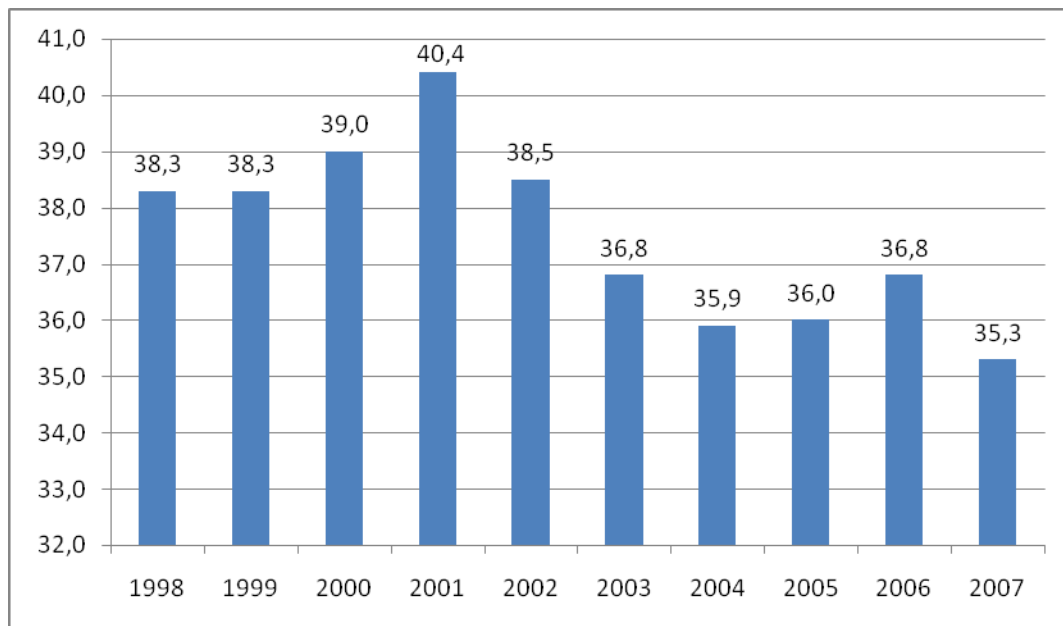
GLI INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO

Per avere un quadro degli investimenti realizzati in questi anni nel Mezzogiorno una prima analisi può riguardare la spesa in conto capitale della pubblica amministrazione, composta complessivamente in Italia per i suoi tre quarti da spesa “ordinaria” (quella dei ministeri, delle Regioni, dei Comuni a valere sui propri bilanci) e per il restante quarto da spesa “aggiuntiva” (fondi FAS e fondi europei) per le politiche di sviluppo delle aree più deboli (ad esempio per l’anno 2006 la spesa ordinaria è stata quasi pari a 47 miliardi, il FAS a 5,9 miliardi e i fondi strutturali a 7,7 miliardi), in attuazione delle politiche di coesione dell’Unione Europea (previste dai trattati dell’Unione) e dal dettato nel quinto comma dell’articolo 119 della Costituzione italiana.

L’obiettivo fissato per il Mezzogiorno dal Documento di programmazione economico-finanziaria 2000-2003 e confermato dai successivi DPEF era stato del 45% della spesa totale in conto capitale nel Paese (ed in particolare del 30% della spesa ordinaria e dell’85% per il FAS); obiettivo poi ridotto dal Governo Prodi al 42,3% per il quadriennio 2007-2011 e poi, ancora al ribasso, al 41,4% per il biennio 2010-2011.

Ma questi obiettivi sono stati di gran lunga disattesi. Come si evince dal grafico sottostante, la quota del Mezzogiorno sul totale Italia, dopo un primo trend crescente dal 1998 al 2001 (in cui si è raggiunta 40,4%), ha subito negli anni un andamento sostanzialmente decrescente fino a quota 35,3% del 2007.

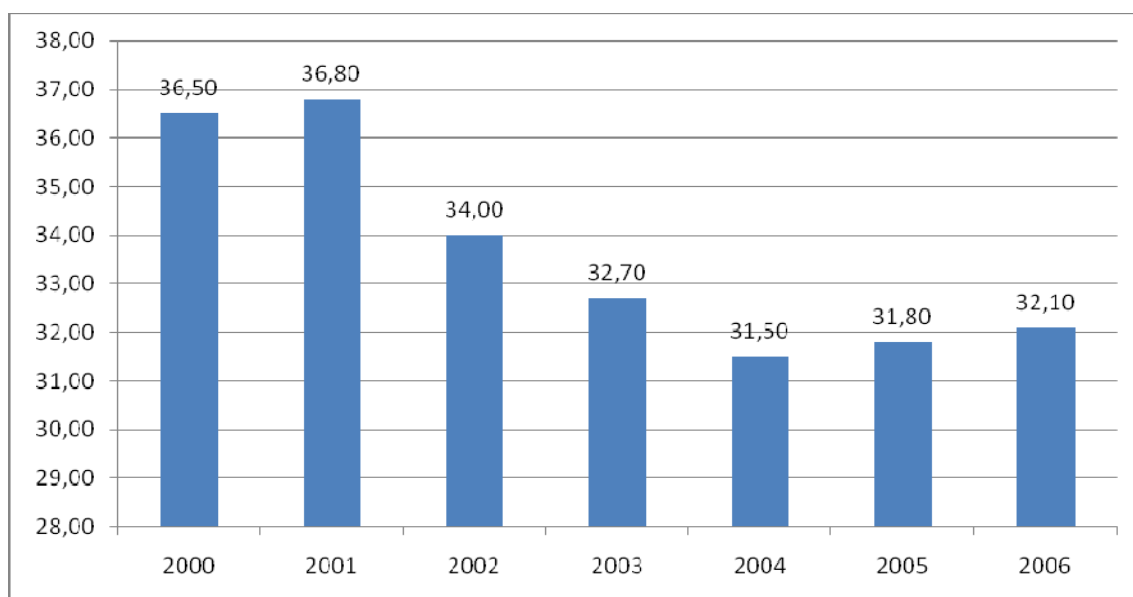
Spesa in conto capitale della Pubblica Amministrazione: quota % del Mezzogiorno sul totale Italia



Fonte: Rapporto Annuale DPS 2007.

La situazione peggiora ulteriormente per il Mezzogiorno con quote ancora più basse se si considera tutto il settore pubblico allargato, comprensivo cioè delle imprese pubbliche nazionali e locali (Anas, Ferrovie dello Stato, Enel etc). Difatti la quota del Mezzogiorno, dopo aver raggiunto il valore di 36,8% nel 2001, tende poi a decrescere ulteriormente, fino al valore del 32,1% nel 2006.

Spesa in conto capitale del Settore Pubblico Allargato: quota % del Mezzogiorno sul totale Italia.



Fonte: Rapporto Annuale DPS 2007.

Si tratta cioè di valori estremamente bassi, molto lontani dall'obiettivo prestabilito del 45% per il Mezzogiorno. Rispetto all'obiettivo prestabilito, si stima che, tra il 2002 e il 2006, sono stati spesi complessivamente nel Mezzogiorno 50 miliardi in meno (fonte: Viesti, 2009). Il dato forse più significativo è che, nel periodo 2000-2006, il valore medio della spesa in conto capitale del settore pubblico allargato per abitante nel Mezzogiorno è stato addirittura più basso del 9% rispetto al Centro-Nord (Mezzogiorno: 1.077 €procapite; Centro-Nord: 1.182) nonostante l'apporto dei fondi strutturali europei e dei fondi FAS. Un quadro, quindi, che non ha visto in questi anni una reale spinta a sostegno dello sviluppo del Mezzogiorno né tantomeno un ingente trasferimento di risorse al sud, come da più parti si pensa.

E' evidente pertanto che, in questi anni, i fondi per le Aree Sottoutilizzate (FAS) e i fondi strutturali europei sono stati per il Mezzogiorno sostitutivi e non "aggiuntivi" rispetto alle risorse ordinarie che, dal 2002 al 2006, rispetto alla prevista quota del 30% è stata costantemente inferiore fino ad un valore pari al 21,4% per il 2008. Le

risorse comunitarie e quelle destinate alle Aree Sottoutilizzate, piuttosto che favorire lo sviluppo del Sud hanno contribuito al risanamento dei conti nazionali e al raggiungimento di altri obiettivi. A integrazione di questa analisi bisogna, inoltre, tener conto che circa la metà della spesa rendicontata all'Unione Europea, a titolo di fondi strutturali 2000-2006, ha riguardato i cosiddetti "progetti coerenti", che già avevano un finanziamento. Si tratta, quindi, di fondi liberati, che è fondamentale che vengano spesi nelle aree del Mezzogiorno secondo i criteri previsti e che, quindi, produrranno i loro effetti sul territorio nei prossimi anni.

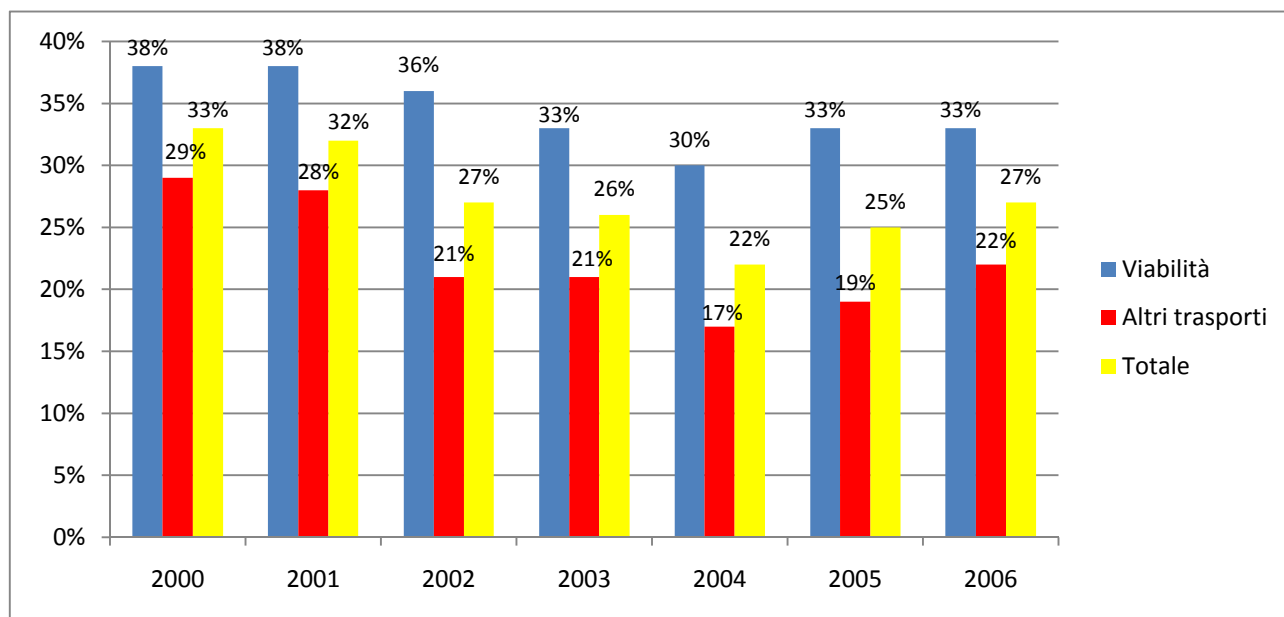
Spesa ordinaria e aggiuntiva (fondi FAS e fondi strutturali) espressa in termini assoluti e %.

Anno	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Spesa ordinaria (miliardi euro)	11,6	11,7	11,4	9,3	13	13,4	11,3	11,3	11,8	10,2
Spesa ordinaria (quota %)	28,4	27	27	22,2	26,3	26,1	23,4	23,9	24,5	21,4
Spesa aggiuntiva (miliardi euro)	8,4	9,9	10,5	15,1	11,2	10,4	11	10,7	10,9	12,1
Spesa aggiuntiva (quota %)	73,9	75,7	75,2	81,8	83,3	79,2	78,8	78	79,3	78,1

Fonte: Rapporto Svimez 2008 sull'economia del Mezzogiorno.

Altro fattore determinante per il mancato recupero del gap infrastrutturale è che nell'ambito della spesa in conto capitale degli ultimi anni, l'incidenza % dei trasferimenti e degli incentivi alle imprese rispetto agli investimenti in infrastrutture nel Mezzogiorno è molto più alta rispetto al resto del Paese. Difatti focalizzando l'attenzione sul settore delle infrastrutture di trasporto emerge un quadro ancora più negativo per il meridione con una quota % del Mezzogiorno sul totale nazionale addirittura pari al 27% nel 2006 (33% per la viabilità e 22% per gli altri settori). Nel 2001 questa % era pari al 32%.

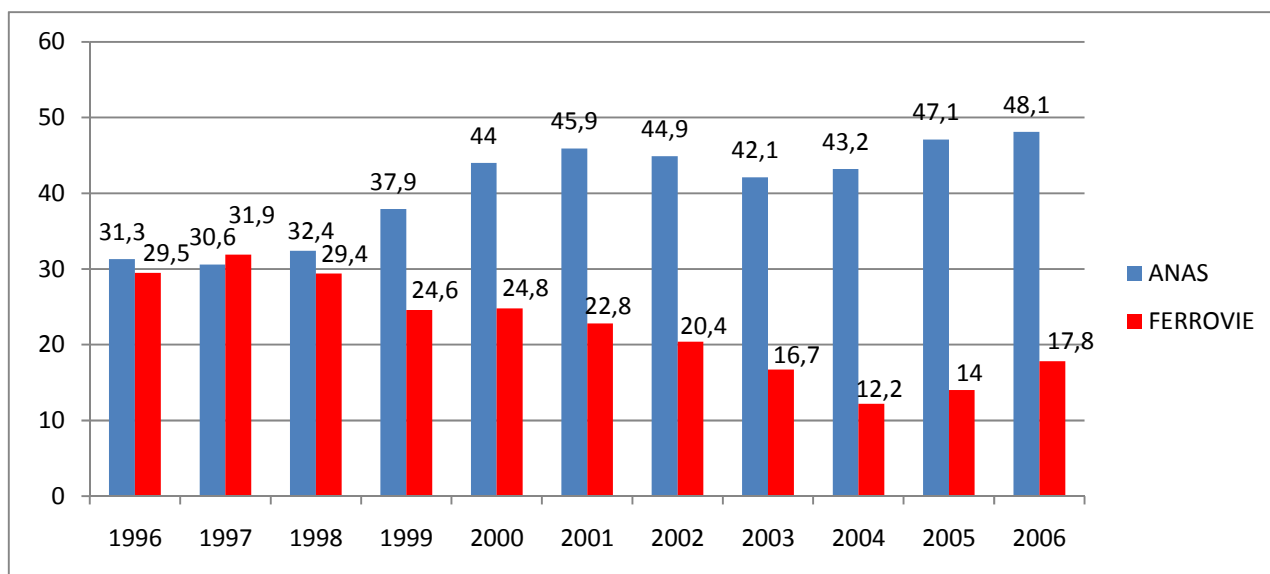
Spesa in conto capitale del settore pubblico allargato nei settori viabilità e altri trasporti: quota % del Mezzogiorno sul totale Italia.



Fonte: Rapporto Annuale DPS 2007

Nell'ambito del settore dei trasporti merita un ulteriore approfondimento la situazione dell'Anas e delle Ferrovie dello Stato, da cui si evince per la prima un'alta quota di investimenti per il Mezzogiorno con un andamento crescente negli ultimi anni (soprattutto per gli effetti dei lavori sulla SA-RC), mentre per le Ferrovie una situazione diametralmente opposta con valori estremamente bassi per il Mezzogiorno ed un trend sostanzialmente decrescente fino al 17,8% del 2006.

Spesa in conto capitale di Anas e Fs: quota % del Mezzogiorno sul totale Italia.



Fonte: Rapporto Annuale DPS 2007

L'OCCASIONE PERDUTA DEI FONDI FAS

Come detto in premessa, anche grazie al lavoro sviluppato dal Coordinamento delle Regioni del Mezzogiorno, sono stati ottenuti importanti risultati con la Finanziaria 2007 che ha previsto che il "Fondo per le Aree Sottoutilizzate – venisse incrementato di 64.379 M€, di cui non meno del 30% - 19.314 M€ –destinato al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico nelle regioni meridionali.

Sempre con la Finanziaria 2007, per garantire l'unitarietà dell'impianto programmatico del QSN e per favorire l'ottimale e coordinato utilizzo delle relative risorse finanziarie, si era prevista l'istituzione presso il Ministero dello sviluppo economico di una cabina di regia per gli interventi nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, composta dai rappresentanti delle regioni del Mezzogiorno e dei Ministeri competenti. Tale cabina di regia però non si è mai istituita.

La Finanziaria 2008 (Art. 2, comma 537) ha confermato tali risorse fissandone la ripartizione per ciascun anno fino al 2015 rendendole interamente ed immediatamente impegnabili.

Purtroppo però il precedente Governo non ha dato seguito a queste previsioni della Finanziaria 2007 e 2008, la cabina di regia non è stata istituita e le relative attività non sono partite. Con l'attuale Governo Berlusconi, la situazione per il Mezzogiorno è peggiorata. Nell'ultimo DPEF non c'è più alcun riferimento ad un obiettivo di spesa per il Mezzogiorno e, inoltre, il Governo ha provveduto a tagliare significativamente e a riprogrammare i fondi FAS. Difatti per quanto riguarda la riprogrammazione, con la Legge n.133 del 6 agosto 2008 si è istituito dal 2009, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale di valenza strategica alimentato con gli stanziamenti nazionali assegnati per l'attuazione del QSN per il periodo 2007-2013, fatte salve le risorse che, alla data del 31 maggio 2008, siano state vincolate all'attuazione di programmi già esaminati dal CIPE. Inoltre si è stabilito che, con delibera del CIPE, si provvede alla ripartizione del fondo fermo restando il vincolo di concentrare nelle regioni del Mezzogiorno almeno l'85% degli stanziamenti. Per quanto riguarda i tagli al FAS, questi allo stato attuale ammontano complessivamente a 13,2 miliardi. I fondi FAS stanno rappresentando, quindi, per l'attuale Governo un vero salvadanaio a cui attingere per le più disparate necessità.

Allo stato l'ammontare del FAS è di 52,4 miliardi (compresa la riprogrammazione dei fondi QCS 2000-2006), di cui 27 sono la quota regionale e 25,4 quella nazionale. La parte nazionale dovrebbe essere ripartita secondo le ultime decisioni del Governo in questo modo: 4 miliardi al fondo sociale per gli ammortizzatori, 9 per il fondo strategico alle imprese, 8,7 per il fondo infrastrutture e 3,7 per FS e Tirrenia. In

particolare le opere del Mezzogiorno finanziate dalle risorse FAS del fondo infrastrutture, con l'ultimo Cipe del 6 marzo, sono il Ponte sullo Stretto e la Salerno-Reggio Calabria.

L'altro grande motivo di preoccupazione per il Mezzogiorno è che, in base a queste nuove destinazioni, oltre al taglio di queste fondi, gran parte di queste risorse verranno spalmate su tutto il territorio nazionale, senza pertanto rispettare il vincolo di destinazione dell'85% stabilito per rilanciare le aree meridionali.

LE CRITICITA' DELLA GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI E DELLE RISORSE COMUNITARIE

Oltre alle mancate risorse bisogna, però, rilevare e sottolineare una serie di criticità che hanno caratterizzato in molti casi la gestione degli investimenti nel Mezzogiorno del Paese e legati, ad esempio, ad una eccessiva frammentazione delle opere, a tempi di realizzazione troppo lunghi, a una scarsa qualità dei progetti e a una insufficiente attivazione grandi progetti su scala interregionale.

Nel Mezzogiorno, con i fondi europei 2000-2006 sono stati cofinanziati oltre 245.000 progetti, con una dimensione media eccessivamente contenuta. Gli ultimi decenni hanno, inoltre, visto una grande inefficienza e lentezza nei processi di progettazione e di realizzazione di nuove opere nelle aree del Mezzogiorno; tanti sono gli esempi che si possono citare: l'autostrada A20 Palermo – Messina, la Salerno – Reggio Calabria, il collegamento ferroviario Bari - Lecce e così via. Altro tema da considerare è quello relativo alla qualità dei progetti ed in particolare al rispetto dei requisiti previsti dalla normativa ambientale. Dall'analisi di questi aspetti emerge una diversa qualità dei progetti e dei relativi studi di impatto ambientale (SIA) per le varie aree del Paese, con un livello inferiore per i progetti del Mezzogiorno: su 166 progetti esaminati dalla Commissione VIA ricadenti in aree del Mezzogiorno ben 66 sono

stati considerati improcedibili. (Fonte: *Documento Strategico Mezzogiorno - QSN 2007-2013*).

Altra criticità legata alla gestione dei fondi europei è rappresentata dall'uso eccessivo dei progetti sponda: circa la metà della spesa rendicontata all'Unione Europea, a titolo di fondi strutturali 2000-2006, ha riguardato i cosiddetti "progetti coerenti", che già avevano un finanziamento. Si tratta, quindi, di fondi liberati, che è fondamentale che vengano spesi sempre nelle aree del Mezzogiorno secondo i criteri previsti e che, quindi, produrranno i loro effetti sul territorio nei prossimi anni. Bisogna, inoltre, rilevare come, in questi anni, l'uso eccessivo dei progetti sponda abbia riguardato non solo il Mezzogiorno ma anche la gestione di altri programmi come il PON.

Accanto a tutte queste criticità è bene, però, sottolineare alcune esperienze positive di queste anni, come quella della Regione Campania che ha visto, tra il 2000 e il 2007 (secondo i dati Tagliacarne), il maggior incremento di dotazione infrastrutturale in Italia, con una capacità di spesa complessiva in infrastrutture di trasporto sul territorio regionale di circa un miliardo di euro/anno.

LE PROPOSTE PER UN NUOVO SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA NEL MEZZOGIORNO E LE PROSPETTIVE FUTURE

Si propongono di seguito le principali strategie proposte dal Coordinamento delle Regioni del Sud con una logica unitaria e su scala interregionale, per realizzare un nuovo sistema dei trasporti e della logistica nel Mezzogiorno d'Italia:

Individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari sulla base di strategie ben definite. Il collegamento di alta capacità Napoli-Bari assoluta priorità per il Mezzogiorno. Per evitare uno spreco e una dispersione di risorse su un numero eccessivo di interventi frammentati, bisogna partire da una riprogrammazione chiara e concordata delle infrastrutture da realizzare, individuando gli interventi

prioritari di “prima fase” (da completare ed attivare nel prossimo decennio), e di “seconda fase” (per i quali occorre invece accelerare e concludere la fase programmatoria e progettuale), su cui far convergere i finanziamenti. Per le priorità di prima fase si stima un importo complessivo di circa 40 miliardi di euro, la cui realizzazione nel decennio significherebbe raddoppiare la capacità di spesa degli ultimi anni del Mezzogiorno in infrastrutture di trasporto. Ciò può avvenire solo se, oltre al contributo dei fondi strutturali e aggiuntivi, anche le risorse ordinarie contribuiranno per la loro parte alla realizzazione di questi investimenti.

Le strategie prioritarie da perseguire sono: il potenziamento degli assi principali della rete soprattutto su scala interregionale, il rafforzamento e la messa in rete dei nodi a partire dai porti, il completamento delle opere già in corso o già finanziate, la valorizzazione e la messa in rete delle infrastrutture esistenti, il collegamento trasversale dei corridoi costieri in modo da rendere accessibili le aree interne e collegare meglio i “diversi mezzogiorni”. Non è da considerarsi certamente una priorità di prima fase il ponte sullo Stretto, ma piuttosto il potenziamento dei grandi assi che possono costituire l’ossatura di un moderno sistema di trasporto nel sud del Paese. Ad esempio per le ferrovie gli assi di collegamento interregionale, sia lungo le direttrici trasversali Tirreno-Adriatico (come il nuovo collegamento di Alta capacità Napoli - Bari e il potenziamento della Gioia Tauro – Taranto), sia lungo la direttrice longitudinale tirrenica (quadruplicamento Salerno-Battipaglia; velocizzazione Battipaglia - Reggio Calabria; raddoppio Messina – Palermo) e adriatica (completamento raddoppio Pescara – Brindisi). Per le strade, invece, ad esempio l’adeguamento della Salerno - Reggio Calabria, l’adeguamento della SS 106 jonica (per lotti funzionali), l’adeguamento della sede della SS534 Spezzano – Sibari, il potenziamento della Benevento - Caianello. Anche gli interventi sui nodi e in particolare sui porti e interporti sono da considerarsi priorità di prima fase.

Per accelerare e coordinare questi investimenti sarebbe opportuno istituire la cabina di regia prevista dalla Finanziaria 2007. Attraverso il coordinamento e l'azione di indirizzo della cabina di regia sarebbe possibile sviluppare, coordinare e monitorare la realizzazione di tutti gli interventi programmati ed in particolare dei grandi progetti su scala interregionale fondamentali per il rilancio del Mezzogiorno, ponendo, al tempo stesso, grande attenzione alla qualità dei progetti e alla certezza dei tempi di realizzazione delle opere.

Più collegamenti tra le città del Sud, con il resto del Paese e rilancio del trasporto pubblico locale. Oltre al tema delle infrastrutture una questione di assoluta priorità è quella relativa al miglioramento delle connessioni interne al Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico, e per creare un mercato autonomo nel Mezzogiorno d'Italia. Le azioni principali da avviare sono: l'innalzamento del livello qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari; una programmazione coordinata tra le Regioni e Trenitalia per i collegamenti ferroviari interregionali e l'introduzione di nuovi voli intra - Meridione anche attraverso il co-finanziamento nella fase di start-up e il coinvolgimento di compagnie low - cost. Stesso discorso vale per i collegamenti tra il Mezzogiorno ed il resto del Paese, questione resa ancora più attuale ed urgente dalla programmazione dei voli prevista dalla CAI, che ha visto il taglio di diversi collegamenti da e verso il Mezzogiorno. D'altronde le potenzialità e l'attrattività di questo tipo di nuovi collegamenti veloci per il Mezzogiorno è dimostrata anche dal successo del recentissimo servizio Frecciargento di Trenitalia, ossia dei 6 pendolini che, dal dicembre 2008, uniscono Roma a Bari e a Lamezia Terme con una riduzione significativa nei tempi di percorrenza.

Inoltre in tutto il Paese e in particolare nel Mezzogiorno va rilanciato il trasporto pubblico locale adeguando le risorse destinate a questo settore anche per sostenere lo sviluppo del comparto e il potenziamento e rinnovamento del parco mezzi (treni e bus). Tutto ciò servirà a incrementare la qualità e la quantità dei servizi di trasporto, in particolare di quelli del trasporto su gomma, delle metropolitane urbane e regionali da sviluppare in una logica di rete integrata del trasporto pubblico con l'obiettivo di migliorare la mobilità e la vivibilità delle città meridionali e di aumentare l'accessibilità delle aree più isolate.

Il Mezzogiorno piattaforma logistica nel Mediterraneo. Più collegamenti con i Paesi del Mediterraneo, con l'Europa e sviluppo della logistica. Prolungamento del corridoio n.8 fino a Napoli. In vista della zona di libero scambio del 2010 e della crescita dei traffici con il Far - East (Cina e India su tutti), va sfruttata e valorizzata la posizione baricentrica del Mezzogiorno nel Mediterraneo, prevedendo nuovi collegamenti diretti marittimi ed aerei, da sostenere anche attraverso il cofinanziamento nella fase di start-up, tra il Mezzogiorno e i Paesi che si affacciano su questo mare (in particolare con quelli della riva sud) ma anche con quelli europei e la creazione di un sistema integrato di porti, interporti ed aeroporti. E' fondamentale, inoltre, per l'internazionalizzazione del Mezzogiorno e per il suo completo inserimento nella rete dei corridoi trans-europei la connessione tra il corridoio numero 1, Berlino - Palermo, e il corridoio numero 8, Bari - Sofia, attraverso la realizzazione della nuova linea di Alta Capacità Napoli-Bari. Occorre inoltre creare un vero e proprio sistema della logistica e del trasporto merci con la messa in rete delle diverse piattaforme (con nuovi collegamenti stradali e ferroviari) e il sostegno al trasporto ferroviario delle merci, alle "autostrade del mare" (con incentivi all'offerta e alla domanda), all'intermodalità e all'autotrasporto (con la

fusione tra le imprese, l'introduzione delle nuove tecnologie e lo sviluppo di apposite piattaforme dedicate sia alla sosta che ai servizi).

Sostegno all'innovazione tecnologica e alla politica industriale dei trasporti.

Sarebbe opportuno destinare una quota significativa dei finanziamenti per la ricerca al sostegno di progetti relativi all'applicazione di nuove tecnologie nei trasporti, grazie alle quali si possono ottenere una maggiore efficienza globale, un effetto moltiplicativo sugli investimenti in infrastrutture e, in molti casi, un effetto sostitutivo rispetto a nuove costruzioni. Bisogna sviluppare ed implementare nel Mezzogiorno le best practices del settore, ed in particolare investire e puntare sulle tecnologie finalizzate ad una maggiore sicurezza, qualità ed efficienza dei servizi nel settore del trasporto delle merci, del trasporto pubblico locale e sulle nuove tecnologie applicate ai veicoli. Si propone poi una programmazione coordinata tra le politiche dei trasporti e quelle delle industrie del settore, come finora non è mai stato fatto. Questo nuovo raccordo tra politiche dei trasporti e industria del settore consentirà di aumentare la competitività e lo sviluppo di realtà significative e di grande tradizione del Mezzogiorno come le imprese aeronautiche e ferrotranviarie. Nei prossimi mesi la questione del **“federalismo fiscale”** giocherà un ruolo fondamentale per il futuro del Mezzogiorno. Il rischio che si corre è che al decentramento fiscale possa corrispondere una disparità ancora maggiore tra le diverse regioni, con ciò determinando un incremento delle tasse e servizi peggiori per i cittadini del sud. E' necessario, invece, costruire un **“federalismo virtuoso”** che riesca a far coesistere, da un lato, la costruzione di un sistema affidabile di finanza pubblica decentrata con maggiore efficienza e responsabilità e, dall'altro, una necessaria solidarietà e perequazione per garantire l'uniformità dei livelli delle prestazioni essenziali. E' ovvio che per raggiungere questo obiettivo bisogna

lavorare su vari aspetti a cominciare dalla definizione dei costi standard e dei livelli delle prestazioni da fornire.

Bibliografia

ASSOCIAZIONE STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO (2007), Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio

CASCETTA E. (a cura di) (2006), Il sud isolato

CONFINDUSTRIA (2006), Logistica per crescere

COORDINAMENTO REGIONI MEZZOGIORNO (2006), Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno

COORDINAMENTO REGIONI MEZZOGIORNO, CGIL, CISL, UIL, CONFINDUSTRIA (2006), *Insieme per lo sviluppo – Le priorità per il Mezzogiorno*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE - MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, Rapporto Annuale 2007

ENAC (2007), Aeroporti del Mezzogiorno 2007

RUSSO F. (2006), Un Mediterraneo da integrare – L'Italia e i corridoi euro mediterranei di trasporto

SVIMEZ (2008), Rapporto Svimez 2008 sull'economia del Mezzogiorno

VIESTI (2008), Mezzogiorno a tradimento- Il nord, il sud e la politica che non c'è