



Il dossier L'intero settore sotto la lente dell'Acam (Agenzia campana per la mobilità)

# Infrastrutture, Sud lento Il Nord ancora più veloce

L'Istituto Tagliacarne: dal 2000 al 2007 il gap è aumentato

DI PATRIZIO MANNU

**S**i sono spesi fiumi d'inchostro e ora di dibattiti per raccontare che 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. Poi arriva l'Istituto Tagliacarne e ti dice che quelle sono state parole lasciate al vento.

«Dal 2000 al 2007 — scrive l'Istituto — 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 euro procapite; Centro-Nord: 1.182 euro) nonostante l'apporto dei fondi aggiuntivi. Non si può pensare per il futuro che la spesa per i trasporti

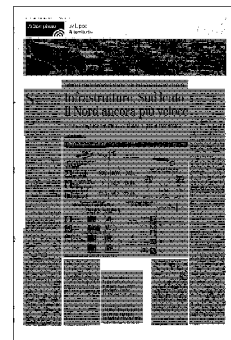
nel sud avvenga utilizzando principalmente risorse comunitarie e straordinarie che assumono di fatto un ruolo di risorse sostitutive rispetto a quelle ordinarie. Anche il sud deve poter utilizzare pienamente risorse ordinarie dello Stato se vuole rendere utili e strategiche quelle straordinarie.

L'Acam (Agenzia campana per la mobilità sostenibile) ha redatto un dossier («Mezzogiorno da connetter») ricco di cifre e analisi. Ne vien fuori che la mancanza di risorse aggiuntive ha rappresentato un danno per il sistema meridionale dei trasporti.

## Il deficit del Sud

Il Mezzogiorno sconta rispetto al centronord 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. 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. Altra grave lacuna è quella 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. 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. Anche per i collegamenti marittimi con il Mediterraneo si evidenzia una scarsa incidenza del Mezzogiorno sul totale dei collegamenti che interessano il nostro Paese, tran-



ne che per le autostrade del mare con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo. 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%.

#### **Fas, occasione perduta**

Importanti risultati sono stati ottenuti con la Finanziaria 2007 che ha previsto che il Fondo per le aree sottoutilizzate - venisse incrementato di 64.379 milioni di euro, di cui non meno del 30% (19.314 milioni) destinato al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico nelle regioni meridionali. Sempre con la Finanziaria 2007 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 ha confermato tali risorse fissandone la ripartizione per ciascun anno fino al 2015 rendendole interamente ed immediatamente impegnabili. Con l'attuale Go-

verno Berlusconi, la situazione per il Mezzogiorno è peggiorata. I tagli al Fas allo stato attuale ammontano complessivamente a 13,2 miliardi. I fondi 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, 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 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.

#### **Prospettive future**





Il Coordinamento delle Regioni del Sud ha pensato per realizzare un nuovo sistema dei trasporti e della logistica nel Mezzogiorno ad alcune priorità. 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 programmatica e progettuale). Per le priorità di prima fase si stima un importo complessivo di circa 40 miliardi di euro. Ad esempio per le ferrovie gli assi di collegamento interregionale, sia lungo le direttrici trasversali Tirreno-Adriatico, 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 joni-

ca (per lotti funzionali). 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. Inoltre, c'è da considerare il Mezzogiorno come piattaforma logistica nel Mediterraneo. Più collegamenti con i Paesi dell'area med con l'Europa e sviluppo della logistica. Prolungamento del Corridoio VI-II 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). Infine, il sostegno all'innovazione tecnologica e alla politica industriale dei trasporti. 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.

**Nel Mezzogiorno  
la spesa del settore  
è stata di 1.077 euro  
procapite, contro  
i 1.182 del Settentrione**

**Lo «scippo» del Fas:  
nel Meridione le uniche  
opere che saranno  
finanziate sono il Ponte  
sullo Stretto e la Sa-Rc**

**Gli indicatori economici**

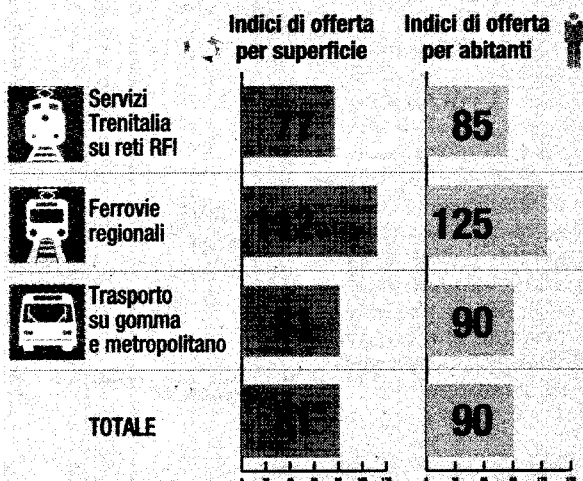
	Mezzogiorno	Nord	Quota % Mezzogiorno/Nord
 <b>Servizi ferroviari di collegamento Eurostar tra capoluoghi (prima dell'AV)</b>			
 % di relazioni tra capoluoghi di regione servite da collegamento ferroviario diretto	<b>20%</b>	<b>100%</b>	<b>20%</b>
 Numero medio di treni giornalieri del tipo Eurostar tra coppie di capoluoghi di regione	<b>2</b>	<b>14,7</b>	<b>13,6%</b>
 Velocità media dei collegamenti Eurostar tra capoluoghi di regione (km/h)	<b>73,3</b>	<b>95,2</b>	<b>77,0%</b>










**Quadro dei servizi aerei interni (precedente alla riprogrammazione CAI)**

Numero relazioni servite		Numero totale voli settimana
<b>3</b>	Sud-Sud	<b>84</b>
<b>7</b>	Nord-Nord	<b>198</b>
<b>42,9%</b>	Quota % Sud-Sud/Nord-Nord	<b>42,4%</b>

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



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

		Mezzogiorno	Centro-Nord	Italia
 <b>Rispetto al territorio</b>	<b>Autostrade</b> 	78,6	114,8	100,0
	<b>Ferrovie</b> 	69,1	121,3	100,0
 <b>Rispetto alla popolazione</b>	<b>Porti (accosti)</b> 	136,9	79,8	100,0
	<b>Centri intermodali (numero)</b> 	37,8	135,3	100,0
	<b>Aeroporti (numero)</b> 	104,0	97,8	100,0

Fonte: ELABORAZIONI CENTRO STUDI ACAM ED ELABORAZIONI SU DATI SVIMEZ 2008