

Nel Mezzogiorno dotazioni in deficit anche per qualità

di **Ennio Cascetta**

Le infrastrutture e i collegamenti, la qualità delle città, la logistica e il trasporto delle merci sono fattori non secondari per lo sviluppo e la competitività del Mezzogiorno. Tuttavia ad oggi le scelte in campo sembrano il risultato di proposte dei singoli territori, delle singole Autorità portuali, delle aziende ferroviarie, stradali e autostradali piuttosto che di un disegno complessivo basato su una visione dell'intero sistema dei trasporti. A questa fondata impressione non sfuggono le opere del Pon.

Invece dovremmo chiederci se e quali ritardi pesano sulla competitività del Sud, cosa si fa per eliminarli, se si può fare altro, magari di più efficace e tempestivo, se gli assetti della governance sono i migliori per raggiungere quegli obiettivi. Ecco alcuni spunti per la discussione.

Iniziamo dalle infrastrutture. Analizzando i dati si può concludere che le dotazioni di infrastrutture di trasporto e logistica del Sud sono ampiamente insufficienti rispetto alla media nazionale. Ma non sono insufficienti nello stesso modo. I deficit di strade e ferrovie, sia per abitante sia per euro di Pil, sono deficit di qualità più che di quantità: ci sono meno

linee di Alta velocità, linee ferroviarie vecchie e non elettrificate, meno autostrade. Invece, di porti e aeroporti al Sud ce ne sono fin troppi, il 30% in più per gli scali e addirittura una volta e mezzo per i porti, con problemi di qualità dei collegamenti. Dove i deficit sono clamorosi è nel campo della mobilità urbana e metropolitana, soprattutto nel trasporto ferroviario e tramviario.

Se questa è la situazione delle infrastrutture cosa si sta facendo? Come sono distribuiti gli investimenti in corso? Si ridurrà il gap del Sud grazie ai fondi europei? Per rispondere a queste domande basta consultare il sito del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ne risulta un quadro chiarissimo e, ahimè, assolutamente preoccupante. In Italia sono in realizzazione infrastrutture di trasporto con cantieri aperti per circa 25 miliardi, di cui solo 5 nel Mezzogiorno. Meno di un quinto del totale, ben al di sotto della soglia del 35%, indicata come l'obiettivo da raggiungere per ridurre le distanze.

A determinare questo quadro giocano non solo le scelte politiche, che hanno quasi del tutto trascurato la questione meridionale, ma anche l'insufficiente qualità delle scelte programmatiche e progettuali. Progetti spes-

so pesanti, figli di un'altra stagione economica e per i quali di rado si sono fatti studi di fattibilità tecnico-economica veri o si sono attivati meccanismi di *public engagement* per arrivare a scelte trasparenti e condivise dai territori. Un caso emblematico è la linea di Alta capacità Napoli-Bari: si sono persi tre anni rimettendo in discussione le scelte fatte e

approvate per tornare esattamente al progetto del 2009, approvato di recente dal Cipe.

Per migliorare la qualità delle scelte e dei progetti va portato a livello centrale un efficace coordinamento tecnico e politico degli investimenti nel Sud, almeno per le grandi reti di trasporto e i nodi portuali e aeroportuali, da valutare in un'ottica di sistema Paese.

Ma il principale e trascurato ritardo è nella quantità e nella qualità dei collegamenti aerei e ferroviari, che determinano l'accessibilità alle funzioni economiche superiori e ai mercati del turismo. Cattive infrastrutture comportano collegamenti insoddisfacenti: se da Napoli a Milano in treno servono 4 ore per oltre 800 chilometri e da Napoli a Bari ci vuole più tempo per soli 260 chilometri, questo è dovuto alla qualità delle linee. Ma il deficit vero è che le città del Mezzogiorno sono po-

co collegate, soprattutto fra di loro. Intreno da Napoli a Reggio Calabria si impiegano 4 ore a mezza e si paga una tariffa di seconda scontata di circa 7 centesimi al chilometro. Da Roma a Milano, cento chilometri più lontane, grazie all'Av e alla concorrenza nel mercato, si impiegano 2 ore e 45 minuti e si paga molto meno, 5 centesimi al chilometro.

Si torna all'uovo e alla gallina: se non c'è sviluppo economico ci sono pochi spostamenti e se ci sono pochi collegamenti non si creano le condizioni per lo sviluppo. La soluzione ci sarebbe. Mentre si costruiscono le infrastrutture si possono finanziare con risorse pubbliche servizi migliori, più frequenti, più convenienti all'interno del Sud e verso il resto d'Italia. Ma il finanziamento dei servizi universali ferroviari va aggiudicato con gare europee che selezionino gli operatori più efficienti e attrezzati. Quest'idea non è nuova: era contenuta nel Piano dei cento miliardi per il Sud della Finanziaria 2008 che stanziava 35 miliardi in dieci anni per infrastrutture e servizi, e sottolineo servizi, di trasporto. Sembra di vivere in un altro mondo. Eppure erano solo cinque anni fa.

Ordinario Pianific. Sistemi Trasporto
Università di Napoli - Federico II



Avanzamento. Lavori in corso sulle linee ferroviarie del Sud