

MEZZOGIORNO IN MOVIMENTO

Appello al Governo italiano per il Recovery Plan

Il **Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza** deve raggiungere i suoi obiettivi in un paese stremato dalla pandemia e dal crollo della produzione e del PIL, ma già da tempo in declino. All'Italia è stata assegnata la quota più alta di aiuti (209 miliardi), non solo per il primo e maggiore impatto continentale con la pandemia, ma anche perché presenta nel suo ambito territoriale, specificamente nelle regioni meridionali e particolarmente tra i giovani, **i più bassi indicatori di reddito e occupazione, i più consistenti fenomeni di perdita di capitale umano qualificato e la più grave caduta della natalità fino all'inversione della curva demografica**. In questi ultimi decenni abbiamo anche assistito a una caduta della spesa ordinaria per investimenti e ad una sua squilibrata distribuzione territoriale, soprattutto in settori fondamentali come i servizi alla famiglia, l'istruzione di ogni grado, la sanità e la mobilità di merci e persone, con forte ricaduta sul sistema produttivo, formativo e lavorativo. UE-Next generation indica chiaramente per l'Italia una opzione euro-mediterranea e di rinascita del Sud.

In questo scenario SVIMEZ e Fondazione Per **ritengono urgenti investimenti nei servizi essenziali, fra i quali le infrastrutture della mobilità. Queste ultime hanno una altissima capacità di riconversione green e configurano oltre che l'efficienza del sistema, anche qualità e parità della cittadinanza garantita dalla Costituzione.**

SVIMEZ e Fondazione Per sottolineano la particolare arretratezza e insostenibilità della situazione delle infrastrutture di trasporto e della logistica. **Nella qualità dei servizi della mobilità l'Italia è davvero duale, avendo le politiche pubbliche passate e fino ad ora, con capitale di tutti gli italiani, deciso la concentrazione degli**

investimenti più innovativi nel Centro-Nord e destinato pochissimi investimenti innovativi al Sud (solo puntuali e senza alcun carattere sistemico).

Ricordiamo qui come proprio negli anni Sessanta l'Italia fu divisa in due per la scelta di realizzare le autostrade con due modalità e caratteristiche diverse. Sappiamo quanto questa scelta abbia avuto conseguenze negative sull'intera configurazione e qualità delle reti di comunicazione. Un investimento cospicuo, di oltre 10 miliardi, è stato dedicato dopo la nascita dell'UE all'adeguamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria, senza mutarne tuttavia né il tortuoso percorso interregionale in buona parte di montagna, né il prevalente dispiegamento in due corsie, alle quali è stata aggiunta solo quella di emergenza. **Nonostante l'UE abbia definito la sua stessa nascita con il corposissimo programma (Trans European Network Transportation) caratterizzato dal potenziamento della modalità ferroviaria ad Alta velocità/Alta capacità rispetto alle autostrade assai più inquinanti, dal potenziamento delle vie del mare e dei porti nordeuropei e mediterranei anche nel traffico transcontinentale, energetico e turistico, dalla riorganizzazione del trasporto aereo con grandi Hub e aeroporti minori connessi; nessuno di questi investimenti ha riguardato il Sud italiano.**

L'Alta velocità ferroviaria è stata realizzata solo nel Centro-Nord fino all'asse Napoli-Bari. Restano totalmente fuori un terzo della popolazione italiana e la Sicilia, tra le prime quattro regioni italiane per popolazione con 5 milioni di abitanti. **Intanto le ferrovie ad alta velocità consentono di spostarsi da Roma a Milano in meno di tre ore, e da Roma a Torino in meno di 5 ore. Eppure sarebbe possibile con le stesse modalità spostarsi da Roma allo Stretto in tre ore, e da Roma a Palermo in 5 ore in presenza di collegamento stabile con la Sicilia, mentre i tempi attuali minimi sono rispettivamente di 4 ore e mezza e mezza e di 12 ore.**

Non c'è alcuna giustificazione tecnica, politica, culturale, perché esista una tale disuguaglianza, e il PNRR deve avere il coraggio di colmarla, senza ripetere l'errore già compiuto negli anni Sessanta con le autostrade con la divisione dell'Italia in due sistemi: a Nord una rete in concessione e a pedaggio, al Sud un'unica autostrada di montagna con caratteristiche di strada superveloce di collegamento interregionale.

Senza sottovalutare l'importanza delle reti della mobilità locali, regionali e nelle aree interne, è tuttavia evidente come sia necessario anche a questo fine, realizzare radicali cambiamenti nelle grandi infrastrutture. È urgente omogeneizzare il sistema trasportistico e integrarlo a vantaggio dell'intero paese e della forza mediterranea della stessa Europa, tanto proclamata e altrettanto trascurata, ma oggi imposta dalla geografia politica e della competizione globale.

Il Piano di Rilancio approvato dal precedente Governo il 12 gennaio, presenta gravi distorsioni soprattutto in materia di collegamenti ferroviari, porti e logistica, al punto da configurare ancora una volta e per il futuro due diversi sistemi di trasporti, scegliendo per il Sud solo opere di miglioramento e concentrando le più cospicue risorse agli investimenti più innovativi nel Centro-Nord.

Per le linee ferroviarie del Sud, nel documento approvato si prevede l'Alta Velocità di Rete per la Salerno-Reggio Calabria e per la Messina-Catania-Palermo, con percorrenza massima di 200 km/h. In tal modo si accorcerebbero i tempi attuali di circa di soli 20 minuti. Questo renderebbe irrilevante la realizzazione del collegamento stabile sullo Stretto estendendo l'AVR (che usa comunque treni non trasportabili su traghetti) alla linea Messina-Catania-Palermo, attualmente percorribile nell'assurdo tempo un minimo di 6 ore. Il trasporto ferroviario in questo caso non raggiungerebbe standard competitivi col trasporto aereo o su gomma.

Per i porti e la logistica sono previsti investimenti per 3,7 miliardi di euro indicando come strategici per il traffico transoceanico i porti di Genova e Trieste, le "due ascelle" settentrionali del Paese. Si prevede la traslazione della diga foranea a Genova. Il documento attuale assegna a tale progetto mezzo miliardo di euro. La cifra è ben lontana dall'assicurare la completa esecuzione, e per questo si parla di attuare una prima fase funzionale. Ma per la Commissione Europea le opere devono essere completate integralmente entro agosto del 2026. Se così stanno le cose, la nuova diga foranea del porto di Genova dovrebbe assorbire quasi integralmente la cifra stanziata per porti e logistica. Quanto ai porti meridionali nel documento attuale la funzione definita è racchiusa tra collegamenti infra-mediterranei e vocazione turistica. Val la pena di ricordare invece che i porti meridionali movimentano più del 40% delle merci nazionali e svolgono un ruolo rilevante nel settore crocieristico, ma soprattutto che nel Mezzogiorno hanno sede il primo porto italiano container (Gioia Tauro, già primo in Europa) e il primo porto italiano nel cuore del Mediterraneo per il traffico energetico (Augusta- Santa Panagia).

Le complessive carenze programmatiche del Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza sono state tra i motivi della caduta del Governo Conte e della costituzione di un Governo di alto profilo, con un fortissimo nucleo tecnico capace di formulare un programma davvero capace di far uscire l'Italia da un crollo economico drammatico e costruire un futuro per le giovani generazioni in fuga o in estinzione, soprattutto nel Mezzogiorno.

Consapevoli della molteplicità e della complessità degli investimenti e delle riforme necessari per l'efficacia del piano, SVIMEZ e Fondazione Per indicano al Governo gli interventi indispensabili e urgenti da considerare nella definizione del Piano

Nazionale di Rilancio coerentemente con le finalità cogenti che ne hanno motivato la costituzione. Sottolineano come a premessa di qualunque programmazione e progettazione, occorra aumentare la capacità realizzativa, che, come indica l'esperienza, è oggi la principale criticità per la realizzazione delle opere.

Gli interventi fondamentali per la realizzazione di un efficiente sistema integrato di collegamenti anche nelle regioni meridionali e per il rafforzamento dell'intero sistema integrato delle connessioni nazionali ed europee, coerentemente col sistema Trans European Network-Transportation, riguardano le direttrici ferroviarie principali, la portualità e le zone economiche speciali, i sistemi aeroportuali.

Quanto alle ferrovie, SVIMEZ e Fondazione Per propongono la realizzazione nel Sud **di una nuova linea ferroviaria nella tratta da Salerno a Palermo con velocità di 300-350 km/h come negli altri paesi e nel Centro-Nord, per integrare il Sud al suo interno e con il Paese, aperta al traffico dei treni passeggeri e dei treni logistici**, mentre i treni merci pesanti da 1500 metri, da 2000 tonnellate e a sagoma alta, viaggerebbero sulle linee storiche. La proposta nasce dalle seguenti considerazioni: realizzare una linea Alta Velocità/Alta Capacità costerebbe più di 20 miliardi; nessun treno merci pesante viaggia sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità italiane; le linee a 300-350 km/h per treni passeggeri e merci logistici, realizzate in Spagna, costano tra metà ed un terzo delle analoghe linee italiane, a parità di difficoltà orografiche; Calabria e Sicilia sono l'estremo Sud della rete italiana, quindi nessun investimento fatto già nel Paese viene vanificato dall'estremo tratto meridionale; eliminare la possibilità di percorrenza di treni merci pesanti in una nuova linea, non toglie la possibilità di percorrenza in tutto il resto della rete; è in corso di completamento la linea per i treni merci pesanti lungo il corridoio europeo RFC3 che dopo il tratto Sud sino a Paola si instrada lungo l'itinerario Jonico-Adriatico appositamente potenziato. **La nuova linea AV deve essere progettata in un'ottica LARG (Lean, Agile, Resilient, Green) con i più avanzati standard tecnologici e costruttivi. La linea con queste caratteristiche permetterebbe di collegare Roma allo Stretto in tre ore e le città siciliane (PA-CT-ME) in un'ora e mezza; quindi Roma e Palermo in 5 ore con l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina.**

Il Documento di Economia e Finanza del 2020 introduce peraltro lo standard quantitativo "di garantire, a tutte le principali aree urbane dell'Italia peninsulare, tempi di accesso a Roma su ferrovia non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV sulla sua tratta di maggior lunghezza, la Torino-Roma, percorsa in circa 4 ore e 30 minuti". Qui si propone di estendere questo standard anche alla Sicilia. Per raggiungere questo obiettivo **occorre realizzare il Ponte sullo Stretto (Sicilia – Continente), per cui esiste il progetto definitivo con l'individuazione del General contractor e che può essere costruito con l'apporto di capitali privati e un**

contenuto apporto di capitale pubblico. Si consideri che attualmente la non realizzazione del Ponte comporta ora per lo Stato una penalità di 780 milioni da corrispondere al vincitore della gara.

Riguardo alla mobilità aerea l'Italia figura decisamente indietro in termini di connettività con il resto del mondo, secondo le stime di IATA è al 54° posto rispetto alla popolazione e al 73% rispetto al PIL nel 2019, perdendo ben 11 posizioni in entrambe le graduatorie rispetto al 2009. Molto peggio va per il Mezzogiorno: impiegando come metro il tempo necessario a raggiungere l'insieme dei principali Stati europei aggregati in termini di PIL, lo stato di arretratezza rispetto al resto dell'Italia è considerevole, misurato sulla "distanza" delle 2 ore o delle 4 ore di volo; alla quale si aggiunge il tempo di percorrenza via terra per accedere agli scali. La criticità non è la carenza di investimenti nelle infrastrutture degli scali (di incremento della capacità aeroportuale), peraltro in via di potenziamento con il piano 2016-19 che prevede interventi per complessivi 588 milioni di euro, di cui il 43% finanziati con risorse pubbliche. La questione di fondo è invece la frammentazione: 4 aeroporti in Puglia, 3 in Calabria, 4 in Sicilia, 3 in Sardegna, 2 in Campania, 1 in Abruzzo, in parte con livelli di traffico assolutamente marginali. Ciò comporta non soltanto l'impossibilità di catturare economie di scala ma anche effetti negativi sull'offerta delle compagnie aeree, impedendo loro di fare massa di traffico e dunque diradandone i collegamenti. La continuità territoriale con aree periferiche o a minore densità abitativa è oggi assicurata da consistenti finanziamenti pubblici, sia ai vettori aerei che agli aeroporti e, tramite di questi, nuovamente ai vettori aerei attraverso ribassi tariffari. La concezione integrata del Piano nazionale aeroporti è sostanzialmente rimasta lettera morta e la rete attuale è lontana dalla logica gerarchica consolidatasi in altri Stati europei, fatta di scali gregari e *hub* concentratori/smistatori di traffico. Ciò ha effetti negativi sul trasporto passeggeri e soprattutto sul settore cargo, che ha un forte bisogno di intermodalità per capitalizzare al massimo i flussi di export.

SVIMEZ e Fondazione Per ritengono necessario costituire sistemi aeroportuali integrati almeno a livello regionale. Quanto alle risorse pubbliche, propongono di non disperderle in finanziamenti alla gestione, ma investirle nel potenziamento delle infrastrutture terrestri di collegamento fra le città: sarebbe più ampia e duratura la ricaduta positiva sulla collettività, maggiore la gamma di collegamenti aerei disponibili nell'insieme, maggiore il ritorno per gli scali in tal modo connessi.

Un capitolo relevantissimo delle nostre proposte riguarda la logistica a valore dell'intermodalità e della trasversalità di porti, retroporti, autostrade del mare essenziali per dare spazi e prospettive sui mercati domestici e intercontinentali alle Zone economiche speciali istituite nel 2017. Il nuovo strumento ancora non

operativo conta 8 autorità portuali del Sud che configurano un cluster da mettere a sistema, essenziale per governare il 34% dei cittadini italiani e il 40% del territorio nazionale, oggi frantumato in aree costiere, porti e aree interne spesso reciprocamente inaccessibili e marginalmente integrate col resto del paese anche per l'assenza delle connessioni interne.

SVIMEZ e Fondazione Per, per passare dall'anemica crescita degli ultimi vent'anni a un significativo sviluppo, **propongono di fare del Sud un secondo motore della crescita italiana cogliendo l'opportunità dell'enorme espansione di traffici nel Mediterraneo**, già ora centrale nel commercio internazionale e che ancor più lo sarà in prospettiva: un enorme mercato, in rapido sviluppo demografico, mette in relazione Africa e Medio Oriente con i sistemi maturi e tecnologicamente avanzati dell'UE. L'ultraventennale ghetizzazione del Mezzogiorno nella riserva dei fondi strutturali ha determinato la dissipazione della "rendita mediterranea", di qui la priorità di realizzare con il Recovery Plan la necessaria rivoluzione logistica per accedere effettivamente a questa rendita posizionale. **Obiettivo del Cluster delle ZES è un Southern Range Gate Way dell'UE, peraltro di vitale importanza per l'obiettivo della decarbonizzazione integrale nel 2050 secondo i programmi comunitari.** Gli interventi infrastrutturali si accompagnano a importanti esternalità, come nel caso della TAV Salerno- Reggio-Calabria-Catania-Palermo, via Ponte di Messina o la linea ferroviaria TAV-TAC Napoli Bari.

Quanto ai porti SVIMEZ e Fondazione Per propongono di rafforzarne la competitività con opere infrastrutturali di primaria importanza, come l'allungamento delle dighe foranee ed il consolidamento delle banchine. Dobbiamo sottolineare che nei passati decenni non sono state realizzate opere di manutenzione straordinaria alla armatura portuale, in modo coerente con il gigantismo navale e con la tenuta prospettica dei nostri scali, anche considerando i mutamenti climatici che hanno impatto forte sulla tenuta del sistema. **Il quadrilatero tra Napoli-Bari-Taranto-Gioia Tauro costituisce un territorio portuale e logistico vasto, capace di indurre una nuova stagione di sviluppo, per il Mezzogiorno e per l'intero Paese.**

Per Gioia Tauro, il primo porto-containers italiano, già di primato europeo ahimè perduto proprio per i mancati interventi e la arretratezza dei trasporti all'interno della regione, e **Augusta-Santa Panagia** il primo porto italiano per il traffico energetico, SVIMEZ e Fondazione Per, oltre ad interventi di miglioramento di terra e di mare dal costo contenuto (250 milioni), **propongono la realizzazione con 10 milioni di un unico Port Community System che renda i due porti tra i più avanzati del mondo.**

SVIMEZ e Fondazione Per sottolineano come **mettere il Sud al centro degli investimenti sulla mobilità e i trasporti significa rimettere al centro i suoi beni cultura**. Valorizzare il suo il suo straordinario patrimonio significa pensare ad una ricostruzione che non dimentichi i giovani che escono ben formati dalle Università meridionali, costretti a lasciare il paese per trovare occupazione. Il rilancio del settore dei beni culturali attraverso una valorizzazione sostenibile e compatibile con la sua storicità offre molteplici possibilità di lavoro giovanile gratificante, perché legato alla difesa dell'identità e dell'anima dei luoghi. Occorre promuovere il turismo culturale nello spirito dell'Unesco, che ha disseminato il Sud di siti "patrimonio dell'umanità": diciotto, in tutto di cui sette solo in Sicilia (tra cui il sito delle otto città barocche del Val di Noto, area di eccellenza del barocco europeo e non solo), da salvaguardare per il futuro delle prossime generazioni. L'Unesco investe molto nel promuovere l'immagine dei siti riconosciuti di "eccezionale valore universale" a livello mondiale, ma questi siti hanno una assai scarsa accessibilità, proprio perché sono carenti le infrastrutture e i servizi turistici adeguati; talché vengono raggiunti solo da turisti volenterosi e ad alti costi. Vanno resi accessibili non solo i maggiori centri propulsivi, ma anche il ricco tessuto minore che innerva il Mezzogiorno, degradato e misconosciuto, ma dotato di forte attrattività.

Documento disponibile al seguente link: <https://perfondazione.eu/svimez-e-fondazioneper-appello-al-governo-italiano-per-il-recovery-plan/>