

# I trasporti tra nord e sud Italia: disuguaglianze strutturali e priorità mancate



## Nicola Irto

Membro della 8ª Commissione (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) Senato della Repubblica

**N**ell'estate scorsa, il sistema italiano dei trasporti è andato in tilt. Ne hanno avuto gravi disagi numerosi viaggiatori che, tra la fine di luglio e appena dopo Ferragosto, hanno utilizzato il treno, l'aereo, l'automobile. Da Nord a Sud si sono registrati ritardi clamorosi di notevole impatto economico. Inoltre, il Meridione è rimasto pressoché isolato a causa di un improvviso intervento ferroviario presso Centola (Salerno), con soppressione prolungata dei treni per Reggio Calabria e Sapri. Per inciso, sulla vicenda pende ancora una mia interrogazione parlamentare. Completano il quadro, nel periodo indicato, eccezionali ingorghi autostradali, attese interminabili, atterraggi troppo di frequente fuori orario e un evidente smarrimento del governo, apparso attonito e impreparato.

L'Italia è stata dunque livellata dalla paralisi generale dei trasporti, che non ha risparmiato il Settentrione, malgrado la sua maggiore efficienza infrastrutturale. È emersa la mancanza di una programmazione anticipata ed efficace da parte del ministro di competenza, che aveva fissato (e tiene) lo sguardo verso il progetto del ponte sullo Stretto,

Infrastrutture, servizi ferroviari e viabilità evidenziano un'Italia a doppia velocità sul fronte dei trasporti. Le criticità del Mezzogiorno, tra treni obsoleti, tratte non elettrificate e risorse dirottate su altri progetti regionali, richiedono interventi urgenti. È prioritario potenziare i collegamenti interni del sud e modernizzare le infrastrutture prima di destinare risorse a opere come il Ponte sullo Stretto. Tra gli obiettivi indicati, spiccano una linea ferroviaria ad alta velocità, il rilancio dei porti strategici e una gestione delle risorse che riduca le disuguaglianze territoriali.

divenuto un mantra del proprio discorso pubblico, spesso interno allo spettacolo mediatico di debordante memoria.

Nella Manovra per l'anno corrente, il governo aveva stanziato oltre 11 miliardi e mezzo per il ponte tra la Calabria e la Sicilia, ignorando l'extra-deficit del Paese, pari a 16 miliardi, così come l'imponente divario del Sud in termini di infrastrutture. L'esecutivo in carica avrebbe potuto – per esempio – investire meno di un miliardo di euro su una flotta di traghetti veloci per collegare la Calabria e la Sicilia, come noi avevamo proposto. Ma, ammoniva Arthur Schopenhauer, «ogni testardaggine è basata sul fatto che la volontà ha usurpato il posto della conoscenza».

Il governo di centrodestra ha ignorato – e non vede – che le regioni del Sud hanno un indice di dotazione infrastrutturale peggiore delle altre, secondo un'accurata e attuale elaborazione dell'Istituto Guglielmo Tagliacarne. Il divario è di portata abnorme, come ha confermato una recente stima della Banca d'Italia, che – a titolo di esempio – ha attribuito alle connessioni aeroportuali del Sud il punteggio di 34,5 per il trasporto delle merci e di 60,6 per quello dei passeggeri. Per il Nord, invece,

figurano i valori seguenti: 170,5 punti per il trasporto merci e 132,9 per quello dei passeggeri. In quanto al trasporto pubblico locale, nel 2019 i posti per chilometro offerti nel Nord erano pari a 6.199 per abitante; in pratica più del doppio del dato del Sud Italia, di 1.946 per abitante. Nello specifico, peraltro, la disponibilità di posti si è progressivamente erosa nelle aree meridionali: nel 2019 è diminuita del 25,1 per cento rispetto al 2009.

Ancora, il tasso aggiornato di mortalità stradale, che è un parametro qualitativo, nel Sud si attesta al 2,53 per cento, nel Centro all'1,81 per cento, nel Nord-Est al 2,14 per cento e nel Nord-Ovest all'1,69 per cento. Dai dati, poi, del Sistema dei conti pubblici territoriali, si evince che gli investimenti del settore pubblico, a proposito di trasporti e viabilità nel Sud sono rimasti invariati negli ultimi 20 anni: dagli 11,3 miliardi di euro del 2000 ai 15 miliardi tra il 2005 e il 2006, agli 11,4 miliardi di euro nel 2019. In proposito, nel periodo 2000-2019, la quota di investimenti destinati al Sud Italia è diminuita: dal 30 al 26 per cento del totale nazionale. Allora, il ponte sullo Stretto non dovrebbe essere prioritario né un assillo politico.

Se non bastasse, i dati del rapporto Pendolaria 2023, di Legambiente, fotografano disuguaglianze gravissime – per esempio fra la Calabria e il resto dell'Italia – e chiamano in causa il governo in carica, che ha imposto l'autonomia differenziata, strumento di ulteriore differenziazione e discriminazione territoriale, in potenza esiziale. In particolare, Pendolaria 2023 riporta che il territorio calabrese è servito da 333 corse giornaliere, di cui 182 di Trenitalia e 152 di Ferrovie della Calabria. Ancora, i 99 treni della Calabria hanno un'età media di 21,4 anni e quasi il 79 per cento della flotta della regione passa i 15 anni. Invece, i viaggiatori della Liguria, che ha una superficie molto più piccola e meno abitanti della Calabria, hanno a disposizione 292 corse giornaliere, effettuate da 92 treni con età media di 11,3 anni. Tra l'altro, appena il 17 per cento della flotta ligure supera i 15 anni di attività. La differenza è manifesta, tenuto insieme conto che, nel 2021, l'età media dei treni era, in Italia, di 15,3 anni. Vuol dire che la Calabria ha ancora treni vecchi, peraltro con una rete, di 965 chilometri, che per quasi il 70 per cento ha un solo binario e per circa la metà della propria lunghezza non è elettrificata.

Ciononostante, il territorio calabrese ha subito lo spostamento, a opera del governo, di 40 milioni di euro su progetti di altre regioni, benché quelle

risorse fossero destinate al completamento dell'elettrificazione della tratta ferroviaria Catanzaro Lido-Reggio Calabria.

Non va meglio in Sicilia, se si rammenta che l'ultima fermata della Metropolitana di Catania è posta in corrispondenza dell'aeroporto, sicché resterebbe scollegate dall'infrastruttura la zona industriale di Pantano d'Arce e la Playa sino all'Oasi del Simeto. Come dovrebbe muoversi il governo, per riequilibrare lo stato dei trasporti in Italia? Dovrebbe intanto investire nel potenziamento dei collegamenti interni del Mezzogiorno, prima di verificare l'effettiva fattibilità del ponte sullo Stretto. Tali investimenti dovrebbero essere concentrati soprattutto per realizzare una linea dell'Alta velocità ferroviaria, moderna e performante, che elimini le disuguaglianze nei collegamenti tra il Nord e il Sud. Altre priorità dovrebbero essere l'abbattimento dei tempi di esportazione nella Zes unica e la strutturazione di un sistema portuale nazionale che valorizzi i grandi scali commerciali di Gioia Tauro e Augusta.

