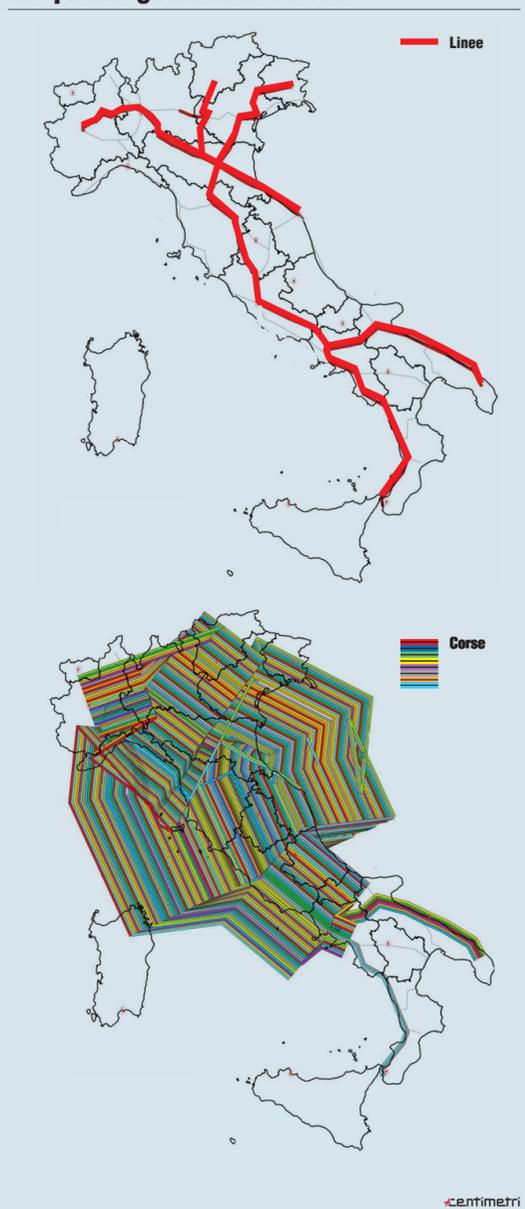


Frequenze giornaliere Freccie



Collegamenti aerei mediterranei

Frequenza settimanale verso i Paesi del Mediterraneo

< a 3 > a 3

DALLA LOMBARDIA



DAL LAZIO



DAL SUD ITALIA



La proposta

**«Spezzare l'isolamento del Sud
 gare europee per treni e voli»**

Cascetta: finanziamento pubblico dei servizi di trasporto

Marco Esposito

Così, il Sud non regge. Distanti da se stesso, tagliati fuori dalle comunicazioni con il Mediterraneo, collegato in modo mediocre o costoso con Roma e Milano: un territorio in tali condizioni è destinato alla desertificazione umana e industriale, come ha sottolineato ieri la Svimez di Adriano Giannola. E allora da Napoli, dal convegno organizzato da Sipotrà (Società italiana politica dei trasporti) è arrivata una proposta non convenzionale, persino fuori moda, ma che suona come un estremo appello per non morire: garantire le comunicazioni nel Sud Italia con il cofinanziamento pubblico dei servizi di trasporto passeggeri e merci. In epoca di privatizzazioni e di leggi di mercato, sembra quasi una bestemmia. Ma si può fare, garantisce Francesco Russo, dell'Università di Reggio Calabria: «C'è un programma europeo che si chiama Marco Polo: si mettono a gara linee a prezzi sovvenzionati e si assegna il servizio per tre anni. Poi si vede cosa succede. Il nostro territorio non può aspettare lavori per opere che se va bene arrivano tra dieci anni».

Il Sud è lontano da se stesso, come ieri hanno confermato gli stessi relatori: quelli arrivati da Venezia, da Bologna, da Roma hanno raggiunto Napoli senza problemi. Chi è partito da Bari o da Reggio Calabria ha dovuto scegliere se presentarsi in ritardo, come Alessandro Laterza, oppure partire un giorno prima, come lo stesso Russo. Sembra aneddotica, ma non lo è: lo studio presentato dall'Università di Reggio Calabria evidenzia come nessuna regione del Sud sia collegata in modo agevole con le altre, al contrario di quel che accade nel resto della penisola. La rete ferroviaria permette di arrivare con le frecce da Torino, Trento e Udine fino a Lecce e a Reggio Calabria, ma se si disegna il grafico non dei binari ma dei treni che viaggiano su quei binari, il Mezzogiorno appare tagliato fuori: da Reggio Calabria a Roma c'è una sola coppia di treni al giorno contro le ottanta tra Roma e Torino, come si vede nel grafico a sinistra in alto. E anche quando il collegamento c'è, come tra Salerno-Napoli e Roma, i meridionali sono svantaggiati perché il prezzo al chilometro diventa il più caro d'Italia. L'alternativa dell'aereo a volte è assente (come tra Catania e Bari), altre volte è costosa visto che pure le compagnie low cost quando operano nel Sud Italia alzano le tariffe perché sanno che non devono fronteggiare la concorrenza di altri mezzi di trasporto.

Ennio Cascetta, l'organizzatore del convegno, ha cercato di dare al dibattito un respiro non localistico. Ma l'analisi dei relatori è stata convergente: il Mezzogiorno oggi è tagliato fuori dalle linee di comunicazione per le persone e per le merci, creando un vero e proprio deficit di accessi-

bilità. «Da Bruxelles, siatene coscienti, vi vedono come periferia dell'Europa - ha detto Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia - una tesi da contrastare; attenti però a non commettere l'errore di credere che stare al centro del Mediterraneo risolva i vostri problemi». E in effetti anche una posizione in apparenza favorevole non si rivela tale. Come evidenzia il grafico a sinistra in basso, la centralità geografica è inutile senza infrastrutture: da Milano e da Roma si raggiungono in aereo quasi tutti i paesi del Mediterraneo, mentre dagli aeroporti del Mezzogiorno messi insieme si può andare esclusivamente in Turchia. I collegamenti con le navi RoRo (quelle che fanno salire e scendere i camion) sono così scarsi nel Sud Italia che dalla Sicilia - il centro geo-

grafico del Mediterraneo - si può raggiungere esclusivamente la Tunisia, mentre dalla Liguria si possono imbarcare camion per qualsiasi Paese che si affaccia sul Mediterraneo tranne, in questo periodo, la Siria.

Con il traffico navale di lunga percorrenza non va molto meglio. Le grandi navi sette volte su dieci attraversano il Mediterraneo entrando da Suez e uscendo da Gibilterra senza fermarsi in nessun porto, puntando verso gli scali più attrezzati del Nord Europa. L'unico porto italiano in grado di fare da Hub, cioè di trasferire il carico dalle navi giganti a quelle normali, è Gioia Tauro, il quale però soffre sia la concorrenza dei porti africani (più a buon mercato, ma con qualità inferiore) sia quello di Malta, che è in posizione preferibile. Ma anche se

le navi si fermeranno nello scalo calabrese, il Mezzogiorno non deve illudersi, secondo Costa. «Le merci sono scaricate su navi meno grandi che a quel punto si dirigono verso Genova, La Spezia, Venezia e Trieste per andare verso il Nord Europa. Da Gioia Tauro si potrà servire al massimo il mercato del Centrosud». Far partire i treni merci da Gioia Tauro non è ancora possibile perché la linea non è attrezzata né per i convogli lunghi (di 5-700 metri) né per le dimensioni delle gallerie. «Ma su questo ci stiamo attrezzando per il 2017», si impegna Michele Elia, l'amministratore delegato delle Ferrovie. C'è da augurarselo ma intanto uno studio Cer sul corridoio Stoccolma-Amburgo-Monaco-Bologna segnala l'obiettivo per il 2015 dei treni lunghi 750 metri, lunghezza che scende a 515-600 metri nel tratto italiano il quale - è il caso di ricordare - comincia con il Brennero e si ferma a Bologna. Al di sotto di Bologna i convogli merci sono di 350 metri e quindi il costo per vagone è il doppio. Ecco perché è più facile far arrivare in Campania la frutta dal Sudamerica via Perpignan-Bologna piuttosto che dalla Sicilia.

E il Mezzogiorno potrebbe diventare ancora più marginale se, come anticipa Costa, i cinesi realizzeranno un porto costruito da loro chiavi in mano in Albania, in una località all'altezza del Gargano che sembra già avere un nome cinese: Shengjin. I Balcani, del resto, sono l'area del Mediterraneo che conosce lo sviluppo economico più consistente, senza che ci sia una politica italiana per invadere tale mercato, così come è evanescente una strategia che curi i nostri interessi nel Mediterraneo. «Più che i binari, ci manca la politica», ha sintetizzato Laterza.

La politica in effetti ieri non c'era, per la defezione del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Graziano Delrio, cui erano state affidate le conclusioni dell'incontro. Ma c'erano gli uomini guida di due società di proprietà del ministero dell'Economia: l'Anas di Piero Ciucci e le Fs di Elia. Ciucci guida l'unica delle aziende pubbliche che rispetta l'obbligo di legge di destinare al Mezzogiorno almeno il 45% degli investimenti e quindi ha buon gioco nel rintuzzare sia l'accusa di fare poco per il Sud sia quella di lasciare non spesi i fondi europei. «Abbiamo lavorato con trasparenza ed efficienza - sottolinea il manager pubblico - e lì dove non abbiamo realizzato quanto previsto, come per il Ponte sullo Stretto, lo stop è arrivato da una legge».

Elia, invece, non può dire altrettanto: gli investimenti delle Ferrovie nel Sud sono sistematicamente sotto non solo il 45% previsto dalla legge ma persino sotto il 24% rappresentato dalle tasse pagate dai meridionali. E i binari, laddove ci sono, restano desolatamente vuoti come dimostra la sola coppia di «frecce» al giorno tra Reggio Calabria e Roma. «Noi però - si schermisce Elia - abbiamo sempre chiesto ai governi di considerare la linea per Reggio Calabria, la Napoli-Bari e la Palermo-Catania-Messina come delle priorità. Soltanto con il ministro Fabrizio Barca la situazione si è sbloccata e si può passare dai convogli ai cantieri». Quanto ai treni soppressi, Elia in una pausa del convegno spiega: «Non posso far girare i convogli semivuoti. Se c'è un solo treno al giorno lungo la linea tirrenica è una necessità del mercato». Ragionamento aziendalemente corretto, però con servizi così scadenti si rischia - come ha sottolineato Giannola - che sempre più meridionali, quando prenderanno quell'unico convoglio, lo faranno con un biglietto di sola andata. «Capisco - osserva Elia - e la proposta emersa oggi è sensata: le linee in perdita vanno inserite nel servizio universale e sovvenzionate». La proposta di Sipotrà non è di tornare alla copertura a piè di lista delle perdite di Fs ma di far partire il «cofinanziamento pubblico dei servizi di trasporto attraverso sovvenzioni alla domanda dirette o indirette, per esempio tramite l'acquisto con fondi pubblici di tracce ferroviarie da mettere a disposizione, con gara, degli operatori ferroviari».

«Sono decenni che parliamo di Mezzogiorno - ha concluso Cascetta - ma stavolta ho sentito proposte e soprattutto toni diversi. I numeri sono tali da provocare non soltanto analisi severe ma indignazione: nei prossimi anni dal Sud rischia di sparire una popolazione pari a quella della Sicilia». Così, il Sud non regge.

Le strade

Anas: in Campania 733 milioni

Ammontano a 733 milioni gli interventi in corso e programmati a breve in Campania. Lo ha sottolineato a Napoli il presidente dell'Anas Pietro Ciucci. Nel dettaglio i lavori in corso ammontano a 203 milioni di cui 47 per l'autostrada A3 dove per Natale sarà attivo il controllo di velocità con Vergilius

(l'equivalente di Tutor). Nei prossimi mesi partiranno lavori per 530 milioni tra i quali uno stralcio della variante alla statale 212 della Val Fortore da San Marco dei Cavoti a San Bartolomeo in Galdo (63 milioni), un nuovo tratto della variante della statale 268 del Vesuvio tra gli svincoli di Angri e di Boscoreale (80

milioni); il primo e il secondo stralcio del raccordo autostradale Salerno-Avellino da Fratte a Mercato San Severino (239 milioni) infine il collegamento autostradale A1-Benevento con bretella di collegamento alla tangenziale del capoluogo sannita (150 milioni).

MARINA DI CAPRI

Stiamo selezionando le candidature per la posizione di DIRETTORE GENERALE

della Marina di Capri per la quale sono richiesti:

- esperienza con mansioni di responsabilità direttive nella gestione portuale e di servizi nautici dedicati o di attività commerciale, attività turistiche e ricettive;
- capacità e competenza nella gestione direttiva delle risorse umane;
- conoscenza della lingua inglese (parlata e scritta) e di altre eventuali lingue straniere.

Sarà previsto un rapporto contrattuale fino al termine della stagione 2015.

Gli interessati, in possesso dei requisiti indicati, possono inviare a mezzo raccomandata A/R il proprio CV entro venti giorni dalla pubblicazione del presente bando sul quotidiano al seguente indirizzo: P.T.C. Porto Turistico di Capri S.p.A.

c/o Rag. De Martino Luigi
 Casella postale 145
 80073 - CAPRI - (NA)
 Indicando sulla busta la dicitura "Selezione Direttore Generale".
 Capri, 4 dicembre 2014

P.T.C. Porto Turistico di Capri S.p.A.
 Il Presidente
 Avv. Emilio Ruotolo