

**Documento dell'Unione Generale del Lavoro di analisi e considerazioni sul
Documento di economia e finanza 2019**

**Audizione del 15 aprile 2019 presso le Commissioni riunite 5ª e V
di Senato della Repubblica e Camera dei deputati**

Il Documento di economia e finanza 2019 presenta delle stime oggettivamente prudenziali circa l'andamento della nostra economia nei prossimi mesi, nonostante qualche segnale interessante che sembra arrivare dalla produzione industriale, dalla Borsa e dall'andamento dei titoli di Stato.

Le ragioni della scelta del governo sono evidenti e numerose, in quanto è tutta l'economia mondiale, ed europea in particolare, a subire un periodo di rallentamento e di forte incertezza.

Pensiamo, ad esempio, alle tensioni fra gli Stati Uniti d'America e la Cina, al tempo stesso partner e competitor dell'Unione europea, e alle rispettive politiche doganali che finiscono per ripercuotersi negativamente proprio sul Vecchio continente, incapace di avere una posizione forte e condivisa al suo interno.

La recente visita in Italia del leader cinese, Xi Jinping, con annessa firma di un protocollo noto come Nuova via della seta, è stata molto criticata in particolare da Francia e Germania, salvo poi apprendere che proprio a Parigi il presidente Emmanuel Macron e la cancelliera Angela Merkel, in compagnia del presidente della Commissione europea, Jean-Claude Juncker, hanno tenuto un vertice con lo stesso presidente cinese, dove si è parlato di ambiente, ma anche di affari, visto l'ordine da 30 miliardi di euro per Airbus.

Del resto, l'Unione europea appare oggi nell'impossibilità di prendere una qualsiasi decisione e non soltanto di ordine economico.

L'avvicinarsi delle elezioni di maggio per il rinnovo del Parlamento europeo e il caso Brexit stanno amplificando esponenzialmente quello che potrebbe essere definito il peccato originale dell'intero costruito europeo: l'aver creato un sistema poco solidale, se non a parole, e molto burocratico, nel quale le regole si interpretano per qualcuno e si applicano rigidamente per altri.

È sufficiente, in questo senso, richiamare il modo con il quale i parametri di Maastricht sono applicati. La Commissione europea pone infatti molta enfasi sul rapporto deficit e debito e prodotto interno lordo, ma dimentica di sanzionare la Germania per il surplus nella bilancia commerciale rispetto al Pil, un aspetto quest'ultimo che pesa sui bilanci dei partner europei in maniera significativa.

Un sistema con un baricentro compreso nel triangolo Berlino-Parigi-Bruxelles che ha lasciato e lascia fortemente esposta, in particolare, la periferia mediterranea, da Roma ad Atene, passando per Madrid.

Una esposizione che è economica, finanziaria, competitiva – si pensi a come è stata immaginata la rete infrastrutturale europea per il trasporto di persone, merci e combustibili – e sociale, visto che Italia, Grecia e, in parte, anche Spagna rappresentano la principale porta di ingresso dei flussi migratori dall’Africa e dall’Asia.

In uno scenario così complesso e di difficile definizione, il nostro Paese paga molto in termini di disagio sociale.

La legge di bilancio prova a dare una prima risposta, intervenendo sulla previdenza e sul contrasto alla povertà.

Quota 100 e le altre misure in materia di pensione incidono su più aspetti.

In primo luogo, ridando flessibilità al sistema, si permetterà a circa un milione di lavoratori e di lavoratrici di uscire dal mondo del lavoro nei prossimi tre anni con effetti positivi sul numero complessivo degli infortuni sul lavoro, che hanno una incidenza importante proprio nella fascia di età matura, sulla produttività, la quale inevitabilmente si riduce con l’avanzare dell’età, e sulla qualità stessa della vita delle persone, con minori costi sotto il profilo sanitario.

Tutto ciò, senza dimenticare, da ultimo, l’apporto che può arrivare in termini di welfare familiare.

Inoltre, soprattutto con Quota 100 vengono a liberarsi dei posti di lavoro che possono essere occupati da giovani o dalle persone adulte collocate in quelle fasce di età, in particolare fra i 40 e i 50 anni, che hanno subito pesantemente le conseguenze della doppia crisi economica del 2008 e del 2011-2012.

Doppia crisi economica che ha prodotto l’esplosione di due fenomeni per molti versi collegati: la disoccupazione e la povertà, aspetti sui quali agisce il reddito di cittadinanza, per il quale sono già state presentate poco più di 800mila domande, per una copertura pari a 2,8 milioni di individui su una platea stimata in cinque milione di unità.

Sotto il profilo meramente statistico, con il reddito di cittadinanza è destinato ad aumentare il tasso di disoccupazione; questo perché l’attivazione dei nuclei familiari comporterà il passaggio dalla inattività alla disoccupazione per migliaia di persone, compresi i tanti giovani oggi catalogabili fra i neet, coloro che non studiano né lavorano.

Se poi il reddito di cittadinanza riuscirà ad aumentare l’occupazione, ciò dipenderà da una serie di fattori che investono le istituzioni (si pensi al coordinamento fra lo Stato e le Regioni per assicurare il corretto funzionamento dei centri per l’impiego e l’efficienza nelle politiche attive), ma anche il sistema delle imprese che necessariamente dovranno attivarsi.

L’esperienza di Garanzia giovani, che ha permesso di profilare oltre un milione di giovani, ha evidenziato il grande limite derivante dal fatto che sono proprio le aziende che non frequentano i centri per l’impiego.

Il reddito di cittadinanza prevede importanti incentivi alle assunzioni, agevolazioni che si aggiungono alla miriade di piccole o grandi misure di carattere fiscale e/o contributivo a disposizione delle aziende che sono chiamate a fare la loro parte in maniera attiva e puntuale, nell'interesse loro e del sistema Paese.

Quota 100 e reddito di cittadinanza avranno un impatto importante sui consumi e, da quantificare, sul prodotto interno lordo; se le aziende riprenderanno ad assumere l'impatto sarà ancora più significativo con benefici anche per i conti pubblici.

Ed allora, anche al netto dei due provvedimenti annunciati, i decreti "Crescita" e "Sblocca-cantieri", l'azione del governo dovrà concentrarsi su almeno tre direttive principali: la riforma fiscale, il lavoro e le infrastrutture.

Sul versante della riforma fiscale, l'ipotesi di flat tax sui redditi da lavoro e da pensione medio-bassi è condivisibile, dopo che già la legge di bilancio è intervenuta sui redditi e sui compensi fino a 65mila euro da lavoro autonomo e da professione.

Nella definizione della stessa riforma, in linea con i principi costituzionali, si dovrà tener conto della valorizzazione del nucleo familiare, del sostegno alla natalità e alla cura dell'infanzia e dell'adolescenza, della presenza di persone con disabilità o non autosufficienza.

Sempre sul versante del fisco, una attenzione particolare dovrà essere riposta su Iva ed accise, evitando ogni aumento indiscriminato e non selettivo, e sulla tassazione locale, puntando a recuperare risorse da una decisa attività di contrasto al sommerso.

La revisione della spesa pubblica e del sistema delle agevolazioni fiscali, rispetto alla quale esistono margini di miglioramento in termini di efficienza, efficacia ed economicità, dovrà passare da un confronto con le parti sociali, soprattutto per scongiurare ricadute indesiderate sulle famiglie e sulle imprese.

Per quanto attiene al lavoro, nei prossimi mesi si potrà misurare il recupero di efficienza dei centri per l'impiego e l'effettivo impatto delle politiche attive, in sinergia con le Regioni, con azioni mirate su giovani, donne e categorie maggiormente esposte per età e qualità della preparazione e della formazione di base, e per accompagnare il passaggio ad Industria 4.0 e alla digitalizzazione.

Andrà messa in preventivo una azione di riduzione della pressione fiscale sui redditi da lavoro anche sul versante delle imprese, un migliore e più efficiente impiego dei fondi europei nonché un ulteriore rafforzamento del sostegno al made in Italy, dal tessile all'agroalimentare, e alle aziende che innovano ed investono in ricerca.

Allo stesso tempo, si segnalano quali priorità un intervento sul versante della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, tendente a rafforzare l'attività ispettiva e di promozione di una cultura della sicurezza già a partire dalle scuole, ed uno sulla qualità delle relazioni industriali, con l'adozione di misure in attuazione dell'articolo 46 della Costituzione sulla partecipazione dei lavoratori.

Il Documento di economia e finanza, nella parte relativa al Programma nazionale di riforma, conferma la volontà dell'esecutivo di procedere all'introduzione del salario minimo legale, rispetto al quale si ribadisce quanto già espresso in sede di audizione parlamentare sulla centralità della contrattazione collettiva.

L'occupazione si genera attraverso un vero rilancio delle infrastrutture, materiali ed immateriali.

Si parla di mobilità, ma anche di messa in sicurezza di scuole, ospedali, edifici pubblici, così come di digitalizzazione e di investimenti nella pubblica amministrazione.

In allegato alla presente, vi è uno studio comparato sulla complessiva dotazione infrastrutturale, con riferimento alle opere strategiche e con focus macroterritoriali sul trasporto pubblico locale, sulla rete ferroviaria, compresa l'Alta velocità/alta capacità, sulla rete autostradale, sul trasporto merci e su quello per via aerea e marittima.

Una analisi che evidenzia almeno due aspetti: il nostro Paese soffre per una carenza diffusa di infrastrutture, ma il Mezzogiorno è notevolmente più in ritardo rispetto al Centro-Nord, tanto che servirebbe un piano pluriennale da almeno 60 miliardi di euro; la seconda cosa, è che la questione risorse è paradossalmente secondaria, in quanto la disponibilità economica sovente è presente, per cui i ritardi sono imputabili ad altri fattori, dalla progettazione al contenzioso, passando per il mancato coinvolgimento del territorio.

Già nello "Sblocca-cantieri" potrebbero essere inseriti elementi utili a rimettere effettivamente in movimento il Paese – si pensi, ad esempio, anche ad un pacchetto di interventi nei medi e piccoli comuni - mentre, con una prospettiva di più ampio respiro, si può immaginare l'introduzione di misure volte a favorire la ripresa dell'edilizia privata.

Il tutto senza dimenticare il perdurante stato di disagio delle popolazioni dell'Italia centrale, colpite a più riprese da terremoti di devastante intensità e per le quali diventa fondamentale accelerare la ricostruzione e la verifica della agibilità degli immobili, e le pesanti ricadute sull'economia del territorio ligure dopo il crollo del Ponte Morandi a Genova.

In occasione della recente audizione sul disegno di legge governativo 1122, questa Organizzazione ha ribadito la centralità della pubblica amministrazione, auspicando un articolato piano industriale di rilancio, anche sotto il profilo occupazionale, oltre che in termini di semplificazione e di dotazione strutturale.

Del resto, soltanto investendo in una pubblica amministrazione più efficiente, si generano le condizioni per poter crescere ben oltre i pochi decimali previsti, ad oggi, per l'anno in corso e per i prossimi.

La legge di bilancio ha provato a cambiare alcuni equilibri consolidati, introducendo misure con una spiccata caratterizzazione sociale; si tratta ora di proseguire e rafforzare questo percorso, ponendo al centro il lavoro, in un sistema più equo sotto il profilo fiscale e nel quale la movimentazione delle persone, delle cose e delle idee possa essere maggiormente rispondente a quelle che sono le sfide della competitività globale.

La questione infrastrutturale: nota comparata sulle macroaree del Paese

Premessa

Lo sviluppo del territorio passa dal potenziamento infrastrutturale.

Il presente allegato, che riprende ed aggiorna alcune considerazioni espresse dall'Unione Generale del Lavoro in occasione di iniziative pubbliche a sostegno della azione di governo in materia di infrastrutture, fornisce una valutazione complessiva sul Programma delle infrastrutture strategiche con una analisi macroterritoriale comparata.

In sintesi, le principali evidenze sono le seguenti:

1. Dei 32 cantieri di interesse nazionale, quelli in fase di realizzazione avanzata o già in esercizio sono dieci per un controvalore di poco superiore a 18 miliardi di euro, pari a circa un quarto del costo contrattuale.
2. Guardando al solo Nord Italia, i cantieri di interesse nazionale presentano un costo contrattuale di 42,4 miliardi, pari a circa il 60% del totale.
3. Per l'adeguamento infrastrutturale e per l'acquisto di nuovi treni e bus urbani per il solo Mezzogiorno occorrono investimenti per almeno 60 miliardi di euro, con una ricaduta occupazionale altamente significativa.
4. Il trasporto pubblico locale è fortemente deficitario nel Mezzogiorno;
 - a. Il gap già consistente del 2000 si è ulteriormente ampliato: i posti per chilometro nelle regioni meridionali sono meno della metà della media nazionale e due volte e mezza inferiori rispetto al Nord.
5. Nel Mezzogiorno mancano, in rapporto all'estensione della superficie (sia pianeggiante che montuosa), linee di trasporto urbano per quasi 1.800 chilometri.
6. Dal 2004 al 2013, l'estensione della linea ferroviaria è cresciuta al Nord di quasi l'8% e nel Mezzogiorno dell'1,7%; nelle Isole di appena lo 0,1%.
7. Per portare le regioni meridionali vicino alle medie del Nord servirebbe costruire circa 3.750 chilometri di linee ferroviarie, vale a dire raddoppiare l'esistente.
8. Più della metà della linea ferroviaria nelle regioni del Mezzogiorno non è elettrificata; nel Centro-Nord la percentuale scende ad un quarto.
9. Meno del 20% delle risorse dell'Alta velocità sono destinate al Mezzogiorno.
10. Nel Meridione la rete stradale è adeguata in quantità, ma non assolutamente in qualità, in quanto la rete autostradale è la metà rispetto a quella del Nord-ovest.
11. In dieci anni, il traffico merci su strada è crollato di quasi il 30%, meno nel Mezzogiorno che, però, nel complesso rappresenta appena il 16% del totale.
12. Cresce l'utilizzo dell'aereo (+56,8% nel Sud), ma il riequilibrio delle quote di passeggeri è ancora lontano.
13. In valori assoluti, il trasporto merci via mare premia a prima vista il Mezzogiorno, ma i porti, in rapporto all'estensione delle coste, sono meno diffusi e garantiscono una movimentazione media inferiore rispetto soprattutto al Nord-ovest.

L'analisi

Un intervento sulla rete infrastrutturale è per sua natura molto costoso, anche se, avendo carattere di investimento, ha sicuramente un ritorno positivo in termini di miglioramento della qualità della vita, dei fondamentali dell'economia e di occupazione. Il costo stimato per la singola infrastruttura varia da un minimo di 3 milioni di euro per chilometro ai 150 milioni in caso di realizzazione di metropolitana in galleria urbana.

Scheda	
Tipologia di opera	Costo indicativo per km
Strada due corsie pianeggiante	3 mln
Strada due corsie montuosa	5 mln
Strada 4 corsie carreggiate separate	10 mln
Autostrada 4 corsie, 24 m	16 mln
Autostrada 6 corsie pianeggiante	20 mln
Autostrada 6 corsie montuosa	25 mln
Ferrovia regionale ad un binario	4 mln
Ferrovia regionale 2 binari	10 mln
Ferrovia alta velocità (250-300 km)	30 mln
Ferrovia urbana	10 mln
Ferrovia metropolitana tradizionale (galleria urbana)	150 mln
Ferrovia metropolitana leggera	20 mln
Tramvia urbana moderna (percorso separato)	8 mln
Mln di euro per Km	<i>Fonte: Università di Venezia</i>

Il Programma delle infrastrutture strategiche e i contratti pubblici

Il Programma delle infrastrutture strategiche è quantificabile nell'ordine di oltre 317 miliardi di euro, di cui circa 166,4 miliardi (52,5%) indirizzati verso le opere prioritarie e quasi 151 miliardi verso le altre opere.

Focalizzando l'attenzione sui soli 32 cantieri di interesse nazionale, si ha un costo contrattuale poco meno di 71 miliardi di euro, di cui 5,5 miliardi per il Mose, 25,269 per le strade, poco di 28 miliardi per le ferrovie e 12,141 per il sistema metropolitano.

L'effettiva disponibilità scende a 48 miliardi di euro, con una copertura al 96% per il Mose (5,272 miliardi), all'85,4% per il sistema metropolitano (10,374 miliardi), del 68,5% per le strade (17,3 miliardi) e del 53,7% per le ferrovie (15,055 miliardi).

Ad oggi, dei 32 cantieri di interesse nazionale, due sono al progetto preliminare (un controvalore rispetto al costo contrattuale di quasi 3,4 miliardi di euro e di 2,360 miliardi, considerando l'effettiva disponibilità), sette al progetto definitivo (il controvalore è di 22,247 miliardi sul costo contrattuale e di oltre 9,1 miliardi sull'effettiva disponibilità), tredici in fase di realizzazione (controvalore di 27,263 miliardi sul costo contrattuale e di 23,5 sul disponibile) e dieci in fase di realizzazione avanzata e in esercizio (un controvalore di 18 miliardi sul costo contrattuale e di quasi 13 miliardi sull'effettiva disponibilità).

Nel triennio, il fabbisogno è indicato in poco meno di 3,5 miliardi di euro, di cui circa il 62% destinato alla infrastruttura ferroviaria, mentre un miliardo e cento milioni afferenti al sistema metropolitano.

Con riferimento alla suddivisione macroterritoriale, dei circa 71 miliardi di costo contrattuale, 42,4 sono destinati al Nord, un fabbisogno nel triennio di 2,4 miliardi, un contributo dai privati di 6,8 miliardi, per un disponibilità complessiva di poco superiore ai 30 miliardi di euro.

Rispetto ai cantieri principali, oltre alla Torino-Lione (3 miliardi di contributo su un costo totale di 8,6 miliardi per una spesa effettiva al momento di circa 175 milioni per la realizzazione del tunnel geognostico), troviamo la Tangenziale est di Milano (1,6 miliardi, tasso di realizzazione al 94%), la Pedemontana Lombarda (4,1 miliardi, tasso di realizzazione al 34%), la Pedemontana Veneta (1,7 miliardi, tasso di realizzazione al 30%), il Valico di Giovi (4,3 miliardi, tasso di realizzazione al 17%), l'Alta velocità Milano-Venezia (1,4 miliardi, tasso di realizzazione al 98%), il Brennero (solo parte italiana, 1,4 miliardi, tasso di realizzazione al 16%), l'autostrada A4 Venezia-Trieste (607 milioni, tasso di realizzazione al 44%), il Mose (4,4 miliardi, tasso di realizzazione dell'88%), la Metropolitana di Bologna (788 milioni), prolungamento Metropolitana di Torino (193 milioni) e linea metropolitana Blu di Milano (1,543 miliardi). A queste si è aggiunta la ricostruzione del ponte Morandi a Genova (costo stimato in 100 milioni).

Guardando al resto del territorio, in Toscana si segnalano la Grosseto-Siena (206 milioni, con un avanzamento all'85%) e la Tranvia di Firenze (310 milioni, avanzamento al 60%); fra Marche ed Umbria, il cosiddetto Quadrilatero (1,9 miliardi, avanzamento al 76%); nel Lazio, la Metro C di Roma (circa 2 miliardi di euro, con avanzamento all'89%); nel triangolo Campania-Puglia-Calabria, la Metro di Napoli (oltre 3 miliardi, avanzamento al 19%), gli interventi sull'Alta velocità/alta capacità Napoli-Bari (1,5 miliardi, avanzamento al 10%), sulla dorsale Salerno-Reggio Calabria (1,5 miliardi, avanzamento all'88%) e sulla statale Jonica (729 milioni, avanzamento al 93%); in Sicilia, le linee metropolitane di Palermo (721 milioni, avanzamento all'80%) e Catania (139 milioni, avanzamento all'11%), sulla rete ferroviaria Alta velocità/alta capacità Messina-Catania-Palermo (intervento complessivo per 415 milioni; solo nodo Bicocca 4,2 milioni, avanzamento al 50%) e sulla A19 Agrigento-Caltanissetta (1,178 milioni, avanzamento al 79%); in Sardegna, la Olbia-Sassari (430 milioni, con avanzamento al 74%).

La mobilità si gioca però molto anche su altri fattori, oltre alle grandi opere strategiche. Pensiamo al trasporto pubblico locale, alla diffusione della rete ferroviaria e alla rete autostradale, con conseguente impatto sul trasporto di persone e merci, nonché al trasporto aereo e alla portualità, tutti aspetti sui quali si registra un ritardo strutturale molto marcato soprattutto nel Mezzogiorno, Isole comprese.

Il trasporto pubblico locale riveste un ruolo fondamentale sotto il profilo economico e sociale, in quanto permette lo spostamento delle persone per lavoro o studio, ma anche per favorire l'accrescimento culturale. Dal 2000 al 2013 (tabella 1), i posti per chilometro nei capoluoghi di regioni non sono cambiati su base nazionale: si tratta sempre di 4,5 posti per km. Ciò che diverge molto è l'andamento territoriale. Il Mezzogiorno, già molto indietro rispetto alle altre aree geografiche, perde ancora posizioni. Infatti, si passa da 2,6 posti per km a 2,2 posti con un calo del 16,4%. Nello stesso periodo di tempo, nel centro-nord si registra un incremento del 3,2%.

Tabella 1			
Area geografica	2000	2013	Differenza
- Nord	5,3	5,5	4,0%
- Nord-ovest	6,3	6,8	8,1%
- Nord-est	3,9	3,7	-3,6%
- Centro	5,4	5,5	1,9%
- Centro-Nord	5,3	5,5	3,2%
- Mezzogiorno	2,6	2,2	-16,4%
- Sud	2,5	2,1	-12,8%
- Isole	2,8	2,2	-21,2%
Italia	4,5	4,5	0,0%
Capoluoghi			
Anno 2013			<i>elaborazione dati Istat</i>

Maggiore disponibilità di posti non si traduce necessariamente in più passeggeri trasportati; sicuramente, però, la minore disponibilità di posti incide maggiormente sul mancato utilizzo del mezzo pubblico per spostarsi all'interno della città. Nel 2000, il numero di passeggeri trasportati dal Trasporto pubblico locale nei comuni capoluogo di provincia per abitante è di poco inferiore a 200, con differenze territoriali estremamente marcate, in quanto variano da 283 del Nord-ovest e del Centro ad appena 63 delle Isole. Nel 2013, la situazione è genericamente peggiorata, con la sola eccezione del Nord-est. Nel Sud, si è perso un terzo dei passeggeri, mentre nelle Isole un quinto. Nel complesso del Mezzogiorno, la riduzione è stata pari al 26%.

La superficie territoriale in Italia è di poco superiore a 302mila km quadrati, di cui il 35,2% di montagna, il 41,6% di collina e il 23,2% di pianura. Al Nord si hanno poco più di 120mila km quadrati di superficie, quasi la metà dei quali coperto da montagne; al Centro, 58mila km quadrati, in larghissima parte a carattere collinare (circa il 63,8%); nel Mezzogiorno, oltre 178mila, con una forte preminenza, soprattutto, nelle Isole di collina e pianura.

Il dato sulla superficie del Paese è utile per quantificare la diffusione del trasporto pubblico nelle macroaree. Nel 2011, erano oltre 21mila i chilometri di rete coperti con autobus; nel 2013, l'incremento è stato di 162 chilometri, concentrati in larga parte al Nord (77 chilometri) e al Centro (62 chilometri). I chilometri coperti con tram o filobus sono diminuiti dal 2011 al 2013, non al Sud però, dove invece si registra un incremento di quasi il 20%. Al Nord, viceversa, si evidenzia una crescita di chilometri coperti dalla metropolitana.

In assoluto la distribuzione territoriale (tabella 2), appare equilibrata per i chilometri coperti da autobus (circa un terzo per macroarea, seppur con una preminenza del Nord), ma non così per tram, filobus e metropolitana.

Tabella 2.1	2011			2013		
Area geografica	Autobus	Tram/Filobus	Metropolitana	Autobus	Tram/Filobus	Metropolitana
- Nord	37,15%	71,85%	55,38%	37,23%	68,15%	61,64%
- Centro	30,03%	12,61%	28,46%	30,09%	12,59%	25,16%
- Mezzogiorno	32,82%	15,54%	16,15%	32,67%	19,26%	13,21%
					<i>elaborazione dati Istat</i>	

Considerando la superficie territoriale nel suo complesso e la sola modalità autobus (tabella 2.2), al Nord si registra un chilometro lineare ogni 15,2 chilometri quadrati di superficie; al Centro, un chilometro lineare ogni 9 chilometri quadrati di superficie; nel Mezzogiorno, un chilometro lineare ogni 17,8 chilometri quadrati di superficie. Un allineamento del Mezzogiorno alla media del Nord Italia comporterebbe un incremento di 1.171 chilometri coperti con autobus (+16,9%), incremento che sale a più 1.774 chilometri, se il punto di riferimento è la media nazionale. Se consideriamo la superficie escludendo le aree di montagna, l'allineamento del Sud al Nord richiederebbe una estensione della copertura pari a 3.855 chilometri lineari in più (+55,5%).

Tabella 2.2	Autobus	Autobus per Km² superficie totale	Autobus per Km² esclusa montagna
- Nord	7.907	15,2	8,2
- Centro	6.391	9,1	6,6
- Mezzogiorno	6.939	17,8	12,8
Italia	21.237	14,2	9,2
			<i>elaborazione dati Istat</i>

Nel 2010 rispetto al 2004 (tabella 3), si registra un incremento su base nazionale del 3,7% dei chilometri coperti dalla rete ferroviaria (elettrificata e non, a binario singolo o doppio). Gli incrementi maggiori si registrano nel Nord, mentre Centro ed Isole si discostano di poco rispetto al 2004.

Tabella 3			
Area geografica	2004	2010	Differenza
- Nord	7.937,4	8.563,0	7,9%
- Nord-ovest	4.414,4	4.768,0	8,0%
- Nord-est	3.523,0	3.795,0	7,7%
- Centro	3.810,0	3.827,0	0,4%
- Centro-Nord	11.747,4	12.390,0	5,5%
- Mezzogiorno	7.856,5	7.946,0	1,1%
- Sud	5.289,4	5.377,0	1,7%
- Isole	2.567,1	2.569,0	0,1%
Italia	19.603,9	20.336,0	3,7%
km			<i>elaborazione dati Istat</i>

Fra il 2004 e il 2010, la quota percentuale di copertura nella diffusione della rete ferroviaria è aumentata nel Nord (+1,6%), mentre è in calo nel Mezzogiorno (-1%).

Considerando la superficie totale – esclusa quella di montagna – (tabella 4), al Nord si ha un chilometro di linea ferroviaria ogni 7,57 chilometri quadrati di superficie. Nel Mezzogiorno, tale rapporto scende ad un chilometro di linea ferroviaria ogni 11,14 chilometri di superficie ed addirittura a 15,7 nelle Isole. Per allineare il Mezzogiorno alle medie del Nord, in rapporto alla superficie territoriale, servirebbe costruire all'incirca altri 3.750 km di linea ferroviaria, di cui 2.760 nelle sole Isole, per un costo stimato di circa 20 miliardi di euro, che aumentano sensibilmente in caso di realizzazione di una rete ad alta velocità (un km lineare di ferrovia regionale a due binari ha un costo di circa 10 milioni, mentre un km di rete ad alta velocità ha un costo valutabile in 30 milioni; i costi variano anche in funzione dell'orografia).

Tabella 4			
Area geografica	Superficie no montagna	Km linea ferroviaria	Rapporto
- Nord	64.858	8.563,0	7,57
- Nord-ovest	30.511	4.768,0	6,40
- Nord-est	34.347	3.795,0	9,05
- Centro	42.428	3.827,0	11,09
- Centro-Nord	107.286	12.390,0	8,66
- Mezzogiorno	88.511	7.946,0	11,14
- Sud	48.176	5.377,0	8,96
- Isole	40.335	2.569,0	15,70
Italia	195.797	20.336,0	9,63
km ²			<i>elaborazione dati Istat</i>

Il Mezzogiorno è ulteriormente penalizzato nella percentuale di rete elettrificata (tabella 5). Il gap con il Nord già molto alto nel 2004 (25,7 punti percentuali), nel 2009 si dilata ulteriormente (27,4 punti

percentuali). Se nel Centro-Nord, tre quarti della rete ferroviaria è elettrificata, nel Meridione nel complesso si scende a meno della metà. Nelle Isole due terzi della rete non è elettrificata.

Tabella 5					
Area geografica	2004	% su totale	2009	% su totale	Differenza 2004-2009
- Nord	5.832,5	73,5%	6.359,0	75,9%	9,0%
- Nord-ovest	3.287,0	74,5%	3.509,0	76,2%	6,8%
- Nord-est	2.545,5	72,3%	2.850,0	75,5%	12,0%
- Centro	2.832,9	74,4%	2.903,0	75,9%	2,5%
- Centro-Nord	8.665,4	73,8%	9.262,0	75,9%	6,9%
- Mezzogiorno	3.754,2	47,8%	3.817,0	48,5%	1,7%
- Sud	2.949,8	55,8%	3.017,0	56,5%	2,3%
- Isole	804,4	31,3%	800,0	31,6%	-0,5%
Italia	12.419,6	63,4%	13.079,0	65,2%	5,3%
km					<i>elaborazione dati Istat</i>

Capitolo a parte è quello dell'alta velocità/alta capacità.

Al momento, sulla tratta in esercizio (Torino-Napoli-Salerno), i chilometri afferenti il Mezzogiorno sono 180 su un totale di 873,5, vale a dire il 20,6%. Una volta entrata in funzione la tratta Milano, via Treviglio, Brescia, Verona, Padova (della lunghezza di 243,4 chilometri), la percentuale scenderà al 16,1%. Rispetto ai costi, dei 26,2 miliardi di euro necessari per la realizzazione della tratta Torino-Napoli, si stima che nella parte campana siano andati meno di 5 miliardi di euro, vale a dire il 18,6%.

La diffusione delle rete ferroviaria agevola l'utilizzo da parte delle persone, se è vero che, per tratte di lunghezza simile (Reggio Calabria-Napoli e Napoli-Firenze), la durata del viaggio è molto differente. Infatti, da Reggio Calabria al capoluogo campano il treno più veloce impiega 3 ore e 38 minuti; peraltro un solo treno impiega questo tempo (la partenza è programmata alle 6,35 del mattino). Da Napoli a Firenze, a fronte di una percorrenza standard di 2 ore e 51 minuti, sono disponibili due treni che impiegano appena 2 ore e 31 minuti. Sono due gli indicatori disponibili, il primo dei quali considera l'utilizzo del treno da parte di lavoratori, studenti o scolari di età superiore a tre anni (tabella 6). Il treno come mezzo di trasporto per raggiungere il lavoro o la scuola è utilizzato soprattutto nel Nord-ovest (6,9%) e nel Centro (6,5%), in crescita rispetto al rilevamento del 2000. Nel Mezzogiorno, viceversa, si evidenzia una diffusa diminuzione nell'utilizzo del treno: nelle Isole meno di due cittadini su cento utilizza tale mezzo per raggiungere il lavoro o la scuola.

Larga parte dello sviluppo si gioca anche sulla quantità/qualità della rete stradale ed autostradale.

Con riferimento alle strade provinciali, regionali e di interesse nazionale sulla superficie regionale (chilometro per cento chilometri quadrati), la dotazione maggiore (tabella 6) nel Sud; nel complesso il Mezzogiorno, nonostante il ritardo delle Isole, è messo meglio rispetto alle altre macro aree geografiche.

Tabella 6			
Area geografica	1996	2004	2011
- Nord	48,2	54,8	54,5
- Nord-ovest	52,3	64,6	50,0
- Nord-est	44,4	45,6	58,7
- Centro	53,0	53,2	57,1
- Centro-Nord	49,8	54,2	55,4
- Mezzogiorno	56,2	58,3	59,5
- Sud	60,6	61,7	66,6
- Isole	49,7	53,2	49,0
Italia	52,4	55,9	57,1
<i>elaborazione dati Istat</i>			

Viceversa, considerando la sola rete autostradale, la situazione si capovolge. Il Nord-Ovest ha una dotazione autostradale pari a quasi il doppio di quella del Mezzogiorno. Conseguenza diretta di questa carenza, è che un percorso di lunghezza molto simile circa 480 km si percorre in tempi assolutamente diversi. Da Reggio Calabria a Napoli, occorrono infatti 5 ore e 45 minuti, mentre da Napoli a Firenze servono 4 ore e 35 minuti.

Complice più la crisi che vere scelte strategiche, il trasporto merci su strada ha subito una significativa flessione. Nel 2013, sono state movimentate meno di un milione di migliaia di tonnellate di merci su strada. Con riferimento alle regioni di origini, la flessione maggiore è stata nel Nord-ovest e al Centro, con un calo di un terzo, mentre nel Mezzogiorno la riduzione è più contenuta. Il trasporto merci su strada è largamente concentrato nel Centro-Nord (84,1%), anche se nel 2013 si evidenzia un segnale di riequilibrio verso il Mezzogiorno, causato soprattutto dal pesante calo del Nord-ovest.

Relativamente alle regioni di destinazione, si accentua il calo nel Nord e nelle Isole. Anche con in questo caso, si evidenzia un riequilibrio verso il Mezzogiorno, la cui quota di traffico sale al 16,2%, con un incremento di 2,3 punti percentuali rispetto al 2004. Incrociando le due tabelle, Nord-ovest, Centro e Sud importano più di quanto esportano; le Isole sono sostanzialmente in pareggio, mentre il Nord-est si conferma quale area geografica che esporta in misura maggiore.

Passando al trasporto aereo, nel Mezzogiorno sono presenti 16 scali aeroportuali, di cui nove nelle isole (Alghero, Cagliari, Olbia, Catania, Comiso, Lampedusa, Palermo, Pantelleria e Trapani) e sette distribuiti fra Abruzzo (Pescara), Campania (Napoli), Puglia (Bari, Brindisi) e Calabria (Lamezia Terme, Crotone, Reggio Calabria), i quali intercettano per lo più traffico domestico (70%).

Con riferimento ai passeggeri imbarcati, dal 2004 al 2013 – anche per effetto della massiccia presenza delle compagnie low cost – il traffico è sensibilmente aumentato. In valori percentuali, la crescita maggiore si è registrata nel Sud (+56,8%); ciò nonostante le Regioni del Mezzogiorno, escluse le Isole, intercettano appena 7,182 milioni di passeggeri.

Tenendo conto della popolazione residente, il rapporto migliore si registra nel Centro, anche per effetto del traino degli scali romani; positiva anche la performance, per ovvie ragioni di conformazione geografica, delle Isole (+148,4%), mentre è negativa quella del Sud (appena il 50,7% in più).

L'incremento del traffico ha prodotto uno spostamento della quota percentuale del Mezzogiorno rispetto al dato nazionale. Nel 2004, negli scali del Mezzogiorno si imbarcavano il 22% dei passeggeri; nel 2013, si è arrivati al 23,9%, a scapito soprattutto del Nord-ovest.

Relativamente ai passeggeri sbarcati, anche in questo caso si registra un incremento fra il 2004 e il 2013. In termini percentuali, la crescita maggiore si presenta nel Sud (+57,3%); a seguire il Nord-est (+49,7%).

In rapporto alla popolazione residente, il rapporto migliore è riscontrabile nel Centro, davanti alle Isole, mentre il Sud è molto indietro.

Rispetto alla quota sul traffico nazionale, il Mezzogiorno recupera fra il 2004 e il 2013 circa due punti percentuali, a scapito del Nord-ovest, dove vi un calo dei passeggeri sbarcati di quasi cinque punti percentuali. Il recupero del Mezzogiorno è più marcato nel Sud piuttosto che nelle Isole.

Il saldo fra passeggeri sbarcati ed imbarcati è negativo per oltre 267mila unità, di cui 140mila afferenti al Mezzogiorno. Dal Sud e dalle Isole, quindi, sono più coloro che partono piuttosto di quelli che arrivano per turismo o affari.

Per quanto attiene alla portualità, il flusso merci risente dell'andamento negativo dell'economia. Dal 2007 al 2013, i porti italiani hanno movimentato il 10,1% in meno di merci, fermandosi a 460.843 mgl di tonnellate. In questa debacle, il Mezzogiorno perde nel complesso quasi il 10%, concentrato soprattutto nel Sud.

Fra i primi dieci porti per movimentazione merci, tre sono nel Nord-est, tre nelle Isole, due nel Sud ed uno ciascuno nel Nord-ovest e nel Centro. Considerando l'estensione delle coste, nel Nord si ha un porto ogni 83 km; nelle Isole, il rapporto ad un porto ogni 459 km. Relativamente alla movimentazione media, la performance migliore è quella del Nord-ovest con oltre 25.500 migliaia di tonnellate. Il Mezzogiorno nel complesso è al di sotto della media nazionale a causa della minore movimentazione del Sud.

Nello specifico della tipologia di merci movimentate, Trieste è il primo porto per merci liquide, mentre Gioia Tauro è il primo per merci solide.

La movimentazione di merci liquide si concentra soprattutto nelle Isole e nel Nord-est, mentre quella di merci solide è nel Sud e nel complesso dei porti del Nord.

Nel 2013, quasi 42 milioni di passeggeri si sono imbarcati o sono sbarcati in un porto italiano (tabella 7).

Tabella 7	Passeggeri imbarcati/sbarcati	
Messina	8.175.725	+13,6%
Napoli	6.931.856	-6,8%
Civitavecchia	4.035.446	-0,1%
Olbia	3.660.136	-7,5%
Piombino	3.062.652	+1,9%
Italia	41.843.136	1,53%
2013	<i>elaborazione dati Assoporti</i>	

Il traffico passeggeri si concentra principalmente nelle Isole e nel Mezzogiorno; il traghetto rimane il mezzo preferito per gli spostamenti da e verso la Sicilia e la Sardegna.

Il Mezzogiorno necessita di un piano industriale di rilancio infrastrutturale.

Occorrono almeno 60 miliardi di euro per l'ampliamento della rete ferroviaria (circa 20 miliardi, esclusa l'Alta velocità), per l'adeguamento/miglioramento della rete stradale ed autostradale (20 miliardi), per l'ammodernamento e il rafforzamento della rete aeroportuale e portuale (5 miliardi), per l'acquisto di treni pendolari e a medio raggio e il potenziamento della rete dei bus urbani (15 miliardi).

La realizzazione di questo piano avrebbe un effetto fortemente positivo sull'occupazione: nell'immediato, per la realizzazione delle opere; nel medio-lungo periodo, con la creazione di migliori condizioni per fare impresa, ad iniziare dalla riduzione dei tempi per il trasporto dei prodotti finiti.