

# Una strategia politica per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Sicilia.

Per un coordinamento politico  
a livello europeo, nazionale e regionale.



Il Report è stato realizzato da  
Alessandra Arcodia  
Direttrice Ufficio Affari Europei  
WISDO Public Policy & Management  
Square de l'Aviation 30  
1070 Bruxelles

per maggiori informazioni  
[alessandra.arcodia@wisdo.org](mailto:alessandra.arcodia@wisdo.org)  
[www.wisdo.org](http://www.wisdo.org)

© WISDO Public Policy & Management, 2016

# UNA STRATEGIA POLITICA PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO IN SICILIA

Raccomandazioni politiche per promuovere lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Sicilia



## CONTENUTI

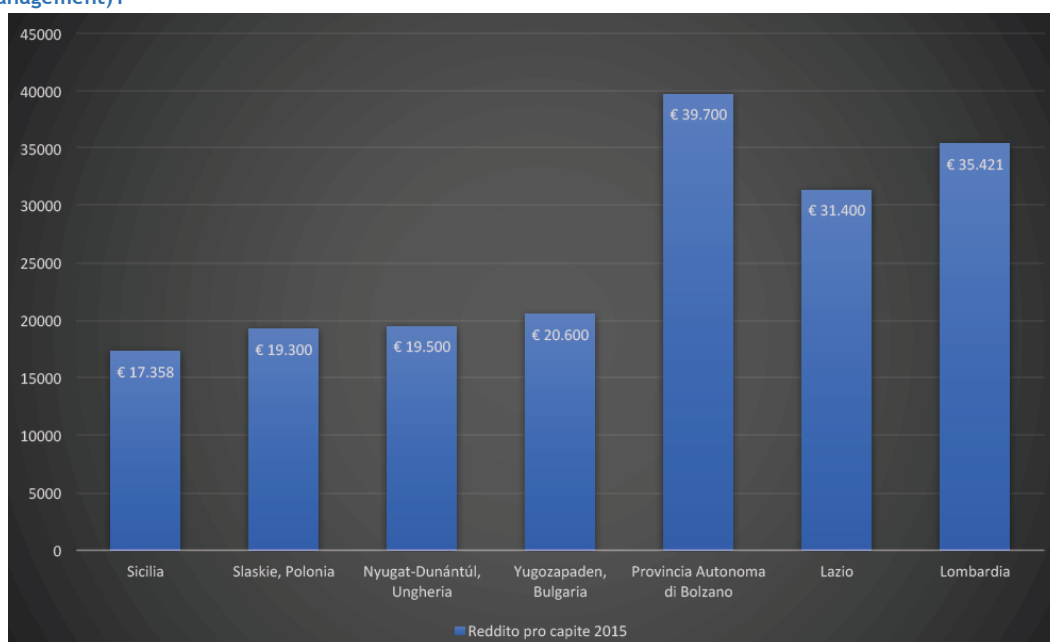
|    |                                                                                                                                                      |    |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Breve analisi sullo stato attuale dell'economia siciliana e impatto delle infrastrutture di trasporto.....                                           | 5  |
| 2. | Il ruolo delle infrastrutture di trasporto nel favorire la crescita economica. Quali strategie a livello europeo, nazionale e regionale.....         | 9  |
| 3. | Sei criticità che si riscontrano nelle attuali politiche per le infrastrutture di trasporto in Sicilia a livello europeo, nazionale e regionale..... | 16 |
| 4. | Raccomandazioni politiche e Istituzione della Piattaforma TRANMED.<br>.....                                                                          | 22 |
| 5. | Bibliografia.....                                                                                                                                    | 25 |

## 1. BREVE ANALISI SULLO STATO ATTUALE DELL'ECONOMIA SICILIANA E IMPATTO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

La crisi economica ha prodotto in Sicilia una recessione tale da avere conseguenze economiche e sociali drammatiche. Nel periodo 2008-2014 la variazione del PIL in Sicilia è stata del -13,1% (Svimez 2016). Il reddito pro capite di un cittadino siciliano nel 2015 è stato di 17.358 euro, pari a meno della metà di quello di un lombardo, che invece si assesta a 35.421 euro, o di quello di un cittadino della Provincia Autonoma di Bolzano, pari a 39.700 euro.

Per comprendere meglio il dato registrato dalla Sicilia è utile, tuttavia, prendere come riferimento i dati di alcune fra le regioni più povere dell'Unione Europea, infatti, anche queste regioni registrano dei redditi pro capite superiori a quello siciliano. Nella regione di Slaskie, in Polonia, un cittadino percepisce un reddito pro capite di 19.300 euro; nella regione di Nyugat-Dunántúl, in Ungheria, il reddito pro capite è di 19.500 euro; mentre, nella regione di Yugozapaden in Bulgaria si registra un reddito pro capite di 20.600 euro. (Figura 1)

**Figura 1. PIL procapite di alcune regioni europee a confronto con PIL pro capite della Sicilia. (WISDO Public Policy & Management)<sup>1</sup>**



<sup>1</sup>Fonte dati Eurostat, Elaborazione dati WISDO Public Policy & Management

Considerando la **distribuzione del reddito**, in Sicilia il 42,8% delle famiglie percepisce un reddito pari o inferiore alla classe più povera (Svimez, 2016). Per la prima volta dal dopoguerra, i figli sono più poveri dei loro padri.<sup>2</sup> Il tasso di **disoccupazione giovanile** in Sicilia è pari al 55,9% nel 2015.<sup>3</sup>

Tra il 2002 e il 2014, sono **emigrati** dal Sud verso il Centro-Nord 1 milione 627 mila persone, di cui il 73% giovani. Il dato considera solo coloro che hanno trasferito la loro residenza (Svimez 2016).

Analizzando la **dinamica demografica**, nel corso degli ultimi 15 anni la popolazione al Sud è cresciuta di 327.000 abitanti a fronte di una crescita di 3 milioni e 342.000 abitanti al Nord. Nel 2015 il numero dei nati nel Mezzogiorno ha toccato i valori più bassi dall'unità d'Italia, il tasso di fecondità nel Meridione ha raggiunto infatti il valore più basso 1,3 (Svimez, 2016).

Considerando gli **investimenti industriali**, invece, questi nell'intero periodo 2008-2015, hanno subito al Sud un vero e proprio crollo: -43,5%, quasi il doppio della caduta sperimentata nel Centro-Nord (-23,3%). Tale ridimensionamento del processo di accumulazione del capitale ha depauperato la capacità produttiva del Mezzogiorno (Svimez, 2016). (Figura 2)

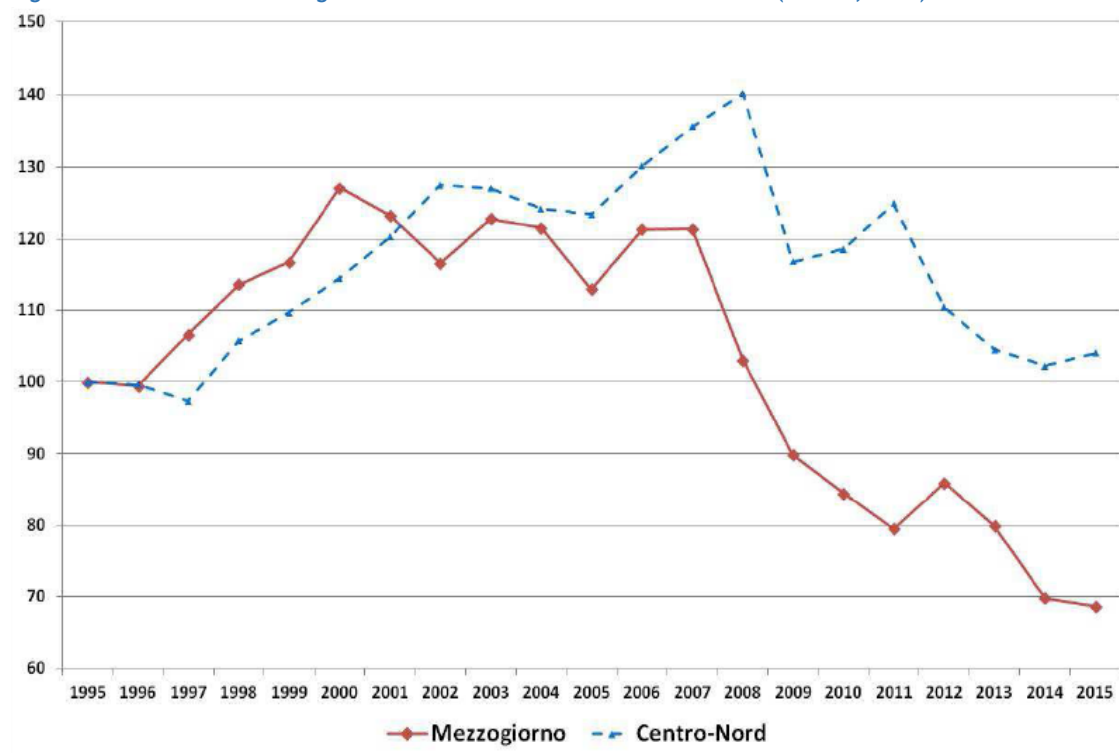
Per quanto riguarda la **produzione e competitività dell'industria manifatturiera**, il valore aggiunto del settore è crollato del 33,8% nel periodo 2008-2014 e ha perso il 24% degli occupati. (Svimez 2016)

---

<sup>2</sup> McKinsey Global Institute 2016

<sup>3</sup> Istat

Figura 2. Indice Andamento degli investimenti nell'industria in senso stretto (Svimez, 2016)



#### IMPATTO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SULL'ECONOMIA

Nei documenti strategici relativi ai trasporti a livello europeo, nazionale e regionale si riconosce che uno dei maggiori fattori che determinano **la perdita di competitività della Sicilia** a livello imprenditoriale, commerciale e turistico **è data dall'inefficienza delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto**, che fanno lievitare i costi e i tempi di trasporto di merci e persone. La carenza infrastrutturale nel settore dei trasporti fa perdere competitività al sistema produttivo siciliano; il movimento di merci e di persone è, infatti, influenzato in maniera altamente negativa dalle carenze infrastrutturali e dall'isolamento.

Il documento **“Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica”**, allegato al Documento di Economia e Finanza 2016 e realizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mette in luce il rischio di un **ampliarsi del divario economico tra Nord e Sud** del Paese, a causa della disomogenea distribuzione di infrastrutture e servizi sul territorio nazionale.

*“Un’ulteriore criticità del sistema infrastrutturale nazionale è **la disomogenea distribuzione di infrastrutture e servizi sul territorio nazionale, per cui risultano svantaggiate, in termini di accessibilità, alcune aree del Mezzogiorno** e le aree periferiche del paese, dotate spesso di reti ferroviarie inadeguate per il trasporto delle merci.(...) Anche i nodi della rete infrastrutturali, ed in particolare gli scali portuali e aeroportuali, risultano poco accessibili in termini di collegamenti di ultimo miglio. Tale carenza si riflette in un persistente squilibrio modale a favore della modalità stradale.”* (Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2016)

Il documento evidenzia, altresì, come **al Sud si concentrino le principali minacce alle leve economiche del paese: turismo e manifatturiero**. Ciò, a causa della perdita di competitività determinata dagli alti costi di trasporto e dalla difficile raggiungibilità dei territori che determinano una scarsa accessibilità ai mercati internazionali.

*“Lo svantaggio competitivo dell’Italia costituisce una minaccia in più settori: nel turismo, ad esempio, le mete nazionali sono spesso accessibili a costi più alti rispetto alle mete straniere concorrenti; nel settore produttivo, invece, le filiere manifatturiere nazionali scontano difficoltà di accesso ai mercati internazionali, con conseguente calo della domanda e della produzione. **Il concentrarsi di tali minacce nelle aree meridionali del Paese, infine, non fa che accentuare il divario tra Nord e Sud:** un’ulteriore ostacolo alla tenuta della coesione sociale del Paese ed all’efficacia delle politiche infrastrutturali.”* (Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2016)

Le strategie elaborate dal Ministero evidenziano il ruolo cruciale svolto dalle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo del settore turistico. Esse sottolineano come, a causa degli svantaggi in materia di accessibilità, il Sud, seppur ricchissimo di poli culturali e naturali, generi soltanto il 13% del totale nazionale del PIL prodotto dal turismo, pari a metà della percentuale generata al Centro-Nord. Al Sud, infatti, le modalità di trasporto prevalenti sono aeree e marittime, mentre al Centro-Nord vi è un set più bilanciato di alternative.

## 2. IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO NEL FAVORIRE LA CRESCITA ECONOMICA. QUALI STRATEGIE A LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

**Il fattore ‘infrastrutture di trasporto’** riveste un ruolo basilare nella crescita economica, sociale e competitiva di un territorio; esso può essere considerato **“una preconditione allo sviluppo”** e **“un fattore che accompagna la crescita di un’economia”** (Ambrosetti, 2016).

Sistemi di trasporto efficienti rivestono **un ruolo attrattivo nei confronti delle attività economiche**: *“studi sul rapporto tra infrastrutture e localizzazione delle attività produttive rilevano come la riduzione dei costi di trasporto e l’aumento dell’accessibilità regionale svolgano un ruolo primario nella scelta localizzativa delle imprese”* (Ambrosetti 2016); *“la disponibilità e le possibilità in termini di modalità di trasporto”,* infatti, *“per le aziende rappresentano un input produttivo al pari dei fattori capitale e lavoro”* ( Ambrosetti, 2016). Ciò che distingue i sistemi di trasporto in relazioni agli altri due fattori, però, è il fatto che i sistemi di trasporto non sono un bene delocalizzabile, essi sono strettamente ancorati al territorio. Per raccogliere, quindi, le sfide derivanti da mercati sempre più globalizzati e costruire un sistema economico altamente competitivo, è necessario dotare il territorio di un sistema di collegamenti di trasporto altamente efficienti e moderni. (Ambrosetti 2016).



Figura 3. Collegamento tra sistema di trasporto e performance economiche<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati The Eddington Transport Study, 2016

L'attuale economia globale si caratterizza per una crescente interconnessione tra paesi, mercati economici e finanziari. Per ridurre i costi e rendere più efficienti i processi di produzione, gli attori economici tendono a disperdere e localizzare in vari punti geografici i diversi stadi di produzione. **L'efficienza dei sistemi di trasporto e della logistica riveste, quindi, un ruolo strategico importantissimo e costituisce la base per sviluppare la posizione geo-strategica di un territorio**, rendendolo capace di inserirsi nei flussi commerciali locali e globali. I trasporti e la logistica acquistano un ruolo sempre più determinante quando si guarda alle attuali dinamiche internazionali che vedono il crearsi di nuovi mercati e nuove vie commerciali. Si pensi ad esempio ai progetti del governo cinese di investire nella costruzione della 'Via marittima della seta del ventesimo secolo', nella quale la Sicilia potrebbe costituire un punto di snodo importantissimo e dalla quale invece è attualmente tagliata fuori.

Guardando agli elementi che rivestono un ruolo propulsivo nel favorire lo sviluppo economico e la crescita, **gli investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto hanno un ruolo cruciale**. L' *European Industrial Index*, un indice elaborato da Ambrosetti, misura la rilevanza economica, la produttività, la capacità di mobilitare gli investimenti e la capacità di generare profitti di 29 settori industriali in Europa (Figura 4). I risultati derivanti da questo indicatore, mostrano che **le infrastrutture di trasporto offrono tra i più alti contributi a crescita, innovazione e investimenti**, posizionandosi al quarto posto. Essi sono invece al primo posto, superando tutti gli altri settori industriali, per la capacità di mobilitare investimenti. L'effetto moltiplicatore sul PIL degli investimenti in infrastrutture di trasporto è, infatti, pari a 2,7 ( per 1 euro investito in trasporti, l'impatto sull'economia nell'UE-28 è di 2,7 euro); inoltre, il settore trasporti ha un effetto moltiplicatore molto forte, pari a 0,51, sul settore manifatturiero (Ambrosetti, 2016). Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto generano importanti esternalità anche in altre settori economici. In realtà, essi fungono da fattori abilitanti per tutte le altre attività economiche e sociali, perché **il prezzo e il funzionamento dei trasporti ha una grande influenza nel migliorarne la competitività**: "un sistema di trasporti e logistica armonizzato ed efficiente", infatti, "è essenziale per promuovere la circolazione di beni e persone". (Ambrosetti 2016).

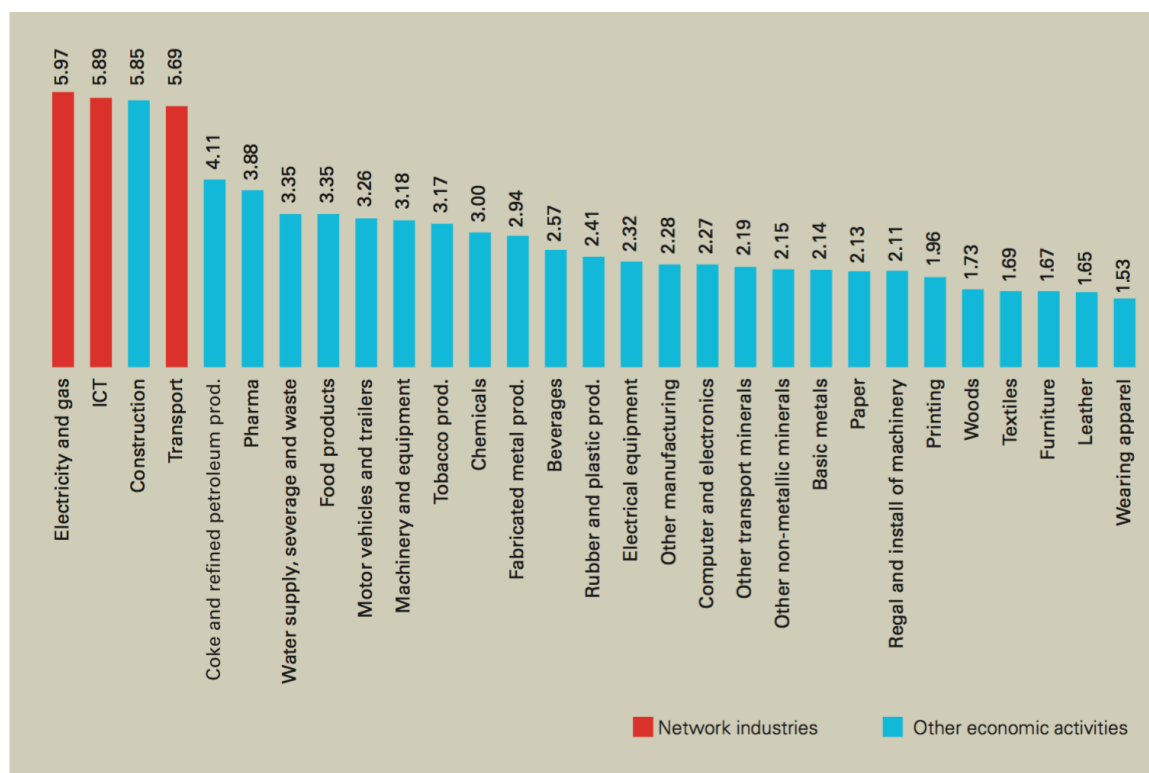


Figura 4. L'European Industry Index elaborato da The European House Ambrosetti, comparazione dei 29 settori industriali nell'EU-28<sup>5</sup>.

## LA STRATEGIA A LIVELLO EUROPEO

L'Unione Europea afferma che gli **investimenti nelle infrastrutture di trasporto hanno un ruolo determinante nel rafforzare la competitività** di lungo periodo, la crescita sostenibile e lo sviluppo del mercato interno europeo e dell'economia. Investimenti di breve e medio periodo nelle infrastrutture di trasporto generano, inoltre, un considerevole effetto diretto e indiretto sull'occupazione e favoriscono la creazione di un ambiente favorevole allo sviluppo delle imprese.

Miglioramenti nell'efficienza dei trasporti delle persone e delle merci sono alcuni degli elementi chiave della **politica europea sulle reti trans-europee: reti TEN-T (Trans European Networks)**.

L'art. 4 del Regolamento (UE) 1315/2013 sulle reti TEN-T descrive gli **obiettivi della politica europea in materia di trasporti**, essa *“rafforza la coesione sociale, eco-*

<sup>5</sup> Fonte. The European House - Ambrosetti.

***nomica e territoriale** dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva” .*

In particolare, sempre l' art. 4, specifica che “rafforzare la coesione” significa **garantire: “l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le regioni scarsamente popolate” e “la riduzione del divario a livello di qualità dell'infrastruttura”**.

Inoltre, per quanto riguarda l'efficienza, il regolamento punta a “*promuovere trasporti economicamente efficienti e di alta qualità che contribuiscono all'ulteriore crescita e competitività economica*”.

La rete trans-europea si suddivide in rete globale, costituita dall'insieme di tutte le infrastrutture di trasporto, e la rete centrale, che comprende le parti della rete globale che rivestono maggiore importanza strategica. Per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale, l'Unione Europea ha individuato 9 corridoi, i quali coprono i flussi di lungo raggio più importanti della rete centrale e mirano a migliorare i collegamenti trans-frontalieri all'interno dell'Unione (Regolamento (UE) 1315/2013 art. 43.1). Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, il più esteso dei nove Corridoi Core TEN-T, collega i centri urbani della Scandinavia (Oslo, Copenaghen, Stoccolma, Helsinki) al Mediterraneo (porti marittimi italiani, Sicilia e Malta), attraversando Germania e Italia. Esso copre sette Stati membri dell'UE e la Norvegia, rappresentando un asse fondamentale per lo sviluppo dell'economia europea, poiché attraversa quasi tutto il continente da Nord a Sud.

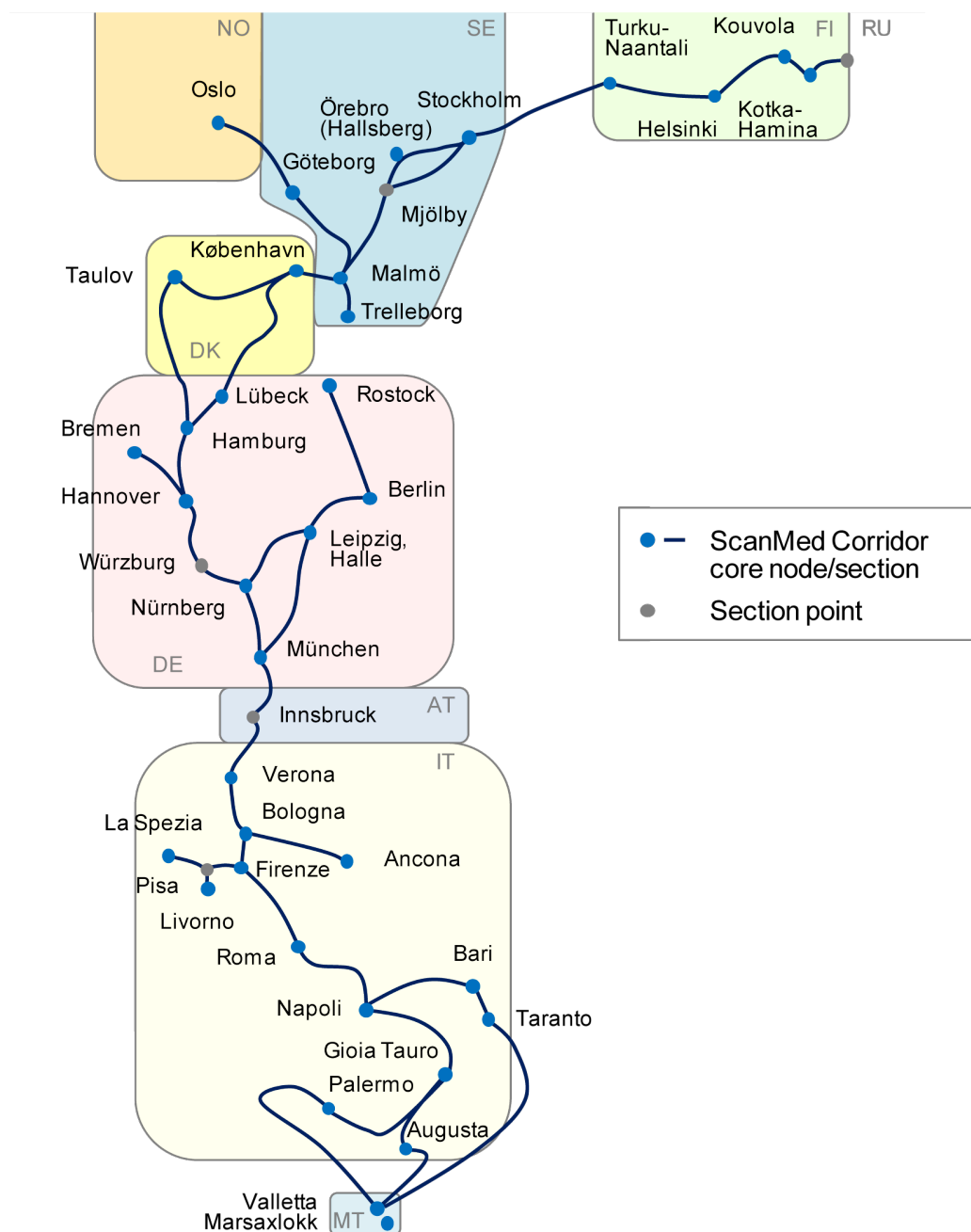


Figura 5. Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Mappa (Commissione Europea)

## LA STRATEGIA A LIVELLO NAZIONALE

In linea con gli obiettivi programmatici europei, la strategia nazionale individua **5 obiettivi strategici** volti a favorire lo sviluppo efficiente delle infrastrutture di trasporto in Italia: migliorare l'accessibilità a porti e aeroporti, investendo su collegamenti stradali di ultimo miglio; favorire il riequilibrio della domanda verso modalità di trasporto sostenibili, in particolare verso il trasporto ferroviario di merci e passeggeri; aumentare la competitività degli scali portuali con servizi di logistica eccellenti e migliorando l'accessibilità lato terra e lato mare; promuovere l'intermodalità; migliorare l'efficienza del trasporto aereo, sia in termini di capacità che di accessibilità.

La strategia nazionale ha il merito di aver previsto una **fase di pianificazione e programmazione** attraverso due strumenti, di notevole importanza, previsti dal nuovo Codice degli Appalti (Art. 201 d.lgs 18 aprile 2016 n.50): **il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e il Documento pluriennale di pianificazione (DPP)**. Tra questi, il **DPP**, redatto con cadenza triennale, **contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica** la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL e in osservanza delle linee guida per la valutazione degli investimenti.

Un ulteriore strumento programmatico a livello nazionale, importante per la pianificazione degli interventi infrastrutturali per il Sud Italia, è il **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020**, che prevede l'utilizzo dei fondi europei di sviluppo regionale (FESR) per le infrastrutture di trasporto nelle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno. Esso si pone l'obiettivo di rafforzare la rete del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Il PON, nel suo programma, evidenzia come il Meridione sia poco competitivo a causa degli alti costi di trasporto e di una scarsa efficienza sistemica e promuove una strategia per il Sud che parta innanzitutto dal **rafforzamento della rete ferroviaria**. Seguendo le direttive della Commissione Europea, esso definisce i seguenti obiettivi: **puntare sull'offerta ferroviaria** sulle principali direttrici ricadenti sulle reti TEN-T; aumentare la **competitività del sistema portuale e inter-portuale**; favorire l'integrazione modale e il miglioramento dei **collegamenti multimodali** e l'ottimizzazione del sistema aeroportuale.

## LA STRATEGIA A LIVELLO REGIONALE

**A livello regionale, un piano dei trasporti e della mobilità è stato adottato nel 2002**, seguito dai piani attuativi nel 2003. Tale piano ha il grande merito di aver inserito nella sua strategia l'obiettivo di **fare della Sicilia l'Agorà del Mediterraneo**, un *“luogo privilegiato di convergenza e scambio di flussi di persone, informazioni e merci all'interno del Mediterraneo centro-occidentale.”* (Regione Sicilia, Assessorato Infrastrutture e Mobilità, 2003)

Tale strategia mira a vedere nella collocazione geografica della Sicilia non uno svantaggio, perché posizionata in maniera marginale rispetto al Nord, ma una potenzialità, poiché capace di inserirsi nei collegamenti con i paesi del Mediterraneo. Esaltando tali potenzialità, il piano strategico si pone l'obiettivo di *“innescare un processo che conduca, nel lungo periodo e secondo un avanzamento per fasi, la Sicilia al totale rovesciamento della marginalità spazio-temporale. L'Agorà del Mediterraneo potrà e dovrà affermarsi, offrendo collegamenti strategici, specializzati per modo e per funzione, che mettano in relazione i diversi bacini - italiano, nord europeo, sud-orientale e sud-occidentale mediterraneo - sfruttando quella che, nelle nuove mappe delineate dall'economia mondiale, è una posizione non marginale ma “di snodo” ”.* (Regione Sicilia, Assessorato Infrastrutture e Mobilità, 2003)

Il documento afferma, quindi, l'importanza per la Regione Sicilia di *“migliorare i livelli di accessibilità del proprio territorio per favorire lo sviluppo delle relazioni extra-regionali e quindi dell'economia siciliana rispetto ai mercati nazionali ed internazionali”*. Esso sottolinea la necessità di sviluppare collegamenti multimodali, indicando tra le finalità del piano quelle di *“migliorare le comunicazioni extra-regionali con il potenziamento dei poli d'interscambio, dei servizi di attraversamento dello Stretto di Messina, del trasporto aereo e, più in generale, attraverso l'inserzione nei corridoi plurimodali previsti a livello nazionale ed euromediterraneo”*. (Regione Sicilia, Assessorato Infrastrutture e Mobilità, 2003)

### 3. SEI CRITICITÀ CHE SI RISCOVTRANO NELLE ATTUALI POLITICHE PER LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO IN SICILIA A LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

#### 1. Una Strategia, a livello nazionale ed europeo, basata sugli investimenti dettati dall'effettiva domanda di trasporto.

La principale criticità che si riscontra, sia a livello europeo che a livello nazionale, è data dall'approccio strategico che **concentra gli investimenti prioritariamente** nelle regioni in cui si ha il maggior volume di traffico, quindi **nelle regioni con più alta produttività**.

Nel piano di lavoro relativo al **corridoio Scandinavo-Mediterraneo** dell'Unione Europea, si afferma espressamente che **gli investimenti in Italia devono iniziare prioritariamente da Nord, procedendo per step successivi verso Sud**. (Commissione Europea, 2015).

Anche nel piano nazionale trasporti, l'approccio strategico adottato si caratterizza per la scelta di concentrare gli investimenti nella parte più produttiva del paese.

*“Ripartire dai nodi vuol dire anche **investire nella parte più produttiva e dinamica del Paese** e negli elementi del sistema con le potenzialità e i moltiplicatori più alti per l'economia nazionale, che generano un indotto straordinario per l'economia e l'immagine del Paese: i poli manifatturieri e il Turismo.”* (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2016).

Tale approccio si riflette, inoltre, nell'elaborazione delle Linee guida per la selezione delle opere infrastrutturali in vista dell'adozione del DPP. L'approccio *“vede le infrastrutture come uno strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree dinamiche e propulsive del paese, **attraverso interventi utili e proporzionati agli effettivi fabbisogni territoriali**”* (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2016).

Questa strategia **penalizza, obiettivamente, il Sud che si qualifica, invece, come la parte meno produttiva del Paese e, quindi, con una minore domanda effettiva di trasporto**. Al Sud, però, un ruolo negativo nella crescita della produttività

vità è svolto proprio dalle carenze infrastrutturali che minano la competitività. Inoltre, sono proprio gli investimenti, volti a creare un sistema infrastrutturale più efficiente e funzionale, che possono innescare un effetto leva e favorire la crescita economica del territorio. **Al Sud, gli investimenti infrastrutturali devono svolgere un ruolo chiave per azionare e spingere la crescita della produttività.**

## **2. Perdita d'importanza strategica della Sicilia nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.**

Facendo un confronto tra l'attuale Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il precedente Corridoio N.1 Asse Berlino-Palermo, **la Sicilia e la Calabria hanno perso d'importanza strategica a favore della Puglia.**

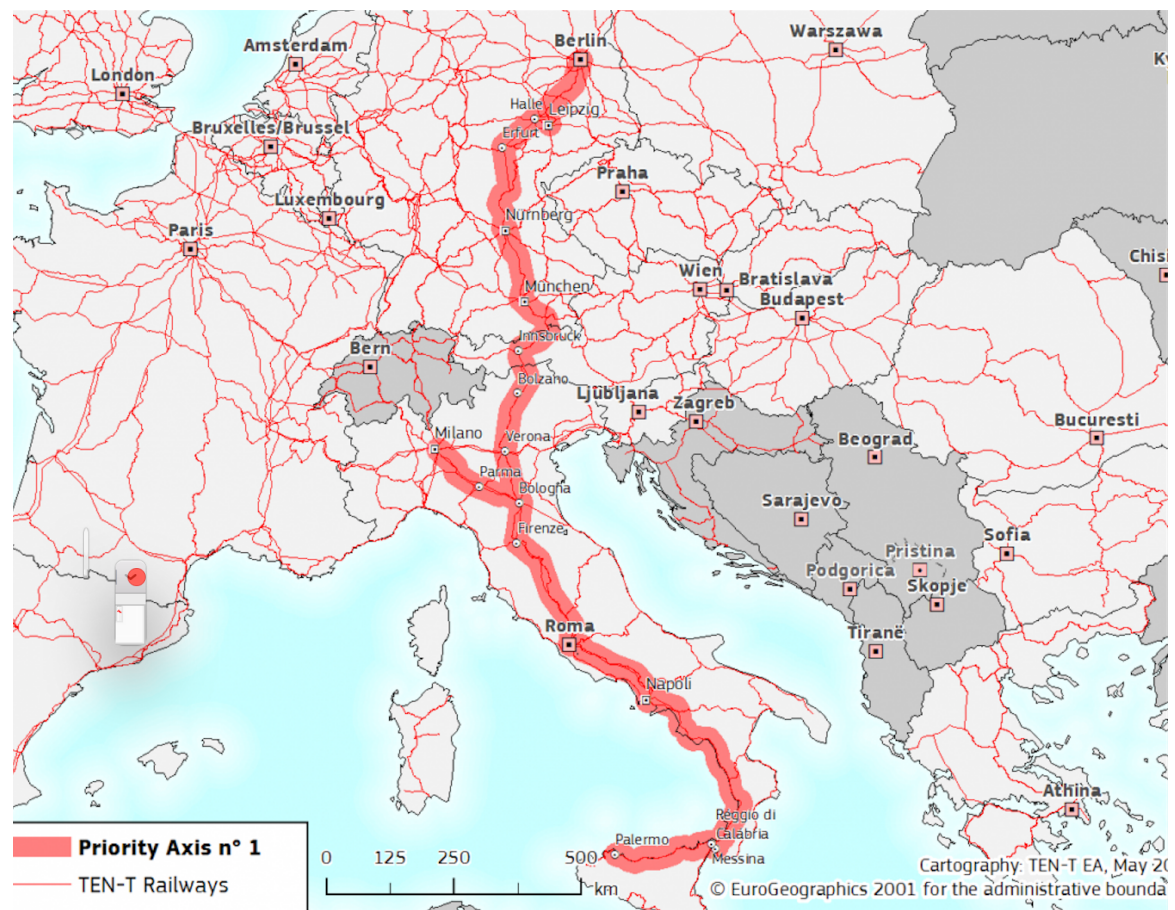


Figura 6. Corridoio N.1 Asse Berlino- Palermo, Mappa (Commissione Europea)

**L'attraversamento stabile dello stretto di Messina**, definita opera prioritaria per l'ex corridoio Berlino-Palermo, viene invece eliminata nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. La sua eliminazione fa venire meno la possibilità di realizzare un collegamento ferroviario e stradale diretto ed efficiente tra Sicilia e Calabria, perché reso discontinuo e penalizzato dall'interruzione marittima.

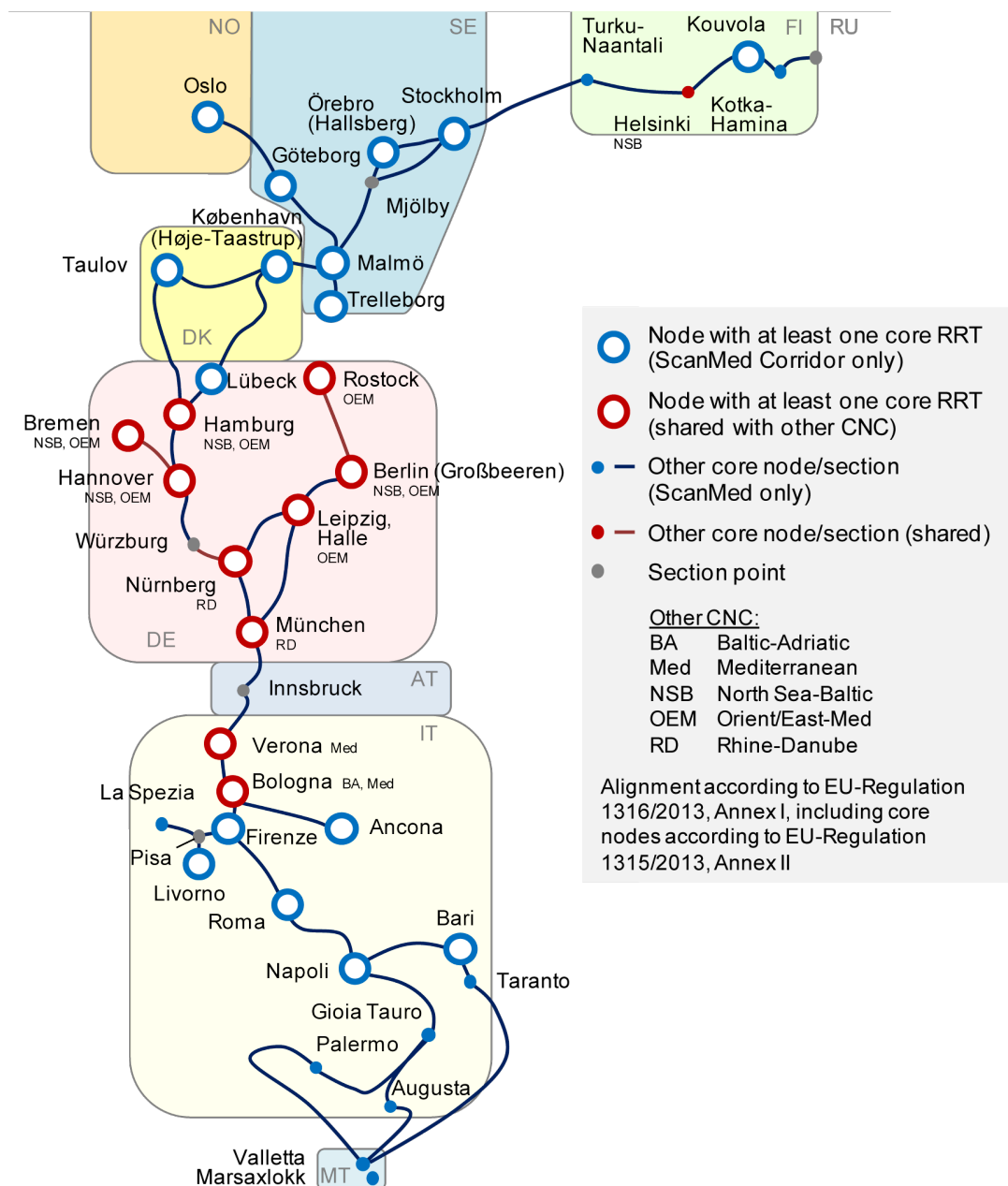


Figura 7. Corridoio Scandinavo Mediterraneo Mappa (Commissione Europea)

Nel nuovo piano, si preferisce dare un'importanza maggiormente strategica ai porti di Bari e Taranto, investendo nell'alta velocità della tratta Napoli- Bari e lasciando alla Sicilia e alla Calabria un ruolo marginale. **Bari, infatti, diventa uno dei nodi centrali del corridoio, l'unico snodo multimodale al Sud**, fornito del collegamento ferroviario e stradale a servizio dei porti di Taranto e Bari. Da Taranto si prevede il raggiungimento via mare di Malta, mentre il collegamento Palermo-La Valletta diventa addizionale. (Scan Med Work study, 2014)

Da conversazioni intervenute con funzionari coinvolti nell'elaborazione del piano a livello europeo, questa scelta strategica è stata adottata in concertazione con il governo Italiano ed è stata giustificata dall'eliminazione, dalle priorità infrastrutturali nazionali, del ponte sullo stretto di Messina, sostenuta da argomentazioni che si basano sulla mancanza di credibilità nella realizzazione in tempi certi di un eventuale attraversamento stabile dello stretto di Messina, a causa dei tempi lunghissimi che caratterizzano la realizzazione delle infrastrutture al Sud, facendo riferimento in particolare all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

### **3. Esclusione della Sicilia dall'alta velocità e dall'alta capacità come conseguenza dell'assenza, tra le priorità infrastrutturali nazionali ed europee, del collegamento stabile dello stretto di Messina.**

Dall'analisi dei piani strategici a livello europeo e nazionale, si evince che il trasporto ferroviario ricopre e ricoprirà un ruolo sempre più strategico nelle politiche di trasporto. Posto ciò, l'assenza di un collegamento stabile dello stretto di Messina, che, solo, renderebbe possibile il collegamento diretto della rete ferroviaria tra la Sicilia e la Calabria, determina un ruolo sempre più marginale della Sicilia rispetto ai principali flussi commerciali. Questi, infatti, si muovono in maniera più sostenibile e competitiva, sul fronte dei costi e dei tempi, su ferro. **L'assenza di un collegamento stabile dello stretto determina, infatti, l'esclusione della Sicilia dall'alta velocità e dall'alta capacità ferroviaria** nei collegamenti con le principali città italiane.

Lo sviluppo dell'alta velocità nelle tratte Milano-Roma e Roma-Napoli hanno riscontrato un successo enorme nell'abbattimento dei tempi e dei costi di trasporto, generando una sana concorrenza sia tra attori ferroviari che tra ferrovia e trasporto aereo. La riduzione dei costi di trasporto ha generato un aumento dei passeggeri su treno dell'81% e la

creazione di un 40% di nuovi viaggi e nuovi viaggiatori generati dalla riduzione dei tempi e dei costi di viaggio. (Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, 2016).

Nel caso in cui si sviluppasse collegamenti ad **alta velocità** in partenza da Palermo, **sarebbe possibile raggiungere Roma in poco più di 4 ore e raggiungere Milano in poco più di 7 ore**. Questo genererebbe una sana concorrenza con il trasporto aereo, che essendo attualmente il mezzo di trasporto più efficiente per raggiungere l'isola, beneficia di una condizione di quasi monopolio, causa dell'aumento dei prezzi dei biglietti aerei. I costi del trasporto aereo da e verso l'Isola sono infatti spesso molto più alti dei prezzi dei voli intercontinentali o internazionali.

#### **4. Esclusione del Sud Italia dalla partecipazione ai bandi del Meccanismo per Collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF), lo strumento finanziario collegato alle reti TEN -T.**

Con un budget di 24 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, il CEF supporta l'implementazione dei corridoi trans-europei, finanziando progetti infrastrutturali che vengono presentati alla Commissione Europea dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **Nel 2014, l'Italia ha vinto finanziamenti per 31 progetti**. Tuttavia, **dei 31 progetti, nessuno ha riguardato progetti di infrastrutture situate nel Sud Italia. Anche per il bando del 2015, tutti i progetti finanziati si riferivano ad infrastrutture situate nel Nord del Paese. Ciò che è più grave, è che nessun progetto è stato presentato, in entrambi gli anni, per il finanziamento di infrastrutture di trasporto situate in Sicilia.**

Da conversazioni intercorse con funzionari del dipartimento di competenza al Ministero dei trasporti, la giustificazione a tale situazione è data da due ragioni principali: a. è mancata l'iniziativa da parte degli attori regionali nel presentare progetti al Ministero dei Trasporti per la partecipazione al bando; b. a livello di governo centrale, per le regioni meno sviluppate vengono tendenzialmente utilizzati solo i fondi europei di sviluppo regionale (FESR), indirizzando invece i fondi CEF alle regioni più sviluppate. Questa prassi, purtroppo, annulla l'efficacia dei fondi FESR che dovrebbero essere visti, non come fondi sostitutivi rispetto agli altri fondi europei e nazionali, ma come fondi addizionali a quelli,

al fine di incrementare le risorse disponibili e necessarie per colmare il divario esistente tra regioni sviluppate e regioni con ritardi di sviluppo.

In realtà, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, individua una metodologia molto chiara sulla necessità di coordinare i fondi FESR con i fondi del CEF:

*“Il **coordinamento degli investimenti FESR con quelli del meccanismo per collegare l’Europa (CEF)** sarà garantito dal Documento di Programmazione Pluriennale e operativamente attuato dall’Amministrazione responsabile di entrambe i meccanismi (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e segnatamente la Direzione Generale per la Programmazione, lo sviluppo del territorio ed i Programmi Internazionali). La Direzione responsabile della gestione del CEF, prima di procedere a candidare ufficialmente un progetto, si coordinerà internamente con l’Autorità di Gestione del PON, coinvolgendo anche i responsabili dell’individuazione delle priorità strategiche nazionali, in un momento di concreta condivisione, al fine di garantire l’appropriata individuazione delle fonti di finanziamento, tra FESR e CEF, per ciascun intervento candidato.”* (PON Infrastrutture e reti 2014-2020).

#### **5. Mancato utilizzo dei fondi FESR disponibili, a causa dei ritardi nel completamento delle opere.**

Un altro elemento di criticità relativa al PON infrastrutture e reti si riferisce al **mancato utilizzo dei fondi FESR disponibili, a causa dei ritardi nel completamento delle opere**. In territori con gravi ritardi di sviluppo, in cui gli investimenti possono generare ritorni di crescita economica elevati, il mancato utilizzo di somme già disponibili assume conseguenze molto gravi.

Esempi di tali ritardi sono: il raddoppio della tratta Fiumetorto - Ogliastrillo della linea ferroviaria Palermo - Messina, finanziata dal PON 2007-2013, il quale non è stato completato entro il periodo di eleggibilità della spesa; similmente, ciò è accaduto per il completamento del Grande Progetto “Hub Portuale di Augusta” e per altri progetti.

Questi ritardi hanno determinato un mancato utilizzo delle somme già disponibili e la necessità d’impegnare le somme della programmazione successiva per completare opere già finanziate nella programmazione precedente.

## 6. Assenza di una Strategia per i Trasporti a livello regionale.

Il **Piano Regionale dei trasporti e della mobilità** risale al **2002**. L'aggiornamento del piano effettuato nel 2014 risulta poco concreto e non amplia l'orizzonte temporale di programmazione. Inoltre, esso evidenzia un'**assenza programmatica in grado di trasformare la strategia in azioni concrete, con tappe precise, cadenzate e cronologicamente attendibili**.

## 4. RACCOMANDAZIONI POLITICHE E ISTITUZIONE DELLA PIATTAFORMA TRANMED.

WISDO Public Policy & Management riconosce, nell'attuale momento storico, l'urgenza di lavorare instancabilmente per lo sviluppo economico del territorio siciliano.

**Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo e costituiscono il settore con i maggiori effetti propulsivi sulla crescita economica.** In un mondo sempre più globalizzato, essi costituiscono anche un fattore determinante per la competitività.

I documenti strategici nazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, evidenziano come **la perdita della capacità produttiva e della competitività del Sud Italia siano direttamente collegate all'inefficienza delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto** che generano costi elevati e scarsa accessibilità al territorio.

Gli investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto assumono quindi un ruolo cruciale nel favorire la crescita economica, generando inoltre, un considerevole effetto diretto e indiretto sull'occupazione e la creazione di un ambiente favorevole allo sviluppo delle imprese.

WISDO ritiene che al fine di favorire una crescita economica di lungo periodo in Sicilia, questa debba basarsi su **un modello trainato dagli investimenti, e primariamente, dagli investimenti in infrastrutture di trasporto**. Inoltre, per promuovere efficacemente lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Sicilia, ritiene sia **necessario**

**adottare un approccio sistemico costruito attorno** ai seguenti obiettivi:

- Chiarezza nella **strategia d'investimento e delle priorità**.
- Una forte **azione di lobby a livello europeo, nazionale e regionale**.

Per favorire un tale approccio, WISDO istituisce, all'interno del suo programma *Infrastrutture di Trasporto per la Sicilia*, la **Piattaforma TRANMED**: uno strumento di pianificazione strategica e di rappresentanza degli interessi che trova la sua forza nella partecipazione del settore privato attraverso il coinvolgimento delle aziende siciliane.

**TRANMED** avrà il compito di raggiungere i seguenti risultati concreti:

1. Definire una strategia che promuova **la Sicilia non come punto finale e periferico del corridoio Scandinavo-Mediterraneo ma** come punto d'ingresso, **come snodo centrale** capace di attrarre i traffici crescenti che si muovono nel Mediterraneo. Tale strategia dovrà trasformarsi in una **lista di progetti infrastrutturali prioritari**.
2. In vista della **revisione della legislazione europea sulle reti TEN-T e sul Meccanismo per collegare l'Europa**, portare avanti un'azione di lobby nei confronti della Commissione Europea, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e verso tutti gli attori che, per conto dell'Italia, saranno coinvolti nel processo di revisione. L'obiettivo sarà quello di **influenzare i documenti legislativi europei facendoli modificare l'attuale posizione di marginalità della Sicilia**.
3. A livello nazionale, attuare **un'azione di lobby tesa ad influenzare la redazione del PGTL e del DPP e dei futuri Documenti di Economia e Finanza, al fine di:**
  - far adottare un approccio che preveda **gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto come leva della crescita economica in Sicilia**.
  - Far **inserire nel DPP una lista puntuale di progetti infrastrutturali per la Sicilia**.
  - **Innalzare il livello d'investimenti in infrastrutture di trasporto previsti**

**all'interno dei Documenti di Economia e Finanza**, per la Sicilia.

4. Instaurare un rapporto di cooperazione con la **Banca Europea per gli Investimenti**, al fine di **incrementare il livello di investimenti nella regione, promuovendo il ricorso a strumenti finanziari innovativi** che garantiscano un uso coordinato tra i fondi del PON Reti e Infrastrutture e altri fondi: fondi nazionali; fondi europei, in particolare il Meccanismo per Collegare l'Europa; gli strumenti finanziari della BEI; fondi privati.
5. Infine, svolgere una **funzione di controllo sul completamento delle opere nei tempi stabiliti** al fine di prevenire il mancato utilizzo delle somme stanziare e disponibili.

WISDO ritiene che progettare un ruolo maggiormente strategico della Sicilia all'interno del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e facilitare l'adozione di un piano d'investimenti innovativo per le infrastrutture di trasporto, sarà cruciale non solo per promuovere lo sviluppo economico della Sicilia, ma anche per spingere la crescita dell'intera nazione, contribuendo a far aumentare considerevolmente l'importanza dell'intero corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

## Bibliografia

Caritas Italiana (2016). *Rapporto su povertà ed esclusione sociale in Italia e alle porte dell'Europa*.

Commissione Europea (2015). *Scandinavian Mediterranean Work Plan of the European Coordinator Pat Cox*.

Commissione Europea (2014). *Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report*

Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (2013). *Regolamento (UE) N. 1315/2013 del parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti*.

McKinsey Global Institute (2016), *Poorer than their parents? A new perspective on income inequality*.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2016). *Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2014). *Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" Regioni meno sviluppate 2014-2020*.

Ministero dell'Economia e delle Finanze. (2016). *Allegato al Documento di Economia e Finanza 2016. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*.

Regione Siciliana, Assessorato dei trasporti, della comunicazione e del turismo (2003). *Piani Attuativi del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo*.

Regione Siciliana, Assessorato dei trasporti, della comunicazione e del turismo (2002). *Piano regionale dei trasporti e della mobilità. Piano Direttore*.

Regione Siciliana, Assessorato dei trasporti, della comunicazione e del turismo (2014). *Documento di sintesi del nuovo quadro strategico per l'aggiornamento del Piano Direttore del PRTM*.

The European House Ambrosetti (2016), *Empowering Europe's Investability*.

The European House Ambrosetti (2016), *Gli impatti della riforma della PA per imprese e cittadini. Un focus sui riflessi della riforma per il sistema infrastrutturale*.

Svimez (2016). *Anticipazioni dei Principali Andamenti Economici e Sociali*.

Svimez (2016). *Appendice Statistica sull'Economia del Mezzogiorno*.

Svimez (2016). *Rapporto SVIMEZ 2016. Sull'Economia del Mezzogiorno*.