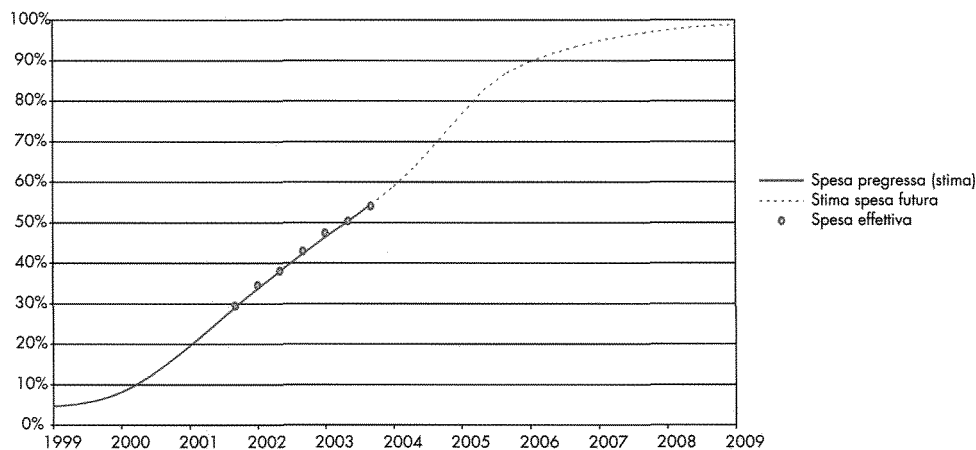


Figura P.1 – AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA DEI COMPLETAMENTI

Il modello, in sostanziale accordo con i dati effettivi relativi ai monitoraggi effettuati, stima un avanzamento di poco inferiore al 60 per cento per la fine del 2004, che dovrebbe crescere fino ad oltre il 75 alla fine del 2005. Nel 2006 si dovrebbe verificare un ulteriore incremento di circa 10 punti percentuali, per arrivare a sfiorare il 95 per cento a fine 2007.

Inoltre, le analisi effettuate per l'individuazione dei parametri del modello consentono di evidenziare alcuni aspetti di particolare interesse.

Innanzitutto, non è possibile identificare una dipendenza dell'avanzamento dalla macro-area, Mezzogiorno o Centro-Nord, mentre le differenze si colgono a un livello territoriale più dettagliato, cioè fra una regione e l'altra. Tuttavia, a causa della ridotta numerosità degli interventi, non è sempre possibile avere risultati significativi. Si può comunque concludere che ci sono buone e cattive performance sia nel Mezzogiorno che nel Centro-Nord e la differenza in termini di avanzamento della spesa nelle due macro-aree si spiega prevalentemente in funzione delle specifiche caratteristiche degli interventi che vi ricadono tra cui, ad esempio, l'importo, la durata prevista dei lavori e l'anno di avvio.

Analogamente, è emerso che anche il punteggio della graduatoria di ammissione al finanziamento CIPE non risulta significativo, il che suggerisce due considerazioni. In primo luogo, i progetti con gli andamenti dei lavori più veloci non sono necessariamente quelli con i punteggi più alti. Il punteggio, determinante in fase istruttoria per la selezione dei progetti "migliori" in base a criteri di funzionalità e fruibilità, non riveste quindi la stessa importanza una volta avviati i lavori.

In secondo luogo, è possibile che l'importanza del punteggio divenga rilevante se l'analisi fosse estesa all'intero insieme di interventi della graduatoria, andando cioè a confrontare l'andamento degli interventi del programma finanziato dal CIPE con quelli finanziati in seguito con altri fondi; tuttavia, per questi ultimi, non sono attualmente disponibili dati che consentano tali elaborazioni.

IV.3.4 Programmi strategici di valenza nazionale

Il coordinamento tra i piani strategici a valenza nazionale, previsti dalla politica economica comunitaria e nazionale, e i progetti di investimento – espressione della domanda delle comunità locali – previsti dalla politica regionale, è determinante per l'efficacia degli interventi. La coerenza tra i diversi livelli di programmazione è strumento fondamentale della strategia unitaria di sviluppo delineata all'inizio di questo capitolo (cfr. par. IV.1) e può contribuire ad aumentare la competitività dei territori e delle imprese che vi operano, favorendo la coesione e la crescita. Un esempio di integrazione è dato dalle delibere Cipe relative al Fondo per le aree sottoutilizzate del settembre 2004 illustrate nel paragrafo IV.3.2.

All'attuazione dei programmi strategici concorrono a livello nazionale le risorse ordinariamente assegnate alle Amministrazioni pubbliche e, a livello europeo, una quota del bilancio comunitario è destinata all'aumento della dotazione di infrastrutture infra europee.

Nell'ambito della politica regionale, le risorse aggiuntive, comunitarie e nazionali, rafforzano l'azione attuata attraverso la programmazione ordinaria che è vincolata, come previsto negli ultimi DPEF e confermato con la Legge finanziaria per il 2005, a destinare al Mezzogiorno una quota pari al 30 per cento degli investimenti sull'intero territorio regionale.

Di seguito si dà conto dei programmi di intervento in tre settori – trasporti, ricerca, sicurezza – in cui, alla luce delle carenze strutturali della dotazione di beni e servizi pubblici nel Mezzogiorno documentata nel secondo capitolo, ancora più sentita risulta l'esigenza di coordinamento tra i diversi livelli della politica economica.

IV.3.4.1 Viabilità e ferrovie

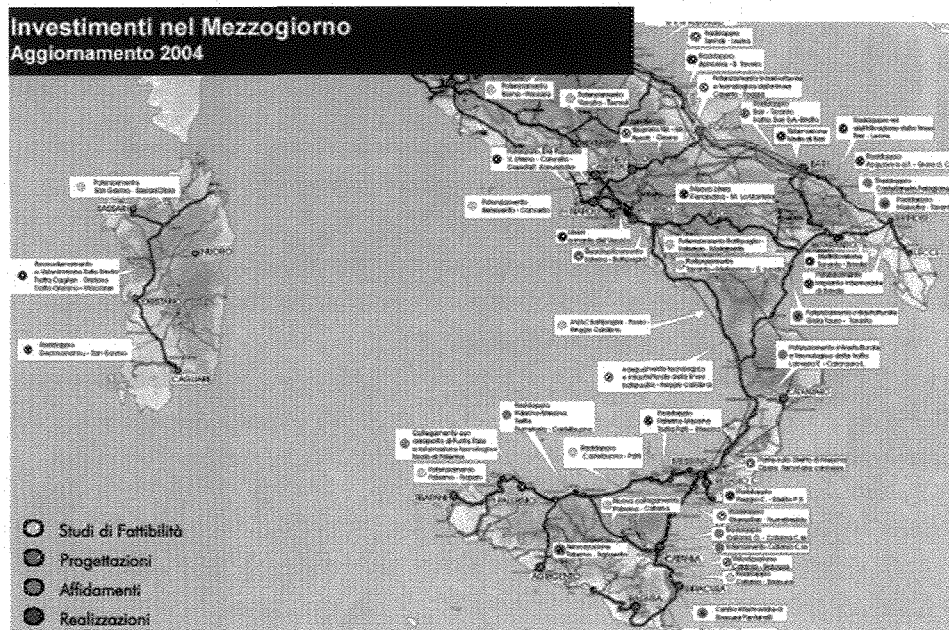
Nel settore dei trasporti, il Sud recupera in alcuni ambiti (aeroporti in primo luogo) ma resta indietro in altri, quali le ferrovie, nonostante i passi significativi compiuti nel corso dell'anno: la situazione resterà critica fino a quando non verrà almeno raggiunto uno standard minimo nella reti intercitty e del servizio ferroviario regionale. I Piani regionali dei trasporti si sono già fatti portatori di tale istanza, ma ancora il ritardo è notevole (cfr. par.II.2.1).

Il gap teorico (in proporzione al territorio) di rete ferroviaria del Sud rispetto al Nord attualmente supera i mille km di binari, con riferimento ai doppi binari elettrificati e con sistemi di sicurezza di massima garanzia. Da qui al 2010 raggiungerà i duemila km. La situazione sarà caratterizzata dal completamento della rete delle linee Alta velocità al Nord. Gli interventi interessano non solo la linea storica Milano – Napoli, ma anche Genova e Venezia che saranno collegate con Milano.

FIGURA IV.17 - IL DIVARIO NORD/SUD NEGLI INVESTIMENTI FERROVIARI DAL 1993 AD OGGI. SCHEMA DI SINTESI DELLA PROGRAMMAZIONE NEL GRUPPO FS

Fonte	Nord	Mezzogiorno
FS-RFI Un bilancio	Il 75% degli investimenti ferroviari degli ultimi 10 anni è stato realizzato al Nord.	Il 25% degli investimenti ferroviari al Sud è comprensivo dei fondi speciali (QCS e risorse per le aree sottoutilizzate, poco usati per carenza di progetti).
PPI	Tutta l'Alta Velocità da Torino a Milano, a Bologna, a Roma, a Napoli costa 43 miliardi di euro.	Al Sud si prevede sia realizzata una rete Alta Velocità del valore di oltre 35 Mld euro (22 Sa-Rc +2,8Na-Ba +11 Pa-Me). Ma i progetti devono ancora partire.
PPI Rete ordinaria	La manutenzione straordinaria, gli interventi di upgrading della rete, sono attribuiti pro quota per il 65% al Nord.	Al Sud il deficit di base (la qualità della rete) è assai più alto, servirebbe uno sforzo maggiore.
FS-RFI-Italferr	Se il Sud soffre di ritardo nelle infrastrutture servono progetti di qualità: per realizzarli presto servono budget adeguati e commesse interne chiare (priorità ai progetti del Sud). Ciò non accade: sono ancora scarse le risorse umane e finanziarie che Italferr dedica ai progetti nel Mezzogiorno	

Fonte: Elaborazioni DPS su dati RFI.

Figura IV.18 - INVESTIMENTI DI RFI NEL MEZZOGIORNO - ANNO 2004

Fonte: RFI, monitoraggio trimestrale degli investimenti, 2004.

Il Piano delle priorità
di investimento

Se il gap in termini di infrastrutture ferroviarie rimane ampio, va almeno segnalato un cambiamento di rilievo nella programmazione degli investimenti.

Il gestore di rete RFI ha prodotto un documento di coordinamento delle progettazioni (il Piano delle priorità di investimento) di assoluta rilevanza, in cui i progetti sono legati da un filo conduttore e vengono proposti quadri di coerenza fra interventi e idee ambiziose (com'era ambiziosa la rete ferroviaria dell'Ottocento, che usiamo ancora oggi). Si è aperta, dunque, una nuova stagione caratterizzata da rilevanti elementi innovativi per quanto riguarda la programmazione degli investimenti di RFI.

Il processo avviato con la redazione del Piano delle priorità di intervento sulla rete ferroviaria del Mezzogiorno è innovativo nella programmazione del Mezzogiorno. Tale processo ha tenuto conto delle scelte derivanti dai piani e programmi e in particolare:

- quadro degli interventi necessari per la rete del Sistema integrato delle reti di trasporto (SNIT), desunti dal PGTL e successivamente integrati dall'elenco delle opere strategiche;
- quadro delle istanze delle Regioni per il TPL e la rete complementare desunte dagli APQ, a loro volta alimentati dai PRT;
- quadro della programmazione del Mezzogiorno in ambito QCS;
- quadro degli accordi di programma con lo Stato e dei rapporti con l'Azionista, dei finanziamenti ordinari e straordinari e dei finanziamenti finalizzati alle aree svantaggiate;
- le innovazioni di metodo, con maggior ricorso alle simulazioni dell'esercizio. A tal proposito, è stata sottoposta ad analisi la metodologia per il vaglio tecnico dei possibili miglioramenti dell'esercizio conseguenti agli interventi, basata sui cosiddetti *dossier di valutazione*, nella versione approvata dal Cipe nel settembre 2001;
- il confronto fra gli esiti tecnici degli approfondimenti prodotti nei singoli dossier e il riesame degli effetti congiunti di più interventi.

La metodologia uniforme offre il vantaggio dell'adozione di scenari che di volta in volta recepiscono le variazioni di contesto e le performance di rete conseguenti agli inserimenti di nuovi interventi.

Il segno visibile del cambiamento è evidente negli studi di fattibilità che oggi sono pronti per trasformarsi in progetti. Un gran numero di nuovi interventi si trova in uno stadio di progettazione avviato e può passare in tempi brevi all'affidamento e infine alla fase della realizzazione.

Gli investimenti
previsti dal PFI

Il Piano delle priorità di intervento sulla rete ferroviaria del Mezzogiorno prevede un totale di interventi sulle Diretrici meridionali pari al valore di oltre 7 miliardi di euro (oltre 29 miliardi incluso il progetto per la linea Alta Velocità, fino a Reggio, che vale 22 miliardi) distribuiti tra la Diretrice Adriatica (1,5), Diretrice Bari-Reggio Calabria (0,5), Diretrice Tirrenica Sud (2) e Diretrice Napoli-Bari (3) (cfr. tav. IV.11).

Gli interventi sulle Reti regionali raggiungono il valore complessivo di 8,4 miliardi di euro, distribuiti tra la Rete siciliana (8) e la Rete sarda (0,4) (cfr. tav. IV.12).

TAVOLA IV.11 - GLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO DELLE PRIORITÀ FERROVIARIE SULLE DIRETTRICI DEL SUD

Programma	Progetto	Valore
Adriatica	Raddoppio Pescara-Bari (completamento)	478
	Raddoppio Bari-Lecce (completamento)	218
	Nuova linea Ferrandina-Matera-Venusio	166
	Elettrificazione Taranto-Brindisi	15
	Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	275
	Totale direttrice adriatica	1.151
Bari-Reggio Calabria	Velocizzazione Metaponto-Sibari-Cosenza	43
	Velocizzazione Catanzaro-Reggio Calabria	7
	Raddoppio Bari-Taranto (completamento)	430
	Totale direttrice Bari-Reggio Calabria	480
Tirrenica Sud	Linea a Monte del Vesuvio (completamento)	320
	Quadruplicamento veloce Salerno-Battipaglia	1.865
	Potenziamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido	199
	AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria	22.000
	Velocizzazione linea attuale Battipaglia-Reggio Calabria	230
	Totale Tirrenica Sud	24.614
Napoli-Bari	Linea veloce di collegamento della Direttoria Adriatica con la Direttoria Tirrenica (Napoli-Cancello-Benevento-Foggia-Bari)	
	- tratta Orsara-Cervara e tecnologie di direttrice tra Foggia e Caserta	550
	- Apice-Orsara e shunt di Foggia	2.500
	- tratta Cancello-Benevento via Valle Caudina	n.d.
	Totale Direttoria Napoli-Bari	3.050
	TOTALE DIRETTRICI	29.295

Fonte: RFI, 2004.

TAVOLA IV.12 - ALTRI INTERVENTI SULLE RETI FERROVIARIE REGIONALI E NAZIONALI

Programma	Progetto	Valore
Rete siciliana	Raddoppio Palermo-Messina	1.687
	Itinerario Messina-Catania (completamento raddoppio)	1.970
	Raddoppio Messina-Siracusa	142
	Velocizzazione linea Palermo-Agrigento	164
	Nuovo itinerario veloce Palermo-Catania	4.000
	Totale Rete Siciliana	7.963
Rete sarda	Raddoppio Decimomannu-San Gavino	180
	Completamento Cagliari-Oristano	129
	Ammodernamento e velocizzazione rete sarda	95
	Totale Rete Sarda	404
Rete lucana	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della rete lucana	27
	TOTALE RETI REGIONALI	8.394

Fonte: RFI, 2004.

In occasione del nuovo contratto di programma di RFI, che necessariamente dovrà cambiare metodologia per tenere conto della separazione fra tre soggetti, il costruttore e gestore delle linee (RFI), l'acquirente delle tracce (oggi Trenitalia) e il cliente finale (le Regioni o le singole persone), è previsto che per tutti i nuovi dossier dei progetti sia predisposto un ampio studio della domanda di trasporto e della quota che può conquistare Trenitalia o un altro futuro gestore.

La novità del PPI per il Mezzogiorno consiste nel mettere in sequenza le realizzazioni che possono far fare il salto di qualità alla rete nel Sud. E' indubbio che se oggi in media ogni anno gli investimenti realizzati ammontano a 600 Meuro circa e il PPI prevede investimenti per circa 38 miliardi di euro non oltre il 2012, è indispensabile che si costruiscano le condizioni per adeguare tutte le strutture che concorrono alla realizzazione degli interventi previsti alla scala e ai tempi stabiliti nel programma secondo le linee che il CIPE ha stabilito. In sostanza si tratta di mettere in campo tutte le forze necessarie ad accelerare gli interventi al Sud in misura tale da evitare che si allarghi il divario infrastrutturale e che si intraprenda il sentiero della convergenza in tempi certi.

Strade

Oggi le condizioni, l'organizzazione e la velocità di realizzazione di nuove strade sono ancora diverse fra Nord e Sud. Il Sud ha mantenuto molte strade statali (mentre il resto d'Italia le ha regionalizzate), il Sud ha una rete autostradale incompleta e che stenta a migliorare anche per la cronica carenza di finanziamenti, mentre il resto del Paese ha affidato la gestione a concessionarie che anticipano i finanziamenti e chiudono come da contratto i lavori. Al Sud gli enti locali sono pressoché assenti nelle spa Autostrade (a differenza del Nord) e autostrade del Sud sono quasi interamente gestite dall'ANAS.

Tavola IV.13 - STRADE (regionali, statali, autostrade) DEL MEZZOGIORNO

	Rete strade statali fino al 2001	Ex strade statali ora S.Regionali	S.Statali al 2004	Autostrade
Abruzzo	2.236	1.636	601	
Molise	936	416	521	36
Campania	2.728	1.535	1.192	441
Puglia	2.884	1.363	1.521	313
Basilicata	1.961	895	1.065	29
Calabria	3.418	2.051	1.367	294
Sicilia Sardegna	2.923	1.708	1.215	587
Totale	39.793	26.152	13.641	5.340
NORD	14.003	10.024	3.979	
CENTRO	8.704	6.525	2.179	
Mezzogiorno	17.086	9.604	7.483	1.701
Quota del Mezzogiorno sul totale	43%	37%	55%	32%

Fonte: ANAS - Anagrafe Società Concessionarie.

TAVOLA IV.14 - ENTI PUBBLICI- PRESENZA IN CONCESSIONARIE

Concessionaria	Distesa km.	Presenza		Scadenza Convenz.
		Enti Pubblici	%	
Brennero	314	Regione Trentino, Province, Comuni, Camere di Commercio	83,17	31.12.05
Centropadane	88,6	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	85,12	30.09.11
SAV	67,4	Regione Valle d'Aosta	27,00	31.12.05
SATAP	164,9	Province e Comuni	4,00	30.06.17
G.S. Bernardo		Regione Valle d'Aosta	63,50	
SITAF	79,2 (A32)	Provincia Torino – Comune Torino	19,20	31.12.25 (A32)
ATIVA	74,8	Comune Torino	17,64	31.08.16
CISA	101,0	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	47,68	31.12.10
Serravalle	177,6	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	86,84	31.10.28
Venezia-Padova	41,8	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	54,00	30.11.09
Brescia-Padova	182,5	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	70,00	30.06.13
Fiori	113,3	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	16,40	30.11.21
Autovie Venete	180,3	Regioni Veneto e Friuli, Province, Comuni, C.C.I.A.A.	93,68	31.03.17
SALT	154,9	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	10,30	31.07.19
RAV	27,0	Regione Valle d'Aosta	52,00	31.12.32
Monte Bianco	5,8	ANAS, Regione Valle d'Aosta	49,00	
SAT	36,6	Province e C.C.I.A.A.	0,09	31.10.28
Torino-Savona	130,9	Comune Torino	0,02	31.12.38
Strada dei Parchi	281,4	Province, Comuni, C.C.I.A.A.	26,07	31.12.40

Fonte: ANAS – Anagrafe Società Concessionarie.

TAVOLA IV.15 - ANAS S.P.A. - AUTOSTRADE GESTITE

Denominazione	Distesa Km.
GRA di Roma	68,2
Aeroporto di Fiumicino	18,5
Salerno-Reggio Calabria	443,4
Palermo-Mazara del Vallo-Punta Raisi	119,0
Alcamo-Trapani	47,4
Palermo-Catania	193,8
Catania Nord-Catania Centro	3,7
Totale	894,0

Fonte: ANAS – Anagrafe Società Concessionarie.

IV.3.4.2 Ricerca

Anche nel 2004 la spesa complessiva per ricerca e sviluppo³⁸ nel nostro Paese continua a rimanere intorno all'1,1 per cento del Pil.

Le stime Istat 2004 (disponibili per tale anno al netto della spesa universitaria) mostrano che alla crescita in valore assoluto non corrisponde ancora un'adeguata quota di Pil destinata a Ricerca e Sviluppo (R&S).

³⁸ Si tratta della ricerca realizzata dalle imprese private, dalle Amministrazioni pubbliche, dalle Università, dalle istituzioni non profit rilevata dall'ISTAT in "La ricerca e sviluppo in Italia 2002-2004".

TAVOLA IV.16 - LA SPESA PER RICERCA E SVILUPPO, ITALIA 2002 - 2004 (dati al netto università)

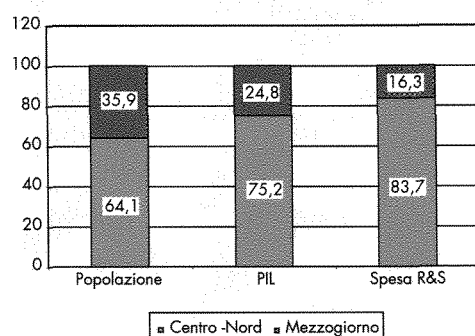
	2002	2003	2004
Spesa R&S (milioni di euro)	9.808	10.041	10.357
Variazione % su anno precedente	7,1	2,4	3,1
Quota % su PIL	0,78	0,77	0,77

Fonte: Elaborazioni su dati Istat "La ricerca e sviluppo in Italia 2002 - 2004".

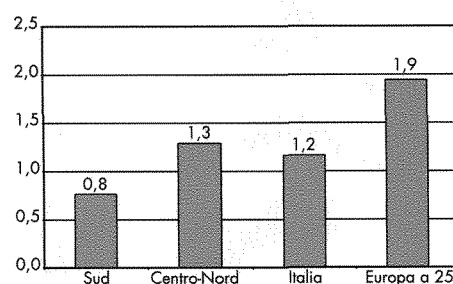
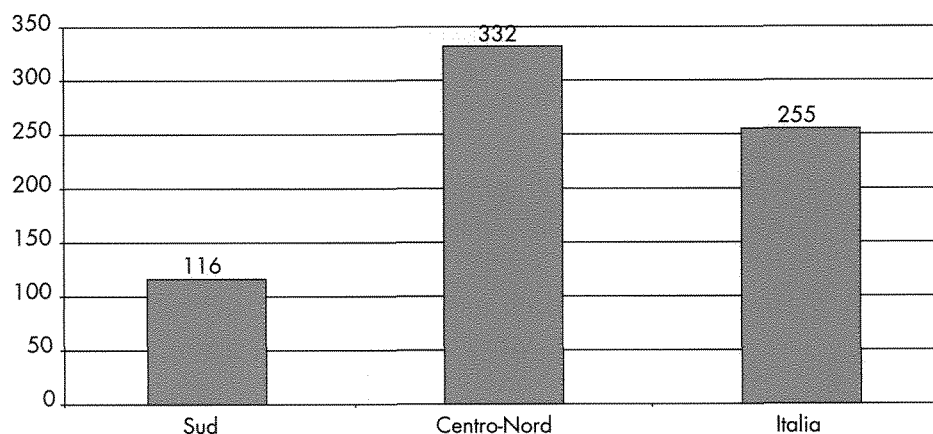
Il ritardo del Sud

La spesa per ricerca al Sud corrispondeva nel 2002 (ultimo anno per cui è disponibile una disaggregazione regionale) a 2.384 milioni di euro, pari al 16,3 per cento del totale della spesa per ricerca realizzata in Italia, con una quota sul Pil meridionale pari allo 0,76 per cento contro l'1,3 del Centro - Nord (e l'1,9 dell'Europa a 25).

Il Mezzogiorno si conferma come area a basso reddito e ad ancor più bassa intensità di ricerca.

Figura IV.19 - IL PESO DEL MEZZOGIORNO 2002 (Italia = 100)

Fonte: Elaborazioni DPS su dati Istat.

Figura IV.20 - SPESA R&S 2002 IN QUOTA DEL PIL PER AREA (valori percentuali)**Figura IV.21 - SPESA PROCAPITE R&S PER AREA GEOGRAFICA NEL 2002** (euro)

Fonte: Elaborazioni DPS su dati Istat.