

## TRASPORTI

IL DIBATTITO

# L'Anas: pronte due varianti e la terza corsia fino a Lecce

La proposta del nostro giornale per la «Ss 16» all'esame dell'azienda di Stato

L'ESPERTO DG DELLO IES DI LECCE

Corvino: «Non c'è sviluppo se trasporti e infrastrutture restano al palo»

● Il problema dei trasporti? «Partirei da una riflessione sulla importanza della mobilità in questa fase storica che si caratterizza per un dinamismo straordinario sia sul versante delle merci che delle persone». **Antonio Corvino**, direttore generale Ies (Istituto Economia del Salento) entra nel vivo del dibattito avviato dalla proposta del direttore della *Gazzetta* nel suo editoriale: «*Ingorgi di Puglia, serve una autostrada da Bari a Lecce*».

«Ovviamente - dice - quando parliamo di merci e persone dobbiamo fare i conti con le infrastrutture e i vettori. In questo momento sono convinto che la dimensione logistica di un Paese diventa

fondamentale. Il futuro di un Paese si gioca sulla logistica, sulla capacità di gestire in maniera efficace ed efficiente questo settore, fondamentale per reggere la competizione sia sul versante turistico, industriale, dell'economia in generale e soprattutto nel commercio internazionale. Detto questo, è chiaro che le aree periferiche devono scontare un gap più profondo rispetto ad altre aree che geograficamente si trovano più avvantaggiate. Il Mezzogiorno sconta, in questo senso un ritardo straordinario. Esisteva un grafico delle Università Usa che spiegava come, la capacità del territorio si misurava sulla lunghezza e sui tempi di percorrenza di queste distanze. Il Mezzogiorno è fortemente arretrato. Alcuni anni fa quando è stato aperto il canale di Suez il Mediterraneo è tornato ad essere un crocevia fondamentale per i traffici. In quegli anni gli analisti ipotizzavano un movimento all'interno del Mediterraneo di merci che veniva quantificato in cento milioni di Teu (unità di misura dei container).

Questo perché attraversando Suez, rispetto agli itinerari consueti del nord si risparmiavano dai 4 ai 6 giorni di navigazione. Un vantaggio competitivo straordinario. Noi cominciammo a ragionare sul ruolo di Gioia Tauro, di Taranto; sul ruolo del Mezzogiorno come un naturale hub dell'Italia e dell'Europa nel Mediterraneo. Purtroppo non avevamo fatto i conti con la insufficienza delle infrastrutture. Col fatto che le merci dal Sud dovevano risalire verso il Nord Europa, con queste carenze modalità di trasporto. Dopo un primo periodo di entusiasmo per quello che poteva essere il ruolo del Mediterraneo i principali porti sono tornati a essere quelli del Nord Europa. Non invece quelli del Sud. Un paradosso. I nostri porti non avevano un sistema logistico efficiente.

Oggi nel Mediterraneo il quantitativo che viene movimentato è di circa 30/35 milioni di Teu. Noi abbiamo perso una occasione. Il messaggio allora è:

## I POSSIBILI PERCORSI ALTERNATIVI

Da anni nei cassetti dell'azienda sono pronti due progetti, che riguardano il tracciato della strada Statale 16

