

- b. il più accentuato trend di sviluppo del traffico stradale si traduce in una crescita del parco veicoli molto elevata, con un incremento tra il 1970 ed il 1991 pari al 151,9%, a fronte di un trend del parco veicoli ferroviario, che evidenzia una diminuzione del 20,6% nello stesso periodo. Questa politica, interamente rivolta allo sviluppo della motorizzazione automobilistica privata, ha consentito di avere oggi a disposizione oltre 330 veicoli su gomma per ogni veicolo che viaggia su ferrovia.

Naturalmente la distribuzione territoriale dell'offerta di trasporto rispecchia il diverso livello di sviluppo che si registra nelle varie aree del paese; ciò riguarda sia qualità e quantità dell'infrastruttura ferroviaria, sia la lunghezza delle reti stradale e ferroviaria. Infatti, in termini di densità delle reti (km di infrastruttura rispetto a km quadrati di superficie) il Centro-Nord ha una dotazione ferroviaria superiore del 20% e stradale superiore del 15% rispetto alle regioni meridionali; in termini di funzionalità della ferrovia, come si vedrà meglio in seguito, la presenza di linee elettrificate e di linee a doppio binario nel Mezzogiorno è pari, rispettivamente, solo al 62 ed al 46% di quella delle regioni settentrionali.

Esiste quindi un forte divario, e per di più crescente, nei livelli di dotazione dei due tipi di infrastrutture, che penalizza in genere lo sviluppo del sistema ferroviario, in quanto gli investimenti sono destinati in prevalenza alla rete stradale e autostradale, e penalizza in particolare il Mezzogiorno in quanto tale linea di intervento non consente un recupero del profondo divario che caratterizza le regioni in ritardo di sviluppo.

4.1.2. L'offerta di trasporto ferroviario

La qualità e quantità di servizi di trasporto offerta dalle Ferrovie dello Stato SpA nelle regioni del Mezzogiorno può essere espressa facendo riferimento a:

- a. *le potenzialità attuali di trasporto ferroviario.* Nel 1992 le quantità offerte e utilizzate risultano nel Mezzogiorno rispettivamente pari a 45 e 16 miliardi di unità di traffico (ottenute sommando il numero dei viaggiatori-Km e tonnellate di merci), così come indicato nella tab. 4.4:

Tab. 4.4. Offerta di trasporto ferroviario e livelli di utilizzazione (1992)

Servizi di trasporto	Mezzogiorno	Centro-Nord	Italia
Passeggeri (10 ⁶ posti-km)			
- offerti	34.700	84.300	119.000
- trasportati	11.951	36.409	48.360
tasso di utilizzazione ²	34%	43%	41%
Merchi (10 ⁶ ton-km)			
- offerte	10.179	30.521	40.700
- trasportate	4.315	17.025	21.340
tasso di utilizzazione ³	42%	56%	54%

2 Va ricordato che i posti offerti sono per una parte significativa (10-15%) legati a vincoli di natura funzionale propri del sistema ferroviario, come gli spostamenti del materiale rotabile all'interno della rete. Ne consegue che il tasso di utilizzazione ottimale, date le caratteristiche degli impianti e del servizio, si può assumere pari a circa il 70% dell'offerta lorda totale, che poi corrisponde ad una utilizzazione pari all'80% dell'offerta effettivamente destinata alla soddisfazione dell'utenza.

3 Vedi nota precedente.

Rispetto alle citate potenzialità di trasporto, i livelli di utilizzazione conseguiti nel Mezzogiorno sono il risultato di due andamenti tra loro opposti e diversi da quelli registrati nel Centro-Nord: una tendenza crescente per i viaggiatori, che nel periodo 1988-92 sono aumentati complessivamente del 2,5% (a fronte di una crescita dell'1,3% a livello nazionale), e una decrescente per le merci trasportate che sono diminuite nello stesso periodo del 12,4% (mentre a livello nazionale sono cresciute del 5,3%);

- b. *i tipi di servizi offerti*, che a loro volta sono funzione sia della frequenza del servizio (espressa in treni-km per km di itinerario), sia della rapidità del trasporto, correlata alla velocità commerciale sugli itinerari principali. Per quanto riguarda la frequenza del servizio, l'offerta nel Centro-Nord è del 40% superiore a quella del Mezzogiorno.

Tab. 4.5. - Frequenza del servizio di trasporto ferroviario "conto pubblico" (1992)

<i>Parametri</i>	<i>Mezzogiorno</i>	<i>Centro-Nord</i>	<i>Italia</i>
treni-km conto pubblico ¹	87.554.589	219.903.004	307.457.593
di cui			
treni-km viaggiatori	73.529.543	168.598.123	242.127.666
treni-km merci	14.025.046	51.304.881	65.329.927
km di rete	5.754	10.358	16.112
treni-km per km di rete	15.216	21.230	19.083

1 I treni km "conto servizi" sono stati 11.993.063 pari al 3,75% di treni-km complessivi (319.450.656)

Per quanto riguarda la velocità commerciale dei convogli, il dato medio lungo le due dorsali e gli itinerari principali delle regioni meridionali cresce dai 96,9 km-h del 1989 ai 99,4 km-h

del 1990, per diminuire nuovamente a 98,1 km-h nel 1991 a causa di una serie di lavori in corso. Una velocità che si può considerare modesta se si ricordano le velocità medie superiori ai 125 km-h già raggiungibili sulla Roma-Napoli, per non parlare delle prestazioni fornite dal sistema Alta Velocità;

- c. *la disponibilità ed il livello di obsolescenza del materiale viaggiante* che, rispetto ad un totale di 120.213 tra veicoli e mezzi di trazione, nel 1991 presenta un'età media di 23,7 anni con il 55% del parco costruito prima del 1970;
- d. *le principali disfunzioni o disservizi*, rispetto ai quali un indicatore sufficientemente rappresentativo è costituito, per i treni passeggeri, dalle percentuali di arrivo a destino in orario o con un ritardo non superiore ai cinque minuti che risultano pari al 20% nel Mezzogiorno a fronte del 77% rilevato in Italia:

Tab. 4.6. - Quantificazione della funzionalità del servizio sulla base di rilevazioni a campione

<i>Campione utilizzato</i>	<i>Mezzogiorno</i>	<i>Italia</i>
numero dei treni-giorno	263	700
treni in orario nel 1992	53%	62%
treni in orario nel 1993	70%	77%

Anche da questa sintetica analisi della situazione attuale, emergono con chiarezza i ritardi nell'adeguamento dell'offerta del servizio di trasporto ferroviario, soprattutto nelle regioni meridionali, dove il solo allineamento con gli attuali standard medi nazionali già rappresenta un importante obiettivo di sviluppo.

4.1.3. La dotazione infrastrutturale

Gran parte delle carenze del servizio di trasporto ferroviario, esaminate nel paragrafo precedente, dipendono dalla inadeguatezza della dotazione infrastrutturale e impiantistica. Basta confrontare i livelli di dotazione tra regioni settentrionali e meridionali per rendersi conto dei ritardi accumulati nell'ammodernamento della rete ferroviaria nelle zone meno sviluppate del Paese. Gli indicatori che meglio esprimono le potenzialità e le disfunzioni della situazione attuale sono, da un lato di tipo quantitativo come la lunghezza della rete in rapporto alla superficie territoriale ed alla popolazione residente, dall'altro di tipo qualitativo come la maggiore o minore presenza di linee elettrificate o a doppio binario rispetto alla estensione totale della infrastruttura.

Tab. 4.7. Livello di infrastrutturazione delle regioni del Mezzogiorno in rapporto alla superficie ed alla popolazione servita (anno 1991)

Regioni e ripartizioni geografiche	km di rete per kmq di superficie		km di rete per 1000 abitanti	
	strade	ferrovie	strade	ferrovie
Abruzzo	0,241	0,049	2,084	0,426
Basilicata	0,200	0,035	3,274	0,585
Calabria	0,239	0,057	1,744	0,412
Campania	0,219	0,078	0,528	0,181
Molise	0,229	0,064	3,076	0,781
Puglia	0,169	0,040	0,810	0,213
Sardegna	0,122	0,018	1,783	0,264
Sicilia	0,163	0,061	0,845	0,293
Mezzogiorno	0,184	0,048	1,101	0,280
Centro-Nord	0,161	0,058	0,794	0,285
Italia	0,171	0,053	0,905	0,283

Fonte: F.S. SpA, Conto Nazionale dei Trasporti, *Annuario Statistico Italiano* 1993

Come si rileva dalla tabella 4.7., la differenza tra i due aggregati territoriali (Centro-Nord e Mezzogiorno) non è rilevante in termini quantitativi. In rapporto alla popolazione servita, infatti, la rete ferroviaria risulta distribuita in misura abbastanza omogenea su tutto il territorio nazionale, ad eccezione della particolare situazione di carenza di dotazione che si rileva in Campania, anche in conseguenza della locale densità demografica particolarmente elevata. La dotazione ferroviaria resta nel complesso inferiore nel Mezzogiorno, a fronte di uno sviluppo della rete stradale anche molto maggiore, al punto che in cinque regioni (soprattutto in Abruzzo, Basilicata e Molise, ma anche in Calabria e Sardegna) la disponibilità di strade, per superficie e per popolazione servita, risulta superiore agli standard del Centro-Nord.

Tab. 4.8. Qualità dell'infrastruttura nelle regioni del Mezzogiorno in rapporto alla capacità ed alle tecnologie (anno 1991)

Regioni e ripartizioni geografiche	Totale rete	Elettrificata		Doppio binario	
	km	km	%	km	%
Abruzzo	531,9	296,0	56	96,3	18
Basilicata	357,0	16,9	5	16,9	5
Calabria	853,6	431,4	51	252,4	30
Campania	1.005,4	635,1	63	459,8	46
Molise	257,7	33,9	13	-	0
Puglia	857,4	474,7	55	218,3	25
Sardegna	435,4	-	0	16,3	4
Sicilia	1.448,2	664,3	46	85,2	6
Mezzogiorno	5.743,6	2.552,3	44	1.145,2	20
Centro-Nord	10.322,4	7.295,4	71	4.628,8	44
Italia	16.066,0	9.847,7	61	5.774,0	36

Fonte: Direzione generale POC, Ministero dei Trasporti, su dati F.S. SpA.

Situazione completamente diversa, invece, per quanto riguarda le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria. Mentre nel Centro-Nord il 71% delle linee è elettrificato ed il 44% è a doppio binario, nel Mezzogiorno queste percentuali scendono rispettivamente al 44% ed al 20%. Il livello di modernizzazione dell'infrastruttura risulta, pertanto, molto diverso tra le due realtà territoriali e si individua in questo la principale causa della migliore qualità dei servizi di trasporto offerti nelle regioni settentrionali rispetto a quelle meridionali.

4.2. Il quadro di riferimento per la domanda di trasporto ferroviario nel Mezzogiorno

4.2.1. La situazione attuale

Il confronto tra i livelli di domanda di traffico soddisfatti dal modo ferroviario nei principali paesi europei, evidenziato nella tab. 4.9., mostra che:

- per quanto riguarda il traffico merci, l'Italia era (nel 1975) e resta (nel 1990) il paese con la più bassa incidenza della quota di mercato soddisfatta dalla ferrovia: con un livello di poco superiore al 9%, infatti, il nostro paese si situa a meno della metà del livello tedesco ed a circa un terzo di quello francese. Inoltre, pur partendo da una situazione già molto svantaggiata all'inizio del periodo considerato, le ferrovie italiane hanno fatto registrare, insieme a quelle britanniche, il più intenso decremento della quota di traffico da esse detenuta rispetto agli altri modi di trasporto (circa il 40%, contro il 24% della Francia ed il 18% della ferrovia);
- per ciò che concerne il traffico passeggeri, la situazione italiana è, dal punto di vista comparativo, un pò migliore: con poco

méno del 7%, infatti, il nostro paese si situa dietro alla Francia, più o meno allo stesso livello della Germania e nettamente al di sopra della Gran Bretagna. Dal punto di vista dinamico, tuttavia, l'Italia risulta il paese le cui ferrovie nel periodo 1975-90 hanno perduto terreno rispetto agli altri modi di trasporto in misura più netta che non negli altri paesi considerati (circa un terzo in meno nel 1990 rispetto al 1975).

Tab. 4.9. Quota (percentuale) del traffico ferroviario sul traffico totale interno nei principali paesi europei

	Merci		Variazione percentuale 1975-90	Passeggeri		Variazione percentuale 1975-90
	1975	1990		1975	1990	
Ferrovie dello Stato	15,4	9,4	-38,9	10,2	6,9	-32,4
Sncf	35,8	27,2	-24,0	11,1	9,0	-18,9
Deutsche Bundesbahn	26,4	21,7	-17,8	8,8	6,5	-26,1
British Rail	17,2	10,1	-41,3	7,4	5,2	-29,7

Fonte: UIC e ns. elaborazioni

I dati soprariportati fanno riferimento al traffico totale interno. Se il campo di osservazione viene ristretto all'ambito, forse più significativo a fini previsivi, del traffico interno su medie e lunghe distanze, si hanno i dati riportati nella tab. 4.10. e 4.11., da cui risultano le seguenti evidenze:

- sia per il traffico merci che per quello viaggiatori, gli anni settanta hanno rappresentato, ad un tempo, il periodo di maggior espansione del traffico complessivo (nell'arco di tempo considerato: 1975-92) ed il momento di più intenso decremento del traffico ferroviario a favore di quello stradale. In altri termini, nel momento di maggior dinamismo della mobilità la ferrovia non ha saputo o potuto contrastare la

fortissima ascesa dell'autotrasporto, innescando in tal modo un circuito vizioso tra riduzione (relativa) di traffico e prestazioni offerte, che ha continuato ad esplicare i suoi effetti fino alla fine degli anni ottanta;

- le conseguenze sulla ripartizione modale del traffico — ossia sulla capacità di guadagnare quote di mercato — sono state molto negative per il trasporto ferroviario: il rapporto tra quantità di merci trasportate su gomma e quantità su ferro è passato da poco più di 2 nel 1970 a quasi 5 nel 1992. Per quanto concerne il traffico viaggiatori, non solo il rapporto complessivo gomma/ferro è passato da 4,7 a 7,1, ma anche per la parte di trasporto collettivo si è assistito al superamento della quota di traffico assorbita dalla ferrovia da parte di quella soddisfatta da autobus su autostrade e strade statali: quest'ultima rappresentava nel 1970 solo i due terzi del traffico ferroviario, mentre nel 1992 lo superava di circa il 20%;
- per la verità, occorre riconoscere che l'andamento sopra descritto si è progressivamente attenuato nel tempo e che nei primi anni novanta si è avuta una stabilizzazione per il traffico passeggeri e addirittura una inversione di tendenza per il traffico merci. Tale situazione sarebbe peraltro la risultante di cause diverse (non tutte positive), quali, ad esempio: la decelerazione del traffico globale collegata con la crisi produttiva (soprattutto per il traffico merci); la progressiva saturazione e congestione del traffico su strada (soprattutto per il traffico passeggeri); l'avvio di una politica di investimenti per la riqualificazione dell'offerta (anche attraverso la predisposizione di servizi alla clientela) e di un efficace "restyling" delle FS (per entrambi i tipi di trasporto, merci e passeggeri).

Tab. 4.10. Traffico interno di merci su medie e lunghe distanze (Italia, 1970-92, composizione percentuale)

Anni	Ferrovie dello Stato	Auto-transporto (distanze oltre 50 km)	Oleodotti (distanze oltre 50 km)	Navigaz. interna	Trasporto di cabotaggio	Trasporto aereo	Totale	Variaz. traffico totale ¹
1970	19,42	44,29	9,02	0,36	26,90	0,01	100,00	—
1980	13,21	57,19	7,86	0,14	21,59	0,01	100,00	4,0
1990	12,41	60,96	6,30	0,07	20,25	0,02	100,00	2,0
1992	12,61	61,07	6,59	0,04	19,67	0,02	100,00	0,8

Fonte: Min. Trasporti, DG POC.

1 Tassi medi annui %

Tab. 4.11. Traffico interno di viaggiatori su medie e lunghe distanze (Italia, 1970-92, composizione percentuale)

Anni	Ferrovie dello Stato	Ferrovie in concessione	Autobus: traffico su autostrade e strade statali	Autovett.: traffico su autostrade e strade st.	Trasporto di cabotaggio	Trasporto aereo	Totale	Variaz. traffico totale ¹
1970	17,07	1,26	11,97	68,48	0,46	0,76	100,00	—
1980	13,78	1,17	13,03	70,49	0,53	1,00	100,00	4,2
1990	11,70	0,71	14,42	70,90	0,62	1,65	100,00	3,1
1992	11,67	0,66	14,79	70,58	0,62	1,68	100,00	3,2

Fonte: Min. Trasporti, DG POC.

1 Tassi medi annui %

In definitiva, la situazione attuale vede il traffico ferroviario tuttora largamente sopravanzato — ed in misura molto maggiore che non in paesi come Francia e Germania — da quello svolto su strada, anche se i dati più recenti mostrano la possibilità di un avvio di un'auspicabile inversione di tendenza.

Ovviamente, la politica generale del trasporto che sarà perseguita nel nostro paese e, più in particolare, la quantità e qualità degli investimenti che si sarà in grado di mobilitare per l'ampliamento e la riqualificazione delle ferrovie non saranno neutrali nei confronti della futura composizione modale del traffico interno.

Domanda e offerta, in altri termini, sono anche in questo caso strettamente interrelate: e anzi, per poter superare l'inerzia di certi comportamenti che, pur in presenza di condizioni di crescente congestione, continuano ad attribuire preferenza al modo stradale, si conferma la necessità di puntare al miglioramento dell'offerta come condizione imprescindibile per avviare significativi spostamenti di domanda a favore del trasporto ferroviario.

4.2.2. Le determinanti del traffico futuro

I fattori che, come è noto, determinano livello, intensità ed evoluzione della mobilità possono ricondursi, schematizzando in termini drastici, alle due componenti dell'attività sociale e dell'attività economica, ovvero alle dimensioni socio-demografica ed economico-produttiva delle moderne società di massa.

Per quanto riguarda la prima componente — quella socio-demografica — occorre innanzitutto ricordare che il nostro paese, al pari di altri, attraversa attualmente una fase caratterizzata da bassissimi livelli di natalità e da conseguenti modestissimi incrementi naturali di

popolazione. Non sarà dunque l'aumento dell'ammontare assoluto di popolazione a fornire nel prossimo futuro un impulso determinante all'aumento della mobilità e del traffico.

D'altra parte, ad influire su tali elementi, come è noto, contribuiscono non tanto il livello della popolazione o la sua dinamica di accrescimento, quanto piuttosto i comportamenti prevalenti all'interno della popolazione stessa e delle sue articolazioni sociali e territoriali. Sotto questo profilo, è assai probabile che nel futuro continueranno ad operare i fattori che già nel passato hanno determinato una crescente domanda di mobilità, per esigenze sia di lavoro, sia di turismo, sia di rapporti interpersonali o di relazioni sociali.

Per quanto concerne la seconda determinante di mobilità — quella di carattere economico-produttivo — nel prossimo quinquennio si avranno probabilmente effetti contestuali di intensità ed anche di segno diversi, originati dal dispiegarsi di cause che agiranno in modo diversificato. Da un lato, infatti, le previsioni degli Istituti specializzati convergono nell'indicare per i prossimi anni una crescita economico-produttiva piuttosto modesta, dell'ordine dell'1,5% - 2,0% in media all'anno, che verosimilmente non potrà indurre di per sé una forte ripresa dei traffici.

D'altra parte, si possono prefigurare alcune tendenze che, pur in presenza di una congiuntura non esaltante, potrebbero contribuire ad un sensibile incremento della mobilità e del traffico complessivo, quali, ad esempio: la progressiva realizzazione del "mercato unico" a livello europeo, con conseguente intensificazione in tale ambito degli scambi di merci; l'adozione di politiche del lavoro più flessibili, tali da indurre una accentuata mobilità delle persone tra sedi di lavoro e sedi di residenza; l'avvio della realizzazione di tratti ferroviari ad "alta

velocità", con probabile incremento della mobilità indotta nei centri interessati, come già avvenuto, ad esempio, in Francia; e così via.*

In definitiva, l'evoluzione del volume complessivo di traffico non dovrebbe discostarsi molto dalla crescita prevedibile per il sistema economico-produttivo, così come si è verificato nell'ultimo quindicennio, durante il quale si è manifestata una elasticità traffico/PIL compresa tra 1,0 e 1,5, a seconda dei sottoperiodi considerati e della tipologia di traffico (elasticità più elevata nell'ultimo quinquennio rispetto ai primi e più elevata per il traffico di persone che per quello di merci).

Più complessa appare invece la previsione per le quote di domanda che saranno attratte dalle singole modalità di trasporto, anche se, in presenza di livelli di crescita non esaltanti, è proprio da questa capacità di attrazione che si ci può attendere un sensibile incremento per alcuni modi di trasporto — come quello ferroviario — che sono stati fin qui penalizzati dallo schiacciante dominio del modo stradale.

Concretamente, il criterio utilizzato per la previsione della domanda di traffico ferroviario è stato quello di legare tale evoluzione alla progressiva realizzazione degli investimenti che le FS faranno in attuazione delle previsioni del Piano poliennale di impresa e del Contratto di Programma.

4.2.3. Ipotesi di evoluzione del traffico ferroviario in Italia e nel Mezzogiorno

Sulla base delle considerazioni svolte al punto precedente, si è proceduto alla stima della domanda di trasporto ferroviario che potrà aversi nei prossimi anni a livello dell'intero paese e della ripartizione meridionale.

In termini schematici, il procedimento di stima è stato fondato sulle seguenti considerazioni ed operazioni:

- in primo luogo, si è provveduto a fissare un'ipotesi di crescita del traffico complessivo, distinto sia a livello di tipologia essenziale (merci e persone), sia a livello territoriale (Italia e Mezzogiorno);
- l'ipotesi di crescita del traffico nazionale (interno, su media e lunga distanza) è stata formulata sulla base delle relazioni intercorrenti tra le diverse modalità di traffico ed il sistema economico-produttivo, quest'ultimo identificato tramite la variabile sintetica del Prodotto Interno Lordo (PIL);
- i risultati ottenuti sulla base delle diverse ipotesi assunte specificamente per i singoli modi di trasporto possono sintetizzarsi - per comodità di esposizione - in un parametro medio di elasticità tra traffico totale (rispetto ai diversi modi di trasporto, ma sempre distinto tra merci e persone) e PIL;
- il livello di tale elasticità, come già detto, si è situato nel passato tra 1,0 e 1,5, risultando più elevata per il traffico di persone anziché di merci e negli ultimi anni rispetto a quelli più lontani. I risultati delle ipotesi di crescita formulate indicano prudenzialmente per il futuro un sostanziale allineamento all'unità di tale elasticità;
- quanto all'evoluzione del sistema economico, essa è stata commisurata per l'Italia ad un tasso medio annuo di crescita del PIL dell'ordine del 2% circa tra il 1994 ed il 2002 mentre per il Mezzogiorno, in conformità con le ipotesi-obiettivo di riduzione del divario con il resto del paese, si è assunto che la

crescita del PIL sia superiore del 15-20% a quella media nazionale;

- quanto alla capacità del mezzo di trasporto ferroviario di attrarre traffico (in parte acquisendolo dal traffico addizionale complessivo, in parte sottraendolo agli altri modi di trasporto, segnatamente a quello stradale), l'ipotesi formulata al riguardo tiene conto della progressiva realizzazione degli investimenti ferroviari in corso di attuazione e della loro concreta capacità di incidenza sulla ripartizione modale del traffico complessivo. Ciò consentirebbe di interrompere il declino tendenziale della quota di domanda di mobilità soddisfatta dalla ferrovia, invertendo la tendenza sia per il traffico viaggiatori (circa 12% di aumento della quota di traffico complessivo soddisfatta dalla ferrovia) sia soprattutto per quello merci, la cui quota aumenterebbe di oltre il 60% nel decennio considerato (1992-2002);
- a livello di ripartizione meridionale si avrebbero risultati altrettanto positivi. Anzi, poiché la quota di investimento prevista per le ferrovie meridionali è superiore all'attuale incidenza del traffico meridionale rispetto al livello nazionale, si è ipotizzato che la capacità di attrarre domanda di trasporto sul modo ferroviario sia commisurata alla maggior intensità dello sforzo finanziario che caratterizzerà l'intervento nel Mezzogiorno. Ciò presuppone una produttività dell'investimento sostanzialmente analoga nel Mezzogiorno rispetto alla media nazionale, il che per un settore "centralizzato" come quello ferroviario può considerarsi sufficientemente realistico.

I risultati delle ipotesi sopra descritte sono riportati nella tab. 4.12. Essi mostrano innanzitutto una crescita consistente del traffico

complessivo nel decennio di previsione (intorno al 23%), di analoga intensità per le merci e per le persone, a differenza di quanto avvenuto negli ultimi 10-15 anni, in cui le seconde erano crescite ben più delle prime .

La prevista realizzazione del programma di investimenti delle FS dovrebbe comportare la progressiva acquisizione alla ferrovia di quote di mobilità attualmente soddisfatte da altri modi di trasporto, segnatamente da quello stradale.

Ciò si tradurrebbe nell'aumento della quota di traffico interno (medie e lunghe distanze) destinato alla ferrovia dall'attuale 11,7% del 1992 al 12,4% del 2002 per il traffico viaggiatori; e dall'11,9% al 19,3% per il traffico merci, livello quest'ultimo che, se realizzato, avvicinerebbe notevolmente la ripartizione modale del nostro paese, tuttora fortemente squilibrata a favore del trasporto su gomma, a quella più equilibrata da tempo in atto negli altri grandi paesi europei (in primo luogo, in Francia e Germania).

Nel contesto delle ipotesi formulate, il Mezzogiorno risulterebbe beneficiario di una crescita più consistente di quanto previsto a livello nazionale, con riferimento sia al traffico complessivo, sia al traffico ferroviario: ciò in ragione, rispettivamente, del maggior sviluppo previsto per il PIL meridionale rispetto a quello medio nazionale e del più intenso sforzo di investimento (rispetto alla quota di traffico) che il programma di intervento delle FS prevede per il Mezzogiorno rispetto a quanto destinato, in termini relativi, al resto del paese.

Pertanto, a fronte di una crescita del traffico complessivo nel Mezzogiorno compresa tra il 26% e il 27% nel decennio considerato, si avrebbe un incremento della quota destinata al modo ferroviario pari al 7,3% per il traffico viaggiatori (contro il 6,4% a livello nazionale) e al 77% per quello merci (62% nella media nazionale).