



# PNRR NATO PER IL SUD MA IL MERIDIONE SARÀ TRADITO?

*Con le Reti TN-T ieri e il PNRR oggi, l'Ue indica un preciso ruolo del Sud d'Italia nel panorama euromediterraneo. I governi italiani sembrano non ascoltare. Questa raccolta di saggi lancia una proposta.*

**a cura di Enzo Siviero e Giovanni Mollica**

**Rotary  
Club**   
Stretto di Messina

**EDIZIONE DIGITALE INTERATTIVA**

# **PNRR NATO PER IL SUD**

## **MA IL MERIDIONE SARÀ TRADITO?**

*Interventi e idee per il Mezzogiorno*

a cura di Giovanni Mollica ed Enzo Siviero

**Contributi di:**

**Pino APRILE, Gandolfo Maurizio BALLISTRERI, Pietro Massimo Busetta, Peppe CARIDI, Mario Primo CAVALERI, Claudio CELANI, Cateno DE LUCA, Francesco Saverio COPPOLA, Antonio CORVINO, Roberto DI MARIA, Marco ESPOSITO, Pino FALZEA, Tonino GENOVESE, Ercole INCALZA, Fabrizio MARONTA, Salvatore MATARRESE, Marcello MINENNA, Giovanni MOLLICA, Francesca MORACI, Nello MUSUMECI, Roberto OCCHIUTO, Marcello PANZARELLA, Fernando RIZZO, Enzo SIVIERO, Giovanni SPALLA, Pietro SPIRITO, Santo STRATI, Carlo Alberto TREGUA**

---

# INDICE

1. <b>Da Nord a Sud, oltre il Mediterraneo</b>	di Enzo Siviero e Giovanni Mollica	pag. 3
2. <b>Mediterraneo continente liquido</b>	di Nello Musumeci	pag. 5
3. <b>Il Ponte, simbolo di un Sud che rinasce in un'Italia coesa</b>	di Roberto Occhiuto	pag. 5
4. <b>Due città divise dal mare e unite da un Ponte</b>	di Cateno De Luca	pag. 9
5. <b>Il ruolo del Sud nel panorama mediterraneo</b>	di Giovanni Mollica ed Enzo Siviero	pag. 11
6. <b>Diciamoci la verità</b>	di Gaio Sempronio Gracco	pag. 13
7. <b>S(globalizzazione)? No, grazie</b>	di Fabrizio Maronta	pag. 15
8. <b>L'inettitudine strategica italiana</b>	di Marcello Panzarella	pag. 17
9. <b>Non siamo meridionalisti, però...</b>	di Salvatore Matarrese	pag. 19
10. <b>Coesione territoriale, motore di sviluppo</b>	di Francesca Moraci	pag. 21
11. <b>Logistica, chiave di crescita sostenibile</b>	di Antonio Corvino	pag. 23
12. <b>Per mare o per terra, senza inquinare</b>	di Enzo Siviero e Giovanni Mollica	pag. 25
13. <b>Errare humanum est, perseverare...</b>	di Fernando Rizzo	pag. 27
14. <b>Non vi bastano il sole e il mare?</b>	di Santo Strati	pag. 29
15. <b>Il futuro tradito del Mezzogiorno</b>	di Francesco Saverio Coppola	pag. 31
16. <b>In tempi di Rete non serve la locomotiva</b>	di Marco Esposito	pag. 33
17. <b>È necessario accendere il secondo motore</b>	di Mario Primo Cavaleri	pag. 35
18. <b>Il falso approccio alle Zone Economiche Speciali</b>	di Ercole Incalza	pag. 37
19. <b>Una proposta: le Zes turistiche</b>	di Pietro Massimo Busetta	pag. 39
20. <b>Porti del Sud: manca una visione strategica</b>	di Pietro Spirito	pag. 41
21. <b>Infrastrutture siciliane, un valore per il Paese</b>	di Roberto Di Maria	pag. 45
22. <b>Infrastrutture calabresi, un valore per il Paese</b>	di Peppe Caridi	pag. 47
23. <b>Serve il Ponte per far ripartire il Sud</b>	di Pino Aprile	pag. 49
24. <b>Gioia Tauro, il Porto per avviare la crescita</b>	di Marcello Minenna	pag. 51
25. <b>Ambiente, infrastrutture e «fake news»</b>	di Giovanni Mollica ed Enzo Siviero	pag. 53
26. <b>Per un Piano olistico dello Stretto</b>	di Giovanni Spalla	pag. 55
27. <b>Una città che guarda al mare e all'Europa</b>	di Pino Falzea	pag. 57
28. <b>Le impervie strade dell'occupazione</b>	di Tonino Genovese	pag. 61
29. <b>Quando il futuro diventa presente</b>	di Ercole Incalza	pag. 63
30. <b>L'Europa è più debole senza il Sud</b>	di Gandolfo Maurizio Ballistreri	pag. 65
31. <b>Abbatte le barriere che limitano lo sviluppo</b>	di Claudio Celani	pag. 67
32. <b>In politica, l'indifferenza porta al fallimento</b>	di Ercole Incalza	pag. 69
33. <b>Draghi tira dritto, i partiti recalcitrano</b>	di Carlo Alberto Tregua	pag. 71

PREMESSA

# Da Nord a Sud, oltre il Mediterraneo

di Enzo Siviero e Giovanni Mollica

**I**l tema del rapporto Nord-Sud non riguarda la sola Italia. Si tratta di un atteggiamento culturale (o meglio in-culturale...) che attraversa le genti e i luoghi, perdendosi nella notte dei tempi. In tutti i Paesi medio-grandi esiste una parte più avanzata ed una meno, con la singolare caratteristica che, nell'emisfero australe, l'orientamento geografico spesso s'inverte, confermando la condizione di minorità economica alla parte più vicina all'Equatore.

Il caso Italia, però, merita una particolare attenzione sia alla luce delle peculiarità della storia del nostro Paese che per l'appartenenza a quel fenomeno epocale rappresentato dal processo di unificazione europea. Con la Globalizzazione che ha fatto da catalizzatore all'intuizione politica - ma anche sociale ed economica - che l'ha originato.

Indipendentemente dalle grandi teorie che individuano i fattori che danno il via a tali eventi, è innegabile che sia stata proprio la globalizzazione a evidenziare e ad accelerare il processo in corso, trasformando il tema delle disuguaglianze regionali - pur grave e dirompente - in problema comune all'intero Vecchio Continente.

Bisogna, infatti, dare atto all'Europa di avere individuato nella nostra - fino a poco tempo fa, quasi "privata" - Questione meridionale un grave freno all'evoluzione positiva dell'unificazione continentale. La soluzione proposta è stata un mix di idealità e pragmatismo, fondendo la tradizionale Politica di Coesione con il *Next Generation Plan EU* e il *Recovery Fund*. Il fiume di denaro che l'Europa ha stanziato per il nostro Paese ci costringe ad abbandonare le usuali polemiche sulle colpe per passare al come evitare di perdere un'occasione storica.

Questa raccolta di mini saggi vuole essere un percorso che, partendo dall'analisi realistica dell'attuale insostenibile situazione del Mezzogiorno italiano, si avvale di una piccola parte dello straordinario patrimonio intellettuale del nostro meraviglioso Paese per fornire spunti di riflessione ma, soprattutto, per indicare soluzioni concrete e realmente praticabili.

Ciò non vuol dire affatto sorvolare, ancora una volta, su quel "gioco delle tre carte" - che, vogliamo sperare, sia frutto più di necessità che di vera e propria volontà vessatoria - che mostra come nel Pnrr, tra i progetti a favore del Sud, siano stati inseriti molti interventi già in itinere - quindi già finanziati con altri capitoli di spesa e, conseguentemente, defianziati -, cancellando di fatto risorse già allocate.

Non vogliamo pensar male, ma qualche dubbio sembra lecito... Vedremo prossimamente se



queste scelte - che, parafrasando Talleyrand, sono più un errore che un'ingiustizia - saranno corrette.

Con tali premesse, la presente raccolta propone una soluzione molto chiara: l'Europa non deve guardare solo a est e a ovest, ma anche a sud. Ed è interesse del nostro Paese focalizzare e dare concretezza a questo obiettivo. Con lungimiranza e pragmatismo, ma anche con quella concretezza che è indispensabile per la creazione delle condizioni che consentiranno, domani e dopodomani, di far cogliere alle future generazioni i frutti delle iniziative odierne. Dando prospettive concrete ai nostri giovani, affinché costruiscano un futuro che ha radici saldamente piantate nei luoghi d'origine.

Se è vero, come nessuno può negare, che l'Italia è il molo naturale verso il Mediterraneo, una

**Il fiume di denaro che l'Ue ha stanziato per il Mezzogiorno deve frenare la fuga dei giovani dalle regioni del Sud**

&gt;&gt;&gt;

## ■ Siviero / Mollica

visione strategica che interessa l'oggi - e già siamo notevolmente in ritardo - ma soprattutto le prossime generazioni, la Politica nazionale - e la maiuscola non è casuale - deve essere prontamente riorientata. L'Italia deve guardare a sud attraverso il suo Sud.

Con occhio non miope, superando squallidi egoismi locali che portano tutti, ma proprio tutti, verso un più o meno rapido declino. Come gli ultimi decenni hanno ampiamente dimostrato. Dobbiamo guardare al Mediterraneo, o meglio oltre il Mediterraneo.

Per chi è in grado di vederle, le ragioni sociali, economiche e culturali ci sono tutte e sono dettate dalla Storia e dalla Geografia ed è ovvio che, da questo come da molti altri punti di vista, in tale prospettiva geopolitica è l'Italia a giocare il ruolo principale: quello di avanguardia del Vecchio Continente.

Utilizzando quel "ponte liquido" che è il Mediterraneo, come è stato nel passato più o meno recente e com'è oggi ancor più pregnante e drammatico. Non a caso Turchia (e lo stesso Egitto..), unitamente a Russia e Cina, spadroneggiano e aprono

Non si arresta la fuga dei giovani cervelli del Mezzogiorno. Si attende il treno della speranza che li porterà dove possono mostrare il proprio talento e valorizzare capacità e competenze. Per quanto ancora durerà questa emigrazione di risorse fondamentali per lo sviluppo?



basi militari ed economiche nel Mare (non più) *Nostrum*, approfittando di un continente europeo intrinsecamente debole, incapace di una politica unitaria, visti gli interessi contrastanti di taluni, non pochi, suoi membri. Lasciando a Italia e Spagna compiti umanitari mai sufficientemente assolti.

Il Sud è indiscutibilmente il vero trampolino di lan-

cio verso l'Africa, così come l'Africa si proietterà verso l'Europa tramite il Mezzogiorno.

In tale prospettiva geostrategica gli investimenti al Sud sono vieppiù necessari. Certamente per lo stesso Sud ma anche e soprattutto per il Nord Italia e per l'Europa stessa, che avrebbe tutto da guadagnare nel rinvigorire una vocazione oggi resa pericolosamente fragile proprio dalla globalizzazione.

Ciò non vuol dire affatto rinnegare le aperture verso l'Est e la più recente politica estera dell'Unione, bensì proporsi come raccordo tra tre Mondi. Proprio quello che è stato e sta tornando a essere, sotto i nostri occhi miopi, il Mediterraneo.

Altri Paesi, più lungimiranti e ambiziosi, lo stanno facendo da tempo.

In nome della Nuova Via della Seta (*Belt and Road Initiative*) la Cina approda al Pireo, con la prospettiva di raggiungere - tramite i Balcani e nuove infrastrutture ferroviarie ormai in avanzata esecuzione - il centro d'Europa. Lo stesso fanno la Turchia a est.

La stessa Spagna, a ovest, si propone, silenziosamente ma concretamente (Ferrmed), quale interfaccia privilegiato con l'Africa occidentale. Scavalcando lo Stretto di Gibilterra, venti volte più largo e tre volte più profondo dello Stretto di Messina. Così l'Italia (non solo il Sud) resterà esclusa dai grandi flussi di traffico intercontinentali. Altro che Marco Polo o Matteo Ricci!

Immaginando anche collegamenti stabili Tunisia Sicilia (TUNeIT) e Puglia Albania GRALBeIT) che da oltre un decennio vengono proposti da chi scrive senza alcun riscontro, nel nome di quell'ingegneria visionaria (ma non troppo...) che ha fatto la storia del progresso.

In questa visione di Sud e Italia cerniere tra Mondi, il Ponte sullo Stretto di Messina è un piccolo ma fondamentale tassello all'interno di un disegno più complesso, una bandiera ricca di grandi significati, indiscutibilmente praticabile. Guardare a sud attraverso il nostro Sud è un progetto i cui primi, decisivi, passi sono, in fondo, molto semplici. Anche perché è l'Europa che ce li ha chiesti, fornendoci le risorse per attuarli. Indispensabili per rilanciare quella coesione impossibile senza la mobilità, lasciapassare verso uno sviluppo da troppo tempo obiettivo fallito di un Paese incapace di sognare.

Diciamolo francamente e senza vergognarcene: questa raccolta è un atto d'amore e di fiducia verso il Sud, verso l'Italia e verso l'Europa. □

Enzo Siviero, Bridge Builder e Rettore dell'Università eCAMPUS è direttore della rivista Galileo;  
Giovanni Mollica, imprenditore e cofondatore della Rete civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno

GUARDARE OLTRE I PROPRI CONFINI



## Nello Musumeci

Presidente Regione Siciliana

### Mediterraneo continente liquido ma la sua centralità è tradita

**E**strema propaggine d'Italia e d'Europa, la Sicilia, nel corso della sua ultramillenaria storia, ha goduto della sua particolare posizione pur senza sfruttare appieno tutte le potenzialità così generosamente offerte dalla collocazione geografica.

Mediterraneo, etimologicamente "mare in mezzo alla terra", è il continente liquido che unisce popoli e Paesi diversi e che nel corso dei secoli è stato teatro delle più grandi e complesse trasformazioni storiche. La vocazione dell'Isola, conosciuta fin dall'antichità con il nome di Trinacria, è sempre stata quella di ponte commerciale con le sponde mediorientali e nordafricane. Dai Fenici, ai Greci, per poi proseguire con Romani ed Arabi, tutti i principali attori mediterranei ne hanno fatto un naturale punto di approdo e base di partenza per traffici e commerci.

Gli empori che sorgevano lungo le sue coste furono gli antesignani degli odierni hub portuali. Epoche nelle quali re- >>>



## Roberto Occhiuto

Presidente Regione Calabria

### Il Ponte simbolo di un Sud che rinasce e di un'Italia coesa

**I**l Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è una grande occasione per il nostro Paese.

Nei prossimi cinque anni avremo incredibili capacità di spesa e investimenti. Tanti territori potranno ripartire, creare sviluppo, attrarre imprese e lavoro. In questo quadro le infrastrutture avranno un ruolo chiave, soprattutto al Sud, soprattutto in Calabria.

Strade, autostrade, porti, aeroporti. Sono tante le opere da migliorare e da realizzare.

Tra i tantissimi interventi infrastrutturali necessari per il Mezzogiorno, ce n'è uno, in particolare, che potrebbe davvero rilanciarlo: il Ponte sullo Stretto di Messina. Un collegamento stabile tra Calabria e Sicilia non solo contribuirebbe a colmare, almeno in parte, il gap con il resto del Paese che, diciamo così, viaggia ad un'altra velocità, ma sarebbe anche una grandissima occasione di crescita, un volano per lo sviluppo e l'occupazione. >>>

## ■ Occhiuto

Grazie al Pnrr e all'impegno del ministro Carfagna, le Regioni meridionali avranno a disposizione il 40% delle risorse che arriveranno dall'Unione Europea. Dobbiamo spenderle, presto e bene, questo è chiaro. Ma ha senso portare l'Alta Velocità in Calabria e in Sicilia se poi non vi è continuità territoriale? Il Ponte sullo Stretto rappresenta quindi un'occasione memorabile, non solo per la Sicilia, la Calabria e il Sud, ma per tutta l'Italia.

Sono tanti i motivi per realizzare al più presto questa grande opera.

Primo: è indispensabile per completare uno dei corridoi strategici della rete trans-europea di trasporto TEN-T, quello Scandinavo-Mediterraneo. Il Ponte sullo Stretto era già il tassello mancante del "Corridoio 1", pensato ai tempi del governo Berlusconi, nei primi anni 2000, quando si iniziò a parlare dei corridoi paneuropei, per collegare Berlino a Palermo, attraversando tutta l'Italia e avvicinando il Nord e il Sud dell'Europa. Ecco, un collegamento rapido e strutturale tra tutta l'Italia, non solo una parte, e il resto del continente è oggi più che mai necessario.

Secondo punto. Il sistema dei trasporti in Calabria, lo sappiamo bene, va completamente ripensato, siano essi su gomma o su rotaia. Stazioni, aeroporti, città e luoghi di interesse turistico devono essere connessi con una rete sem-

to di Gioia Tauro può legittimamente candidarsi a diventare il primo hub commerciale del Mediterraneo.

Una valorizzazione che richiede grandi investimenti, poiché è necessario rendere vantaggioso l'approdo con strutture efficienti e consentire gli spostamenti rapidi delle merci su gomma e rotaia, ma che rappresenterebbe l'occasione per il nostro Paese di ottenere una maggiore centralità nell'ambito del commercio marittimo globale. E chiaramente, tutto questo può acquisire ancora più valore con la costruzione del Ponte sullo Stretto.

Ecco, quindi un'altra ottima ragione per dire sì al Ponte: sarebbe un acceleratore per tutte le infrastrutture necessarie sia alla Calabria che alla Sicilia e valorizzerebbe tutti gli investimenti fatti nel sistema dei trasporti, in entrambe le Regioni.

Terzo: dove ci sono investimenti e grandi opere, c'è lavoro. Dal punto di vista occupazionale, la realizzazione del Ponte avrebbe benefici immediati. Infine, il paradosso: non fare il Ponte costa più che farlo. La Sicilia ad oggi è collegata al resto d'Italia solo con i traghetti: un isolamento che ogni anno costa quasi 5 miliardi di euro. Per attraversare via nave i 3.140 metri che dividono le due Regioni in macchina ci vuole almeno un'ora, in treno quasi due. Tempi inaccettabili.

La Calabria ha lo stesso problema, non si tratta in questo caso di un deficit legato all'insularità, ma alla marginalità che deriva dall'aver un sistema di infrastrutture assoluta-



pre più fitta di collegamenti, includendo i centri minori, storicamente più isolati e bisognosi del trasporto pubblico. Il rinnovo del sistema stradale è nel programma del mio governo, un altro obiettivo è rendere attrattiva la Regione con nuove tratte aeree anche internazionali.

L'Alta Velocità e l'Alta Capacità, quelle vere, potranno divenire realtà anche in Calabria grazie al Fondo complementare al Pnrr: è importante, è vero, collegare una Regione di quasi due milioni di abitanti, ma collegare due Regioni che sommano insieme sette milioni di cittadini renderebbe l'investimento non solo sostenibile, ma anche conveniente.

Ancora, il sistema portuale. Il Mediterraneo oggi ospita un terzo dei servizi di linea mondiali del traffico container e negli ultimi anni è stato primo per crescita degli scambi. Il nostro Paese è in posizione dominante e strategica, e il por-

mente inadeguato ai tempi che viviamo: la Sicilia fa spendere ai suoi cittadini miliardi di risorse per attraversare lo Stretto, così come la Calabria le fa spendere ai calabresi per la marginalità nella quale si trova. Ecco, nella mia attività di governo vorrei lavorare per limitare al massimo questi passivi non più sostenibili per due Regioni così importanti. La rinascita del Paese dopo la pandemia passa anche e soprattutto dal rilancio del Mezzogiorno. L'Italia deve offrire efficienza, rapidità, innovazione. Ecco perché bisogna avere il coraggio di dire una volta per tutte e definitivamente sì a questo grande progetto, ormai da troppi anni discusso e rinviato per pregiudizi e resistenze politiche e ideologiche. Ora è il momento giusto, l'occasione perfetta per fare un salto di qualità e non possiamo lasciarcela scappare. □

## ■ Musumeci

gni e imperi competevano per estendere la loro influenza sul latino “*mare nostrum*”, competizione che oggi, con altre modalità, altri protagonisti ed altre forme, torna d’attualità e che non può vedere la Sicilia e l’Italia intera introflessa in un atteggiamento passivo se non rinunciatario.

La Storia si ripete, vecchi e nuovi Stati nazionali si muovono all’interno del bacino euroafroasiatico con una postura competitiva nei confronti del nostro Paese. Russi, Cinesi, Turchi e Indiani sono ormai presenti in maniera sempre più invasiva, ma quella che può apparire una sfida storica tra le più impegnative, se raccolta e affrontata con la giusta visione e la ferma volontà di vincerla, può in realtà tramutarsi in una grande opportunità per le regioni del Mezzogiorno.

Intanto diciamo subito, anche per sottrarre argomenti ad alcune scuole di pensiero che prosperano in Europa e che trovano corifei anche in Italia, che la Sicilia non è il molo più meridionale del Vecchio Continente verso l’Africa, ma è il luogo geografico di incontro e di confronto tra culture e civiltà, e può e deve diventare la porta di accesso di uomini e merci dal Sud del mondo verso l’Europa.

Un obiettivo che può essere raggiunto soltanto con un importante investimento lungo due direttrici: il Ponte sullo Stretto di Messina e il potenziamento della portualità siciliana.

Oggi la Sicilia può ritrovare la sua storica centralità grazie all’incremento dei traffici commerciali mediterranei a de-



trimento delle rotte transpacifiche. Il raddoppio del Canale di Suez terminato nel 2015, che ha consentito l’attraversamento contemporaneo di due navi in direzione opposta, nel 2019 ha fatto registrare il record di merci trasportate con un totale di 1,03 miliardi di tonnellate transitate lungo le coste egiziane. Dall’anno del raddoppio del Canale, fino al 2019, il traffico mercantile è aumentato del 26 per cento, risultato che certifica come il Mediterraneo, attraverso Suez, polarizzi circa un quinto dei traffici marittimi mondiali e oltre un quarto del trasporto container. Un dato che rende il bacino strategico per i mercati asiatici, africani, nordeuropei ed atlantici. Nonostante ciò, l’Italia è al decimo posto tra i Paesi mediterranei per volumi intercettati tra quelli transitanti, meglio di noi fanno in Europa Grecia e Spagna e un folta schiera di Paesi della sponda sud.

Intercettare questi flussi e “filtrarli” attraverso la piattaforma naturale rappresentata dalla Sicilia significa dare centralità, non soltanto al Meridione, ma a tutto il Sistema Paese rilanciando l’Italia tra i protagonisti internazionali dell’Economia Blu. Occorre però avviare subito e senza tentennamenti lo sviluppo delle grandi opere infrastrutturali e viarie.

Il primo elemento da cui partire è il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, previsto dall’Ue, il quinto dei dieci assi prioritari del sistema di reti transeuropee dei trasporti Ten-t che dovrebbe unire Helsinki con Palermo e Augusta attraverso una rete di trasporti veloci tra città e Paesi europei. Fondamentale, in questo progetto, la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Un’opera strategica della quale alcuni ancora sembrano non aver capito la rilevanza ma che è indispensabile se si vuole dare una prospettiva futura a Sicilia e Calabria. Dubbi, inefficienze, letture distorte da deformanti lenti ideologiche hanno prodotto un

&gt;&gt;&gt;



## ■ Musumeci

colpevole ritardo, eppure la sua importanza era già stata compresa nel II secolo A.C. Racconta, infatti, Plinio il Vecchio che ai tempi delle guerre puniche, nel 251, il console Cecilio Metello ordinò di costruire un ponte fatto di barche e botti per trasbordare dalla Sicilia 140 elefanti catturati nella battaglia di Palermo ai cartaginesi di Asdrubale.

Il collegamento stabile tra Messina e la Calabria renderà di fatto l'Isola il cuore pulsante del Mediterraneo, la piattaforma logistica delle navi che lo attraversano. Realizzare questa grande opera è la preconditione necessaria per avere l'alta velocità. Non ci può essere Alta velocità se non si attraversa in tre minuti i tre chilometri di mare dello Stretto. È bene ribadire che il progetto del Ponte non è il frutto di un velleitarismo campanilistico isolano, ma è un'opera di natura europea pensata, voluta e sostenuta da due commissari Ue dei Trasporti, Karel Van Miert e Loyola De Palacio, inserita nella legge-obiettivo redatta dall'allora ministro Pietro Lunardi e appoggiata, in passato, da ben due presidenti del Consiglio italiani, Romano Prodi e Silvio Berlusconi. Il Ponte di Messina era un'opera cofinanziata a livello europeo, già approvata anche a livello nazionale, ed era parte dei dieci interventi infrastrutturali che il Consiglio d'Europa aveva ipotizzato e approvato. Ma negli anni si sono susseguiti sterili ed estenuanti dibattiti sulla priorità, per il Paese, dell'infrastruttura, tanto che - nel 2013 - si arriva all'interruzione dell'attività e la messa in liquidazione della "Stretto di Messina Spa", la società che dal 1981 aveva ricevuto l'incarico di effettuare tutte le attività di studio e ricerca necessarie alla costruzione del Ponte. La realizzazione di un collegamento stabile e veloce tra Sicilia e Calabria diventa complementare con l'ampliamento e l'ammmodernamento della portualità.

Il corridoio ScanMed comprende i nodi finali dei porti di

Augusta e Palermo. Entrambi, con caratteristiche diverse, devono diventare punti di interscambio commerciale per il traffico merci attraverso il bacino euroafroasiatico. Un obiettivo che passa anche attraverso un progetto di rilancio innovativo che tenga conto delle linee guida europee in tema di transizione ambientale in tema di "porti verdi".

Augusta, per le sue dimensioni e la sua storia, si candida a pieno titolo a diventare il porto-strategico siciliano e ad esercitare un ruolo di leadership nell'area mediterranea orientale. Con un pescaggio medio di 14-18 metri, con punte di 22, in uno specchio d'acqua di 23 milioni di mq, quasi sette chilometri di pontili e 250 kmq di superfici attrezzate, Augusta può essere l'approdo ideale per le grandi navi portacontainer e il punto d'ingresso delle merci che, attraverso una rete di trasporti veloci su gomma e rotaia, possono essere smistate verso le destinazioni dell'entroterra continentale. In più, la vicinanza con l'aeroporto di Catania Fontanarossa costituisce un importante elemento di vantaggio per lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato altamente competitivo. L'altro polo del sistema è Palermo, porto per eccellenza, fin dalla sua fondazione e scalo marittimo dalle grandi potenzialità.

L'Italia si trova oggi ad uno snodo cruciale. L'enorme flusso di denaro potenzialmente a disposizione con il Pnrr rischia di non poter essere utilizzato efficacemente per imprimere all'Italia una svolta in direzione della modernizzazione del Sistema Paese. La quasi totale assenza di confronto con le Regioni non è foriera di risultati positivi. Eppure la strada è obbligata, perdere l'ennesima occasione, attardarsi ancora senza innescare quel processo di sviluppo infrastrutturale che passa dalla realizzazione del Ponte e dall'implementazione della rete di collegamento veloce su gomma e rotaia significa condannare alla marginalità non soltanto le aree del Mezzogiorno, ma l'intero territorio nazionale, scavalcato e sopravanzato dai competitori mediterranei. □



L'INSULARITÀ NON SI SUPERA CON LE BUONE INTENZIONI

# Due città divise dal mare e unite da un Ponte

di **Cateno De Luca**

**N**el 2003 l'intergruppo europeo presieduto dal Commissario Karel Van Miert identificava tra i Corridoi portanti dell'intero assetto comunitario il Corridoio 1 (Berlino-Palermo) un collegamento stabile tra Sicilia ed Europa che avrebbe consentito di realizzare un asse di collegamento tra Palermo e Berlino per il trasporto merci e persone a lunga percorrenza, fattore di avvicinamento e integrazione fra le regioni meridionali d'Italia e quelle dell'Europa settentrionale e centro-orientale, trasformando il nostro Paese in un grande hub euro-mediterraneo ed al contempo avvicinando l'Europa alle economie del Medio Oriente e del Nord Africa. Consentendo di far giungere l'Alta Velocità al Sud d'Italia, si determinerebbe peraltro una svolta ecologica per i trasporti nel sud completando il 5° Corridoio trans-europeo Scandinavo-Mediterraneo Helsinki-La Valletta ideato dall'Unione Europea con lo scopo di portare l'AV ferroviaria dall'estremo nord all'estremo sud del continente europeo riducendo le emissioni nocive provocate dalle modalità di trasporto più inquinanti. La Sicilia con oltre 4.8 milioni di abitanti, ha una posizione centrale nel Mediterraneo Centrale ed è di conseguenza un punto privilegiato per l'interscambio marittimo col Medio Oriente e il Nord Africa e possiede quindi un'ampia e articolata esigenza di connessione con il resto d'Italia e dell'Ue.

La mancanza di un attraversamento stabile dello Stretto appare ancor più negativa se rapportata alla difficoltà di interazione intensiva con le regioni del Mezzogiorno d'Italia,

fattore che rende ancor più complicata la nascita di una economia macro-regionale al Sud capace di allinearsi a quella del Centro-Nord.

Le due regioni interessate, Sicilia e Calabria, sono in condizioni di assoluto svantaggio, non solo rispetto alla parte più sviluppata d'Italia, ma anche rispetto al Sud Italia e questo divario con-

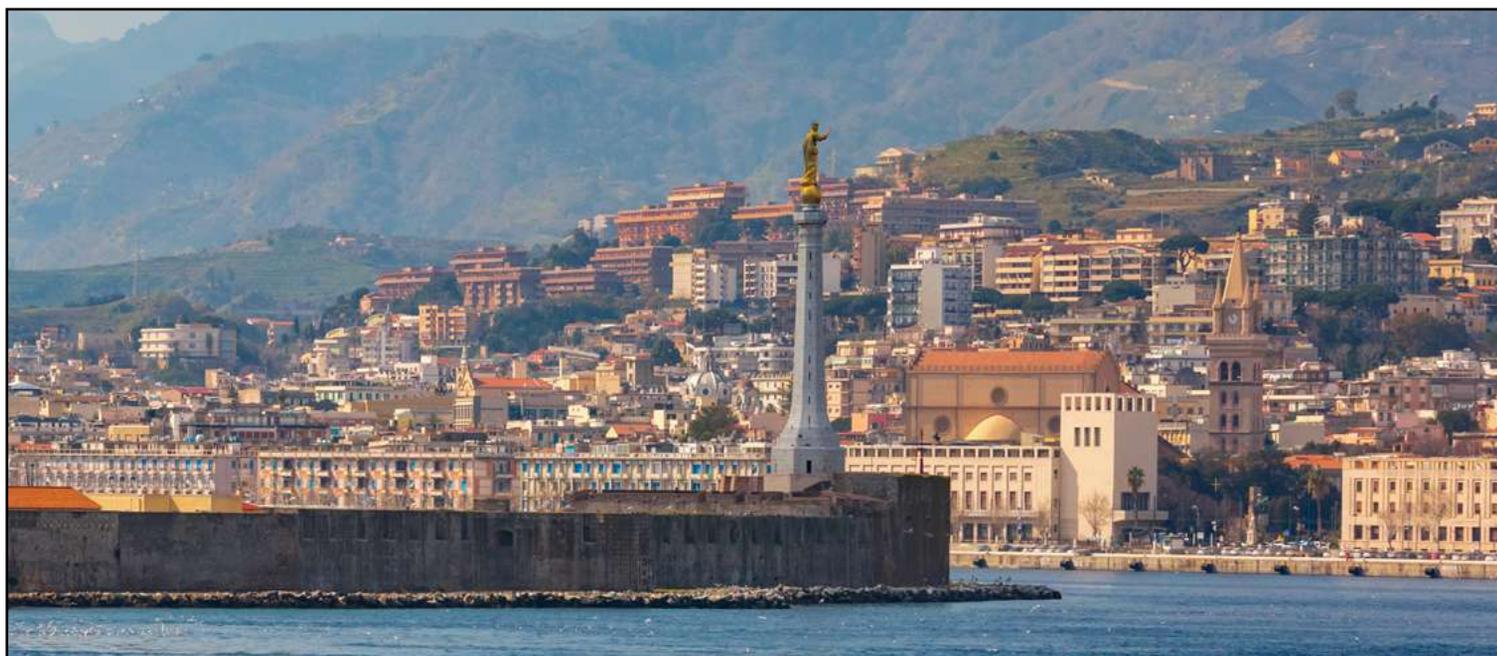


Cateno De Luca è il sindaco di Messina

tinua a crescere, accentuando gli squilibri territoriali e le disparità sociali.

Anche il Gruppo di Lavoro istituito con Determina del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile (MIMS) n. 2620 del 27 agosto 2020 ha evidenziato che il ponte consentirebbe l'effettiva creazione di un'unica area metropolitana integrata dello Stretto che costituirebbe un acceleratore di sviluppo più che proporzionale alla dimensione demografica considerato che le due città metropolitane di Reggio Calabria e Messina già oggi esprimono circa il 30% della domanda di attraversamento dello Stretto. I principali poli attrattori della mobilità sono posizionati lungo le coste dove sono anche ubicati i centri cittadini e nelle aree vicine alle infrastrutture di trasporto con una forte concentrazione di popolazione e di attività produttive in quartieri centrali e costieri: il centro della città di Messina e la zona più a nord sono aree dove si concentra la prevalenza dei poli attrattori/generatori: Università e Campus, il Museo regionale Interdisciplinare, ospedali, un importante sistema

>>>



### ■ De Luca

portuale e crocieristico ed una caratterizzazione dell'assetto economico che vede il "terziario" come settore trainante dell'economia della città, con un'elevata concentrazione di uffici e attività commerciali sia nel centro cittadino che nell'area a sud. Nella città di Reggio Calabria sono concentrati servizi di carattere territoriale, i poli ospedalieri, l'aeroporto, l'Accademia di Belle Arti, il Museo Nazionale della Magna Grecia.

Unire le due aree urbane metropolitane pertanto configurerebbe lo sviluppo in concreto dell'Area Metropolitana integrata dello Stretto che avrà una dimensione significativa di oltre 800 mila abitanti con una core area al pari delle più importanti città di livello europeo (Amsterdam, Stoccolma, Francoforte, Atene) con una dotazione maggiore di servizi in favore di un'unica collettività interregionale (università, ospedali, poli di attrazione turistico culturale) accelerando attività economiche ad alto tasso di innovazione tecnologica che si concentrano nelle grandi aree metropolitane, la cui dimensione, di per se, è fattore di sviluppo come l'I-HUB dello Stretto progetto in corso di realizzazione con un finanziamento di oltre 70 milioni di euro nell'area portuale di Messina oggi anche Zona Economica Speciale. □



Cateno De Luca è sindaco della Città Metropolitana di Messina

UN MERIDIONE FUNZIONALE AL MODELLO DI SVILUPPO DEL PAESE

# Il ruolo del Sud nel panorama mediterraneo

di Giovanni Mollica ed Enzo Siviero

**P**overo di materie prime e di grandi industrie; con un livello di istruzione e un Pil pro capite inferiori alla media Ue; un agroalimentare raramente in attivo e frenato da norme comunitarie penalizzanti; una Ricerca & Sviluppo cronicamente priva di investimenti; una tassazione che potrà (forse) scendere di qualche punto ma non sarà mai competitiva con i paradisi fiscali e, infine, con un debito pubblico mostruoso che impedisce di effettuare gli investimenti necessari, l'Italia è un Paese che si aggrappa al turismo e alla manifattura lombardo-veneto-emiliana per non affogare economicamente. Ma l'obiettivo di qualsiasi governo responsabile non può essere sopravvivere, bensì tentare di ridurre il debito e attuare quelle riforme strutturali che, in un drammatico circolo vizioso, impediscono una crescita che si autoalimenta. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), provvidenzialmente concepito dall'Ue, serve a questo. A patto che non si interpreti come l'ennesimo strumento necessario per nascondere la polvere dell'inefficienza sotto il tappeto. La Commissione europea è stata chiara: o si entra nell'ottica di un Piano per le prossime generazioni (*Next Generation Plan EU*) oppure niente aiuti.

Diviene così inevitabile capire in quali settori economici un Paese così può creare quel valore aggiunto che gli consenta di crescere realmente, invece di continuare a perdere terreno, a Nord come a Sud. In altre parole, quale sia il ruolo che può occupare nel panorama euromediterraneo senza porsi in competizione con altri più forti e capaci. Che finirebbero per stritolarlo.

Per strano che possa sembrare, la Globalizzazione, ampliando e rendendo organica al prezzo finale di un bene la quota di valore aggiunto determinata dal trasporto e dalla distribuzione, ha offerto una straordinaria opportunità. Grazie a essa, si può pensare di captare quella, affatto trascurabile, quota di ricchezza che si crea durante il percorso tra il luogo di produzione e l'utente finale. Lungo quella *supply chain* - oggi

significativamente intesa come ultimo anello della catena del valore. Una ricchezza che, a differenza di altri geograficamente meno favoriti, non siamo stati ancora capaci di cogliere. Eppure, sarebbero bastati un po' di lungimiranza, di sano buon senso e di onestà intellettuale per capire che un Paese con 8 mila km di coste, saldamente collocato da Madre Natura nel cuore del Mediterraneo, ancorato all'Europa ma a soli 140km dall'Africa, equidistante da Gibilterra e dal Mar Nero doveva proporsi come collettore dei flussi di merci che attraversano il piccolo ma ancora importantissimo, Mediterraneo. Crocivia di una quota importante degli scambi tra tre continenti, uno vecchio e ricco e due più poveri ma in impetuosa crescita.

Ma questo è solo un aspetto del "problema Ita-



lia", ritenuta, fino all'arrivo di Draghi, il malato d'Europa proprio per quelle patologie che il Pnrr dovrebbe guarire. Per non fallire ancora una volta, però, è indispensabile che la politica nazionale e locale allarghino i propri orizzonti, geografici e temporali; oltre il limite della con-

**Il Mediterraneo in un'antica stampa che raffigura l'Impero turco**

&gt;&gt;&gt;

### ■ Mollica / Siviero

venienza personale e di partito. In altre parole, che la politica diventi Politica. Al livello più alto, Draghi compirà questo miracolo? Lo speriamo, ma il suo impegno personale e quello del suo team - fondamentale la scelta dei componenti e alcune scelte non sembrano felici - non bastano. Una nazione è un sistema enormemente complesso e basta che una parte non funzioni come dovrebbe per rallentare o vanificare un



Il bambino che tenta di catturare la luna è simbolo che i sogni, a volte, servono per guardare avanti. La Globalizzazione è una bestia selvaggia che rivoluziona le vecchie regole, però mentre crea nuovi equilibri genera nuove ingiustizie. L'innovazione tecnologica abbatte le barriere fisiche: deve anche aiutare a sviluppare il criterio che non c'è sviluppo se non c'è coesione

processo che richiede scelte rapide, uniformità di vedute e pugno di ferro in guanto di velluto. C'è un aspetto gestionale-amministrativo che penalizza il sistema-Italia, un limite culturale che rischia di rivelarsi insuperabile per l'ottimale attuazione del Pnrr: occupata nella ricerca di iniziative mirate ad accrescere il consenso immediato, la politica locale sembra non voler capire che i territori, grandi o piccoli che siano, vanno considerati in un insieme più vasto, che supera i confini giuridici, anche quelli nazionali. Le sorti di un comune, di una regione e di una stessa nazione non dipendono solo da ciò che accade entro i loro confini, ma anche dall'evoluzione della situazione esterna. Vale per Draghi e anche per il sindaco del più piccolo Comune. Ancora una volta, purtroppo, i Piani strategici predisposti dagli enti interessati - in particolare nel Meridione - si rivelano più mirati all'ottenimento di benefici immediati che a una crescita duratura e sostenibile. Meglio un uovo oggi, solo per me, che un pollaio domani, se è da condividere con altri. Un principio rovinoso, che contamina gli enti di ogni dimensione e può essere corretto solo con una gestione più accentrata - per quanto democratica - quantomeno nel rispetto degli indirizzi generali e nella facoltà di

adozione dei poteri sostitutivi. Con un punto di partenza, anche ideale, indifferibile: l'abbandono della strategia a trazione settentrionale, rivelatasi fallimentare negli ultimi decenni.

Entrando con decisione nel tema che ha ispirato questa raccolta di scritti, non si vedono ancora segnali chiari in tale direzione, ma sono notevolmente cresciute le voci autorevoli che chiedono un cambiamento di prospettiva. Se il Pnrr deve veramente aprire la strada al *Next Generation Plan EU*, non può essere più prolungato il modello di sviluppo basato sul sostegno pubblico - pressoché esclusivo - alle élite economiche e finanziarie, nella speranza che le loro performance "gocciolino" anche verso la classe media e ai meno abbienti. Col risultato di affogare tutti, chi più lentamente e chi più rapidamente, ma certo tutti. Come ha dichiarato pubblicamente il Presidente Biden: «*Trickle down Economics never work*»: l'economia del gocciolamento non ha mai funzionato. Se si volessero avere ulteriori dimostrazioni, basterebbe scomodarsi a consultare Eurostat e verificare come tutte le Regioni italiane - con la significativa eccezione dell'Alto Adige - da molti anni, perdono progressivamente posizioni nella graduatoria europea. Oggi sono, per la maggior parte, sotto la media. Come si fa a non capire che si percorre una strada sbagliata e iniqua?

La Globalizzazione è una bestia selvaggia che rivoluziona le vecchie regole, creando nuovi equilibri e nuove ingiustizie. Ma si può tentare di governarla. Su grande scala - la *Belt and Road Initiative* e *Razvitie*, depurate dai propositi di egemonia, ne sono un esempio - come su dimensioni minori. Oltre un secolo fa, Giustino Fortunato e Francesco De Sanctis predicavano, inascoltati, che non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità e non c'è mobilità senza infrastrutture. Un concetto che si ritrova nei vecchi allegati Infrastrutture al Def, dove si afferma che un grande asse trasportistico, se ben realizzato, irradia sviluppo nei territori attraversati. Una regola che vale, allora come ora; per la Siberia come per il nostro Mezzogiorno. Se si vuole uscire dalla spirale perversa che ci imprigiona, potenziare le nostre principali risorse, ridare dignità a un Meridione umiliato e sempre più arretrato, trasformandolo da vagona da trainare faticosamente in una seconda locomotiva, trovare un ruolo peculiare in Europa e nel Mediterraneo, la Storia e la Geografia impongono all'ex Bel Paese di guardare a Sud attraverso il suo Sud. □

IL PNRR NASCE PER IL SUD MA NON ASSOLVE AI SUOI COMPITI

# Diciamoci la verità

di Gaio Sempronio Gracco

**D**iciamoci la verità: col Pnrr l'Ue non ha assegnato all'Italia più risorse di quante ne abbia promesse agli altri Paesi membri per la capacità di convinzione dell'allora Presidente Conte, ma perché l'ex Bel Paese era quello che ne aveva più bisogno.

Della qual cosa non c'è da vantarsi.

Lo scopo era porre rimedio all'attuale, drammatico, squilibrio tra Centro-Nord e Sud. Lo dice, esplicitamente, la stessa Commissione europea: gli importi assegnati "saranno calcolati in base alla popolazione, all'inverso del prodotto interno lordo pro capite e al relativo tasso di disoccupazione di ciascuno Stato membro". Ed è innegabile che il Mezzogiorno d'Italia è la più ampia area del continente col reddito più basso e la più alta disoccupazione. Oltre a indicare le somme che sarebbero andate a ogni Paese, la Commissione ha emanato una serie di suggerimenti sul modo nel quale ogni Paese membro avrebbe dovuto gestire i fondi. Oltre a generiche Linee Guida, vi erano anche raccomandazioni specifiche per ogni Stato. Anch'esse però non vincolanti.

Con queste indicazioni, nel Settembre 2020, il *Recovery Plan* è stato inviato ai governi nazionali perché lo facessero proprio, dandone una versione nazionale, nella consapevolezza che non c'erano obblighi per la suddivisione dei finanziamenti all'interno di ogni Paese. In altre parole, che sarebbe stato formalmente lecito distrarre a favore di altre parti del Paese parte delle risorse destinate al Sud.

In base alle scadenze temporali fissate dalla Commissione, nell'autunno 2020, il governo Conte 2 si era trovato a programmare un fiume mai visto di risorse. Problema di difficile - se non impossibile - soluzione, stante il fatto che l'Italia è pressoché priva di un Piano di sviluppo a medio-lungo termine organico, valido per il Paese nel suo insieme. I vari Piani Nazionali sono espressione di interessi locali che prevalgono su quelli nazionali. Dovendo scegliere tra attivare una procedura d'emergenza mirata a dare alle somme in arrivo una destinazione rispettosa de-

gli scopi originari o destinarle a quel che c'era di pronto nei vari Ministeri, si imboccò la seconda strada. Forse in ragione della carenza di progettualità delle Regioni meridionali e nel timore di non rispettare le scadenze date dalla Commissione. Da ciò l'inserimento nel Pnrr di opere come l'AV/AC farlocca ME-CT-PA, prevista da anni.

Nel frattempo, una formazione politica a spiccato orientamento meridionalista - il Movimento 24 Agosto per l'Equità Territoriale fondato dal giornalista e scrittore Pino Aprile - pensò bene di verificare puntigliosamente la ripartizione



**Piernicola Pedicini**, parlamentare indipendente europeo, è originario di Rionero in Vulture (lo stesso paese di Giustino Fortunato). È stato il primo politico a sostenere la tesi dello scippo al Sud del Pnrr

dei fondi. Il deputato europeo Piernicola Pedicini e la Regione Campania certificarono che alle regioni del Mezzogiorno sarebbe dovuto toccare circa il 70% (145 mld) degli oltre 200 destinati all'Italia.

Per dare una parvenza di legittimità alle scelte del governo, in una delle prime bozze del Piano (Dicembre 2020), a pagina 117 fu inserito: "Per quanto riguarda la quota del Pnrr afferenti alle Regioni del Sud si è applicata l'ipotesi che ad esse sia destinato il 34% dei fondi additivi". Come da percentuale di residenti. Nella sostan-

&gt;&gt;&gt;

### ■ Gaio Sempronio Gracco

za, era sparita quasi la metà del totale che l'Ue aveva considerato di pertinenza del Sud.

Caduto il Conte 2 (Febbraio 2021), si è insediato Draghi, la vicenda è ripartita da zero e le prospettive per il Sud sono lievemente migliorate. Dopo una meticolosa interlocuzione informale



**Il Presidente Sandro Pertini (1896-1990). Memorabile un suo discorso: «Un uomo senza lavoro, che ha fame, che vive nella miseria, che è umiliato perché non può mantenere i propri figli... Questo è un uomo libero? No, che non lo è. Sarà libero di imprecare, ma questa non è la libertà come la intendo io. La libertà senza giustizia sociale è una conquista vana».**

con la task force della Commissione europea, il CdM ha approvato la "versione italiana" del Piano, l'ha discussa con gli enti territoriali - quindi, anche con i rappresentanti delle Regioni meridionali (!!!) -, le forze politiche e le parti sociali, per poi trasmetterlo al Parlamento.

Nel Giugno 2021, la Commissione ha preso atto di quanto fatto dal Governo italiano e ha approvato il Pnrr "all'italiana", non avendo il diritto di contestare le decisioni di uno stato membro.

Durante questi passaggi - per altro democraticamente espletati - la quota per il Sud è risalita da 70 (34%) a 82mld (40%). Degli originari 145. Il tocco di classe è stato spacciare tutto come una grande conquista per il Mezzogiorno.

In realtà, secondo il prof. Gianfranco Viesti, docente di Economia applicata all'Università di Bari, la quota certa che il Pnrr destina al Sud è ancora minore e oscilla tra il 10 e il 16%. L'indeterminazione deriva dal fatto che "non è ancora

quantificabile l'ammontare complessivo di risorse destinate alle regioni meridionali", come testimoniato in Parlamento dagli esperti della Banca d'Italia.

Questa incertezza è aggravata dal fatto che le somme più ingenti saranno gestite dai sindaci dei territori; ma né il governo, né altre istituzioni, compresi i grandi media nazionali, hanno dato la notizia di questo preoccupante elemento. Molti sindaci del Sud hanno appreso tale notizia dal Movimento 24 Agosto e dal professor Viesti. Ed è scattata la protesta.

La domanda che sorge spontanea è: sono in grado i Comuni del Mezzogiorno di gestire quelle enormi somme di denaro? La risposta è No.

Fanno già fatica con lo scarso personale, le scarse competenze e le ancor più scarse risorse di cui dispongono, a far fronte alle situazioni ordinarie, figuriamoci quelle straordinarie.

Vi sono buone probabilità che la conclusione di questa ingarbugliata vicenda sia un'ulteriore perdita dei fondi, soprattutto di quelli destinati al Sud. Il che darebbe nuovi argomenti a coloro che sostengono l'inutilità di trasferire risorse a chi non è in grado di utilizzarle. Un ragionamento doppiamente sbagliato - per non dire truffaldino -, sia in quanto una ruberia resta una ruberia, anche se fatta con destrezza; sia perché un governo che si rispetti ha il dovere di seguire le indicazioni del terzo finanziatore, senza infrangerle solo perché ritiene che non si saprà farne il miglior uso possibile.

Sentiamo già ripetere l'antica motivazione: "Al Sud non investiamo perché i meridionali sono sfaticati e c'è la mafia". Il rimedio corretto passa per l'attivazione dei poteri sostitutivi da parte del governo centrale, prevista dagli artt. 117 e 120 della Costituzione. Una decisione che il Governo deve adottare subito, per non rischiare di far perdere al Sud l'ultimo treno. □

*L'autore di questo contributo si firma Gaio Sempronio Gracco per evocare la figura del tribuno romano vissuto tra il 154 e il 121 a.C.). Gracco si oppose al potere del Senato e dell'aristocrazia in difesa dei populares (il moderno proletariato) Fece promulgare la Lex de viis muniendis per la costruzione di strade atte a favorire le comunicazioni, migliorare gli scambi commerciali e dare lavoro ai suoi concittadini meno abbienti.*

CONTESTARLA È FOLLIA, MEGLIO TENTARE DI GOVERNARLA

# (S)globalizzazione? No, grazie

 di **Fabrizio Maronta**

**N**el nostro presente post-illuministico, dominato da una tecnologia tendente al divino e dall'umana irrazionalità che quella tecnologia, paradossalmente, stimola e diffonde, indulgere in una concezione marxista della storia come divenire meccanico e lineare è ingenuo, oltreché fuorviante. Ciò non implica però una rinuncia a indagare i rapporti causa-effetto delle dinamiche storico-geopolitiche, onde rintracciarne i fil rouge che mettano un po' d'ordine nel caos.

La "bella epoca" del periodo interbellico, con la sua democrazia elitaria che sacralizza il concetto di libertà individuale senza curarsi di tradurlo in benessere delle masse mobilitate dalla Grande guerra, è il canto del cigno della rivoluzione francese. Una democrazia eminentemente borghese, come la rivoluzione del '79 che ne ha creato le premesse. Essa s'infrange sull'iperinflazione di Weimar e sull'intenibilità del *gold standard* cui la Francia resta testardamente aggrappata anche dopo la crisi del 1929, condannandosi alla recessione e a una minorità economico-militare che le costerà la capitolazione alle armate hitleriane.

Con buona pace dell'europeismo di maniera, la pacificazione europea nel segno del consumismo privato dopo il 1945 deve più al definitivo primato americano - e alla "normalizzazione" dell'Europa centro-orientale sotto il tallone sovietico - che a una (ri)trovata fratellanza dei popoli vetero-continentali. Senza dirselo apertamente, le socialdemocrazie postbelliche fanno tesoro della lezione economico-sociale nazifascista e dell'esempio comunista, cercando di coniugare libertà individuale e pianificazione statale, intrapresa privata e Stato sociale al servizio di un benessere di massa quale salvaguardia da nuove tentazioni totalitarie. Il tutto sotto l'occhio vigile e benevolo di Washington.

Nel 1972, la storica apertura alla (e della) Cina maoista in chiave antisovietica da parte di Richard Nixon ed Henry Kissinger avvia la lunga rincorsa di Pechino al benessere che chiude

il "secolo delle umiliazioni" inaugurato dalle guerre dell'oppio e culmina simbolicamente, nel 2001, con l'ingresso del paese nell'Organizzazione mondiale del commercio. Il decollo cinese mette in crisi il binomio liberalismo-democrazia, consolidando una crisi tra turbocapitalismo dirigista e dittatura che ricorda da presso lo schema totalitario interbellico, retorica "antiplutocratica" (vedasi la crociata di Xi Jin-



**L'iperinflazione di Weimar trasformò i pacchi delle banconote in un gioco per i bambini**

ping contro i centri di potere esterni al Partito) e persecuzione delle minoranze incluse. E che rappresenta la grande sfida odierna alle democrazie capitalistiche.

Con una fondamentale differenza però. L'ascesa cinese si nutre dell'interdipendenza con l'altro polo della "globalizzazione", quell'America che vincendo la guerra fredda impone - volente e nolente - al resto del mondo il canone economico ultraliberista teorizzato a Chicago e fatto proprio, in salsa orientale (cioè autoritaria), dall'Asia emergente. Se la crisi del 2008 (mutui subprime) palesa alla Cina l'eccessiva esposizione alle tempeste americane, quella del 2019 (coronavirus) evidenzia all'America l'eccessiva

&gt;&gt;&gt;



L'isolamento non è una soluzione. Siamo alla vigilia di una riorganizzazione su base regionale della globalizzazione con un accorciamento di filiere (ritenute) strategiche e un maggior nazionalismo economico. Chi, però, immagina la fine delle delocalizzazioni resterà deluso

### ■ Maronta

dipendenza da una Cina sempre meno “concorrente” (*competitor*) e sempre più “avversaria” (*opponent*), anche e soprattutto in filiere strategiche come l'elettronica e il biomedicale. È la fine della globalizzazione di stampo americano? No. È molto probabilmente la vigilia di una sua riorganizzazione su base regionale, con un accorciamento di filiere (ritenute) strategiche e un maggior nazionalismo economico. Forse, con il ritorno in Occidente dell'economia a strumento della politica (e non viceversa), principio cui la Cina non sembra aver mai derogato e che ora le conferisce un apparente vantaggio strategico, vedremo quanto consistente e duraturo.

Chi discerne nell'incipiente “regionalizzazione” miraggi neo-autarchici di rimpatrio delle produzioni e fine delle delocalizzazioni resterà amaramente deluso. La rivoluzione industriale asiatica, che coinvolge tre miliardi di persone, è un genio che non rientrerà nella bottiglia. E la riorganizzazione, parziale o totale, di filiere critiche su base regionale non esime i governi nazionali dal fare politiche industriali, sociali e infrastrutturali valide che rendano appetibili le (ri)localizzazioni. Pena il vedersi sfuggire occasioni a vantaggio dell'estero vicino - nel nostro caso, soprattutto l'Est europeo.

La globalizzazione non è morta, sta “solo” cambiando pelle. Starne fuori è un sogno impossibile. Meglio, un incubo da escorcizzare. □

Fabrizio Maronta è redattore e responsabile relazioni internazionali di *Limes*

DALLA SNAI AL PNRR, GUARDANDO ALL'ORIZZONTE GEOPOLITICO INTERNAZIONALE

# L'inettitudine strategica italiana

 di **Marcello Panzarella**

**I**l 22 luglio dell'anno passato, su "Il Giornale dell'Architettura", è apparsa un'illuminante intervista a Fabrizio Barca. L'ultima delle domande postegli riguardava le valenze della geopolitica mediterranea: «Qual è il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo - gli fu chiesto - e come dobbiamo confrontarci con questo mondo che si sta agitando?».

La risposta del già ministro alla coesione territoriale fu lapidaria, ed estremamente significativa del livello di consapevolezza strategica di un potente e riverito protagonista della politica italiana contemporanea, ma anche di un ambiente intrinseco con le questioni delle diseguaglianze e delle diversità e di una cerchia vasta, e trasversale, di prevenzioni diffuse nella classe dirigente italiana e nel sistema produttivo padano-veneto: «Non credo che la proiezione dell'Italia sia nel Mediterraneo - rispose Barca - e lo dico sinceramente [...] il Mediterraneo è complicato, destabilizzato, autoritario, e l'idea che il destino del Sud Italia sia questo mi pare uno slogan milanese per staccare la spina».

Frase, questa, seguita da una serie di considerazioni per le quali l'ambito delle relazioni mediterranee del Sud andrebbe confinato a quello dell'accoglienza dei migranti e, in modo più defilato, riguarderebbe il campo, limitato, della cooperazione sociale con fondazioni africane. Col riferimento a non specificati circoli milanesi che caldeggerrebbero l'imputazione al Sud di relazioni mediterranee più ampie, ma solo come specchio per miserabili allodole terrone.

Un gioco delle parti?

Sarà. Resta però il sentenzioso pronunciamento da parte dell'inventore della SNAI, la "Strategia Nazionale per le Aree Interne". Una "strategia" che tutto è stata tranne che strategica e ha mancato il raggiungimento degli obiettivi più attesi e sbandierati. Ché anzi l'emigrazione dal Sud e dalle sue aree interne si è drammaticamente accelerata durante gli anni di esercizio di quest'invenzione, tanto ambiziosa quanto inefficace, ciecamente introvertita nel "nazionale", e ricondotta alla proposizione semplicistica di

azioni prive della consequenzialità indispensabile in un quadro di prospettive mirate: giusto nel paese al mondo più eminente per diversità intrinseche. Cancellando programmaticamente ogni rilievo dei diversi presupposti storici e delle varieghe collocazioni geografiche.

La deterritorializzazione è stata tale da non far avvertire che le Madonie siciliane non possono essere trattate come la piemontese val Maira, e



che la distanza dal centro economico del Paese non è una variabile trascurabile, come non lo è la diversa distanza dal mare, proprio da quel mare Mediterraneo - "autoritario" - che in tutto il Sud non vede nessun insediamento scostarsi dalla costa più di ottantaquattro chilometri.

Né figura in alcuno dei ponderosi dossier della SNAI una sola mappa d'Italia contestualizzata nella realtà geopolitica effettuale, dotata - come d'obbligo - di frecce vettrici di azioni prioritarie, tanto più quelle da orientare all'esterno, specie verso l'Africa; ché anzi dal suo verboso complesso si evince che ogni questione dovrà confinarsi e risolversi, per virtù endogene, dentro la figurina di un Paese avulso dal mondo.

Un mondo che però è là fuori, prioritariamente e pragmaticamente riconosciuto nell'Europa, nell'Oriente e - infine - nell'Africa e nel resto del pianeta; le relazioni col quale, benché uffi-

Gli osservatori più avvertiti non possono fare a meno di rilevare la drammatica "inettitudine" strategica dell'Italia, la sua inconsapevolezza geopolitica, le sue posizioni perdute e non recuperate. Una mancanza di "visione" che ha dato origine a provvedimenti disorganici e, quindi, scarsamente efficaci

&gt;&gt;&gt;

## ■ Panzarella

cialmente in testa alla Capitale d'Italia, sono prioritariamente e sistematicamente indirizzate all'altra sua Capitale, quella detta morale, e al suo ampio bacino di riferimento, padano-veneto-ligure-emiliano.

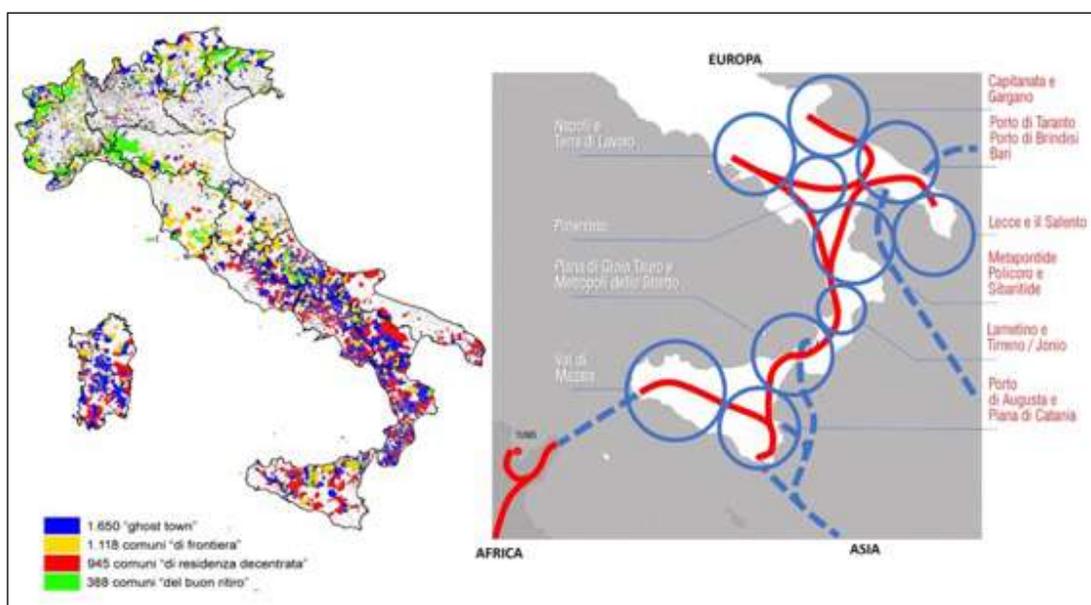
Mentre anche il Centro-Italia comincia ad aranciare, gli osservatori più avvertiti non possono più fare a meno di rilevare la drammatica "inettitudine" strategica dell'Italia, la sua inconsapevolezza geopolitica, le sue posizioni perdute e non recuperate, quelle inopinatamente cedute e i rischi di ogni genere cui già viene esponendo le parti del suo territorio che chiunque altro riterrebbe irrinunciabili, specie perché favorevolmente piazzate al centro dei rapporti tra tre continenti. Inettitudine, però, a suo modo furba, che, archiviato il "Piano per il Sud" - fugace meteora del Conte II -, si dispiega oggi, col Pnrr di Draghi, su un territorio nazionale i cui macroscopici squilibri di sistema sono clamorosamente occultati per mezzo della settorializzazione per capitoli e ambiti economico-produttivi, capziosamente sminuzzati tra questioni gestionali, ecologico-ambientali, di sanità pubblica e privata, di disegualianza sociale, occupazionali, di genere, generazionali, e così via. Pur di non inquadrarle e orientarle all'interno della vera e primaria "Questione Urgente Italiana di Sistema". Quella che è poi il vero nome, e la vera sostanza, della dimenticata, rifiutata, repulsa "Questione Meridionale".

Una questione comodamente relegata nel dimenticatoio dell'irredimibile periferico, adesso ulteriormente stracciata dal furbesco ribaltamento a Nord del peso principale dei fondi della Next Generation EU.

Un macigno che mina - ancor più che in passato - il futuro di un Paese intero, che - nonostante le sue debolezze strutturali, e la sempre più aleatoria dipendenza dell'apparato produttivo settentrionale dalle esigenze dell'economia tedesca - ancora si ostina a procedere su una sola gamba, ciecamente proteso verso il precipizio. Come già la Snai ha funto da modello esemplare del separare le questioni, nella pretesa impossibile di sostituirsi a una visione di sistema, così il Pnrr ne ricalca il difetto a scala gigantesca, creando miraggi e distogliendo l'attenzione dall'obiettivo di rafforzare le aree già più forti: la prestidigitazione che si fa forte della teoria di una locomotiva settentrionale, che trainerebbe e lascerebbe gocciolare semi di sviluppo nei territori della disgrazia. Una menzogna ormai smentita da decenni di arretramento.

Patria sciagurata, l'Italia. Pontile naturale a mare, da sé castratosi di Ponte, porti e infrastrutture. Caso inaudito di perversione bipolare, e d'affezione patologica autoimmune. Cieca e irriflessiva, ciondolerà per poco ancora nel mare suo inutile e perduto, inconsapevole di essere osservata, pesata, giudicata, ormai da presso incalzata dalla più severa delle Maestre, la Storia, che già profitta della sua inettitudine, e viene sorpassandola, impietosa. □

Mappatura dello stato di fatto, statica, introversa, pseudo-strategica (da SNAI) e mappa di progetto, vettorializzata, estroversa, dinamico-strategica (da M. Panzarella)



Marcello Panzarella, Professore Ordinario in quiescenza Dipartimento di Architettura di Palermo

È NECESSARIO CHE LO STATO ASSUMA UN RUOLO CENTRALE

# Non siamo meridionalisti, però...

di Salvatore Matarrese

**I**n Italia viviamo un divario socio economico tra Nord e Sud sin dall'unificazione. Oltre un secolo di buoni propositi, di annunci, di speculazioni politiche, di programmi, di risorse spese senza tangibili risultati. Il Sud resta "un treno deragliato dal binario della storia" affermava il prof. Aldo Masullo.

È opinione comune ritenere che al Sud siano state mal investite ingentissime risorse, con inefficienze e sprechi a differenza dell'altra parte dell'Italia. Tuttavia la realtà è diversa e lo Stato negli ultimi anni ha fatto passi indietro, come emerge dai dati Svimez:

- Dal 2008 al 2018 la spesa pubblica si è ridotta da 21 miliardi a 10 miliardi di euro, con riflessi negativi sui servizi, sulla scuola, sulla sanità, sulle infrastrutture e sulla qualità della Pubblica Amministrazione.

- Al Sud risiede 1/3 della popolazione italiana che concorre ad 1/4 del prodotto nazionale lordo.

- Il livello di spesa pro capite è inferiore a quello di ogni altra parte d'Italia.

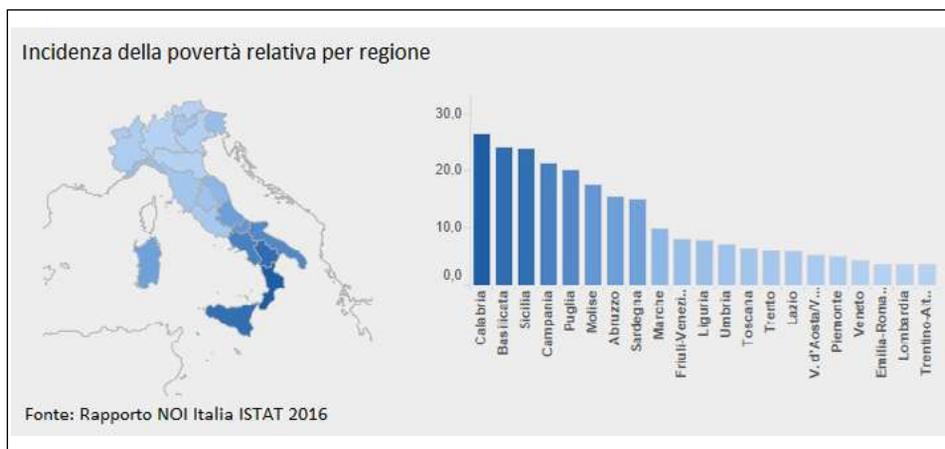
L'Italia è una nazione a due velocità, una locomotiva al Nord ed un pesante vagone al Sud. Questo è il convincimento comune.

Il Sud in queste condizioni non è utile, ma è funzionale per fare massa critica nei contesti internazionali ed a livello nazionale per alimentare populismi e proposizioni di autonomie regionali rafforzate. È un vagone pesante che giustifica più benzina nella locomotiva trainante e quindi vanno al Nord buona parte delle risorse che l'Unione Europea stanziava per il Sud allo scopo di colmare il divario.

Per l'Unione Europea il Sud è "il territorio arretrato più popoloso dell'eurozona ed il suo rilancio è una questione europea e non solo italiana". L'Italia per questa circostanza ha avuto tante risorse utilizzate, negli anni, in sostituzione di quelle della spesa ordinaria dello Stato ed il

divario non si è mai colmato. In altri termini il Sud, con i suoi parametri di arretratezza, legittima cospicui finanziamenti europei. Questo è avvenuto anche per il Pnrr che destina al Sud per la territorialità circa 82 miliardi di euro, il 40% del complessivo ammontare. Risorse per "accompagnare una nuova stagione di convergenza tra Centro Nord e Sud" si dichiara nel Pnrr.

Accompagnare non dirigere. Questo è il punto! L'esperienza di un secolo dimostra, invece, la necessità che lo Stato abbia un ruolo centrale. Analoghe esperienze europee, come la riunificazione della Germania, riprovano che debba essere lo Stato il protagonista dell'integrazione. Occorre quindi una visione unitaria di sviluppo che abbia al centro il Sud con tutte le sue oppor-



tunità. È, infatti, un importante mercato interno, perché deve soddisfare esigenze primarie in termini di servizi ed infrastrutture. Considerati i vincoli ed i limiti temporali imposti dall'Unione Europea per la spesa dei fondi del Pnrr l'esperienza dimostra che non è possibile ripercorrere vecchi schemi che vedono protagoniste le regioni e gli Enti locali, soprattutto al Sud. Lo Stato deve essere protagonista, mettendo a fattor comune le buone pratiche di spesa che caratterizzano alcune realtà italiane, programmando gli investimenti ad alto valore aggiunto per ren-

**Il grafico ISTAT illustra la misura del divario Nord-Sud. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina al Sud 82 miliardi, ovvero il 40% dell'ammontare riservato al nostro Paese**

>>>

### ■ Matarrese

dere paragonabili i servizi e le infrastrutture tra Nord e Sud, monitorandoli e verificandone la tempistica ed attivando poteri sostitutivi per raggiungere gli obiettivi prefissati. Un ruolo centrale ben più incisivo rispetto al modello di *governance* previsto per il Pnrr di una cabina di regia che “supervisiona l’attuazione, coordina ed aiuta le amministrazioni territoriali a migliorare la loro capacità di investimento”.

Deve ridurre gli effetti di una imperante burocrazia della Pubblica Amministrazione agevolata da un corpo normativo sovrabbondante e ridondante che va immediatamente semplificato, a partire dal Codice degli Appalti. Così com’è

quindi da chiedersi come sia possibile, nella situazione attuale e nel limitato tempo di attuazione del Pnrr, riuscire a produrre progetti ad alta utilità e valore aggiunto per il Sud. Non è casuale che molti di questi siano sull’alta velocità Bari-Napoli, Messina-Palermo e sul potenziamento delle reti ferroviarie e viarie regionali. Temi tutti che risalgono agli anni 2000. Il Pnrr è una straordinaria opportunità per unire l’Italia dal punto di vista sociale ed economico e garantire quindi alle future generazioni maggiori prospettive anche di eguaglianza di diritti e servizi, perché l’Italia con due locomotive di sviluppo consentirebbe a tutti i cittadini, a qualsiasi latitudine, maggiori opportunità e benessere. Questa finalità, tuttavia, contrasta con i riferi-



**Progetti di Alta Velocità nel Mezzogiorno: Bari-Napoli o Messina-Palermo. Ma come si possono realizzare nei tempi previsti se per qualsiasi infrastruttura pubblica ci vogliono almeno sette anni?**

non consente di realizzare le opere nei tempi previsti dal Pnrr. In Italia nessuna infrastruttura pubblica si realizza prima di sette anni a partire dal progetto, anche ricorrendo ai poteri straordinari dei Commissari che spesso si infrangono sulle autorizzazioni di competenza dei Ministeri.

Procedure farraginoso e burocrazia incidono anche nella qualità dei progetti che le Pubbliche Amministrazioni possono mettere rapidamente a disposizione del Pnrr. Nella generalità dei casi sono progetti che vengono dal passato, taluni ancora con gli iter autorizzativi in corso. C’è

menti del Pnrr alle autonomie regionali rafforzate ed in particolare ai costi dei diritti costituzionali per i Livelli Essenziali delle Prestazioni per le regioni del Sud che vengono pagate con le risorse europee e non con quelle dello Stato, perseguendo la sostituzione piuttosto che l’aggiunta delle risorse comunitarie. Le autonomie, oltre a non essere parte della nostra storia e della nostra cultura, non sono utili a fare dell’Italia un unico paese senza più divari. □

Salvatore Matarrese è Presidente Osservatorio Banche Imprese di Economia e Finanza

# Coesione territoriale, motore di sviluppo

di **Francesca Moraci**

**P**er comprendere il significato della politica di coesione territoriale - inclusiva e mirata al superamento della marginalità delle regioni più deboli - e i legami con le azioni di una politica europea da *Next Generation*, va riletto in termini incrementali il concetto di "coesione" nell'evoluzione politica e delle sopravvenute istanze socio-economiche e ambientali, nonché comprendere il ruolo primario delle infrastrutture come investimento sociale.

L'esercizio serve a delineare il doppio livello, quello dello spazio unico europeo e quello nazionale degli stati membri, individuando così scale diverse, ma sempre integrate.

Questo approccio presuppone visione e pianificazione integrata multitemporale e multispaziale, posizionando l'Europa come "entità competitiva" sui mercati globali a beneficio degli stati membri. Va detto anche che gli stati del sud EU (Spagna, Portogallo, Italia e Grecia) sono stati quelli che hanno beneficiato maggiormente di questo approccio finanziario per superare il doppio squilibrio quello interno proprio - tra cui il nostro Sud - e quello ricoperto nei confronti dell'Europa.

In altre parole alla *policy* di solidarietà del 1957 a poco a poco si è sostituita quella di coesione. Nel 1986 la coesione economica è entrata tra le competenze europee e nel 1994 è stato istituito anche il Fondo di Coesione. Il trattato di Lisbona (2008) ha poi introdotto l'aspetto della coesione territoriale. È bene ricordare che la *mission* del Fondo è quella di erogare finanziamenti a progetti riguardanti l'ambiente e le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture dei trasporti. Questa indicazione ci fa comprendere due cose: la prima, l'attenzione all'ambiente, alla sostenibilità e alle trasformazioni territoriali come domanda sociale; la seconda all'importanza delle reti infrastrutturali come spazio innovativo di trasporto e mobilità.

Quindi non più un approccio O/D dell'infrastruttura di trasporto, ma un elemento di coesione/integrazione dei territori attraversati, di



rete e quindi di valore aggiunto nell'ammagliamentamento dello spazio e della "distribuzione". Le Reti Transnazionali- reti TEN-T, in accordo con tutti gli stati membri, altro non sono che l'ossatura portante di questo "spazio europeo di coesione territoriale". Il ritardo nel raggiungimento di questi obiettivi o addirittura l'assenza, per incapacità di spesa e/o qualità di spesa, compresa la "proroga" strategica da regioni obiettivo 1 a obiettivo di convergenza, non ha appieno colmato il gap che ancora permane.

Non completare le Ten-T e/o tagliare al Sud i FSC per coprire misure di stabilizzazione della finanza pubblica del Paese, hanno aumentato il divario sotto effetto pandemico. La coesione territoriale deve essere intesa come il modo per superare i divari (sociale, territoriale), governare le transizioni (ecologica e digitale), per proiettarsi al futuro.

A questa visione, oggi in chiave resiliente, si lega quello delle infrastrutture immateriali. Il digitale oggi rappresenta quello che sono state la rete idrica o la rete elettrica nella ricostruzione del Paese. Si può scegliere di vivere ovunque, ma non si può non essere "connessi." Subentrano nuovi diritti e nuovi standard prestazionali nell'offerta di qualità della vita e domanda sociale. La mobilità di merci, persone e informazioni determinano e cambiano la geografia del

**I Corridoi, spazi di innovazione e transizione, strumenti di mobilità di merci e persone, energia e flussi d'informazione.**

**Il tracciato della Rete Ten-T. Il corridoio collega Helsinki a La Valletta (Malta) TEN-T: una strategia per una nuova geografia ed economia europea, fondata su intermodalità, trasporti integrati e infrastrutture materiali e immateriali, smart e green. Città, porti e aeroporti, sono i nodi di questa rete di connessione strategica del Next Generation Plan EU**

&gt;&gt;&gt;

### ■ Moraci

vivere. Stare in questo “flusso” anche con forme insediative diverse fa la differenza.

Nella tessitura metodologica che all'Europa delle Regioni ha sostituito l'Europa delle Città (carta di Lipsia e Agenda Urbana ONU) nodi di quella Rete Ten-T, entrano la programmazione 2021-27- con il Quadro Finanziario Pluriennale-, il NGUE con la spinta strutturale di un *green deal* volta a ripianare i divari con il *Recovery Fund*, attraverso le “missioni” del Pnrr. Ciò si comprende sia nel riparto delle risorse (40% al sud) che dei parametri di allocazione europea dei finanziamenti.

Occorrerà sincronizzare e connettere strategicamente tutti gli altri fondi per spezzare l'attuale tendenza di allontanamento del Sud. Per supportare questa “connessione” programmatica è stato creato il *ReactEU* (dic. 2020) che integrerà i programmi di coesione 2014-2020 aggiungendosi alle dotazioni per la coesione '21-27, sostenendo i settori più importanti.

Per concludere il frame di questo meccanismo interrelato di pianificazione non si può prescindere dal concetto di territorio, campo della sfida; un sistema complesso in termini insediativi, morfologici, sociali, economici, culturali, produttivi e identitari.

La Rete TEN-T: occorre connettere strategicamente i fondi disponibili per spezzare l'attuale tendenza di allontanamento del Sud



Un sistema che connota la condizione primaria allo sviluppo e redistribuzione di beni e servizi agli abitanti, indipendentemente dal luogo in cui siano prodotti i beni. Rappresenta la proiezione spaziale di una organizzazione sociale e relazionale i cui *assets* economici possono mutare e posizionarsi su mercati locali o globali secondo l'accelerazione dalle tecnologie digitali e flussi di informazione e comunicazione, divenuti anch'essi *asset* economici.

L'aggregazione sociale e funzionale in termini urbani ne ha diversificato le funzioni in termini gerarchici urbani, di “nodi”, di frammentazione spaziale ed economica, di “dominio” politico e decisionale. Ci sono territori più ricchi di altri, più dotati di infrastrutture e di capacità di produrre ricchezza, più coesi, più relazionati, più connessi all'Europa. I “flussi” sono rappresentati dalle vie di comunicazione e dalle direttrici immateriali, parimenti alla conoscenza e cultura la cui attività, di queste due ultime se esercitata da una leadership di talento e competenza, è propedeutica al cambiamento in quanto modifica il capitale sociale rendendolo più fiducioso, responsabile e consapevole. La conoscenza è pertanto una condizione prodromica al cambiamento e alla futura governance.

Questi più livelli di pianificazione abbisognano attenzione quanto normazione giuridica e fiscale, in una visione intergenerazionale. Ciò affida un ulteriore mutamento incrementale del termine coesione sociale e territoriale e adattamento alle nuove sfide. Il paradigma annunciato (coesione- infrastrutture-mobilità-territorio) sembra dipanarsi. Stiamo parlando di spazi innovativi che si proiettano verso il Mediterraneo, l'Africa.

Oggi sembra esserci un ulteriore passo da costruire insieme, per coniugare qualità e bellezza. È la risposta a esigenze plurime per costruire un futuro sostenibile e bello, con territori coesi, con valori e un nuovo umanesimo (digitale). Nasce così il *New European Bauhaus* una “piattaforma” formata da noi pensatori, scienziati e artisti che miriamo alla ridefinizione del concetto del bello per affrontare responsabilmente una più equa ripartizione dei costi del cambiamento. Un modo culturalmente e socialmente evoluto per approfondire la fenomenologia di un cambiamento in buona parte ancora da comprendere. □

Francesca Moraci è prof. ordinario di Progettazione e Pianificazione Urbanistica all'Univ. Mediterranea di Reggio Calabria

SONO PASSATI SEI ANNI E NON È CAMBIATO NULLA

# Logistica, chiave di crescita sostenibile

di Antonio Corvino

**I**l Mediterraneo, con riferimento alla movimentazione container provenienti dall'Estremo Oriente, secondo un recente studio di SRM, vale il 41% (nel 1995 era il 27%).

La movimentazione delle merci sfuse solide e liquide (circa 490 milioni di tonnellate) e la movimentazione Ro-Ro (le autostrade del mare attestate intorno ai cento milioni) pur in crescita, non esaltano. I porti europei (con quelli del Mare del Nord a farla da padroni) valgono in questo campo il 20% del traffico mondiale attestato sui 10 miliardi di tonnellate (a fronte del volume complessivo del traffico container pari a 600 milioni di Teu).

Nel 2015 il Sorrento Meeting, organizzato da OBI-Osservatorio di Economia e Finanza, in collaborazione con la Fondazione Mezzogiorno Sud-Orientale dedicò i suoi lavori, alla logistica, quale chiave per lo sviluppo del Mediterraneo e del Mezzogiorno stesso!

A sei anni di distanza la situazione, ahimè, non è brillante soprattutto per il Mezzogiorno.

Le dimensioni del *transshipment* sono rimaste al di sotto delle attese o delle speranze!

Oggi arrivano nel Mediterraneo provenienti dall'Estremo Oriente con destinazione Europa, Medio Oriente, Nord Africa e costa Atlantica Americana, tra i 35 ed i 40 milioni di Teu mentre le navi in arrivo o transito sono circa 18.000. Di tale movimento meno della metà è intercettato dai porti mediterranei! Il Pireo ne attrae 5 milioni ed altrettanti Tangeri Med. Seguono Port Said, con volumi decisamente inferiori ed i porti spagnoli e quelli italiani. Nel Mezzogiorno è Gioia Tauro ad avere un ruolo di qualche rilievo, con circa tre milioni di Teu!

La scarsa consistenza ed il limitato dinamismo del sistema produttivo dei Paesi Mediterranei hanno condizionato dal canto loro i volumi di movimentazione delle merci sfuse e della navigazione Ro-Ro che pure, in termini assoluti, sono in forte crescita.

Insomma ancora oggi, a cinquant'anni dalla riapertura di Suez ed a sei dal suo raddoppio, ma anche a trenta dall'avvio delle politiche comuni-



tarie di sviluppo e coesione destinate alle aree in ritardo e che hanno interessato fortemente il Mezzogiorno italiano, poco è cambiato.

Il motore dell'economia è rimasto concentrato nel centro-nord Europa ed i principali porti europei per il traffico container e per la movimentazione delle merci tout-court, sono Rotterdam, Anversa e Amburgo. Rotterdam da sola movimentata circa 470 milioni di tonnellate di merci sfuse e oltre 14 milioni di Teu. Complessivamente i tre porti del Mare del Nord, movimentano circa 800 milioni di tonnellate di merci sfuse solide e liquide e 30 milioni di Teu annui, con 400.000 addetti, un valore aggiunto di circa 70 miliardi di euro annui ed un entro terra ricco di distripark ed aree attrezzate per decine di km. L'obiettivo di trasformare il Mezzogiorno d'Italia in piattaforma logistica per il Paese e l'Europa si è perso nelle brume del tempo e nel vuoto delle infrastrutture mai realizzate.

Con l'eccezione di Tangeri Med e del "Cinese" Pireo, l'intero Mediterraneo ha sprecato, l'opportunità di essere tornato al crocevia dei traffici mondiali! Per il Mezzogiorno d'Italia è andata

**Il Porto di Gioia Tauro.** Oggi arrivano nel Mediterraneo provenienti dall'Estremo Oriente con destinazione Europa, Medio Oriente, Nord Africa e costa Atlantica Americana, tra i 35 ed i 40 milioni di Teu mentre le navi in arrivo o transito sono circa 18.000

&gt;&gt;&gt;

### ■ Corvino

ancora peggio. E le prospettive non sembrano riservare niente di meglio!

I porti di accesso all'Europa indicati dall'Italia rimangono Trieste e Genova.

Il reticolo ferroviario del Mezzogiorno per trasportare le merci in centro e nord Europa continua ad essere precario ed insufficiente. I corridoi europei, primo fra tutti, il corridoio Helsinki-La Valletta, non è stato mai completato nella sua parte meridionale dove la strozzatura dello stretto di Messina è evidente. Il corridoio 8 che avrebbe dovuto collegare il Mezzogiorno d'Italia, attraverso la direttrice Napoli-Bari, con i Balcani e quindi l'Est Europa e la Turchia non è stato, addirittura, mai concretamente avviato. Il crescente gigantismo delle navi portacontainer, non aiuta! Anzi! L'esperienza di Taranto, all'epoca di Evergreen si arenò sui fondali. I cinesi stanno pensando a navi da 28.000 Teu che richiedono fondali molto profondi con opere di dragaggio assai frequenti oltre che costose! Inoltre le rotte artiche, laddove malauguratamente dovessero divenire "commerciali", costituirebbero un ulteriore gravissimo ostacolo per il Mediterraneo prima che per il Mezzogiorno (e la sostenibilità ambientale del pianeta)!

E allora?! Cosa fare per ridare ruolo e prospettive al Mezzogiorno?

Servirà il Pnrr? E soprattutto, sarà esso orientato a colmare i divari, completare i corridoi Net a Sud, eliminare le strozzature e finalmente

Pescherecci a Trani.  
Mediterraneo,  
epicentro della  
biodiversità



**Braudel** individuava nel clima, in uno con il divenire storico, il motivo fondante della sua dimensione unitarietà.

**Matveyevic** celebrava negli innumerevoli angoli, lingue e popoli disseminati lungo le rive, la grandezza della sua multiforme, inscindibile, civiltà. I moderni traffici esaltano, a loro volta, l'antica vocazione ad unire del Mediterraneo. Essi ne devono salvaguardare l'ecosistema e favorire lo sviluppo delle genti che lo abitano.

creare il reticolo ferroviario integrandolo con il sistema portuale capitalizzando il risparmio di sette /otto giorni di navigazione per giungere sino al Mar del Nord?

Un'efficiente organizzazione logistica a Sud sarà comunque indispensabile per la creazione della seconda, ormai irrinunciabile, locomotiva del Sistema Italia. Ma per questo bisognerà convincere la classe politica italiana ed il sistema produttivo ed economico settentrionale che il paradigma dello sviluppo mondiale non sarà all'infinito ancorato alle sponde nord atlantiche-nord europee. E che il suo tramonto o, semplicemente, il suo ridimensionamento costituirebbe un problema per l'opulento nord italiano ormai divenuto vagoni della locomotiva tedesca. Dimostrazione ne è il progressivo scivolamento verso posizioni di rincalzo delle principali regioni settentrionali italiane e la "meridionalizzazione" di più di qualche regione dell'Italia Centrale una volta gravitanti sul ricco Nord.

Il sistema economico mondiale si va coniugando sempre più decisamente secondo un modello multipolare che vede la direttrice Est-Ovest intersecare quella Nord-Sud in più punti o poli lungo i rispettivi tracciati e, piaccia o no, entrambe le direttrici si incrociano nel Mediterraneo.

Risiede nella capacità di cogliere questa necessità storica il futuro dell'Europa, se essa vuole scongiurare pericolosi contrappassi sempre in agguato. E tale necessità storica riporta, finalmente, dopo cinquecento anni, il Mezzogiorno nuovamente al posto giusto.

Ecco perché creare la seconda locomotiva del Paese a Sud conviene a tutti! Dall'Europa, all'Italia intera, compresa la parte settentrionale! □

IL PROBLEMA AMBIENTALE AL PRIMO POSTO NEI TRASPORTI

# Per mare o per terra, senza inquinare

di Enzo Siviero e Giovanni Mollica

**C**ol tempo, la Globalizzazione cambia pelle, adattandosi agli eventi che piombano su un pianeta sempre più insofferente alle prepotenze alle quali gli uomini lo sottopongono. Sembrava tutto molto semplice: alcuni fabbricavano, altri acquistavano. Cercando un equilibrio gradito a tutti. Trasporto e distribuzione si sarebbero occupati del trasferimento delle merci da un lato all'altro del globo e la Logistica di sistema si sarebbe progressivamente affinata in modo da ridurre costi e tempi di consegna.

Oggi, il trasporto via mare fa sì che merci provenienti dall'altra parte del mondo siano meno costose di quelle prodotte nei Paesi di destinazione. Come sa bene il nostro agroalimentare.

Gli orientali sono stati i primi a tradurre in guadagno questo meccanismo, sviluppando metodi raffinati per coniugare produzione e consumi, coniando il termine JIT (*Just in Time*), strumento mirato a ridurre il più possibile le forme di spreco e di immobilizzo di capitali che sembravano l'inevitabile conseguenza di processi produttivi che non tollerano rallentamenti.

Ma nelle vicende umane, tra il dire e il fare c'è di mezzo ... il mare; proverbio che mai è stato così vero in quanto oltre l'85% dei beni trasferiti dalle fabbriche ai consumatori finali viaggia oggi su nave e il trasporto via mare a lungo e lunghissimo raggio di quantità di merci sempre più elevate, per ridurre i costi unitari, ha comportato cambiamenti radicali. A cominciare dal necessario adeguamento dei porti, per finire al danno ambientale.

Secondo *Medicins sans Frontieres*, «Anche le navi inquinano, e molto» (*Il Post*, 7 Aprile 2021); «I trasporti marittimi sono responsabili di circa il 3% delle emissioni di CO<sup>2</sup> e ridurle sarà difficilissimo». Dagli anni 80 a oggi le dimensioni della flotta commerciale mondiale si sono quadruplicate e i carburanti utilizzati dalle navi sono tra i più inquinanti che esistano. Il documentario *Freightened: the Real Price of Shipping* ha mostrato come vi sia un grave problema di costi indiretti derivanti dalle emissioni di

CO<sup>2</sup>, di pericolosissimi Ossidi di Zolfo e di Azoto e di quel Particolato che - secondo studi recenti - fa anche da autobus a batteri e virus come il SARS CoV-2. È iniziata così un'affannosa ricerca di carburanti alternativi ma i problemi sono enormi. Bill Gates afferma che la transizione a navi a propulsione elettrica è ancora molto lontana: i cargo possono trasportare carichi 200 volte maggiori e percorrere rotte 400 volte più lunghe rispetto alle 2 navi elettriche attualmente circolanti: l'alimentazione alternativa coste-

**L'inquinamento nello Stretto di Messina per densità di rifiuti è ai primi posti di una poco invidiabile classifica sull'insostenibilità ambientale**



### ■ Siviero / Mollica

rebbe tra 300 e 600 volte più di quella odierna, rischiando di compromettere il sistema economico mondiale.

Va un po' meglio per quanto riguarda il gommato, dove la transizione verso miscele meno inquinanti appare più vicina, pur se anch'essa molto onerosa, ma l'attuale situazione è insostenibile per l'ambiente. Sulla terra, il 25% dell'inquinamento mondiale deriva dal trasporto e in Italia oltre il 70% degli spostamenti di merci e persone, avviene su gomma - contro circa il 17% su ferro -, l'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale) attesta che al gommato è dovuto il 25% dell'Anidride carbonica, il 40,3% degli Ossidi di Azoto, il 10% del Particolato fine e poco meno del 20% dell'Ossido di

Messina, il porto al centro della città



Carbonio. Quantità molto rilevanti.

Il settore aereo, infine, è responsabile del 5% del riscaldamento globale, valore abbastanza limitato ma che cresce notevolmente se rapportato all'indicatore passeggero/km, considerato che solo il 3% della popolazione mondiale usa regolarmente l'aereo.

Al termine dei tanti e legittimi "distinguo", una cosa è certa: il treno è il mezzo nettamente meno inquinante. Segue la nave, poi auto e aereo, che si scambiano spesso di posto in base al numero di passeggeri per auto (la media per l'aereo è di 88), alla quota e alla durata del volo (l'inquinamento è maggiore nelle fasi di decollo e atterraggio). Tra i treni, il record di compatibilità ambientale appartiene agli Eurostar - sono così denominati i convogli che viaggiano sulle linee

AV -, che arrivano a emettere soli 6 gr di CO<sup>2</sup> per passeggero/km, contro i 132 gr dell'aereo e i 50 medi del gommato.

Da questa verità - indiscutibile in quanto è confermata da tutti gli enti preposti al controllo delle emissioni - è nato il Report *Get on Track*, redatto da Greenpeace, che ha come significativo sottotitolo: *Train alternatives to short-haul flights in Europe*. Un saggio che prende in considerazione le 150 tratte aeree interne europee che potrebbero essere percorse in meno di 6 ore di treno, qualora vi fosse, per ognuna di esse, un servizio ferroviario appena decente.

Dove l'alternativa è effettivamente praticabile, l'eliminazione dei sussidi pubblici alle compagnie aeree porterebbe a una riduzione drastica dei voli a breve raggio, con una conseguente calo delle emissioni di CO<sup>2</sup> pari a 3,5 ton l'anno. Se, poi, il miglioramento del trasporto ferroviario fosse esteso ai primi 250 collegamenti più utilizzati, si arriverebbe a 23,4 mln di ton, con straordinari benefici ambientali. Un piano di attuazione affatto difficile, che dimostra come la tanto criticata affermazione di Greta Thunberg sul "blah, blah, blah" dei governi sul tema dell'ambiente non sia tanto campata in aria.

A ben vedere, il Report riguarda molto da vicino il Mezzogiorno e la Sicilia in particolare, in quanto ben 4 tra le prime 15 tratte più inquinanti riguardano il Meridione. Al settimo posto c'è la MI-CT, con 2.026.011 passeggeri e un'alternativa su ferro che richiede ben 13 ore e 37', superata come durata solo dai voli MI-PA (14°) con 15h e 5', ma "soli" 1.539.626 passeggeri. Le rotte RM-CT, RM-PA e MI-PA, con 1.824.588, 1.582.685 e 1.539.626 passeggeri, sono rispettivamente 9°, 11° e 15° (dati di Greenpeace).

Diviene inevitabile una riflessione: l'assenza di una vera AV ferroviaria sotto Napoli - incluso l'attraversamento stabile - ha costretto per decenni chi deve spostarsi dalla Sicilia e dalla Calabria verso Roma e Milano a utilizzare l'inquinantissimo mezzo aereo. Un danno sociale e ambientale che il Pnrr non sembra destinato a sanare, pur se tale era il suo scopo. Meraviglia che gli ambientalisti italiani non si siano ribellati. Ma meraviglia ancor di più l'atteggiamento di Ministri che si sono autobattezzati custodi della "Mobilità sostenibile" e della "Transizione ecologica". Il loro compito è certamente difficile, ma dire che il pianeta è a un passo dall'Apocalisse e rinviare sine die interventi semplici per banale opportunismo politico è veramente desolante. □

QUANTO CONTA L'ITALIA SENZA DRAGHI?

# Errare humanum est, perseverare...

 di **Fernando Rizzo**

**N**on è dato sapere se i rappresentanti dei governi italiani che partecipano alle riunioni dei G8 siano consapevoli di essere abusivi. La ricchezza di un Paese, infatti, non si misura in base al solo Pil nominale - nel qual caso, con i suoi oltre 2000 mld di \$, l'Italia è effettivamente all'8° posto nel mondo - , ma andrebbe più correttamente giudicata a Parità di Potere d'Acquisto (PPA), che indica cosa una certa somma consente effettivamente di fare in quel Paese. Considerando il PPA, il nostro Paese è parecchi posti più indietro. E continua ad arretrare.

Siamo come un esercito che, negli ultimi trent'anni ha vinto alcune battaglie, anche importanti, ma ha perso tutte le guerre. In altre parole, l'Italia è un Paese economicamente in declino e le profonde diseguaglianze che lo caratterizzano ne accentuano la decadenza anche dal punto di vista sociale.

Fino all'arrivo di Draghi, in Europa e nel mondo contavamo poco o nulla. Pur essendo apprezzati, a volte immeritatamente, per il modo spensierato di affrontare la vita, il senso del bello e le meraviglie artistiche e naturali che possediamo.

Era l'Italia tutta a non contare, eppure all'interno dei nostri confini era ed è fortemente radicata una convinzione: la colpa è del Sud. Nei talk show televisivi non manca mai il giornalista, il politico o la conduttrice di turno che ci spiega, con il solito insopportabile sarcasmo, come il Mezzogiorno sia la palla al piede senza la quale l'Italia volerebbe verso un futuro radioso e progressivo. La locomotiva del Nord è frenata dai pesanti vagoni del Sud. Secondo questa narrazione, mafia, corruzione e incapacità rendono i meridionali inidonei a sopravvivere senza sussidi.

La realtà è diversa. Senza entrare nel dibattito tra "chi ha dato a chi", è incontestabile che, fatto 100 il Pil pro capite 1995 dei Paesi europei - che sono quelli con i quali ci confrontiamo più da vicino -, nel 2019 quello italiano è pari a 106 mentre per il cittadino medio europeo è 135. Un



abisso scavato in soli 25 anni. Una guerra disastrosamente perduta e poco importa se Milano, Treviso, Bologna o Bolzano affermano orgogliosamente di avere vinto le loro battaglie. In realtà hanno - anche meritatamente - limitato le perdite.

In estrema e rozza sintesi, le ragioni del degrado economico complessivo del Bel Paese possono essere riassunte in una frase: una parte "tira" e l'altra no.

Per ripartire è indispensabile ammettere di avere sbagliato e modificare radicalmente la strategia fino a oggi adottata. Sembrerebbe il passo più facile, invece è il più arduo. Perché è conseguenza di una convinzione ampiamente radicata, che trova i suoi estremi nell'arroganza del Nord e nel vittimismo del Sud. Fattori che si traducono politicamente nelle disgregatrici istanze di autonomia differenziata.

&gt;&gt;&gt;

Uno dei tanti meme che circolano sul web sul divario Nord-Sud

### ■ Rizzo

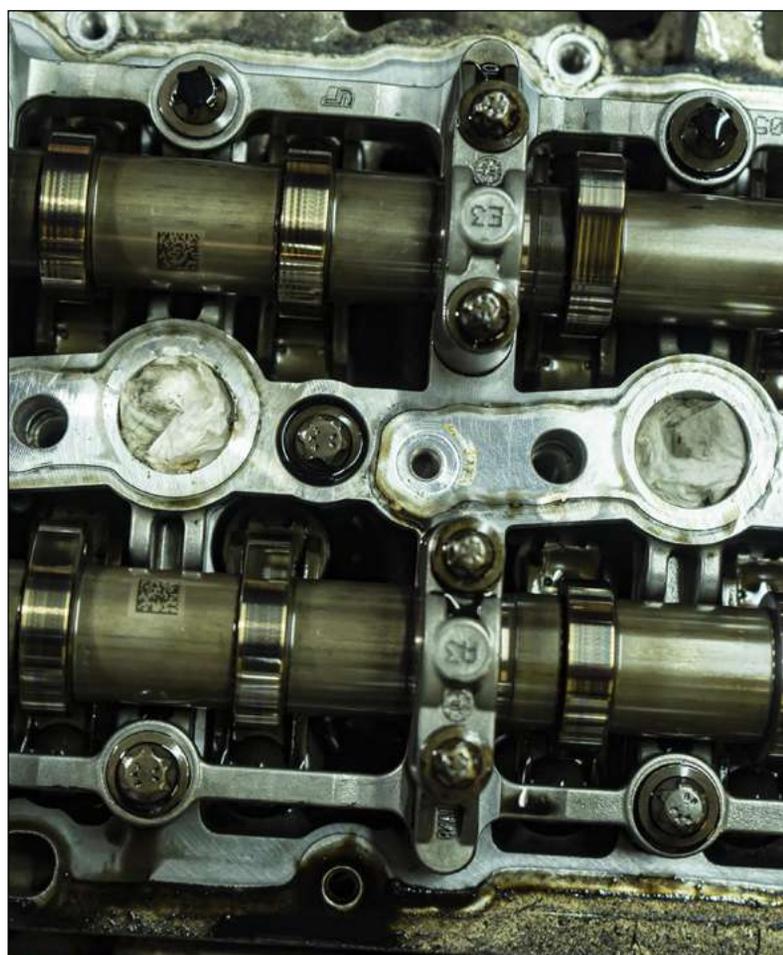
All'unica soluzione possibile, invece, si arriva tentando di fare in modo che "tirino" tutti, il che a ben guardare è l'obiettivo che si pone il *Next Generation Plan*. Il difficile è capirlo e utilizzarlo correttamente.

Senza l'Ue avremmo continuato a dibattere all'infinito sull'insaziabile voracità di un Nord che si appropria di risorse nazionali che non gli spettano e sull'incapacità (antropologica?) del Mezzogiorno nel mettere a frutto le sue innegabili potenzialità.

Né il Centro-Nord - dove il Pil pro capite di intere regioni è ormai sotto la media Ue -, né il Sud da soli possono farcela.

Il Nord non è solo Milano che - per il suo ammirevole dinamismo, una cultura d'impresa ampiamente diffusa ma anche con robuste iniezioni di risorse pubbliche - cresce (quasi) a ritmo europeo. La PMI manifatturiera lombardo-ve-

Nell'automotive l'elettrico cresce a vista d'occhio, scavalcando inaspettatamente, l'ibrido - che necessita di una componentistica molto ridotta rispetto al motore termico. Sarebbe una catastrofe per la PMI italiana



neto-emiliana - che ha tenuto in piedi l'Italia negli ultimi decenni - è fragile, pesantemente condizionata dalla funzione di subfornitore dei ricchi assemblatori teutonici.

Ridimensionato il pericolo della delocalizzazione - sceso dal 16% al 3% tra il primo e il terzo quinquennio degli anni 2000 -, rimane quello, più grave, della perdita di mercato in conseguenza di un massiccio spostamento delle commesse della grande industria tedesca verso le imprese dell'Est europeo, in forte crescita per competenze e convenienza.

Tipico il caso dell'*automotive* - dove l'elettrico cresce a vista d'occhio, scavalcando inaspettatamente, l'ibrido - che necessita di una componentistica molto ridotta rispetto al motore termico. Sarebbe una catastrofe per la PMI italiana. Da qui la necessità di indirizzarsi verso il Sud, sia per approfittare dei benefici riservati ai nuovi insediamenti industriali e alle nuove assunzioni, sia per trovare nuovi sbocchi di mercato, inizialmente limitati, ma a medio termine importanti. Un cambiamento impossibile senza un'adeguata rete logistica che assicuri l'indispensabile mobilità di merci e persone.

Nel 1956 Fiat deteneva il 90,9% del mercato italiano, nel '94 il 46,4% e oggi Stellantis è intorno al 20%. Rivitalizzare mercato e produzioni meridionali è vitale far sì che riprenda a "tirare".

Sul piano della Logistica, la situazione è ancora più delicata perché quotidianamente arrivano notizie di iniziative mirate a modernizzare i collegamenti tra i porti più meridionali della Spagna e i Pirenei, finalizzati a incrementare i futuri scambi con l'Africa occidentale. Stessa cosa accade nei Balcani, dove Cina e Russia sono impegnate a creare dal nulla un'analogia rete ad AC tra Africa centro-orientale, Mar Nero e Medio Oriente verso l'Europa dell'Est. In altre parole, si va completando quell'accerchiamento logistico conseguente all'irresponsabile mancato completamento del Corridoio Scan Med e del Ponte di Messina.

I governi italiani che pensavano di competere con Pireo, Salonicco, Valencia, Algeciras, Ambarli e Izmir da Trieste e Genova hanno preso l'ennesima colossale cantonata.

Quali provvedimenti adottare per far crescere il numero di chi "tira" è tema trattato in altri articoli di questa raccolta, ma qualsiasi persona di buon senso deve ammettere che è l'unico modo per invertire il processo di declino dell'Italia. □

Fernando Rizzo è presidente della Rete civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno

LA PROVOCAZIONE: I CALABRESI VOGLIONO ANCHE FERROVIE E AUTOSTRADE

# Non vi bastano il sole e il mare?

di Santo Strati

**C**on le inevitabili approssimazioni, i due modi più estremi nell'intendere il futuro del Meridione sono facilmente sintetizzabili: c'è chi chiede l'immediato avvio dei lavori del Ponte di Messina e chi ha sposato lo slogan "Con quel mare e quel sole che avete, non penserete anche alle infrastrutture?".

Quelli che hanno eletto Ponte a bandiera del riscatto del Sud e della stessa Italia contro quelli che pensano sia meglio indirizzarlo verso un ruolo specifico, economicamente secondario, ma anche modello per un modo di vivere "alternativo" e, forse, più felice. Mai negare la buona fede a chi non la pensa come te.

Quello che latita è il buon senso.

Com'è ovvio, infatti, non basta il Ponte a risolvere definitivamente il dramma di un territorio che Croce definì "Un Paradiso abitato da diavoli"; così come è insanabilmente approssimativo sostenere che Turismo e Agroalimentare - per alcuni (uniche) colonne dello sviluppo del Mezzogiorno - possano "dar da mangiare" a quasi 20 milioni di persone. A meno di non abbracciare le irrealistiche - e per certi versi affascinanti - tesi di Serge Latouche sulla *décroissance sereine*, entusiasticamente condivisa da chi "ha già" (ma non vuole certo rinunciarvi) ma difficile da far accettare da chi ancora "non ha" e teme di "non poter avere mai più".

In altre parole, quando per vedere la Venere di Morgantina o la chiesa della Divina Pastorella di Stilo, partendo da Roma, si impiegano almeno due giorni, è ipocrita sostenere che il futuro di Calabria e Sicilia risieda nel Turismo. Analogamente, se la produzione dei pomodorini di Pachino e del bergamotto reggino dovesse essere assorbita dai buongustai locali e non esportata a costi competitivi, bisognerebbe cambiare destinazione all'80% dei terreni dove crescono queste delizie del palato.

La tesi del Ponte di Messina come motore della crescita del Sud è più articolata e si inquadra all'interno del dibattito sul ruolo del Sud e dell'Italia nel Mediterraneo. È l'estrema sintesi del realizzabile ma impossibile. Il classico "vorrei



ma non posso" che da 50 anni a questa parte si rimpalla tra i politici di turno, facendo emergere l'unica verità che è sotto gli occhi di tutti: il progetto c'è, è immediatamente cantierabile (con le dovute correzioni, visto che sono passati alcuni anni), ma continua a mancare la volontà politica di mettere fine alle chiacchiere e passare, finalmente ai fatti.

Lasciando ai tecnici e ai progettisti la diatriba su una o più campate, quello che interessa sottolineare in questa sede è che, se si fossero messe da parte le parole, quest'opera straordinaria e grandiosa a quest'ora sarebbe stata non solo pronta ma funzionante e operativa. Con tutte le ricadute di natura economica e sociale per Calabria e Sicilia che così possono affiancare l'indispensabile mobilità data dalle infrastrutture ai mitici (?) sole e mare. Così da avviare concretamente una nuova fase di crescita.

Basti un dato per tutti: i costi dell'insularità della sola Sicilia è di 6 miliardi l'anno, come dire, per assurdo, che si potrebbe costruire un ponte ogni 12 mesi, e invece stiamo ancora a pensare a

&gt;&gt;&gt;

**Tropea, nel 2021 consacrato "Borgo dei borghi" da una trasmissione tv. È il simbolo più conosciuto nel mondo del turismo calabrese**



**L'Autostrada del Mediterraneo:** un'infrastruttura che ha richiesto anni di continue manutenzioni e rifacimenti.

**Il mare della Calabria straordinaria attrazione per le vacanze:** senza infrastrutture il turismo è praticamente ingessato

#### ■ Strati

nuove Commissioni, a nuovi studi e consulenze che hanno una sola finalità: rinviare ulteriormente, possibilmente sine die, la decisione finale. Nessuno al Governo intende prendere una posizione chiara, anche se va sottolineato che gran parte degli storici avversari dell'opera (in primis il M5S) sembrano aver modificato il proprio punto di vista nei confronti del Ponte. È mutato lo scenario politico, ben diverso da quello in cui è maturata la scellerata decisione del Governo Monti di annullare tutto, infischiosene delle penali e degli interventi ormai avviati; pur se continua a mancare la cosiddetta volontà po-

litica per far ripartire l'opera.

Non si tratta di collegare due sponde, è stato detto fin troppe volte, ma si deve considerare che questo "ponte d'Europa" è l'elemento fondante perché si realizzino altre opere infrastrutturali: come si può immaginare l'Alta Velocità fino in Sicilia in assenza di un collegamento stabile nello Stretto?

La contrapposizione è tipicamente italiana: sembriamo incapaci di giudicare un programma o un'idea indipendentemente da chi la proposta. Il Ponte lo voleva Berlusconi e, quindi, bisogna dire No a qualsiasi costo. E chissene frega se questo rifiuto viene pagato da milioni di cittadini (di serie B?). Un ragionamento miope che funge da copertura a interessi ben più concreti. Quelli di chi intende difendere a oltranza la portualità ligure e friulana, insidiata da Gioia Tauro e, in futuro, da Augusta e Taranto.

Paradossalmente, le due posizioni accennate all'inizio non sono inconciliabili - se affrontate senza pregiudizi -: perché nel Mezzogiorno possa innescarsi una robusta crescita del Turistico e dell'Agroalimentare, occorrono porti, strade, Zes e linee ferroviarie moderne. Il tutto interconnesso in un sistema trasportistico collegato alla Rete TEN-T europea. E, naturalmente, serve il Ponte. Non solo come eliminazione di un'anomalia planetaria, ma anche come simbolo del nuovo interesse del Paese e dell'Europa verso il Mediterraneo. □



Santo Strati, giornalista, è direttore del quotidiano webdigitale *Calabria.Live* e del mensile internazionale *MedAtlantic*

LA FUGA DEI GIOVANI CERVELLI E L'INARRESTABILE CALO DEMOGRAFICO

# Il futuro tradito dei giovani meridionali

di Francesco Saverio Coppola

**O**rmai le statistiche sull'emigrazione dei giovani, sul *brain drain* e sul conseguente *brain waste* da parte del Paese e soprattutto del Sud evidenziano un flusso inarrestabile che viaggia parallelamente al calo demografico del territorio.

Le riflessioni sintetiche che seguono riguardano soprattutto il Mezzogiorno, ma anche il resto del Paese che si va sempre più meridionalizzando in termini economici e di competitività. Il dato preoccupante è che vanno via non solo risorse qualificate, ma anche quelle con basse qualifiche. Sicuramente il fattore principale resta il lavoro soprattutto nella fascia che va fino ai 35 anni. Esistono al Sud altri fattori concomitanti come il livello dei salari, una significativa presenza del lavoro grigio o nero, un precariato diffuso, le diseconomie, le diseguaglianze che costituiscono elementi di insicurezza non solo per i giovani ma per le famiglie che con affetto e con tanti sacrifici, se teniamo conto del Pil medio pro capite più basso del Sud rispetto al Nord,

hanno investito per più di venti anni nel loro allevamento non solo materiale, ma culturale.

Una perdita, quindi, non solo valutabile in milioni di giovani, ma anche in un investimento di miliardi di euro per crescerli e che non ritornano al territorio, stime indicano che la perdita comporta un effetto in meno sul Pil del 1%. Ma il problema non è solo economico, ma anche di depauperamento di una futura classe dirigente che resta affidata a generazioni più anziane non sempre in grado di esprimere innovazione e soprattutto una visione del futuro. La perdita di tanti giovani incide sulla qualità del capitale sociale del territorio che tende a esprimere sempre più energie conservative e non efficaci per uno sviluppo sociale ed economico. Non è da trascurare le conseguenze emotive dello sfilacciamento di tante famiglie che perdono fiducia nelle istituzioni e nella società. Un contributo positivo potrebbe derivare dai flussi di immigrazione di giovani ma le politiche di integra-

&gt;&gt;&gt;



C'è un flusso inarrestabile di giovani del Sud verso altre regioni o Paesi esteri: la fuga dei cervelli viaggia parallelamente al calo demografico del territorio. L'emigrazione giovanile è un fenomeno che stigmatizza il fallimento delle politiche del lavoro nelle regioni meridionali

### ■ Coppola

zione non solo nazionali e regionali, ma anche quelle europee, sono ancora poco mirate e inefficienti. È assente assolutamente una pianificazione positiva e costruttiva del fenomeno.

Non ho mai creduto che provvedimenti pubblici sia nazionali che regionali, come esempio “Resto a Sud” potesse arrestare l'emorragia in corso, né credo allo *smart working* così come oggi organizzato, sono provvedimenti emostatici di breve periodo, che non hanno effetti strutturali. Sicuramente il futuro, con le dovute gradualità generazionali, con il diffondersi della transizione digitale ed ecologica porterà a profondi cambiamenti nell'organizzazione del lavoro e nei profili professionali, pertanto bisogna anche saper ben interpretare per tempo il cambiamento per creare nuove basi del mercato del lavoro.

Un tema da non sottovalutare è il rapporto fra aree interne, aree costiere ed aree urbanizzate, certamente modelli diversi di sviluppo diffuso a livello urbanistico e territoriale potrebbero avere un effetto sui flussi migratori.

Da una indagine effettuata nel libro da me curato insieme ad Antonio Corvino *Mezzogiorno in progress? Non siamo meridionalisti* emerge invece un dato molto significativo, si resta non per soldi ma perché si attribuisce un valore fondamentale alle radici e proprio questo amore delle radici è la molla che fa nascere iniziative imprenditoriali e idee innovative. Esiste quindi un fattore culturale legato al concetto di resilienza territoriale che va fatto maturare e crescere nelle giovani generazioni, ancora prima dell'utilizzo di risorse economiche. Invece spesso assistiamo da parte di coloro che sono avvertiti dal dubbio a restare e la via più facile ad andare via con un biglietto di solo andata. La cultura familiare riveste un ruolo fondamentale. Poco si è fatto in termini formativi per migliorare il potenziale educativo delle famiglie.

Che fare?

Per fermare l'emorragia, serve un secondo motore al Paese, che veda il Sud protagonista, motore che operi in sinergia con gli altri territori del Nord e del Centro. Sicuramente bisogna aumentare la base produttiva del Mezzogiorno, sia come numero di imprese, ma anche con la loro dimensione, facilitando la nascita e la crescita di reti complementari all'apparato produttivo

già esistente. Bisogna creare un nuovo mercato del lavoro con la pubblica amministrazione ancora legata a schemi del passato che la vedono oggi senza competenze e con bassa produttività. Le risorse esistono (Pnrr, QFP 2021-2027, FSC, Fondi residui QFP 2014-2020, ecc) e vanno spese bene, in tempi rapidi e con progetti che abbiano il giusto impatto sulla crescita e l'occupazione. Le politiche fiscali devono favorire le giovani generazioni, non solo con incentivi alle imprese legate alle politiche occupazionali, ma venendo incontro alle esigenze dei giovani legate alla casa e al formare una famiglia. Non si tratta di trovare risorse aggiuntive basta una lotta mirata all'evasione tributaria e alla corruzione che assorbono diversi miliardi di euro all'anno.

Altro tema da affrontare è l'organizzazione e l'informazione del mercato del lavoro, il *Jobs Act* e il Reddito di Cittadinanza hanno risolto poco le inefficienze del mercato del lavoro. Le Istituzioni pubbliche devono ridurre il gap fra domanda e offerta di lavoro, non solo in termini di dare maggiore trasparenza al mercato del lavoro meridionale, ma anche di conoscenza dello stesso da parte delle famiglie e degli stessi giovani, anche facendo uso del web. Le Istituzioni scolastiche e ancor di più le Istituzioni Universitarie devono creare, con interventi legislativi mirati, una rete di collegamenti con le imprese, pur nella diversità di dimensione e concentrazione che il Sud ha rispetto ad altri territori del Paese. L'integrazione scuola lavoro come percorso strutturale e non come fatto fino ad ora è la strada da percorrere non solo per far crescere gli orizzonti dei giovani, ma anche perché le imprese traggono vantaggio dal rapporto con gli stessi. Nelle scuole e nelle Università bisogna favorire oltre il trasferimento di competenze anche la conoscenza del territorio di riferimento in termini economici e sociali. Una università diffusa sul territorio come supporto ed assistenza è un nuovo traguardo da raggiungere, affinché la conoscenza e l'innovazione diventino pervasive e generatrici di lavoro e di attività imprenditoriali. Ben venga che i giovani del Sud facciano esperienza, acquisiscano competenze in altre parti del paese e del mondo ma diamogli sempre la libertà di scegliere, con un biglietto anche di ritorno. □

Francesco Saverio Coppola è Segretario generale Associazione internazionale Guido Dorso

LA FRAGILITÀ DI UN PAESE A TRAZIONE SETTENTRIONALE

# In tempi di Rete non serve la locomotiva

di Marco Esposito

**C**i sono metafore che aiutano ad affermare concetti e altre che portano fuori strada. La metafora della locomotiva in economia è di quelle che rischiano di far deragliare. C'è un'idea radicata e persistente in base alla quale ci si convince che esista in un territorio - in Italia Milano o più genericamente il Nord - che per natura o vocazione sia destinato a correre con forza propulsiva propria, mentre ad altri territori spetti, a causa di una natura matrigna o di carenza di vocazioni, il ruolo passivo dei vagoni, la cui massima aspirazione sia restare agganciati alla locomotiva.

Un esempio tra i tanti, che colpisce perché meso nero su bianco da un ex presidente del Consiglio in forma di autocritica alla propria azione di governo: «Il nuovo Movimento guarderà al Nord come non ha fatto a sufficienza fino ad ora. Perché la locomotiva del Paese deve ripartire più forte di prima trainando così tutto il Paese e rendendo possibile anche lo sviluppo del Sud». Le parole sono di Giuseppe Conte, pugliese, scritte in una lettera al *Corriere della Sera* il 13 agosto 2021, primo atto dopo la nomina a capo politico del Movimento Cinque Stelle.

La politica, si obietterà, utilizza le parole più per il gusto del loro suono che per il loro significato letterale, per cui persino un termine inequivocabile come «mai» può essere pronunciato da un politico per intendere «appena troviamo l'accordo». Ma l'avvertenza non può valere per un economista quale Guido Tabellini, torinese, per quattro anni rettore della Bocconi, il quale non esprime un'opinione diversa da quella di Conte quando (*Il Foglio*, 4 maggio 2019) afferma: «Le politiche più efficaci per avvicinare l'Italia all'Europa sono anche quelle che aumentano la distanza tra Milano e Napoli, tra aree avanzate e arretrate del Paese».

L'Italia, insomma, deve decidere se mettere carbone nella locomotiva Milano anche sapendo che aumenteranno i divari territoriali oppure scegliere un'opzione diversa; pur consapevole, a parere di Tabellini, che la politica che non dà priorità a Milano e al Nord sarà meno efficace e



porterà ai margini dell'Europa.

Perché il concetto della locomotiva che traina tutto il Paese è sbagliato e quindi dannoso? Per almeno quattro ragioni.

La prima è etica. Se il fine della politica è il benessere collettivo qualsiasi scelta che aumenti le disuguaglianze è di per sé errata. Tuttavia l'argomento non è sufficiente in un mondo in cui l'etica non è faro delle scelte collettive.

La seconda è geografica. Le economie non conoscono confini nazionali per cui immaginare che esista un'economia «italiana» nella quale un territorio traini gli altri a vantaggio del sistema Paese equivale a fotografare una strada per contare quanti abitanti vivano in una città. Se fosse utile la teoria della locomotiva, nell'Unione europea avremmo dovuto concentrare i fondi del Pnrr in Germania e non in Italia. E poi perché limitarsi al continente europeo? In un piccolo pianeta come il nostro abbiamo imparato che un virus in pochi mesi può trasmettersi di respi-

&gt;&gt;&gt;

La metafora della locomotiva in economia è di quelle che rischiano di far deragliare. L'ex premier Conte l'ha spesso citata riferendosi alla ripartenza come traino di tutto il Paese, incluso il Sud

### ■ Esposito

ro in respiro dalla Cina all'Amazzonia e tornare indietro o che basta qualche giorno perché la produzione mondiale possa incepparsi per carenza di un chip. L'unica dimensione utile per analizzare i fenomeni economici, al pari di quelli sanitari o climatici, è il globo per cui se avesse senso la teoria della locomotiva dovremmo correre tutti per individuare l'area al momento più dinamica al mondo - nel Sudest asiatico? - e convogliare lì le risorse per ottenere in linea con Tabellini la massima efficacia dell'investimento. Ma anche questa è un'obiezione parziale alla tesi della locomotiva perché ci sarà chi affermerà: «Sei ci fosse un governo mondiale, la scelta più razionale sarebbe appunto concentrare gli investimenti nell'area più avanzata».

didascalia

La terza è sociologica. In economia come in politica esistono fenomeni di concentrazione di risorse e potere ben espressi nella teoria delle élite di Vilfredo Pareto. Ciascuna élite tende a perpetuarsi con fenomeni come l'ereditarietà o la cooptazione, così come le aziende tendono verso gli oligopoli per difendere le posizioni conquistate. Ma sono sistemi di autodifesa che hanno al loro interno il germe della decadenza. E se la storia politica è un «cimitero delle aristocrazie» così la storia economica è un «cimitero delle locomotive». Qualche esempio può chiarire il concetto. Non c'è dubbio che per chi produce informazione trovarsi vicino alla capitale di uno Stato crei un vantaggio competitivo e di sicuro il Washington Post ha rappresentato un modello di giornalismo nel mondo della carta stampata fino allo scoop più noto della storia, il Watergate del 1972. Ma quando nel 1980 c'è stato il salto tecnologico dalle rotative alla televisione via cavo, la culla dell'informazione con la *Cnn* è diventata Atlanta, città della Georgia, capitale di un Sud sconfitto nella guerra di Secessione nota fino a quel momento per la Coca Cola e la Delta Air Lines. Per restare negli Usa, il polmone industriale del Paese fino a mezzo secolo fa era concentrato nel Nordest con Detroit capitale delle auto e New York della finanza; però l'innovazione è arrivata da una città in apparenza periferica come Seattle, dove sono nate Microsoft e Amazon, oltre che dalla California, con Apple e Tesla che hanno surclassato i colossi storici Ibm (New York) e Ford (Michigan). Il politico che avesse deciso di puntare tutto sulle aree

di industrializzazione storica degli Stati Uniti, immaginando per la California una vocazione limitata a turismo, spettacolo e agricoltura, non ci avrebbe visto lungo.

La quarta ragione è strutturale. La Terra, strano a dirsi, non è piatta. E quindi non c'è un centro e una periferia: a Seattle, dove prima di Amazon e Microsoft hanno fondato la Boeing, si sentono al centro tra Londra e Tokyo e hanno ragione. Ma ciascun luogo conquista la sua centralità solo se è in rete con gli altri. Da quando con il web è davvero possibile realizzare videoconferenze è caduto il tabù della localizzazione fisica. Anche con qualche contraccolpo: a Milano con il lavoro a distanza è diventato meno facile vendere panini culatello e brie a 9 euro. La novità di un mondo organizzato a rete va oltre l'affermazione che non esiste un luogo che traini gli altri, perché la vera lezione è che ciascuno trova la sua efficacia nel funzionamento degli altri nodi della rete. È interesse di tutti, in una videoconferenza, che la connessione sia ottima ovunque. E questo vale per il sistema sanitario, per quello dell'istruzione di base e universitaria, fino alla rete di trasporto in senso stretto in cui a dettare i tempi e le priorità a tutti gli altri non è chi corre come una locomotiva ma chi resta indietro: sono i non vaccinati nel mondo a rappresentare un'emergenza sanitaria; sono le persone che abbandonano precocemente gli studi le più esposte a messaggi demagogici che avvelenano le democrazie; sono le periferie tagliate fuori dalle reti di comunicazione a concentrare problemi di marginalità e criminalità che rendono meno sicura la società. Utilizzare i fondi del Pnrr senza avere come priorità i beni d'interesse comune sarebbe folle.

Viene quindi da chiedersi perché, nonostante vi siano ragioni etiche, geografiche, sociologiche e strutturali per considerare la teoria della locomotiva una sciocchezza, essa continui a incontrare fortuna. Una risposta possibile è nel raggio corto di alcune visioni. La Terra è con tutta evidenza assimilabile a una sfera, tuttavia bisogna ammettere che chi per grettezza non guarda oltre qualche chilometro dal proprio naso può considerarla in buona approssimazione piatta. Il nostro compito è spingere le persone intellettualmente pigre a guardare oltre, a volare alto, senza il timore reverenziale di definirle per quello che sono: terrapiattisti dell'economia. □

Marco Esposito è giornalista e scrittore, autore di "Zero al Sud" e "Fake Sud"

BASTA CON UN SUD CHE NON PRODUCE E NON CONSUMA

# È necessario accendere il secondo motore

di Mario Primo Cavaleri

**T**ra impudenza e grottesco, appare sempre più chiaro dove il meccanismo si è inceppato. Il Sud malmesso e la Sicilia fanalino di coda in Europa non possono vedere sfumare il gruzzolo di soldi europei destinati all'Italia con il Pnrr. Troppo evidente è stata, finora, la dimostrazione d'incapacità che è stata data; indifendibile la mancanza di idee e progetti, con programmi Por infossati e obiettivi falliti.

La dilatazione dei tempi e il rinvio sistematico - in barba alla spifferata "semplificazione", leit motiv di chiunque subentra nella guida politica - hanno contrassegnato il passato che ci consegna il sommarsi di opportunità disattese da una classe dirigente egemonizzante quanto miope; l'assopimento della componente intellettuale col rinchiudersi intra moenia delle università, colpevolmente assenti nel dibattito su qualsiasi tema e appiattite nel perseguimento di fini propri; l'insipienza di troppi amministratori improvvisati e incompetenti; l'arrogante e diffusa inadeguatezza anche a livello burocratico in uno al pervasivo, disinvolto pressapochismo nell'apparato pubblico progressivamente sfilacciatosi. Tutto questo ha rappresentato una costante, complice dello scadimento inarrestabile. La Sicilia, più delle altre Regioni, deve guardarsi dentro, in virtù dello statuto specialissimo e della vocazione europeissima: il primo disatteso e tradito; la seconda esaltata solo in cerimonie o negli anniversari. Nei decenni ha avuto la meglio il vassallaggio al *dominus* locale e alle lobby del potere centrale. Con una rappresentanza parlamentare meridionale assente e timorosa. La terapia dell'assuefazione a tale andazzo ha fatto il resto. Si è esaurita la voglia di reagire? Ha prevalso lo sfogo sui social o l'indifferenza? Oppure, come scrive Giuseppina Torregrossa, tra «Manna, miele, ferro e fuoco» tolleriamo e ci rassegniamo all'insegna del "cam'affari... 'cca semu!».

Ma non potrà esserci ripresa se non si interrompe questa china con scelte fondamentali che passano da una visione di prospettiva, ben



delineata nell'ultimo rapporto Svimez. È indispensabile dotare l'Italia di un "secondo motore" - quello del suo Sud -, sinergico col primo - quello del Centro-Nord -, che concorra stabilmente all'equilibrio organico dell'intero Paese. Porre il Sud nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente col resto del Paese, per recuperare mezzo secolo di ritardi. Cinquant'anni! Il mondo è cambiato più volte ma qui è rimasto immobile. Servono allora grandi opere in un quadro di insieme che riporti il tutto a sistema e prima ancora occorre che sia tracciato questo disegno di futuro, tra priorità e linee di indirizzo, per individuare le migliori opportunità congeniali col territorio, convergere su obiettivi possibili, imponendo una tempistica. Il fattore tempo, variante marginale

&gt;&gt;&gt;

**Lo Stretto visto dall'artista Natio Chirico: Scilla, il mostro, la sirena. La Sicilia più delle altre Regioni, deve guardarsi dentro, in virtù dello statuto specialissimo e della vocazione europeissima: il primo disatteso e tradito; la seconda esaltata solo in cerimonie o negli anniversari.**



Un carretto siciliano, con la sua magia di colore: ma il Sud non è folklore, chiede investimenti e sviluppo.

Il Pnrr rappresenta l'ultima chiamata: Roma è disposta a prendere quei provvedimenti sostitutivi che la Costituzione consente e non sono stati mai adottati perché era più comodo e utile stornare altrove le risorse perse dal Sud?

### ■ Cavalieri

nel modo di procedere al Meridione, diventa dirimente e l'Europa intima termini di realizzazione certi. Ma non basta. Bisogna impedire che il collaudato sistema meridionale impedisca la realizzazione di ciò che serve, boicottandolo per quell'incapacità mista a diffidenza e paura del nuovo che rappresenta l'arma in più della burocrazia meridionale.

Nel Sud disperato suona finalmente la sveglia! Basta dormire, la monarchia non c'è più! Era il 1946, quando re Umberto II approvava lo Statuto della Regione siciliana: la Repubblica doveva ancora nascere. Sono passati 75 anni e la riflessione su cosa ne è stato di quella specialissima autonomia, appare ormai mero esercizio per storici.

Quell'accordo pattizio che avrebbe dovuto tradursi in una condizione privilegiata non ha prodotto nulla di buono.

Scippati dal Nord "a insaputa" o traditi dai nostri governanti qui?

L'autonomia ci riconosceva potestà esclusiva pure nei trasporti: quelli stradali sono rimasti sulla carta; quelli ferroviari... finiti su un binario morto. In nessun settore c'è stata visione di prospettiva. Oggi però il panorama politico e istitu-

zionale è cambiato, si respira voglia di fare e di attrezzarsi per recuperare ritardi e inefficienze. La globalizzazione rende più chiare le criticità e le soluzioni praticabili, a cominciare dal Ponte sullo Stretto.

Il Pnrr rappresenta l'ultima chiamata: quanto spazio hanno le Regioni del Sud nelle cabine di regia dove si decidono le scelte? Roma è disposta a prendere quei provvedimenti sostitutivi che la Costituzione le consente e non sono stati mai adottati perché era più comodo e utile stornare altrove le risorse perse dal Sud? Proprio nelle settimane scorse il tema è stato posto in seno alla Conferenza Stato-Regioni. Senza un deciso cambiamento di rotta decisioni calate dall'alto diratteranno ancora verso Nord risorse destinate al Sud. Archiviato un passato zeppo di errori, il Sud deve rialzare la testa e pretendere il riconoscimento di un ruolo nel contesto mediterraneo dove l'Isola e il Sud sono centrali e strategici, non solo perché la Natura ha voluto così. □

Mario Primo Cavalieri è giornalista

SENZA UNA LOGISTICA EFFICIENTE GLI INCENTIVI NON BASTANO

# Il pericolo di un falso approccio alle Zes

di Ercole Incalza

**N**el testo della legge istitutiva delle Zes si precisa che le aree individuate godranno di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, capaci di attrarre anche investimenti dall'estero. I Decreti del Presidente del Consiglio che le hanno istituite sono vecchi di almeno un paio d'anni e, cosa ancor più grave, trattasi di provvedimenti attuativi di leggi del 2017, cioè di quattro anni fa. In questi quattro anni abbiamo assistito solo alla corsa verso nomine di commissari, verso programmi organizzativi, verso articolazioni programmatiche da definire e da condividere ma di concreto nulla, ripeto nulla e spero di essere smentito.

I benefici economici sono previsti dal Decreto Legge Mezzogiorno n. 91/2017 e vedono notevoli incentivi fiscali più credito d'imposta per gli investimenti e un consistente regime di semplificazioni che saranno stabilite da appositi protocolli e convenzioni. Tra i benefici concessi ci sono credito d'imposta per l'acquisto di beni fino a 50 milioni di € a condizione che le imprese mantengano le attività nella Zes per almeno cinque anni successivi al completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti, inoltre, esse non devono essere in liquidazione o in fase di scioglimento.

Se poi leggiamo i Comuni che godranno dei vantaggi generati dalle Zes scopriamo, per esempio, che nel caso della Zes Puglia - Basilicata i comuni globalmente sono 24 e nel caso della Zes Puglia - Molise sono 35. Il record è però quello della Sicilia, con 41.

Vale a dire che nelle sole quattro Regioni Puglia, Basilicata, Molise e Sicilia, ci sono ben 100 aree elette a Zes quando, in tutta la Unione Europea sono solo 91. Già questo dato dimostra la completa deformazione del concetto ispiratore delle stesse Zes da parte delle tre Regioni del Mezzogiorno e, al tempo stesso, rende davvero priva di organicità e di immediata incisività l'azione stessa dello strumento.

Ricordo inoltre che il criterio generale, secon-



do le norme europee per la concessione di aiuti alle aree Zes, comprende le circostanze secondo le quali le agevolazioni da concedere in determinate Regioni possono essere riconosciute solo:

- per la creazione di un nuovo stabilimento o per l'ampliamento della capacità di uno stabilimento esistente;
- per la diversificazione della produzione di uno stabilimento esistente per ottenere prodotti mai fabbricati prima;
- per un cambiamento fondamentale del processo di produzione complessivo di uno stabilimento esistente.

Quindi questa iniziativa non la ritengo adeguata se contestualmente, come indicato dalla Ministra Carfagna, non prende corpo una organica implementazione ed un misurabile sviluppo dei sistemi intermodali composti da porti-retroporti-interporti, insieme con gli aeroporti, le piattaforme logistiche e gli altri hub. Secondo la Ministra la chiave del funzionamento delle Zone Economiche Speciali è legata a questa azione

&gt;&gt;&gt;

**Il Porto di Gioia Tauro. L'Autorità Portuale ha destinato investimenti per l'infrastrutturazione delle aree Zes della Calabria**

## ■ Incalza

contestuale. Le Zes funzionano solo in presenza di una collaborazione tra il decisore politico, l'industria e le parti sociali e, al tempo stesso, lo sviluppo della logistica passa solo grazie ad investimenti pubblici e semplificazioni amministrative, come l'attuazione dello sportello unico



Una delle gigantesche gru per lo scarico dei container al Porto di Gioia Tauro.

Il tempo è una condizione determinante. Programmare e non attuare significa regalare ad altri i benefici che il futuro riserva"

doganale, o come lo sviluppo dei servizi avanzati a sostegno degli operatori economici.

Quindi due prime critiche ad una iniziativa che viene lanciata come vincente per il rilancio del Mezzogiorno e, già in partenza, non adeguatamente valida sia per il numero di aree, sia per la esigenza di una rete logistica efficace ed efficiente.

In merito proprio alla logistica questa va supportata nella sua funzione di leva di competitività: le aziende italiane, soprattutto meridionali, decidono purtroppo di aggirare le disfunzioni della logistica, determinate dalle carenze infrastrutturali, delegando "chiavi in mano" l'intera catena di distribuzione al compratore straniero, con la modalità cosiddetta "ex works". Risultato: il nostro tessuto produttivo perde il controllo della *supply chain*, con esiti penalizzanti sulle politiche di prezzo. Il che è l'esatto contrario di quanto si dovrebbe proporre un'autorità di indirizzo.

Mi spiace essere ancora una volta critico ma questa continua ricerca programmatica, questa continua modalità di "approfondire" tematiche note e finora affrontate solo in modo teorico, non è più condivisibile. Dobbiamo compiere un vero atto di umiltà: imitare le esperienze effettuate dagli altri Paesi della Unione Europea e cercare di imitare quelle Zes realizzate negli altri Mezzogiorni di Europa; se non lo facciamo, crescono Amazon e Alibaba, cresce solo la Regione logistica richiamata all'inizio e, cosa grave per il Paese, si consente la crescita, come ripeto sempre, del Prodotto Esterno Lordo (PEL) e non del Prodotto Interno Lordo (PIL).

Non credo che il Presidente Draghi sia disposto ad accettare elencazioni clientelari di amministrazioni comunali dove finora non si è praticamente fatto nulla, né ad accettare il ripetersi di convegni e di impegni rimasti tali. Così continuando, le Regioni meridionali, che potevano essere il secondo motore del Paese, rischiano di restare una tragica zavorra. □

Ercole Incalza è stato a capo, tra il 2001 e il 2014, della Struttura Tecnica di Missione del Mit

LE ZES TURISTICHE, STRUMENTO DI CRESCITA RAPIDA E SOSTENIBILE

# Una proposta per il turismo al Sud

 di **Pietro Massimo Busetta**

**I**l contributo del settore turistico alla dimensione occupazionale di un'area è molto controverso. Intanto bisogna capire quale dato si vuole calcolare se quello relativo agli addetti all'accoglienza negli alberghi ed in tutte le strutture ricettive o anche alle attività collegate come la ristorazione, il commercio e i servizi.

Penso che il valore che bisogna calcolare è quello del diretto e dell'indotto. Perché in una ipotesi di incremento delle presenze turistiche, per ovvi motivi, vi saranno posti di lavoro anche nei settori collegati. Bene da alcuni calcoli effettuati la percentuale dell'occupazione nel settore va da un 2 per mille ad un 7 per mille delle presenze complessive, a seconda che si tratti di presenze diffuse o concentrate. Pertanto nel Mezzogiorno 70-96 milioni di presenze aggiuntive creerebbero, il condizionale è d'obbligo, nella ipotesi massima 490-700 mila occupati.

Quindi con una *mission impossible* di raddoppio delle presenze, operazione estremamente complicata, considerato che negli ultimi dieci anni l'incremento è stato di poche migliaia di presenze, al massimo si avrebbe un raddoppio degli occupati complessivi del settore. Quindi è evidente che il manifatturiero, le costruzioni, i servizi alle imprese diventano indispensabili per non avere più emigrazione.

Ciò non toglie che bisogna fare uno sforzo importante per aumentare le presenze turistiche, utilizzando tutte le tipologie di turismo. Una tipologia di turismo che vien considerato quasi con fastidio e sufficienza è quello intensiva, che caratterizza la costa romagnola. Che non si inventa molto facilmente, ma che può trovare un omologo nei grandi centri di Sharm El Sheik , Varadero, Puerto Escondido, Cancun.

Il modello teorico sul quale si basa tale impostazione è quello di dedicare spazi di alcune centinaia di ettari, vicini alla costa, ancora liberi, ad insediamenti turistici intensivi ma ecocompatibili, nei quali invitare a localizzarsi le grandi catene internazionali alberghiere. Una scelta potrebbe essere delle aree industriali dismesse per recuperarle.

Dovrebbero essere due o tre per ciascuna regione del Mezzogiorno, a seconda delle possibilità. In ogni Zes turistica 50 strutture da 400 posti letto, ciascuna con 20.000 posti letto, che potrebbero essere utilizzate con un lavoro professionale, a carico degli operatori che si insedierebbero, per 8 mesi l'anno. Quindi ognuna Zes nella migliore delle ipotesi avrebbe 4 milioni e 800 mila presenze annue, per un totale approssimativo di 96 milioni di presenze annuali nel caso di 20 Zes ed una occupazione tra diretto ed indotto di 700 mila posti di lavoro. Si tratta di dati che vanno controllati adeguatamente considerate le tante variabili che incidono su tale relazione come la concentrazione degli insediamenti, il moltiplicatore conseguente alle attività manifatturiere esistenti in loco, l'effetto possibile di spiazzamento delle attività già in loco, ma che danno gli ordini di grandezza.

&gt;&gt;&gt;

**Nel Mezzogiorno 70-96 milioni di presenze aggiuntive creerebbero, il condizionale è d'obbligo, nella ipotesi massima 490-700 mila occupati**

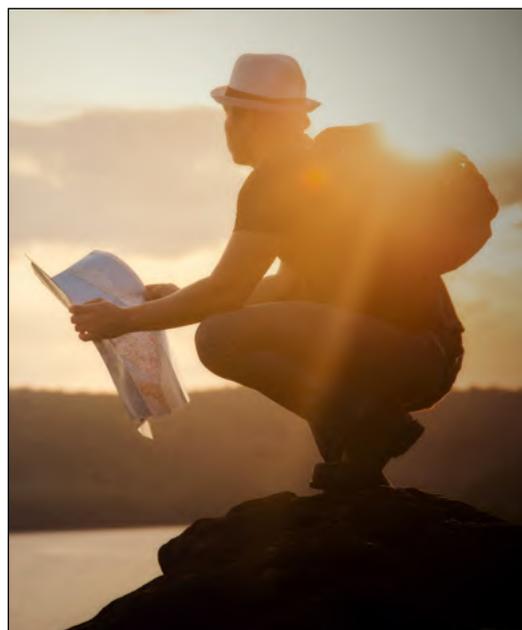


### ■ Busetta

Con un impegno straordinario avremmo dei risultati interessanti ma non esaustivi delle esigenze occupazionali enormi dell'area. E certamente non sarebbe facile una operazione simile: dalle resistenze degli ambientalisti e della sinistra più radicale, che vedrebbero in una tale ipotesi una cementificazione selvaggia delle nostre coste, a quella delle strutture alberghiere esistenti, che avrebbero la preoccupazione di perdere la loro clientela a favore delle nuove strutture, alla difficoltà di trovare investitori sui mercati internazionali pronti per una operazione simile.

Agli ambientalisti si potrebbe rispondere che il Sud ha sacrificato ettari ed ettari per insediamenti petrolchimici, spesso inquinanti, e che quindi, se il risultato fosse quello di creare posti di lavoro, l'idea di dedicare degli ettari ad insediamenti turistici potrebbe essere doverosa ed opportuna. E che poi visto che si è costruito su tutta la costa abusivamente senza creare un solo posto di lavoro un utilizzo attento e produttivo potrebbe essere auspicabile. Ma per tale idea sarebbe necessario che si avesse una normativa per delle ZES turistiche, ben collegate con infrastrutture adeguate, con sicurezza assicurata, fisco di vantaggio e cuneo fiscale azzerato per le aziende per diminuire il costo del lavoro e possibilità di approvare i progetti in pochi mesi, in maniera da consentire una vera attrazione di investitori.

La naturale vocazione turista del Mezzogiorno non trova quasi mai riscontro con le presenze registrate per stagione: appena 80 milioni. Occorre una visione strategica per il tutto il comparto con investimenti e incentivazioni adeguate: la scelta di Zes turistiche potrebbe essere vincente



Nei primi anni peraltro una tale soluzione darebbe vivacità a quel settore costruzioni, che negli ultimi anni ha perso la metà dei suoi posti di lavoro. Oltre che riverberarsi su tutto il manifatturiero nazionale, da cui ovviamente proverrebbero la maggior parte dei materiali, da quello di base per le costruzioni, a quello degli impianti a quelle degli arredamenti necessari. Una rivoluzione che dovrebbe fare i conti con le Regioni, quelle autonome e quelle ordinarie, con le classi dominanti estrattive locali, che cercherebbero il vantaggio per i loro adepti. Quindi operazione complicata quasi rivoluzionaria.

Le Zes turistiche si affiancherebbero a quelle manifatturiere con normative similari, ma nel caso in esame con una specializzazione per il settore che dovrebbe incoraggiare i grandi gruppi internazionali, che nel mondo si occupano di accoglienza ad esaminare la possibilità di insediarsi anche nel nostro Paese. Sarebbe questa un'accelerazione indispensabile per far sì che il motivo dominante che riguarda il mantra diffuso che il Mezzogiorno dovrebbe vivere di turismo potrebbe realizzarsi, in parte ovviamente, solo in parte. Ma certamente con dimensioni credibili perché ad oggi parlare di turismo nel Mezzogiorno quando esso si limita a soli 80 milioni di presenze è solo non avere idea di quali debbano essere le dimensioni di un settore per poter incidere e passare da idea generica ad attività economica vera, nonché all'aumento degli occupati diretti e di quelli dell'indotto. □

Pietro Massimo Busetta è prof. Ordinario di Statistica economica all'Università di Palermo, autore de *Il lupo e l'agnello*

SENZA INTEGRAZIONE LOGISTICA TRA PORTI, ZES E A.C. FERROVIARIA IL SISTEMA NON FUNZIONA

# Porti del Sud, manca una visione strategica

 di **Pietro Spirito**

**L**a questione marittima può costituire una delle opportunità non solo per riportare l'economia meridionale in una linea di galleggiamento, dopo i recenti decenni che hanno aumentato il divario rispetto al Centro-Nord, ma anche per superare le secche di una stagnazione ormai lunga, che ha condotto l'Italia su un sentiero di declino, con una produttività ferma al palo ed un prodotto interno con qualche decimale di crescita.

In un Paese con oltre 8.000 km di coste, la cerniera tra territorio nazionale ed economia internazionale costituita dai porti è uno degli elementi fondamentali per rilanciare il ruolo dell'Italia nel contesto globale. Eppure, nonostante l'evidente natura strategica della questione, tale tema stenta a trovare il posto di rilievo che dovrebbe avere nella discussione pubblica sulle prospettive dell'Italia. Anche nel PNRR non emergono novità particolarmente significative nella visione del sistema portuale italiano. Prosegue una concezione delle infrastrutture che si disarticola per le diverse modalità, senza un disegno unitario del sistema logistico.

Non emerge una prospettiva internazionale in chiave europea e mediterranea. Questa esigenza non riguarda solo l'Italia, ma l'intera Ue. Nello scacchiere mediterraneo si muovono potenze economiche e militari interessate a costruire influenze in un'area che concentra non solo un quarto del traffico marittimo mondiale ma anche le strategiche risorse energetiche, sia quelle della vecchia economia sia quelle, in prospettiva, della energia sostenibile di domani.

L'economia oggi è guidata dalle catene globali del valore che hanno riarticolato e ridisegnato i processi produttivi e logistici. Fuori da questo circuito si resta su un crinale di marginalizzazione. Ancora una volta i porti meridionali, che pure movimentano quasi la metà delle merci in arrivo ed in partenza dal nostro Paese, sono rimasti sullo sfondo di una visione tradizionale, ancorata sostanzialmente all'economia italiana di diversi decenni fa, quando il nostro Paese esprimeva capacità competitiva attraverso le

grandi industrie settentrionali ed i distretti del Nord Est.

L'Italia, ed il Mezzogiorno ancor di più, si è sganciata dal treno della rivoluzione tecnologica, restando in buona parte estranea alla riorganizzazione del capitalismo digitale, se si esclude il decentramento produttivo di alcune industrie alla ricerca tattica di economia di costo. È mancata una visione strategica ed ora se ne vedono le conseguenze, dopo una lunga stasi della produttività totale dei fattori.

Nel disegno della portualità italiana che viene



tracciato dal PNRR torna invece di attualità la vecchia tesi delle due "ascelle" portuali settentrionali, rispettivamente collocate nel Tirreno e nell'Adriatico, mentre il resto del sistema è visto sostanzialmente in una funzione ancillare. Per paradosso i porti del Nord svolgono un ruolo strategico per l'economia industriale del centro e dell'est Europa, mentre sono i porti meridionali che dovrebbero essere la piattaforma primaria per garantire una presenza europea nel Mediterraneo.

Oltretutto, la quota più rilevante delle risorse destinate agli investimenti nella portualità (3,3 mld sino al 2026) è indirizzata per la realizzazione

**Il Porto di Augusta. Con il PNRR torna di attualità la vecchia tesi delle due "ascelle" portuali settentrionali, rispettivamente collocate nel Tirreno e nell'Adriatico, mentre il resto del sistema italiano è visto sostanzialmente in una funzione ancillare**

&gt;&gt;&gt;

## ■ Spirito

ne della diga foranea di Genova, con uno stanziamento previsto di 500 mln, rispetto ad un costo dell'intero progetto pari, secondo le stime più attendibili, a poco meno di 2 mld.

La novità più significativa, aggiunta nella fase conclusiva della redazione del Pnrr, riguarda il rilancio delle Zes. Il Governo di Mario Draghi, per iniziativa del Ministro Carfagna, ha assunto, nell'ambito del Decreto Semplificazioni, l'opportuna iniziativa di varare l'autorizzazione unica per insediare nelle Zes nuovi stabilimenti industriali e logistici: rispetto alle 34 autorizzazioni precedentemente necessarie si tratta di un rilevante passo in avanti per attrarre investimenti e rilanciare lo sviluppo. Questo provvedimento si affianca ai 630 mln previsti per rafforzare l'armatura infrastrutturale delle Zes, portando a circa 4 mld il totale delle risorse stanziare per il sistema portuale italiano nel Pnrr.

Lo strumento delle Zes, che sono oggi più di 5.000 nel mondo, costituisce una nuova chiave

Il turismo crocieristico nel porto di Catania. (Foto di Riccardo Lombardo, courtesy Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.



di politica industriale che ha rappresentato la formula di successo dei porti di Tanger Med in Marocco o Shenzhen in Cina. Anche qui, però, non si può pensare che le Zes abbiano successo se il Paese non sarà in grado di intercettare le catene globali del valore nelle quali si articola l'economia mondiale. Un solo dato potrebbe aiutare a riflettere: negli anni '70 operavano circa 7.000 grandi aziende multinazionali. Ora questo numero è arrivato a superare quota 140.000: l'I-

talia, invece, continua ad essere caratterizzata da medie e piccole imprese, se si esclude qualche caso di aziende che però definiamo "multinazionali tascabili".

La danza del cambiamento è guidata dalla grande dimensione, e gli altri soggetti economici sono sostanzialmente vassalli nella struttura delle catene globali del valore. Senza un riposizionamento economico del tessuto produttivo, nazionale e meridionale, sarà davvero molto difficile tornare a contare nel disegno della geopolitica internazionale, composta da poteri economici che strutturano i mercati, determinando una gerarchia concorrenziale. Le Zes potranno aver successo solo se intercettano le traiettorie del modello manifatturiero che si è affermato su scala internazionale. Non basta disegnare, come pure è necessario, un pacchetto localizzatore attraente in termini di incentivi fiscali e di misure di semplificazione amministrativa. Serve attrarre soggetti imprenditoriali nodali che siano in grado di generare ricadute produttive sui territori in termini di filiera e di internazionalizzazione.

Questo aspetto riguarda la dimensione economica della sfida portuale. Ma non basta. Alla base di un disegno strategico così lacunoso sul sistema portuale italiano esiste una carenza di visione geopolitica e geoeconomica.

L'Ue non potrà mai aspirare ad un ruolo nel confronto tra le grandi potenze se non sarà in grado di imporre il proprio punto di vista in casa sua, vale a dire nel sistema mediterraneo.

L'Italia potrebbe e dovrebbe svolgere questo ruolo, assieme a Francia, Spagna, Grecia. Il *Next Generation EU* prevedeva non soltanto azioni nazionali dei singoli Stati membri, ma anche interventi trasversali di diverse Nazioni su temi strategici di interesse comune.

Che a nessuno sia venuto in mente di costruire un disegno di consolidamento e di sviluppo per il *Southern Range* mediterraneo è sintomo di una grave debolezza strategica del pensiero comunitario.

Nulla si dice nel Pnrr sulla necessità strategica di potenziare le autostrade del mare tra la sponda nord e quella Sud del Mediterraneo, così come è stato fatto nel Nord Europa, dove questi collegamenti sono finanziati con risorse comunitarie. Sarebbe nell'interesse comunitario intessere una rete fitta di collegamenti marittimi nello spazio mediterraneo, per contrastare l'egemonia cinese.

>>>

## ■ Spirito

Le connessioni, oltre alle infrastrutture, giocano un ruolo di assoluto primo piano nella politica commerciale internazionale, perché determinano opportunità di scambio che possono modificare anche la mappa delle relazioni internazionali dalla quale dipende il confronto concorrenziale tra i grandi blocchi economici.

Si rischia di perdere una grande occasione che riguarda non solo l'Italia, ma l'intera Europa. Nello spazio economico mediterraneo si gioca una delle partite decisive per il posizionamento geostrategico in un mondo che sarà caratterizzato da una globalizzazione sempre più di natura regionale.

La principale innovazione contenuta nella ultima versione del PNRR riguarda lo stretto legame che si costruisce tra piano degli investimenti e riforme per la modernizzazione. Sin dall'inizio questo principio costituiva un pilastro nelle linee guida del *Next Generation EU*.

Anche per l'organizzazione futura dei porti il disegno riformatore sarà un elemento centrale. Sono previsti una serie di interventi importanti per superare gli immobilismi che hanno rallentato la competitività del sistema italiano. Innanzitutto, la semplificazione normativa dovrebbe consentire tempi di attraversamento minori per la realizzazione degli investimenti. Poi sarà definito finalmente un regolamento sulle concessioni che si attende dalla legge 84/94, con la definizione dei criteri in base ai quali saranno assegnate ai privati le concessioni delle attività economiche nei porti. Si vedrà come saranno superate le resistenze che si preannunciano già per le concessioni turistico ricreative, per le quali oggi esiste una legge nazionale, in ampio e chiaro contrasto con la normativa comunitaria, che prevede una proroga di queste concessioni al 2033.

Resta sullo sfondo la questione della forma giuridica delle AdSP, tema tornato di attualità con l'avvio della procedura di infrazione verso il governo italiano sulla tassazione delle attività commerciali dei porti. Assumere la veste di SpA in mano pubblica potrebbe dare ai porti italiani quella flessibilità operativa decisionale ed organizzativa necessaria per dare risposte tempestive al mercato.

I prossimi passi sulle riforme saranno davvero decisivi. I primi tre pilastri che stiamo affrontando riguardano la riforma della giustizia, la

legge sulla concorrenza, la riforma delle concessioni. Si vedrà dall'esito finale del confronto tra le forze politiche: e allora capiremo se ne usciremo con adattamenti gattopardeschi oppure se, una volta tanto, decideremo davvero di imboccare la strada, difficile ma necessaria, del cambiamento e della trasformazione.

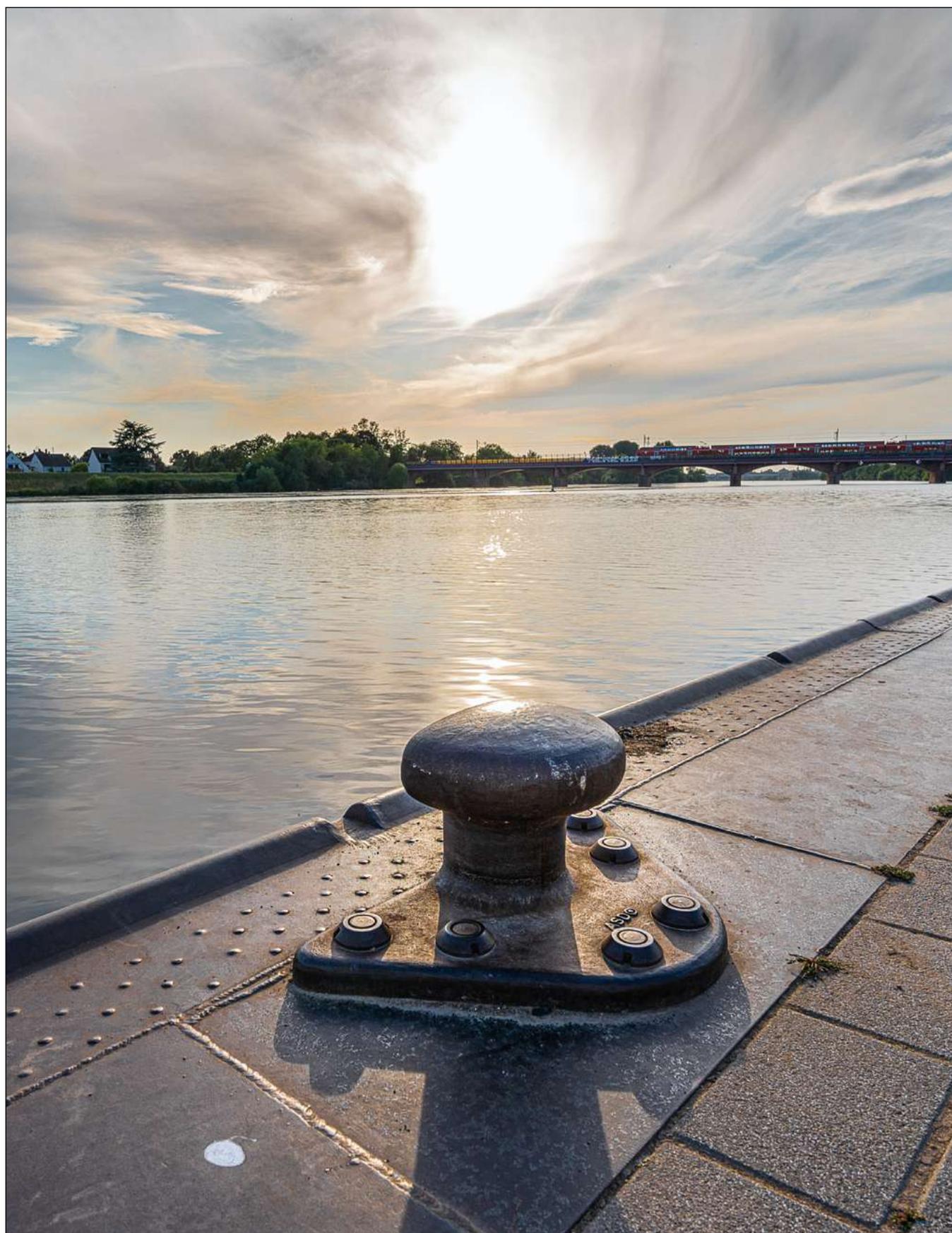
Anche le Zes attendono una spinta propulsiva che non si è intanto verificata. L'autorizzazione unica promossa dal Governo Draghi per le aziende che decidono di insediarsi nelle Zes, assieme alle risorse aggiuntive rese disponibili per investimenti infrastrutturali nelle zone economiche speciali, sono concreti passi in avanti. Serve ancora il completamento della governance, mediante la nomina dei commissari che dovranno guidare il percorso di attrazione delle industrie nelle regioni meridionali.

Serve però che sia messa in campo una strategia di posizionamento dei porti meridionali nello spazio mediterraneo, per dispiegare pienamente gli effetti delle Zes. I cambiamenti possono avanzare su due gambe: porti meridionali e Zes devono essere parte di una strategia unitaria. Il Mezzogiorno può ripartire da qui. □

**Il Porto di Gioia Tauro. È gestito dall'Autorità Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che comprende anche i porti di Corigliano Rossano, Vibo Valentia, Palmi e Crotone**



Pietro Spirito è docente all'Universitas Mercatorum



MA SOLO SE INTEGRATE NEL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO

# Infrastrutture siciliane, un valore per il Paese

 di **Roberto Di Maria**

**M**obilità e coesione sono alla radice delle politiche di investimento dell'Ue, strumenti per sostenere crescita economica, creazione di posti di lavoro, competitività delle imprese, sviluppo sostenibile e protezione dell'ambiente; finalizzati al progresso non solo economico ma anche sociale e strategico. Colpevolmente ignorati nella versione italiana del PNRR, per il Mezzogiorno e per la Sicilia in particolare.

La dimostrazione dell'inosservanza delle linee guida indicate dalla Commissione europea avviene palese nella parte relativa agli Investimenti sulla Rete ferroviaria nel Mezzogiorno: "Si estenderà l'Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza-Battipaglia". Niente completamento della PA-CT-ME, né della SA-RC e nessun accenno al Ponte di Messina. Eppure, erano stati proprio il livello di disoccupazione, il Pil pro capite, il ri-

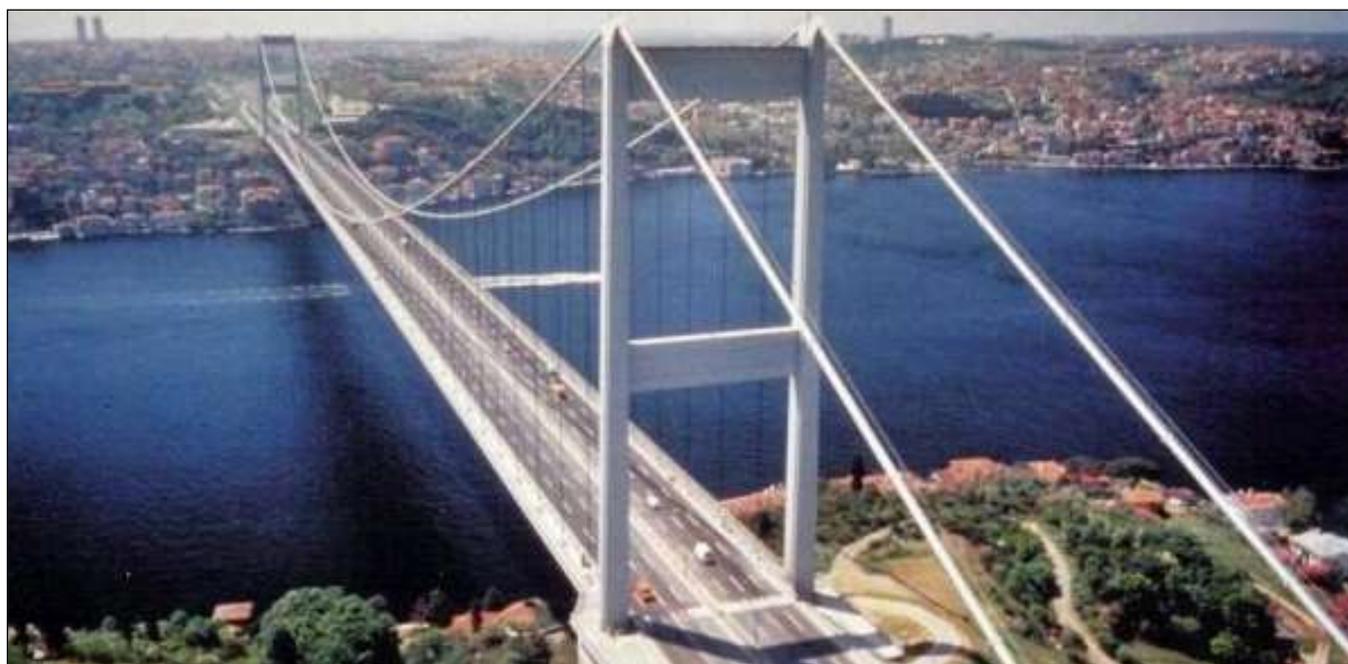
tardo logistico e la carenza di servizi dell'isola a essere determinanti per assegnare all'Italia un fiume di risorse mai viste.

Senza ricordare situazioni geografiche e flussi mercantili che solcano il Mediterraneo, ampiamente noti, è assurdo non sfruttare l'opportunità - non solo italiana ma europea - di porre rimedio al ritardo delle infrastrutture siciliane. Alla base del funzionamento di un sistema logistico vi sono i porti, i retroporti, i collegamenti ferroviari e stradali, gli aeroporti e le Zes. Il programma da attuare esiste già, ed è tracciato attorno al completamento del Corridoio Scan-Med che, nella sua propaggine più meridionale attraversa la Sicilia. L'ottica paneuropea rende facile individuare ciò che le Regioni meridionali dovevano pretendere fosse inserito nel PNRR.

Invece, fino alla fine del decennio in corso non sarà possibile far partire e arrivare in Sicilia treni a sagoma P/C80, autostrade viaggianti con container *high-cube*, formare treni di 750 m. come nel resto d'Europa. La stessa AV/AC

&gt;&gt;&gt;

Un rendering del progetto del Ponte sullo Stretto, con lo sviluppo a una campata, previsto dagli studi della Società Stretto di Messina



### ■ Di Maria

farlocca sull'asse ME-CT-PA viene finanziata sul PNRR per soli 1.440 milioni su quasi 8.600: d'altronde, i cronoprogrammi non prevedono il completamento dell'opera nel 2026, ma soltanto nel 2030.

Peraltro, tale asse ferroviario, lento e costoso, servirà a ben poco senza il collegamento stabile sullo Stretto, rimandato sine die dall'atteggiamento dilatorio del governo italiano.

Soltanto 317 milioni riguardano nuove opere, mentre il resto surroga finanziamenti già previsti. Il PNRR non prevede nulla nemmeno per la rete ferroviaria locale, né per i collegamenti ai porti, con l'eccezione di Augusta. Una "dimenti-

esse bisognerà pure arrivarci e non sarà facile, alla luce delle attuali condizioni di strade ed autostrade siciliane. Per quanto riguarda gli aeroporti - il PNRR cita solo Trapani Birgi -, rimangono destinati al solo traffico passeggeri. Sarebbe opportuna, quanto meno, l'individuazione di un aeroporto "cargo" di riferimento per l'isola.

Per quanto riguarda i poli logistici intermodali, se Bicocca è in fase di definizione, Termini Imerese è in alto mare. Secondo l'accordo stipulato tra l'Italia e la Commissione Europea, essi rientrano nello stesso schema territoriale calabro-campano-pugliese (ALI). Ma tale schema acquista efficacia solo in presenza del Ponte di Messina.

Infine, ancora una volta, si sente la mancanza di

Lo scarico dei container al Porto di Gioia Tauro: il traffico sta crescendo in maniera esponenziale dopo la crisi degli anni scorsi.



canza" che contraddice la "ratio" del *Next Generation* e manda all'aria il progetto di una portualità diffusa che proietti l'Italia e l'Europa verso l'Africa: nulla si sa sull'hub portuale di Marsala, né sul potenziamento degli scali di Gela e Pozzallo. Nel frattempo, sono scomparsi i raccordi ferroviari già esistenti, come è successo a Palermo, Catania e Licata!

La viabilità non è contemplata, dato che il PNRR premia le infrastrutture più sostenibili; ma ad

un'unica "cabina di regia" che andrebbe istituita a livello regionale, in contatto con un analogo organo nazionale che razionalizzi gli interventi e li riconduca ad una logica unitaria. Allo stato, invece, i vari soggetti attuatori (Rfi, Anas, Autorità portuali ed aeroportuali) si muovono ognuno per suo conto, con propri piani infrastrutturali spesso incoerenti, se non del tutto contrastanti. In altre parole, così com'è il Pnrr alla Sicilia serve a poco o nulla. □

Roberto Di Maria è ingegnere dei Trasporti

MA SOLO SE INTEGRATE NEL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO

# Infrastrutture calabresi, un valore per il Paese

 di **Peppe Caridi**

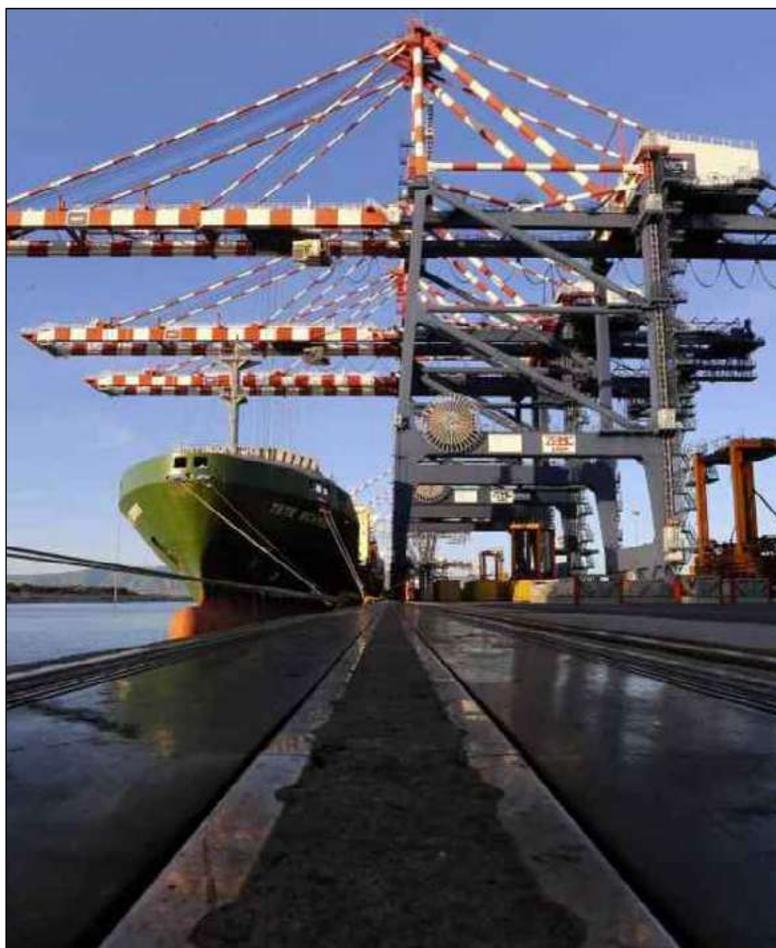
**C**'era una volta l'A3 Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada più disastrosa d'Europa, con scarse condizioni di sicurezza e lavori perenni che la rendevano un cantiere continuo.

No, non è un romanzo ambientato in una location di fantasia. Fino a pochi anni fa, l'A3 Salerno-Reggio Calabria è stato l'emblema del sottosviluppo e dell'arretratezza del Sud fin quando il governo Berlusconi il 21 dicembre 2001 approvava la Legge obiettivo n° 443 che prevedeva un maxi finanziamento per realizzare una nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria "riqualificando e ammodernando il percorso esistente in funzione della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, adeguando la viabilità circostante alla grande opera dello Stretto".

Oggi, dopo 20 anni, del Ponte non c'è traccia ma i calabresi e gli italiani tutti beneficiano enormemente anche soltanto del tentativo di realizzarlo: l'A3 non c'è più, Salerno e Reggio Calabria sono collegate da una nuova autostrada che si chiama A2 "Autostrada del Mediterraneo", quasi completamente nuova, moderna, sicura, veloce e all'avanguardia internazionale per standard di sicurezza e tecnologia. Dal punto di vista infrastrutturale e ingegneristico è un'opera autostradale che, per numero e qualità di viadotti e gallerie, non ha eguali in Europa e che oggi collega la Calabria al resto d'Italia in modo adeguato alle esigenze di un Paese sviluppato.

Se, però, la vecchia A3 era l'emblema del sottosviluppo meridionale, la nuova A2 non è ancora diventata testimonianza del rilancio del Sud. Perché è rimasta un'opera isolata di un Sud sempre più marginale, periferico e arretrato rispetto al resto d'Italia e d'Europa. Mentre in Calabria veniva realizzata la prima vera autostrada della sua storia, infatti, il resto d'Italia da Salerno in su entrava nell'era dell'alta velocità ferroviaria che da Napoli a Roma, da Firenze a Bologna fino a Milano a Torino ha dato nuovo impulso all'economia generando crescita e sviluppo.

Oggi, nel mondo che si affaccia al 2022 nel ten-



tativo di lasciarsi alle spalle la pandemia, il Sud ha una grandissima occasione che è la stessa occasione di tutte le aree ancora arretrate e sottosviluppate d'Europa e del mondo: sfruttare i vantaggi forniti dalle nuove tecnologie per portarsi ai più alti standard tecnologici e infrastrutturali del mondo facendo un "salto" rispetto alle fasi intermedie già sperimentate negli ultimi decenni dal mondo evoluto e sviluppato. E allora sfruttare le occasioni della mobilità sostenibile, puntare direttamente sull'alta velocità ferroviaria, mettere in rete le principali realtà locali, rendere i trasporti via terra competitivi

&gt;&gt;&gt;

**Il Porto di Gioia Tauro: il collegamento con la ferrovia con il gateway trasformerà radicalmente l'attività portuale fino ad oggi limitata al solo**



I lavori di costruzione del nuovo ponte sullo Sfalassà che ha sostituito il precedente viadotto: è una colossale opera d'ingegneria

### ■ Caridi

con quelli aerei, puntare sulle Zes. Per la Calabria significa puntare sui porti di Gioia Tauro, ma anche Vibo marina, Crotona e Corigliano Calabro, rivedendo la mobilità dell'area dello Stretto in funzione del Ponte, l'unica grande opera che può rendere sviluppato il Sud collegando la Sicilia al resto d'Europa tramite appunto la Calabria.

La vocazione storica del Mediterraneo come crocevia dei trasporti tra tre continenti può restituire sviluppo, crescita e competitività e la Calabria ha in Gioia Tauro un punto strategico per il commercio internazionale. Nel 2020, nonostante i *lockdown* per la pandemia, ha battuto raggiunto il traguardo storico di 3.193.000 Teu, un dato impressionante in termini di traffico merci: è il 9° porto europeo per volumi di merci. Il distretto portuale si estende su 4.400.000 metri quadrati, e la valorizzazione principale può riguardare l'area produttiva del retroporto. La connessione di Gioia Tauro con una linea ad Alta Velocità ferroviaria legata tramite il Ponte sullo Stretto alla Sicilia potrebbe proiettare la

Calabria nuovamente al centro del mondo commerciale, restituendo crescita, sviluppo, lavoro e prospettive ad una Regione tristemente ai margini del Paese da troppo tempo.

Per raggiungere questo obiettivo, il tassello fondamentale è la realizzazione del Ponte sullo Stretto su cui il neo governatore Roberto Occhiuto si è espresso in modo particolarmente favorevole subito dopo la recente elezione. Ben venga, quindi, la realizzazione della nuova linea ad AV ferroviaria che passa da Cosenza mettendo in collegamento le principali realtà urbane, sociali, culturali e commerciali della Calabria, purché non si fermi in riva allo Stretto ma proceda - tramite il Ponte appunto - in Sicilia, rendendo il Sud Italia competitivo e dotando calabresi e siciliani di tutti quegli strumenti necessari come presupposti per uno sviluppo economico che possa generare benessere. □

Peppe Caridi, giornalista, è direttore di StrettoWeb

A CENTO ANNI DALLA "RIVOLUZIONE MERIDIONALE" DI GUIDO DORSO

# Serve un Ponte per far ripartire il Sud

di Pino Aprile

**S**ono passati 100 anni da quando Guido Dorso ha scritto *La Rivoluzione meridionale* ma stiamo ancora aspettando. Intanto si continua ad emigrare (due milioni in 20 anni) e il Nord continua a prosperare a spese del Meridione. È arrivato il momento di puntare su singoli obiettivi capaci di innescare un cambiamento reale, cominciando dal porto di Gioia Tauro e dall'attraversamento sullo Stretto

Eppure era facile da capire: il futuro puoi costruirlo con quello che hai oggi e con chi c'è oggi. E se è poco e chi c'è non è adatto, o cerchi di fare quello che si può nelle condizioni date o aspetti la gente e il tempo giusti per costruire il futuro migliore. Potresti non arrivare: la controindicazione è il futuro passa mentre lo stai aspettando.

Per trarre fuori il Sud dalla condizione coloniale a cui fu condannato con l'unificazione fatta a vantaggio di una parte del Paese (ancor oggi "autorevoli" esponenti bocconiani dell'egoismo padano, sostengono che L'Italia si salva ammazzando Napoli per ingrassare Milano), ci vorrebbero "cento uomini d'acciaio": lo scrisse Guido Dorso, il grande irpino autore de *La rivoluzione meridionale*. Che morì nel 1947, a 55 anni, senza

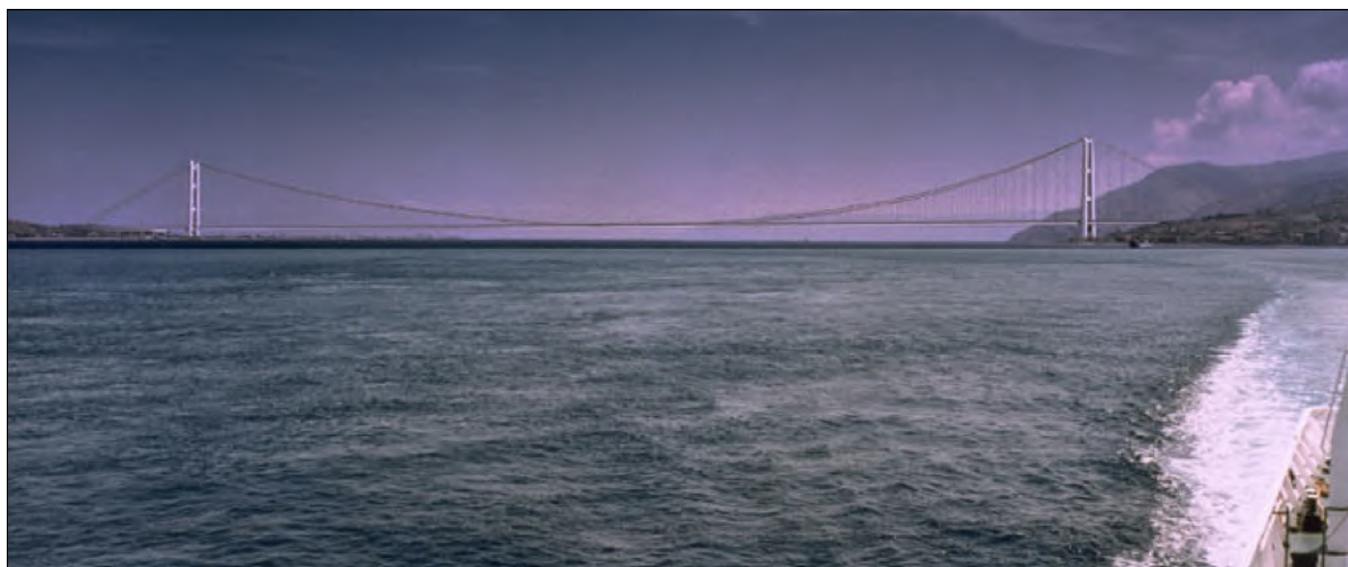
trovarli. È uno dei numi dell'Olimpo meridionalista. Un Olimpo di morti delusi: grandissimi lottatori contro poteri sproporzionati. Hanno perso lasciando una traccia indelebile.

La formazione di una classe dirigente meridionale diversa e migliore dovrebbe produrla quella mandata a casa dalla nuova; o quella nazionale che con l'attuale è in perfetta armonia. Fosse pur possibile, si tratterebbe di una operazione di lungo periodo. Cento uomini d'acciaio in cent'anni non si son trovati. Ne han trovati di legno, di ottone, di panna montata, moltissimi di bronzo, ma solo la faccia; di piombo (i culi: avvitati a poltrone) e pure di ferro, non solo lo stomaco come i più, ma tutti di ferro, indomiti e fieri (da Chinnici a Falcone, Borsellino, Angelo Vassallo, tutti abbattuti). Ma sempre meno di cento. Vogliamo spendere un altro secolo per continuare a cercarli?

Quindi, la faccenda si riduce a: perché non cercare cosa si può fare qui e ora, chi c'è, c'è? Stando alle proiezioni della Svimez, andiamo verso la desertificazione entro pochi decenni: ogni cinque minuti se ne va uno di noi, 365 giorni all'anno, da vent'anni...

&gt;&gt;&gt;

**Il rendering del Ponte sullo Stretto nel progetto a una camera, approvato dal Governo Berlusconi, e successivamente bloccato dal Governo Monti**



**Giustino Fortunato (1848-1932), un grande meridionalista: «Non c'è sviluppo senza coesione, non c'è coesione senza mobilità, non c'è mobilità senza infrastrutture**



### ■ Aprile

Personne valide, per le quali il Sud ha speso perché fossero preparate, forti e in grado, ovunque andassero, di rendere: ma ad altri, non a casa propria. Un investimento perduto che equivale a un esborso di 20 miliardi, 40.000€ al minuto regalati dalle regioni più povere alle più ricche d'Italia e del resto del mondo.

L'idea di svenarsi in gente e soldi per chissà quanti altri anni ancora, in attesa di classe dirigente e circostanze migliori rischia di essere troppo costosa, in ogni senso. E di portarci verso il contrario di quel che speriamo, perché la fuga dei più preparati e coraggiosi (l'emigrazio-

**«Guido Dorso (1892-1947) altro grande meridionalista. Avvocato, si avvicinò subito alla politica, cominciando a scrivere su diversi giornali, sposando con grande impegno e lucidità il problema meridionale**



ne dei figli è di qualità ben maggiore di quella dei loro padri e nonni), priva il Sud del bacino da cui attingere una nuova classe dirigente. Ci auguriamo tutti (va be'..., quasi) che questa emorragia si arresti ma quale evento dovrebbe causare la svolta?

Classe dirigente non sono solo i politici, ma imprenditori, docenti universitari e no, giornalisti, avvocati, preti, medici, professionisti... Insomma, tutti quelli nelle cui mani stanno le sorti della comunità, i suoi soldi, i sentimenti, le paure, le speranze, il racconto del passato, la guida del presente, la costruzione di futuro.

La classe dirigente meridionale è succube di quella nazionale, da cui spesso dipendono carriere e affari. Un politico troppo meridionalista non ha domani. Chi vuole raccattare le briciole, non solo deve piegarsi, ma prendere le distanze. C'è un solo modo perché il Mezzogiorno esca da questo stato di subordinazione: agire da blocco unico su temi specifici (ognuno per le sue ragioni e persino per interessi, se non sporchi). Facile da dire, ma quasi impossibile da fare, perché il potere di impedire che altri facciano vale più del potere di fare.

Per il veto reciproco, il Sud resta senza Ponte sullo Stretto, senza AV, senza ferrovia sull'arco jonico, senza autostrade decenti che lo colleghino con il resto del Sud, con i porti migliori d'Italia, tenuti vuoti per favorire quelli del Nord...

Se le cose stanno così (e lo dimostra la Storia), perché non individuare delle opere trainanti l'intera economia meridionale e agire come forza politica territoriale per realizzarle? Cominciando dalla Calabria, la regione peggio messa di tutto il Sud ma geograficamente chiave di volta dello sviluppo dell'intero Mezzogiorno.

Costruire il Ponte obbligherebbe a fare i collegamenti ferroviari e stradali veloci fra Sicilia e Calabria, attivando finalmente il "corridoio Helsinki-Malta" che l'Europa chiede dal 1976: una arteria di commerci e turismo di valore incalcolabile. E non sarebbe più tollerabile il "sacrificio" di sabotare i porti meridionali, per non toglier traffico ai più lontani e scomodi di Genova e Trieste.

Con il solo funzionamento a pieno regime del porto di Gioia Tauro (l'unico, con Trieste, ad avere i fondali per l'attracco delle supernavi, mentre per poter mettere Genova alla pari si potano le tasche degli italiani di un paio di miliardi) potrebbe attivare una economia tale da risolvere la Questione meridionale. Non calabrese: meridionale. □

Pino Aprile è giornalista e scrittore, autore di molti libri sul Mezzogiorno, direttore di *LacNews24*

PUNTARE SUL RETROPORTO PER LA NASCITA DI UN POLO AGROALIMENTARE

# Gioia Tauro, il Porto per avviare la crescita

 di **Marcello Minenna**


**C**on la ripresa economica il nodo delle infrastrutture sta venendo al pettine a livello globale. Colli di bottiglia nel sistema di trasporto internazionale di merci stanno alimentando l'inflazione delle materie prime e industriali, e in alcuni casi creando difficoltà di ricostituzione degli stock di magazzino per interi settori commerciali. Il graduale avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) deve essere sfruttato per realizzare opere strategiche per l'economia nazionale e il Mezzogiorno. Un tassello realizzabile per il potenziamento dell'Italia nel commercio marittimo nel Mediterraneo potrebbe essere la nascita di un polo agroalimentare nel retroporto di Gioia Tauro che possa costituire un centro di eccellenza a livello europeo. I prodotti tipici del Sud Italia sarebbero esporta-

ti lungo le dorsali adriatiche/tirreniche, mentre le materie prime da trasformare provenienti dai flussi logistici nel Mediterraneo sarebbero veicolate in Europa attraverso le reti marittima/ferroviaria. Nel 2020 la bilancia commerciale agroalimentare ha registrato un surplus di 3,1 miliardi di euro e l'intero comparto rappresenta il 4,3% del Pil nazionale. Il Porto di Gioia Tauro è un grande hub di trasbordo intermodale per la connessione tra Mediterraneo e continente europeo.

Le partenze da Gioia Tauro di merce in c.d. *transshipment* (cioè trasbordata senza essere sdoganata) hanno rappresentato il 77% del totale nazionale, quasi 900mila per 17 milioni di tonnellate. In particolare, il 20% dei container è refrigerato, mentre le merci alimentari sono pari

**Il Porto di Gioia Tauro: il retroporto può costituire un'ottima opportunità per la nascita di un polo agro-alimentare destinato facilmente a diventare un centro di eccellenza a livello europeo.**

&gt;&gt;&gt;

## ■ Minenna

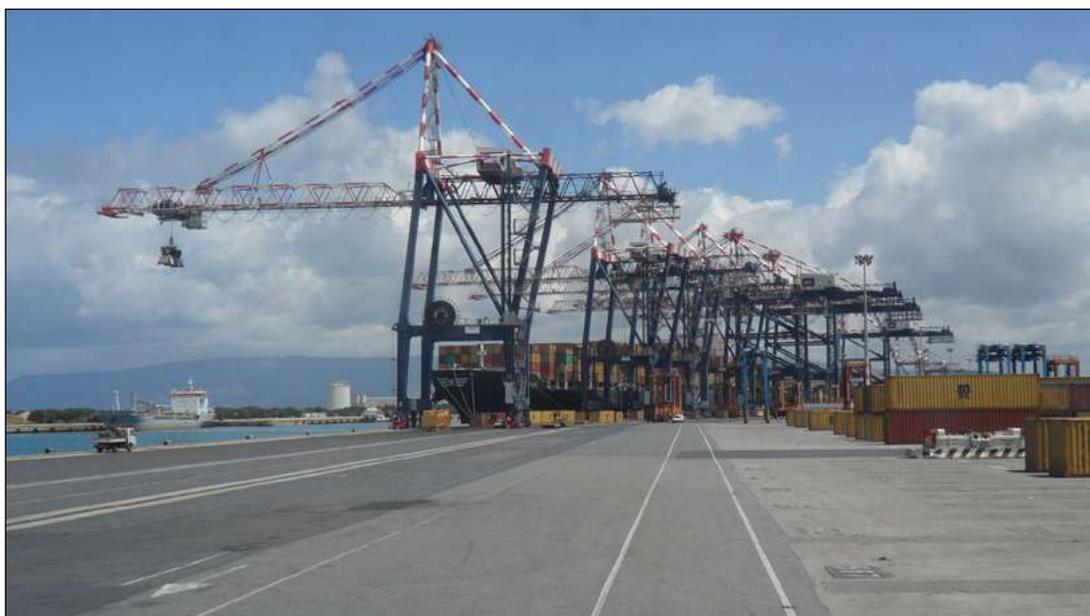
a 5,75 milioni di tonnellate su un totale di 16,26. Il macro-nodo di Gioia Tauro avrebbe pertanto le potenzialità per essere l'hub idoneo a ospitare il progetto anche in funzione dell'estensione all'area retrostante il porto (607ha). A supporto sarebbe prevista l'istituzione di una Zona franca doganale (Zfd) all'interno di una Zona economica speciale (Zes). La Zfd è un'area specifica all'interno del porto ove sono sospese fiscalità doganale e misure europee di politica commerciale mentre la più ampia Zes prevede agevolazioni di natura fiscale, tributaria e procedurale. In termini di valore degli scambi commerciali, si stima un incremento del 6% a livello nazionale ed una crescita dei transiti marittimi su Gioia Tauro del 25%, con conseguente incremento del traffico su gomma/ferro del 45%.

Come finanziare lo sviluppo del polo di trasformazione agroalimentare? L'idea è rimettere in gioco il ruolo dello Stato come garante in sinergia con il risparmio privato. Il governo costituisce una società veicolo che emette Abs (*Asset-Backed-Securities*) a controllo pubblico ma fuori dal perimetro contabile dello Stato.

L'aderenza del progetto al piano n.2 del Pnrr: Rivoluzione verde e Transizione ecologica, dovrebbe permettere di emettere titoli certificabili come *green* o *sustainability bonds* secondo la classificazione Cbi/Icma. A titolo esemplificativo, gli Abs potrebbero essere strutturati in

6 tranches ordinate dalle meno rischiose (senior o *mezzanine* garantite dallo Stato/Banca Europea degli Investimenti) alle più rischiose assimilabili a *growth bonds*. In funzione importante per i titoli senior potrebbe essere quella di collaterale per ricapitalizzare le imprese di trasformazione agroalimentare in difficoltà del Mezzogiorno. L'obiettivo finale è la ripresa del processo di convergenza tra Sud e Centro-Nord ma molto dipende dalla capacità delle amministrazioni locali di coordinarsi tra loro e col governo centrale, superando la cultura localistica che le ha contraddistinte negli ultimi decenni. Se ciò non accadrà, nessuno strumento finanziario è in grado di supplire alle carenze di progettualità e all'assenza di una visione dello sviluppo sovraregionale. Invece di concentrarsi su poche opere fondamentali condivise, i Piani strategici delle Regioni meridionali sono indirizzati verso una miriade di microiniziative - ognuna assolutamente legittima, sicuramente - delle quali solo una minima parte sarà in grado di rispettare le rigide direttive dettate dall'Ue. In mancanza di una visione generale ispirata a poche grandi opere in grado di far compiere un balzo in avanti alla coesione del Paese e a ridare al Meridione l'antica capacità produttiva, diviene impossibile proporre alternative credibili al modello di sviluppo perseguito dal governo nazionale, ancora una volta basato sul *trickle down*. □

Le gigantesche gru del Porto di Gioia Tauro che assicurano il transhipment dei container senza sdoganamento. Il gateway ferroviario permetterà di veicolare i container in tutta Europa e rivitalizzare il retroporto con attività di trasformazione delle merci in arrivo a Gioia



di Marcello Minenna è Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

I VERI RISCHI DELL'ECOLOGISMO MILITANTE E LE ESIGENZE DELLA MOBILITÀ

# Ambiente, infrastrutture e “fake news”

di Giovanni Mollica ed Enzo Siviero

Uno spettro si aggira per l'Italia e, come quello del padre di Amleto, vorrebbe raccontare la sua verità; superando quella che è la “narrazione” di chi - un tempo si chiamavano “sciocchezze” - lo definisce “una colata di cemento da cui solo la mafia trarrebbe vantaggio” (Montanari).

Come il padre del Principe di Danimarca, è uno spettro avanti negli anni, che richiama alla mente anche quello, sempre più evanescente, di marxiana memoria, che invitava i proletari a unirsi contro «l'irrefrenabile tendenza predatoria delle élite» (Galbraith). Uno spettro che ha un nome ben preciso: Ponte di Messina; tornato alla ribalta delle cronache italiane - quelle estere si sono stufate di trattarlo -, anche a causa della rinnovata enfasi ambientalista che pervade il mondo.

Messe da parte “inezie” come la mancanza di lavoro e l'emigrazione - che dovrebbero essere fondamentali per le forze politiche e sindacali che si definiscono progressiste -, ampiamente note a chi ha la sensibilità sociale e l'onestà intellettuale di considerarli, riflettiamo sull'attuale situazione ambientale e sulle conseguenze, a medio-lungo termine, derivanti dalla realizzazione di una struttura che non tocca l'acqua (ponte a una campata). Senza prendere in considerazione soluzioni disastrose per l'ambiente marino come quelle con pile in alveo.

È proprio da questo punto di vista che la costruzione del gigante dello Stretto non è stata condivisa da chi avrebbe avuto tutte le ragioni per perorarla, cioè ambientalisti e animalisti. In contraddizione con quella che dovrebbe essere la loro naturale vocazione.

Il perché resta oscuro, quantomeno dal punto di vista della logica. Sono, infatti incomprensibili le ragioni che hanno spinto il Wwf a condividere un manifesto contro il Ponte, infischandosene delle inevitabili collisioni tra le oltre 1700 imbarcazioni che attraversano settimanalmente quel braccio di mare e i cetacei che, in numero ogni anno maggiore, vi passano longitudinalmente.



Così come viene spontaneo chiedersi perché Greenpeace e Legambiente, sempre in prima linea nell'anteporre la lotta all'inquinamento a ogni altro intervento umano, si oppongano a una soluzione trasportistica che trasferirebbe su ferro una parte rilevante del traffico gommatato. Incoraggiando così il potenziamento di un servizio di traghettamento fortemente inquinante. In contrasto con quanto chiedono, da decenni l'Ue, il buon senso e la lotta (quella seria) ai cambiamenti climatici.

È di questi giorni la presentazione dell'ennesimo comunicato stampa di Greenpeace nel quale si afferma che «...domestic and cross-border short haul flights must be banned where there is a train alternative under 6 hours». Una richiesta che sembra scritta per siciliani e calabresi. Ottusamente, gli ambientalisti italiani vi si oppongono, incentivando nei fatti l'uso dell'aereo e del gommatato.

A questo punto, di solito, il benaltrismo insorge: prima realizziamo tutto il resto, poi pensiamo al

&gt;&gt;&gt;

**L'inquinamento sullo Stretto non è solo marino, ma anche atmosferico: l'attraversamento stabile risolverebbe molti problemi di inquinamento marino e ambientale**

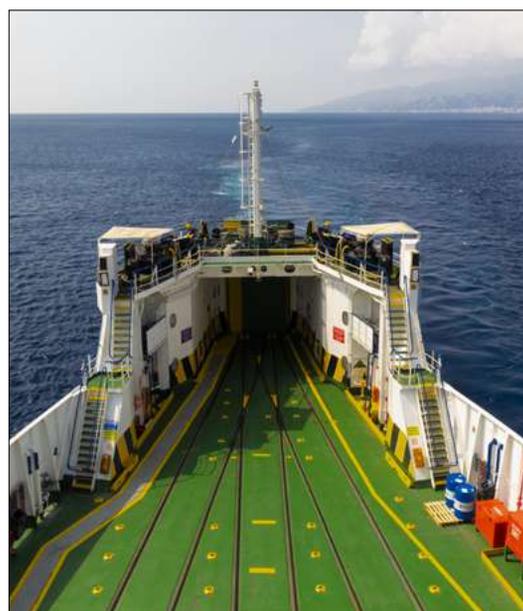
## ■ Mollica / Siviero

Ponte di Messina. Una tesi che l'Economia e la storia dei Trasporti smentiscono con montagne di dati.

Messo alle strette dalla logica e dalla storia, lo pseudo-ambientalista italiano tipo, proclama: la priorità è mettere in sicurezza un territorio a rischio di dissesto idrogeologico, così da evitare tragedie come quelle alle quali assistiamo, purtroppo, così spesso.

Premesso che l'argomento è infantilmente capzioso perché nulla vieta di fare entrambe le cose, e che la stessa Greenpeace lo contraddice quando proclama che "se venisse migliorata l'efficienza e l'accessibilità del sistema ferroviario europeo si otterrebbe un risparmio di circa 23,4 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente all'anno, pari alle emissioni annuali di un Paese come la Croazia". Coerentemente con questi numeri, i Verdi tedeschi e danesi hanno accettato - dopo un acceso *débat public* - la realizzazione di un tunnel soffolto di 18 km sul Fehmarn Belt, uno stretto dove il traghettamento si svolgeva e si svolge (il tunnel sarà completato nel 2029) in obbedienza a norme di sicurezza molto più rigide rispetto a quelle, più "allegre", che sono applicate da noi. In altre parole, la priorità è ormai l'ambiente.

L'ultimo argomento pseudo ambientalista è il più subdolo: i lavori del Ponte causerebbero gravi emissioni nocive per la salute. È vero, ma



esistono lavori di qualsiasi tipo - dal rifacimento di una facciata ai muraglioni di contenimento di un corso d'acqua a rischio esondazione - che possono essere effettuati senza inquinare? In quanti casi abbiamo rimpianto di non averli eseguiti prima? In conclusione, a fronte di benefici sociali, ambientali ed economici documentabili, contro la realizzazione del Ponte di Messina vi sono solo chiacchiere. Che siano altre le ragioni che inducono persino Touring Club, Italia Nostra e Fai ad aver paura dello spettro? □

Una suggestiva veduta dello Stretto di Messina: contro la realizzazione del Ponte molte notizie prive di qualsiasi fondamento scientifico, quasi sempre frutto di un ambientalismo esasperato e dei fautori del "benaltrismo".

CARMINE VERDUCI



LUOGO MAGICO DAI MILLE PAESAGGI STORICI, CULTURALI, URBANI E NATURALISTICI

# Per un Piano olistico dello Stretto

di Giovanni Spalla

*"I fallimenti liquidano l'utopia, o l'utopia resta un bisogno morale al di là del naufragio? E la demonizzazione, fin troppo facile, dell'utopia non diviene un alibi per blindare in eterno la conservazione e l'ingiustizia?"*

Luciano Canfora

**F**ino a 3 anni fa, l'area dello Stretto di Messina, comprendente sia le due sponde contrapposte che si estendono da Villa San Giovanni a Tremestieri, sia la superficie e i fondali interclusi dell'Ionio e del Tirreno, non era mai stata considerata, dallo Stato e dagli amministratori della Sicilia e della Calabria, come oggetto di pianificazione portuale e ambientale unitaria.

Infatti, due anni dopo la riforma Del Rio, nata per superare la frammentazione della portualità nazionale (D.Lgs.169/2016), fu istituita nel 2018 l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (ASPS-L.136/2018): per la prima volta un'unica amministrazione dello Stato ha il compito di pianificare e programmare la continuità territoriale e la compatibilità ambientale e funzionale

dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Tale Autorità ha la competenza di redigere (L. 84/1994) il "Documento di pianificazione energetica ed ambientale", per assicurare una pianificazione in coerenza con le politiche ambientali europee, ed il "Piano Regolatore Portuale"(PRP) di ciascun porto del sistema, unito ad un "Master Plan" generale, chiamato "Documento di pianificazione strategica del sistema portuale" - la cui approvazione è riservata alla Regione Siciliana, a conclusione di un iter che coinvolge i Comuni interessati, i Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente e la Regione Calabria-, con l'obiettivo di pianificare aree portuali, retro-portuali, collegamenti viari, ferroviari e porto-città, attraversamenti e ambiti urbani, waterfront, riduzione CO2, sostenibilità energetica e ambientale.

È da considerare un avanzamento culturale e scientifico, aver dotato il territorio dello Stretto di nuovi strumenti di pianificazione, tuttavia questo avanzamento merita di essere completato in termini di coerenza e continuità territoriale, perché la sua pianificazione, ad oggi,

&gt;&gt;&gt;

**Il rendering del Ponte a campata unica di 3300 metri, sospeso su due piloni alti 399 metri**



## ■ Spalla

presenta ancora diverse disomogeneità e una settorialità di visione ambientale e paesaggistica. Le attività portuali da progettare per lo Stretto, in sostanza, devono essere rese compatibili, sia con l'ambiente marino che con il paesaggio storico dello Stretto, visto in relazione alla nuova emergenza architettonica del ponte di Messina, con la sua campata unica di 3300 metri, sospeso su due piloni alti 399 metri.

Il ponte di Messina costituisce l'asse di collegamento stradale, ferroviario e ciclabile tra Europa, Mediterraneo e Africa, quale simbolo materiale, trasparente alla luce al vento e alla



La vista dall'alto dell'area dello Stretto.

La sostenibilità ambientale può essere ottenuta sia con la conoscenza scientifica delle sue caratteristiche ecologiche, biologiche e idrogeologiche, sia con l'individuazione degli interventi di risanamento che possano eliminare le cause dirette e indirette dell'inquinamento dell'intero ecosistema

vista, di un nuovo paesaggio a realtà artistica aumentata, testimonianza monumentale di una coesione sociale intercontinentale.

L'area dello Stretto, quindi, può essere sottoposta a trasformazioni portuali e infrastrutturali, a condizione che esse vengano governate da un piano urbanistico integrato di competenza statale, che sappia progettare e attuare scenari paesaggistici, tanto di recupero quanto di innovazione, dimostrandone, in termini di conoscenza tecnico scientifica, la sostenibilità ambientale e urbanistica.

La sostenibilità ambientale dello Stretto può, quindi, essere ottenuta soltanto, sia con la conoscenza scientifica delle sue caratteristiche ecologiche, biologiche e idrologiche, sia con l'individuazione degli interventi di risanamento atti a eliminare le cause dirette e indirette dell'inquinamento chimico e fisico che ha colpito quel suo straordinario ecosistema (soprattutto nel tratto tra Tremestieri e Reggio) che, secondo Spanò, è unico nel mediterraneo per abbondanza di specie, biodiversità e biocenosi.

La sostenibilità urbanistica, non può che essere

frutto dell'applicazione del Piano Urbanistico Integrato dello Stretto, inteso, sia come conoscenza storica e funzionale dell'uso stratificato del suolo, sia come processo di ricerca scientifica dell'alternativa urbanistica più favorevole ai diritti della comunità, da scegliersi con una partecipazione popolare attiva, non surrettizia. Tale piano dovrà tenere in gran conto le preesistenze ambientali e storiche ed essere in grado di contrastare tutto ciò che è scientificamente desumibile dagli effetti sul territorio derivanti dallo sfruttamento dell'uomo sulla natura e dai cambiamenti climatici provocati dal riscaldamento del pianeta: inquinamento, inondazioni, incendi, desertificazione, deforestazione, degrado edilizio e ambientale e fenomeni meteorologici estremi.

Si tratta di mettere concretamente in atto una "pianificazione urbanistica integrata", basata sulla stratificazione storica dell'uso del suolo, sottosuolo e soprassuolo, da applicare, in prima approssimazione, all'area terrestre e marina che si estende da Taormina a Gioia Tauro.

Spetta al piano urbanistico integrato stabilire che gli interventi portuali nello Stretto non debbano essere mirati solo ad aumentare gli spazi di movimentazione di navi porta container, privilegiando il potere dei terminalisti, ma anche a costruire piattaforme protette da destinare, sia allo scarico e carico di merci provenienti dagli insediamenti urbani e territoriale esistenti, sia ad accogliere su di esse, a distanza di sicurezza dai centri abitati, gli stabilimenti per le riparazioni navali e quelli a rischio incidenti rilevanti e ad emissioni nocive e tossiche, in modo da eliminare il fenomeno della commistione degli impianti a rischio (come quelli petroliferi) con le zone urbane residenziali.

Tali obiettivi si possono raggiungere solo mediante l'applicazione della teoria dell'Urbanistica del Paesaggio (*landscape urbanism*) e del metodo Astenghiano del confronto tra soluzioni urbanistiche alternative per scegliere la strategia ottimale mediante il criterio dell'utilità pubblica e del calcolo economico. Si tratta, secondo Cederna/Piccioni 2016, di «vedere insieme» conservazione e innovazione, con uno sguardo olistico», beni culturali, paesaggio, questione, urbana e territoriale; tutela e recupero, recupero del paesaggio storico e protezione della natura: tutto ciò non può essere disgiunto dalla difesa e cura della salute degli uomini e del pianeta. □

Giovanni Spalla è Professore, Architetto, Urbanista, Accademico

MESSINA È IL CAPOLUOGO CON IL PIÙ ALTO CALO DI ABITANTI D'EUROPA

# Una città che guarda al mare e all'Europa

di Pino Falzea



**I**l tema meriterebbe un'approfondita analisi alla luce della psicologia di massa, quella branca della psicologia che studia l'influsso dei fenomeni collettivi sul comportamento individuale. Se mai verrà fatta, ci vorranno anni e anni per giungere a conclusioni attendibili. Non perché il fenomeno sia stato particolarmente complesso ma per il semplice fatto che se ci sono volute decine d'anni per capire quale possa essere il miglior modo di attraversare lo Stretto di Messina - e, ancora, non c'è una risposta che vada bene al Governo -, chissà quanto tempo sarà necessario per valutare fattori più tenui e sfuggenti come quelli che hanno portato gli italiani - unici al mondo - ad aborrire un'opera che avrebbe dato un formidabile impulso all'economia e al prestigio del loro Paese. Una cosa, però, appare certa: la straordinaria capacità di condizionamento dell'opinione pubblica derivante da slogan tanto logicamente inconsistenti quanto efficaci. Prova provata dell'abilità comunicativa di chi perseguiva la decrescita felice o - più probabilmente - delle lobby economico finanziarie contrarie alla captazione verso i porti del Mezzogiorno italiano dei fiumi di ric-

chezza generati dai flussi mercantili che attraversano il Mediterraneo.

Nell'attesa, è lecito porsi qualche domanda allo scopo di inquadrare i problemi legati all'Area dello Stretto in un ambito più razionale e meno ideologico.

Qual è la valenza del Ponte, a una o tre campate, dal punto di vista paesaggistico? Come impatta sulla fauna marina? E sull'inquinamento dell'aria e del mare dello Stretto? Quale soluzione è urbanisticamente più funzionale a una migliore qualità della vita di chi vive nel triangolo Villa S. Giovanni-Reggio Calabria-Messina? Meglio fermarsi qui per non introdurre troppi elementi in un confronto che, con un minimo di serenità e obiettività di giudizio, sarebbe di facilissima soluzione. Pur se la storia dimostra che non è così. Iniziamo dall'inquinamento causato dal traffico di attraversamento. Problema attualissimo e di primaria importanza per l'intero pianeta.

L'ampia e approfondita documentazione esistente dimostra ormai, senza tema di smentite, che un ponte - a una o tre campate - riduce in modo sostanziale le emissioni di sostanze peri-

&gt;&gt;&gt;

L'ingresso del porto di Messina.

Quale soluzione è urbanisticamente più funzionale a una migliore qualità della vita di chi vive nel triangolo Villa S. Giovanni-Reggio Calabria-Messina?

## ■ Falzea

colose dovute al traghettamento. In particolare nelle vicinanze degli approdi. Viene da chiedersi se c'era bisogno di anni e anni di analisi e ricerche per comprendere ciò che è evidente semplicemente osservando il colore della biancheria stesa ad asciugare nei balconi e nelle terrazze prospicienti gli imbarchi. Non parliamo della sola CO<sub>2</sub> - considerata unanimemente il principale responsabile del riscaldamento globale -, ma anche di sostanze all'origine di gravi



La zona di Punta Faro a Messina, con l'archeologia industriale del Pilone che portava l'elettricità dalla dirimpettaia Calabria

danni polmonari e cardiovascolari. Come Ossidi di Azoto e di Zolfo e, soprattutto, di quel particolare considerato, tra l'altro, un formidabile veicolo di trasmissione di virus di ogni tipo. Covid-19 in testa.

Ma, a dispetto delle evidenze, tutto tace e i provvedimenti che vengono adottati vanno nella direzione opposta alla logica e allo stesso buon senso.

Ancora più evidente il triste caso della perdita dell'orientamento della fauna marina e delle collisioni causate dalle 1.700 imbarcazioni che attraversano lo Stretto ortogonalmente alla rot-

ta percorsa dai cetacei che si spostano dal Tirreno allo Ionio e viceversa. Oltre a balene e delfini, quest'anno sono state avvistate anche orche. Un caso emblematico, quello italiano, dell'animalesimo strabico perseguito da tante associazioni per le quali, evidentemente, la fauna mediterranea ha meno diritti di quella del resto del mondo. Non sono da meno i nostri Ministri che, utilizzando le risorse del Pnrr per intensificare in numero e frequenza il traffico di attraversamento, aumentano le emissioni e i danni alla fauna marina. Misteri della politica ambientale dei governi e delle associazioni ambientaliste dell'ex Bel Paese.

Troppo opinabile l'aspetto estetico per discutere adeguatamente in questa sede, pur se la stragrande maggioranza dei grandi ponti si è dimostrata in grado di fondersi gradevolmente col panorama e attrattiva dal punto di vista turistico. Al punto di caratterizzare località paesaggisticamente banali. Famoso il caso del Forth Bridge - uno dei più importanti esempi di ponte "a sbalzo". Azzardato definirlo "bello" - che rende interessante un'escursione nel territorio nel quale è stato realizzato.

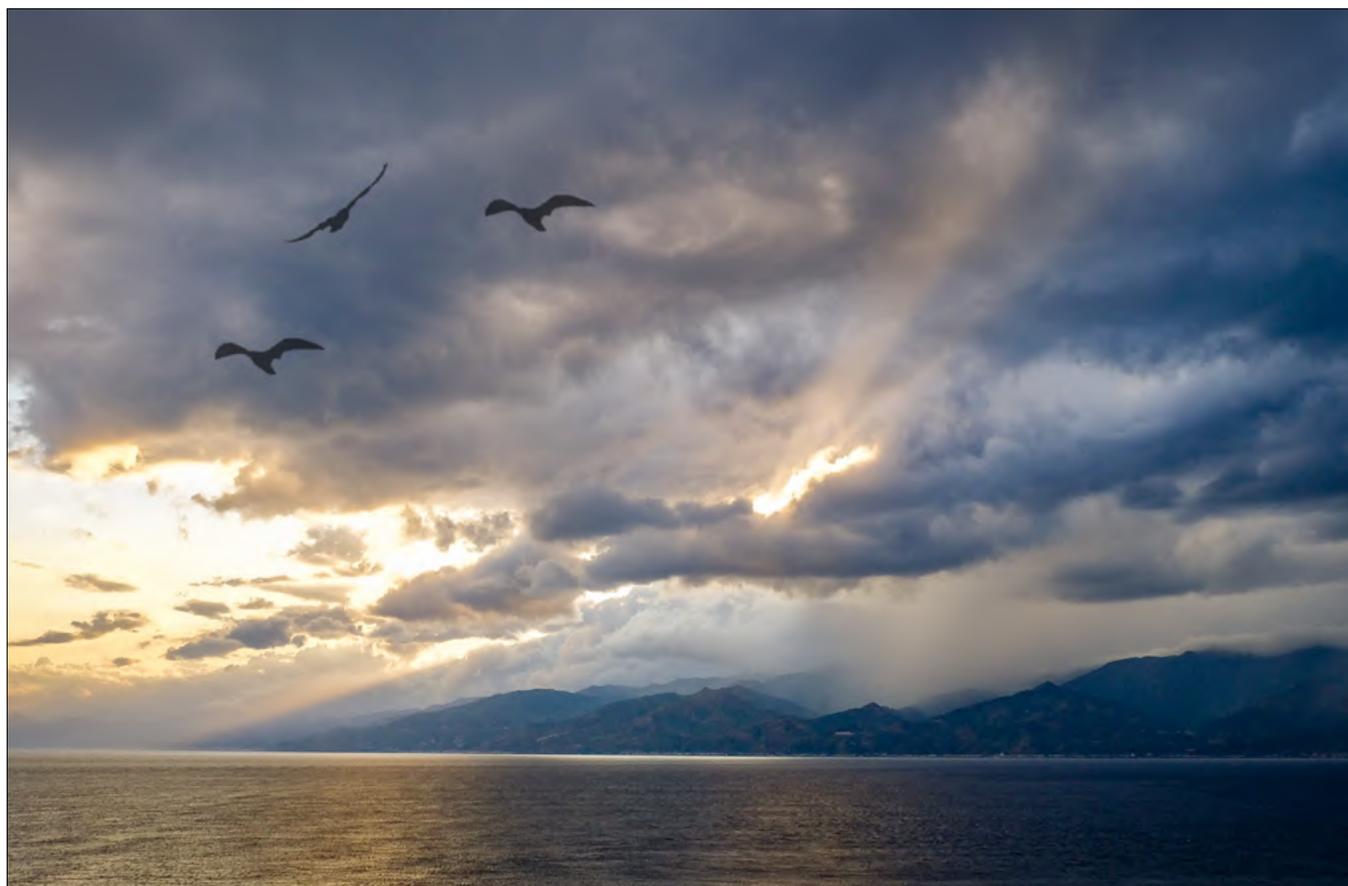
Al di là delle valutazioni generali, c'è un altro elemento dell'attuale situazione che sarebbe radicalmente cambiato dall'attraversamento stabile. Incredibilmente trascurato, soprattutto da messinesi e villesi: quello dell'affaccio al mare di città nate sulla battigia e vedono mortificata la loro naturale vocazione. Prive di una parte del fascino che la Natura ha dato loro. L'esempio più incredibile è quello che vede l'accesso al mare della città del Peloro (Messina) per buona parte precluso dai fasci di binari ferroviari che portano a Catania e Palermo. Con conseguenti dolorose penalizzazioni urbanistiche. Una punizione immeritata che ha condizionato pesantemente lo sviluppo della città siciliana e reso la cittadina calabrese la principale vittima della prepotenza di governi totalmente disinteressati al suo sviluppo.

Pochi anni fa, Messina superava i 250 mila abitanti, oggi ne ha poco più di 230 mila e, secondo *landsgeist* - sito specializzato a studiare le variazioni demografiche -, è la città con la decrescita maggiore d'Europa. Continuando agli attuali ritmi, tra una ventina d'anni scenderà sotto i 200 mila. Non è continuando così che si dà un futuro ai giovani messinesi.

Il Ponte sullo Stretto è un'opera determinante

>>>

Pino Falzea è presidente dell'Ordine degli Architetti di Messina



### ■ Falzea

per riportare il sud del Paese ed in particolare la Sicilia al centro del Mediterraneo, nodo strategico degli scambi commerciali Nord Sud e Est Ovest del mondo. Un'opera che porta con sé una serie di azioni sul territorio che agevolerebbero la trasformazione urbana della città, quella trasformazione che ricostruirebbe lo storico rapporto tra la città consolidata ed il mare.

Alcuni di questi interventi avrebbero, infatti, un impatto determinante per il disegno urbano della Messina, contemporanea, attrattiva, bella, aperta al dialogo con un paesaggio straordinario. La nuova Stazione passante, chiamata "Stazione Ponte", riserverebbe all'attuale Stazione centrale un ruolo urbano, con un utilizzo ridimensionato alla Metroferrovia e poco altro, aprendo alla città una linea di costa dalle molteplici potenzialità.

Il litorale sud conquisterebbe il ruolo di nuovo fronte mare della città moderna, innescando attraverso processi di densificazione quantitativa (accorpamento di volumi) ma specialmente qualitativa (architetture innovative), una straordinaria operazione di trasformazione urbana

attraverso interventi di sottrazione di spazi oggi edificati e degradati. A favore di luoghi aperti, pubblici, di aggregazione, pensati per definire una linea di costa finalmente parte della città.

Una riconfigurazione urbana resa possibile dalla realizzazione del Ponte ma che Messina deve in ogni caso innescare, proponendo al Governo del Paese - perché da sola non ce la può fare -, l'immagine di una città che vuole ridefinire il proprio paesaggio urbano e costiero, riconquistare una condizione di attrattività, superare l'attuale fase di declino e, come conseguenza diretta, di funzioni.

I fondi del Pnrr nel Meridione d'Italia sembrano interessare opere già coperte da finanziamenti dello Stato: bene, queste somme, liberate a seguito dell'inserimento nel Piano potrebbero essere utilizzate per opere strategiche di rigenerazione urbana. Se lo Stato interviene, la città deve fare il resto e dimostrare, da subito, di saperlo fare. □

**Una suggestiva immagine dello Stretto di Messina. La città peloritana riceverebbe dalla costruzione del Ponte un impatto straordinario e determinante per il disegno urbano.**

**Il litorale sud conquisterebbe il ruolo di nuovo fronte mare della città moderna**



ALLA RICERCA DEL LAVORO PERDUTO: SERVE COMPETENZA

# Le impervie strade dell'occupazione

di Tonino Genovese

**L**e strade della crescita sono popolate da lavoratori preparati, imprenditori lungimiranti e politici coraggiosi.

In premessa, è bene sottolineare che i numeri che seguono vanno letti al condizionale e potranno variare anche in base alla capacità e alla qualità degli attori - forze sindacali incluse - che influenzeranno l'attuale e i futuri governi nazionali.

Secondo le previsioni del S.I. Excelsior (Unioncamere e Anpal), per il quinquennio 2021-2025 il fabbisogno occupazionale dei settori privati e pubblici sarà compreso tra 3,5 e 3,9 milioni di lavoratori, di cui poco più di 1 mln dovuto alla crescita economica e all'impatto degli interventi governativi e dal *Next Generation EU*.

Il 70% del fabbisogno sarà dovuto alla necessità di sostituire il personale in uscita per turnover, che supererà 2,6 mln.

Dall'analisi settoriale, nel Commercio e Turismo emerge una domanda di 500-700mila occupati, di cui oltre 450mila per turnover. Altrettanti dovrebbero derivare dai Servizi avanzati di supporto alle imprese, per consulenze tecniche nei vari ambiti. Le altre filiere che potranno esprimere ampi fabbisogni occupazionali tra 2021 e 2025 sono: Salute (50mila unità); Formazione e Cultura (470mila); Altri Servizi pubblici e privati (490mila), Costruzioni e Infrastrutture (200mila); Mobilità e Logistica (190mila); Altre Filiere industriali (200mila).

Per la PA si prevede un fabbisogno di 740mila dipendenti, determinato per oltre il 90% dal turnover.

Le professioni specialistiche e tecniche (1,5 mln di occupati) rappresenteranno oltre il 40% del totale del fabbisogno. Tra esse assumeranno un peso ancora più rilevante eco-sostenibilità e digitalizzazione - già oggi tra i principali driver del mercato del lavoro -, trainate dagli investimenti europei volti alle transizioni green e digitale.

Tra il 2021 e il 2025 le imprese e il comparto pubblico richiederanno il possesso di attitudine al risparmio energetico e alla sostenibilità ambientale a circa 2,3mln di occupati, per il 60%



dei quali sarà indispensabile un'elevata preparazione. Inoltre, il fabbisogno di personale con e-skill (competenze digitali di base), dovrebbe essere di poco superiore ai 2mln, mentre la domanda di figure con *e-skill mix* - cioè, in possesso di almeno due *e-skill* - è stimata intorno a 900mila unità.

Altrettanto significativa l'accelerazione che avverrà nei fenomeni di riqualificazione professionale. In particolare, l'innalzamento del bisogno di figure tecniche e specialistiche indirizzerà la richiesta verso laureati e diplomati. Tra il 2021 e il 2025 il mercato del lavoro italiano potrebbe aver bisogno di 1,2 mln di laureati e 1,4 mln di diplomati - corrispondenti nel complesso ai due terzi del fabbisogno del quinquennio - e di oltre un milione di lavoratori qualificati.

Il confronto tra domanda e offerta di neo-laureati mostra una probabile carenza nel settore medico-sanitario e nell'ambito STEM (Scienze, Tecnologia, Ingegneria e Matematica). Con un significativo *mis-match* domanda-offerta per l'istruzione e formazione professionale (IeFP) in

Secondo le previsioni del quinquennio 2021-2025, le professioni specialistiche e tecniche (1,5 mln di occupati) rappresenteranno oltre il 40% del totale del fabbisogno. Tra esse assumeranno un peso ancora più rilevante eco-sostenibilità e digitalizzazione - già oggi tra i principali driver del mercato del lavoro -, trainate dagli investimenti europei volti alle transizioni green e digitale.

&gt;&gt;&gt;

### ■ Genovese

quanto l'offerta formativa sarà in grado di soddisfare solo il 50% della domanda potenziale. Con situazioni critiche per gli indirizzi meccanico, logistico ed edile.

Nel Nord-Ovest, infine, è prevedibile un impiego di 1,3mln di unità; nel Nord-Est di 950mila, al Centro di 760mila e al Sud e nelle Isole di 930mila.

Nel PNRR, al tema delle Politiche per il lavoro, sono destinati 7,5mld, dei quali 3,5 per le Politiche attive di lavoro e formazione, puntando sul recupero dei NEET (*Not in Education Employment or Training*). A questi ultimi vanno aggiunti 3mld per il Piano nuove Competenze (*life-long learning, reskilling e upskilling*), 600mln per l'apprendistato duale e 400mln a sostegno dell'imprenditoria femminile.

Ciò al fine di ridurre il *mis-match* di competenze e aumentare quantità e qualità della formazione di occupati e disoccupati.

Appare ragionevole affermare che, senza una strategia condivisa e una severa verifica del raggiungimento degli obiettivi, si rischia di disperdere risorse in mille rivoli a solo vantaggio di alcuni soggetti. Ma non dei destinatari. Senza decisi interventi riequilibrativi, la forbice tra Sud e resto d'Italia si allargherà sempre più, con un Sud povero di lavoro e opportunità, condannato a veder crescere la desertificazione umana ed economica. Il suo rilancio non è solo un tema italiano ma una questione europea, ben compresa a Bruxelles, molto meno in Italia e mal

rappresentata dallo stesso Meridione.

In questo quadro, ricco di condizionalità, la politica sindacale assume un ruolo decisivo.

Senza distrarsi dalla tradizionale funzione di difesa dei posti di lavoro e delle condizioni dei salariati, le grandi Confederazioni – e non solo loro – devono dotarsi di un'idea chiara della crescita economica e sociale del Paese. Indipendente da quella delle singole forze politiche e condizionata dal contesto macroeconomico europeo, se non planetario. Sarebbe un clamoroso errore continuare a non capire che il problema occupazionale va interpretato in senso geografico. I tassi di disoccupazione nel Meridione sono da tempo fuori controllo e obbligano a contrastare un'emigrazione – soprattutto intellettuale – sempre più influenzata da situazioni esterne. In tale ottica, la tradizionale e sacrosanta “difesa dei posti di lavoro” va coniugata con un altrettanto indispensabile “crescita dei posti di lavoro”, da declinare in senso geografico. La teoria della locomotiva del Nord che traina gli inerti vagoni meridionali si è rivelata disastrosa per l'intera Italia. Gli ultimi decenni lo attestano in modo indiscutibile. Non è un cambiamento culturale facile, ma è necessario per non ritrovarsi, tra pochi anni, inutili simboli di una visione perdente. In una fase storica caratterizzata dal brutale spostamento dei luoghi di produzione in funzione delle convenienze di un mercato senza frontiere, sarebbe un tragico errore considerare una barriera invalicabile i confini amministrativi interni. □

Investire in infrastrutture: senza decisi interventi riequilibrativi, la forbice tra Sud e resto d'Italia si allargherà sempre più, con un Sud povero di lavoro e opportunità, condannato a veder crescere la desertificazione umana ed economica.



Tonino Genovese già Segretario generale Cisl Messina

# Quando il futuro diventa presente

di Ercole Incalza

**I**l 23 ottobre scorso sul *Corriere della Sera* in uno dei suoi articoli più felici dal titolo “Questo eterno presente non ci fa pensare al futuro” Giuseppe De Rita ribadiva tra l’altro: “stiamo uscendo da una pandemia che ci ha costretti ad una “casalinghità” degli interessi e delle intenzioni di tutti. E la cosa ci poteva stare.

Ma oggi, nel dopo pandemia, il dibattito d’opinione non può attestarsi sul primato della cronaca e delle relative emozioni come si avverte leggendo la maggior parte dei titoli dei quotidiani, anche in prima pagina. Abbiamo invece bisogno di ragionare e di avere idee e decisioni che interpretino l’ampiezza dei problemi imposti da un profondo passaggio di fase o di ciclo di tutta la economia mondiale: il passaggio ad un mondo “post globale” ed ancora “di converso sta tornando importante l’economia di corto raggio, con attenzione a problemi interni ai diversi sistemi economici”. Analisi non solo saggia ma pienamente condivisibile, io penso però che questa constatazione imponga anche una oggettiva anticipazione: quando il futuro diventerà presente, ciò anche nel breve e medio termine, e misureremo la serie di errori, la serie di inadempienze prodotte in questa fase in cui abbiamo preferito soffermarci e vivere a lungo inseguendo una economia di corto raggio allora non sarà facile motivare alcuni assurdi comportamenti, alcune indifendibili sottovalutazioni strategiche.

Voglio fare in proposito alcuni esempi legati all’approccio dei Governi che si sono succeduti negli ultimi sei anni, sì dai Governi Renzi, Gentiloni, Conte I e Conte II, soprattutto nel loro approccio con una tematica essenziale per la crescita o la decrescita del Paese e cioè quella legata al Mezzogiorno e voglio portare come esempi il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, il centro siderurgico di Taranto, la strada statale 106 Jonica in Calabria e la rete ferroviaria in Sicilia. Quattro esempi in cui è mancato del tutto il respiro strategico di medio e lungo periodo.



1. Sulla mancata realizzazione del Ponte, cioè sulla deliberata volontà a non aprire i cantieri, non mi soffermo a lungo perché è una chiara incapacità dei Governi, in particolare quelli presieduti dal professor Giuseppe Conte, di comprendere cosa sia la lungimiranza delle scelte e cosa sia la reinvenzione economica non di una limitata area territoriale ma dell’intero sistema Paese.

2. Sul centro siderurgico di Taranto parlano da soli i dati ed i tempi che denunciano chiaramente la assenza completa di una intelligenza strategica capace di “decidere” non per oggi ma per un futuro di una tessera fondamentale della nostra economia; una emergenza che, in più occasioni, abbiamo ricordato come da una delle “bombe sociali” più tragiche e più ingestibili.

3. Sulla strada statale 106 Jonica, cioè su una arteria chiave per i collegamenti tra la Calabria, la Basilicata e la Puglia, salvo pochissime parti a doppia carreggiata l’intero tracciato è caratterizzato da una sola corsia per senso di marcia, e presenta un tragitto caratterizzato dall’attraversamento sia di numerosi centri abitati sorti lungo la statale sia delle numerose fiumare.

La strada statale 106 “Jonica” collega Reggio Ca-

La Statale jonica 106, un’arteria fondamentale per la mobilità della Calabria e i collegamenti con Basilicata e Puglia: l’intero tracciato è caratterizzato da una sola corsia per senso di marcia e attraversa numerosi centri abitati sorti lungo la statale

>>>

### ■ Incalza

labria a Taranto, attraverso un percorso di 491 km. Mentre lungo le tratte pugliesi e lucane si è provveduto all'ampliamento a quattro corsie, lungo il tratto calabrese il principale intervento è costituito dal 3° Megalotto che riguarda la realizzazione della nuova sede della statale 106 "Jonica" tra Sibari e Roseto Capo Spulico, in provincia di Cosenza, per una lunghezza di 38 km su due carreggiate separate e un investimento di 1,33 miliardi di euro. Per completare tutto il tracciato e renderlo davvero adeguato occorrono circa 6,5 miliardi di euro. Mi sono soffermato a lungo su tale asse perché in realtà esistono due realtà regionali calabresi quella tirrenica con un asse autostradale efficace e quella jonica con un asse viario ad una sola carreggiata, esistono due realtà regionali calabresi quella tirrenica con un "possibile" asse ferroviario ad alta velocità e quella tirrenica con una ferrovia da terzo mondo.

4. Sulla rete ferroviaria in Sicilia è solo preoccupante che il sistema AV/AC Palermo - Messina - Catania, con risorse assegnate sia dai Fondi di Sviluppo e Coesione sia da fondi del bilancio dello Stato per un valore globale di circa 5,4 miliardi di euro, con un Commissario preposto allo snellimento delle procedure ed all'avvio concreto dei cantieri, abbia visto, dopo sei anni, partire un solo lotto di un importo pari a 1,2 miliardi di euro. Ed è davvero inconcepibile che

lo stesso Commissario sia riuscito a cantierare per oltre il 60 % le opere dell'asse AV/AC Napoli - Bari. Questa differenza trova motivazione nei vincoli sollevati dall'organo locale e non certo dall'impegno del Commissario.

Potrei portare altri esempi come l'asse stradale 131 Carlo Felice che collega Cagliari a Sassari, o il rilancio dei porti *transshipment* di Cagliari, Augusta e Taranto o come il collegamento tra il porto di Napoli e la piastra logistica di Nola - Marcianise, ma ho ritenuto sufficienti i quattro esempi prima elencati perché da soli testimoniano come siano bastati solo sei anni per spegnere del tutto l'attenzione dello Stato a dare compiutezza a scelte definite dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), da scelte supportate da risorse finanziarie nazionali e comunitarie, da atti contrattuali, come quello di Taranto, sottoscritto a valle di un'apposita gara internazionale.

In realtà gli attori che vivranno il futuro sicuramente denunceranno tutto questo e daranno colpa al passato che per noi è il presente, tuttavia non credo condideranno del tutto il passaggio di Giuseppe De Rita "stiamo uscendo da una pandemia che ci ha costretti ad una "casalinghità" degli interessi e delle intenzioni di tutti" perché, nel caso dell'approccio con le infrastrutture ed in particolare con quelle del Mezzogiorno, la pandemia era cominciata molto tempo prima. □

**Un altro rendering del Ponte sullo Stretto. Sulla decisione del Governo è mancato totalmente il respiro strategico di medio e lungo periodo**



RITORNA IL "SELF GOVERNMENT" EVIDENZIATO DA GUIDO DORSO

# L'Europa è più debole senza il Sud

 di **Gandolfo Maurizio Ballistreri**

L'utilizzazione dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con la prevalente destinazione verso le regioni del Nord, costituisce una sorta di metafora della difficile Unità nazionale a 160 anni dalla sua realizzazione.

È sotto gli occhi di tutti, come un anno di pandemia abbia accresciuto il divario tra Nord e Sud del Paese, evidenziando ancora una volta le differenze territoriali, che - per molteplici motivazioni di carattere storico, culturale, sociale e geografico - rappresentano una costante nei processi di sviluppo della Nazione italiana.

Come è ampiamente illustrato a livello storiografico, lo Stato unitario appena nato, fu costretto a misurarsi con l'evidente gravissimo problema della profonda disomogeneità tra le regioni del Centro-Nord e quelle del Sud, che non si volle affrontare. Meridionalisti di diverse ideologia politica e formazione culturale, come il liberale progressista Francesco Saverio Nitti, il socialista federalista Gaetano Salvemini, il comunista Antonio Gramsci e il democratico liberale Guido Dorso, hanno espresso storicamente una convergenza sulla tesi dell'abbandono voluto del Meridione e dello sfruttamento delle sue risorse, in particolare di quelle dei lavoratori, da parte dello Stato centrale.

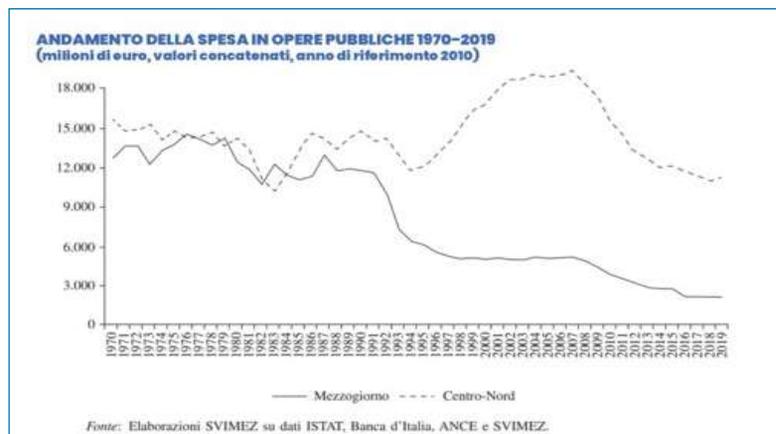
E ciò, nonostante - come illustrato in un bel saggio del 2011 dello storico Massimo Salvadori dal titolo "L'Italia e i suoi tre Stati" - l'unità del Paese sia passata da tre periodi politico-istituzionali profondamente diversi tra loro: lo Stato liberalmonarchico, la dittatura fascista, la democrazia repubblicana.

E a fronte di tale secessione, sociale ed economica, segnata dall'emigrazione di massa, specie nel secondo dopoguerra, dalle campagne meridionali verso le grandi fabbriche fordiste del Nord, e, oggi, di giovani dotati di cultura e conoscenza in fuga dalla disoccupazione del nostro Mezzogiorno, sovente le classi dirigenti a livello centrale ne hanno dato una intollerabile giustificazione antropologica.

Ha scritto Paolo Macry di una sorta di *limes*

costruito all'inizio dell'esperienza unitaria italiana, tra un Nord orientato dai processi di modernizzazione europei e un Mezzogiorno bollato per "alterità radicalizzata". Ma per lo storico dell'Università Federico II di Napoli «Qualunque sia stato storicamente il ruolo dei governi centrali, molta parte del problema va addebitata alle classi dirigenti e alle comunità del Mezzogiorno».

Non vi è dubbio che il tema della carenza di



cultura di governo, delle pratiche clientelari e dei connubi con la criminalità organizzata, da parte delle élites politiche (o sedicenti tali!) del Meridione, assieme, bisogna rilevarlo, ad una certa carenza di cultura civica tra le popolazioni e di senso del collettivo, abbia costituito la giustificazione per il sistematico abbandono del Sud.

Ritorna, ancora una volta, di attualità il problema evidenziato da Guido Dorso del *self-government* nel Mezzogiorno, della capacità di realizzare forme di integrazione tra le diverse regioni del Sud basate sull'autogoverno, che secondo il grande meridionalista: «prima che nelle istituzioni e nelle leggi, deve nascere nello spirito dei cittadini, è funzione critica di distacco da ogni forma di autorità che non sia l'autorità della libertà, è contrapposizione a tutte le forme di violenza, è insomma armonia di libere coscien-

**Questo grafico della Svimez, elaborato su dati Istat, Banca d'Italia, Ance e Svimez, evidenzia la riduzione della spesa pubblica destinata al Mezzogiorno nel periodo 1970-2019, ovvero dalla nascita delle Regioni**

&gt;&gt;&gt;



1948, Palermo si ribella ai Savoia: in questa stampa d'epoca i combattimenti davanti alla Cattedrale il 24 e 25 gennaio.

Il moto popolare iniziò il 12 gennaio e si trascinò per tutto il mese. La rivoluzione siciliana portò alla proclamazione nel luglio successivo di un nuovo "regno di Sicilia indipendente che resse fino alla riconquista borbonica dell'isola

### ■ Ballistreri

ze che tutelano i loro interessi legittimamente conquistati».

È necessario promuovere la crescita economica e il lavoro produttivo per modernizzare il Mezzogiorno, e, quindi, serve un credito agevolato tramite una banca pubblica per il finanziamento a medio termine, investimenti in infrastrutture immateriali, innanzitutto la banda larga e il wi-fi libero, e materiali, come l'Alta velocità su tutto il territorio meridionale, il rifacimento di strade e autostrade, un grande hub portuale internazionale e il potenziamento del sistema dei porti e il Ponte sullo Stretto, che l'Unione europea considera un'opera strategica di collegamento nell'ambito del Corridoio 1 Berlino-Palermo, ma su cui il Governo nazionale continua a praticare la deprecabile politica del rinvio.

Infatti, il nostro Sud rappresenta un elemento di crescita non solo per l'Italia, ma per l'intera Europa. Colmare il divario che divide ancora il Mezzogiorno del nostro Paese dagli standard e dal sentiero di crescita dell'Unione è un obiettivo fondamentale e ancor più scarsamente perseguito per il rilancio del processo di inte-

grazione europea. La collocazione strategica di un'area pienamente integrata nell'Ue al centro del Mediterraneo è un'opportunità straordinaria ma non perseguita per la realizzazione di un'integrazione con i Paesi della sponda Sud e con i traffici provenienti dall'estremo e medio oriente verso i mercati europei.

Il Sud, infatti, deve essere unitariamente inteso come piattaforma logistica e strategica dell'incontro tra un'Unione europea che, finalmente, sembra mettere in soffitta l'*austerità*, e assume quali stelle polari politiche espansive della domanda e rilancio del *Welfare State*, e i paesi rivieraschi del Mediterraneo, per un corretto equilibrio distributivo tra Nord e Sud del Paese. Se così non sarà, i fondi europei contro la pandemia saranno un'altra occasione perduta per il Meridione di essere davvero parte costitutiva della Nazione. □

Gandolfo Maurizio Ballistreri è titolare Diritto del Lavoro Dip. di Scienze Politiche e Giuridiche Univ. di Messina

LE OPPORTUNITÀ OFFERTE AL SUD DALLA BRI SONO PERSE PER SEMPRE?

# Abbattere le barriere che limitano lo sviluppo

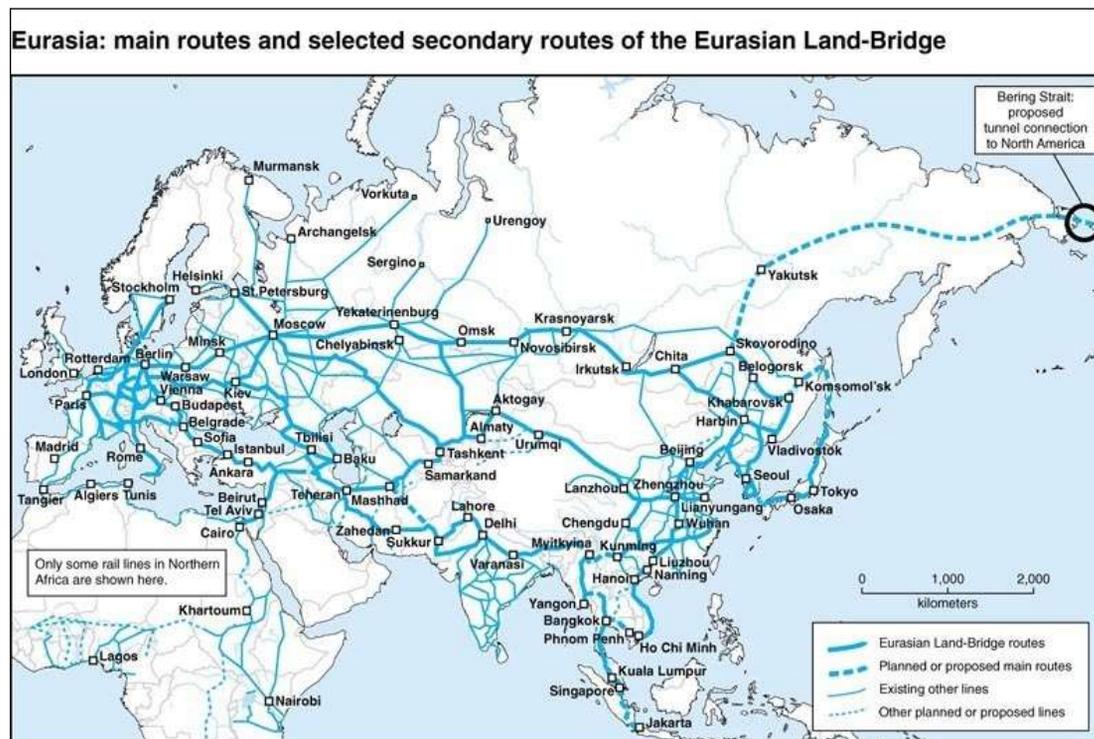
di **Claudio Celani**

**L**a firma del memorandum di adesione alla *Belt and Road Initiative* (BRI) della Cina nel 2019 è stata accompagnata e seguita da molte polemiche, quasi a voler dare un'immagine dell'Italia prona alle mire di egemonia della Cina. „Svendiamo i nostri porti alla Cina“, „Apriamo le porte al 5G cinese“, „Entriamo nella sfera d'influenza di Pechino“; i quotidiani e i telegiornali si sono sbizzarriti nei titoli più allarmistici, spesso echeggiando veline di oltre Atlantico e di alcune cancellerie europee. Gli autori del protocollo, primo fra tutti l'allora sottosegretario Michele Geraci, si sono invano profusi a spiegare che il memorandum non conteneva alcun aspetto problematico sia per la sicurezza che per la collocazione strategica del nostro paese, ma che serviva a recuperare il terreno perduto nei confronti dei partner europei, i quali vantavano (e vantano) un ben maggiore volume di scambi commerciali e di cooperazione industriale col colosso orientale.

Al di là degli interessi commerciali, la BRI rappresenta il più grande progetto di investimenti infrastrutturali della storia che, lo si voglia o no, trasformerà gran parte del mondo. Si trattava e si tratta di decidere se farne parte o meno in uno spirito di cooperazione che all'Italia non è mancato quando i partner erano al di là della cortina di ferro e non dovrebbe mancare nei confronti di una nazione che, a prescindere dal modello politico che nessuno vuole imporre o copiare, ha adottato una politica economica che per molti aspetti rassomiglia all'Italia del boom economico: modello misto pubblico-privato, investimenti nelle infrastrutture e lotta alla povertà. Mercato, quello che basta.

Dopo il Covid e due governi successivi, il rammarico è grande nel constatare che è passata una narrazione anti-cinese che ha fatto del Memorandum del 2019 lettera morta. Il ben noto servilismo dei media e la miopia di chi non ha

>>>



Questa mappa mostra il progetto "Ponte Eurasiatico di Sviluppo" concepito dall'economista americano Lyndon LaRouche ben prima della BRI (Nuova Via della Seta) cinese. L'illustrazione è del 2001, ma l'idea fu sviluppata in diversi stadi a partire dagli anni Novanta. L'idea di collegare il continente eurasiatico con infrastrutture moderne non è "comunista" o "capitalista" ma risponde ad aspirazioni ed esigenze comuni dell'umanità

### ■ Celani

saputo vedere lontano ha impedito che l'Italia approfittasse di un'occasione che ci veniva offerta su un piatto d'argento. Con somma ignoranza della storia e della cultura di quel popolo, si è giunti a deridere i concetti di *win-win* e di "futuro condiviso dell'umanità" come se fossero diaboliche invenzioni comuniste, proiettando su Pechino il pensiero geopolitico malthusiano che oggi domina tra le élite occidentali.

Eppure quel Memorandum apriva grandi prospettive di sviluppo del Mezzogiorno, basta rileggerne i passaggi più importanti per capire che non si presta a interpretazioni strategicamente, commercialmente o politicamente vincolanti, anzi mostrava un'apertura verso il mondo mediterraneo che non può non fare il bene del Sud in quanto si sottolineava l'importanza della prospettiva di cooperazione negli investimenti in Paesi terzi, specificando che si intendeva soprattutto l'Africa. Veniva riconosciuta l'importanza strategica del Meridione come piattaforma per lo sviluppo di quei Paesi, riconoscimento che ancora l'Ue non ha chiaramente esplicitato. In particolare, la Sicilia con la sua vicinanza al continente africano e la sua appartenenza al sistema giuridico europeo, quindi il tirocinio ideale per una cooperazione tra imprese cinesi e italiane (europee).

La preconditione per questo è la modernizza-

zione delle infrastrutture meridionali; sarebbe impossibile fare del Sud la piattaforma per lo sviluppo dell'Africa senza l'ampliamento della capacità infrastrutturale del Meridione (porti, aeroporti, collegamenti ferroviari e stradali, comunicazioni, ecc.) e ovviamente senza il collegamento stabile della Sicilia con lo stivale e la linea ad alta velocità fino a raggiungere l'Europa centrale e del Nord. Il Pnrr avrebbe potuto sgombrare il campo dagli ostacoli ma se non sono trovati altri da frapporte al rapido completamento dell'AV/AC SA-RC-PA/CT e alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Un'occasione perduta? Il re è nudo, e gli argomenti non reggono ad un confronto aperto.

Bisogna anche ammettere che la diffidenza reciproca che domina i rapporti Est-Ovest induce prima o poi al dialogo; invece di procedere in maniera inversa. In realtà, una riflessione più approfondita apre la strada a previsioni molto meno rozze: la storia insegna che lo sviluppo e l'emancipazione dei popoli avviene lungo le vie di comunicazione. Dapprima, lungo le vie naturali, costituite dai corsi d'acqua; successivamente attraverso le strade e, nell'era moderna, grazie alle ferrovie e al trasporto aereo. Oggi la nuova frontiera dello sviluppo corre lungo l'integrazione Eurasiatica, lungo diverse direttrici che ricalcano le antiche Vie della Seta. Chi sostiene che la Nuova Via della Seta (o BRI) sia un'iniziativa cinese dimentica che il primo a proporla fu, nei primi anni Novanta, l'economista americano Lyndon La-

Rouche, definito per questo un "visionario" (nell'accezione inglese del termine) da Giulio Tremonti.

Si tratta di dismettere la casacca da guerra fredda e capire che la vecchia geopolitica del "vantaggio tuo è svantaggio mio" è sbagliata e porta a guerre e rovina. Il mondo andrà avanti sulla strada della cooperazione nello sviluppo economico, scientifico e tecnologico che, nel rispetto degli interessi di ogni nazione, crea sempre nuove risorse per soddisfare i bisogni di un'umanità crescente. □

La nuova "Via della seta"



Claudio Celani è giornalista e Condirettore EIR Strategic Alert Service

GLI INGIUSTIFICABILI RITARDI ATTUATIVI DI MOLTI PROVVEDIMENTI

# In politica, l'indifferenza porta al fallimento

di Ercole Incalza

**I**n politica, c'è indifferenza ed indifferenza. Mi preoccupa particolarmente quella che porta all'assenza di contestazioni; manifestatasi platealmente nel periodo in cui alcuni parlamentari o tecnici, da me indicati come responsabili del mancato avvio di opere fondamentali, ricoprivano ruoli di governo. Mi riferisco ai Ministri Delrio, Lezzi, Toninelli, De Micheli e Giovannini. Perché, da un lato, conferma l'incontestabilità dei dati forniti, dall'altro essa diviene, appunto, uno dei comportamenti più pericolosi dell'attuale fauna politica. Riccardo Lombardi diceva che la indifferenza sarà la fine della politica e senza dubbio è uno dei comportamenti che purtroppo sono alla base di fenomeni quali:

- la non partecipazione alle verifiche elettorali nazionali e locali (il 60% di non votanti nelle ultime lezioni comunali ne è un beccero indicatore)
- il mancato riconoscimento delle proprie idee all'interno di un determinato schieramento politico
- il seguire solo l'evolversi dei fenomeni sociali ed economici limitatamente alla fase giornaliera o al massimo settimanale, senza intravederne il respiro di medio e di lungo periodo
- credere e condividere senza adeguata verifica quanto detto dai social network e dedicare, ormai, più tempo e più attenzione a pseudo ideologie dell'ultima ora

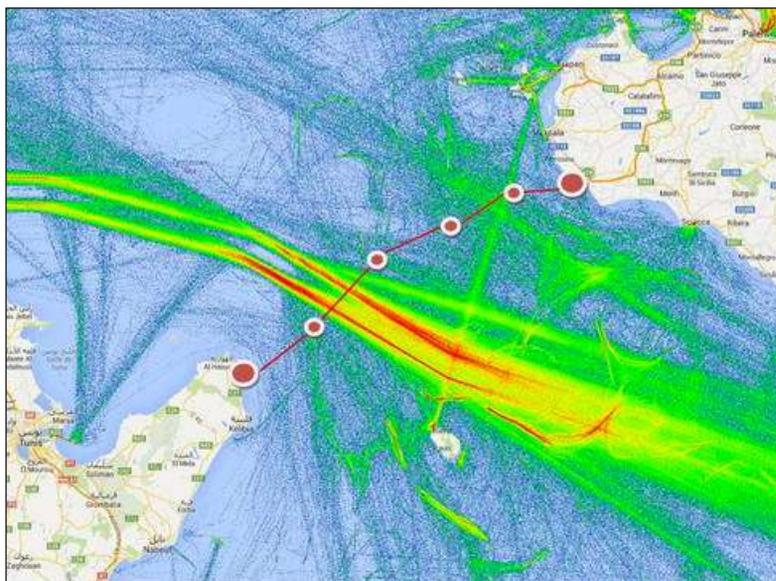
Non voglio ricordare tutte le mie denunce ma voglio solo, in modo sintetico, elencare quelle che, a mio avviso, rivestono una caratteristica davvero sconcertante. In particolare:

1. il blocco per un anno della realizzazione del tunnel ferroviario Torino - Lione, un blocco voluto dall'allora Ministro Toninelli il quale denunciò apertamente che tale decisione era condivisa dal collega francese e, soprattutto, era ampiamente motivata dalla inesistenza di lavori in corso e dal mancato impegno dell'Ue nel supportare l'intervento. Tutte informazioni rivelatesi inesatte e, soprattutto, una scelta presa contro una decisione approvata per legge
2. il ritardo per oltre due anni dell'avanzamen-

to dei lavori sull'asse ferroviario AV/AC GE-MI (Terzo Valico dei Giovi), sull'asse ferroviario AV/AC BS-VR-VI, sul nodo ferroviario ad A/V di Firenze, voluto dal Ministro Delrio attraverso il ricorso alla *project review*; un'azione questa che non ha prodotto contenimento dei costi ma solo annullamento di tratte e quindi non un risparmio, bensì un ritardo di anni nell'avanzamento dei lavori

3. una informativa sull'utilizzo delle risorse dei Fondi di Sviluppo e Coesione da parte della Ministra del Mezzogiorno e della Coesione Territoriale Barbara Lezzi in cui si dava piena attuazione al Programma 2014-2020; per poi scoprire che su 54 miliardi assegnati solo 3,8 sono stati

**Il collegamento Sicilia-Tunisia, un sogno del prof. Enzo Siviero**



realmente spesi e entro il 31 dicembre 2023 andranno spesi ulteriori 30mld, allo stato neppure impegnati

4. il contratto tra il Ministero dello Sviluppo Economico ed Arcelor Mittal; un contratto sottoscritto dall'allora Ministro Calenda a valle di una gara internazionale, messo in discussione dal suo successore Ministro Di Maio, rivisitato e poi ulteriormente bloccato su un emendamen-

&gt;&gt;&gt;



**Messina: uno dei tanti esempi dell'inefficienza della politica che provoca ritardi nell'approvazione di provvedimenti relativi a opere pubbliche di grande utilità, come il sistema ferroviario di Alta Velocità Palermo-Messina-Catania**

### ■ Incalza

to della Senatrice Lezzi su una clausola contrattuale. Una storia che ha prodotto un blocco sostanziale dell'impianto e generato una vera bomba sociale (oltre 8.000 persone in cassa integrazione) ed un forte ridimensionamento della capacità produttiva (solo 4 milioni di ton. d'acciaio)

5. la nomina, con una "determina" da parte della struttura tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di una Commissione il cui mandato era quello di verificare l'utilità del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. Una Commissione non decisa con un Decreto dell'allora Ministra De Micheli o del Presidente del Consiglio, una Commissione che, pur priva di un adeguato incarico, ha bloccato la realizzazione del ponte e la sua cantierabilità. In questo caso la responsabilità è dei Ministri De Micheli e Giovannini che hanno riconosciuto un ruolo ad una Commissione, a mio avviso, non legittimata a produrre un simile parere

Potrei continuare in questo tragico elenco ricordando i ritardi nell'approvazione della *Trans Adriatic Pipeline* (TAP) o nel lungo peregrinare tra CIPE e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'autostrada RG-CT, o della stasi nell'avanzamento del sistema ferroviario AV/AC PA-ME-CT, ma ho preferito fermarmi ai cinque esempi prima riportati perché penso siano abbondantemente sufficienti per misurare ciò che prima chiamavo "indifferenza"; sì indifferenza non solo dei Partiti e dei Movimenti che avevano supportato i loro Ministri ma anche della opposizione che non ha saputo, in nessun modo, contrastare simili inconcepibili comportamenti. Spero che il Governo Draghi non si innamori della "indifferenza" perché questa volta non ce lo perdonerebbe l'Ue, non ce lo perdonerebbe chi, approvandoci il *Recovery Plan*, ha creduto nei nostri impegni, nelle nostre promesse □

IMPOSSIBILE CONCILIARE AUMENTO DELLA SPESA E RIDUZIONE DELLE IMPOSTE

# Draghi tira dritto, i partiti recalcitrano

di Carlo Alberto Tregua

**Q**uando i sindacati sono stati ricevuti a Palazzo Chigi e hanno riversato una quantità di richieste variegiate al Presidente del Consiglio Mario Draghi, Egli si è alzato e se n'è andato senza salutare. È lo stile di chi decide e non può continuare ad ascoltare gente che, per mestiere, pretende l'economia assistenzialistica che ha rovinato l'Italia.

Sembra incredibile ma partitocrati, sindacalisti ed altri continuano a chiedere l'aumento della spesa e, contestualmente, l'abbattimento delle entrate mediante la riduzione delle imposte. Ora, anche un giovane di vent'anni capisce che è impossibile contestualmente abbattere le entrate ed aumentare le uscite. Quindi si tratta di pura demagogia, che impatta su una grande ignoranza del popolo italiano e sulla povertà dei meridionali. Draghi sa bene tutto questo e tace sul Ponte, il che, se lo conosciamo, sembra essere un segnale positivo: quando l'ex Presidente della Bce tace, vuol dire che sta decidendo in senso positivo.

Il Governo sta correndo con le riforme imposte dall'Unione europea, le quali sono la condizione sine qua non di oltre 200 miliardi del Pnrr, che da qui al 2026 verranno erogati. L'acconto di 25 miliardi, erogati nello scorso mese di agosto, è stato un atto fiduciario nei confronti di Draghi. Ma gli altri acconti verranno erogati sui progetti presentati, redatti in conformità ai Regolamenti europei. Per questo è necessario che siano compilati da esperti, per evitare le figuracce che ha fatto l'assessorato all'agricoltura della Regione siciliana.

Le quattro riforme su cui il governo Draghi ha messo la quarta sono fisco, concorrenza, giustizia e pubblica amministrazione. Con la Legge 134/21, il Decreto legge 132/21 e il Decreto legislativo approvato dal Consiglio dei Ministri il 5 agosto 2021, la riforma della giustizia è stata varata, ovviamente come indirizzo. Ci vorranno anni per darle corpo con i decreti attuativi.



La riforma sulla concorrenza è stata varata dal Consiglio dei Ministri di giovedì 4 novembre. Ora tocca alla riforma della pubblica amministrazione, su cui il Ministro Renato Brunetta sta tardando, e quindi a quella del fisco, ormai in dirittura d'arrivo.

Le quattro riforme avranno efficacia molto avanti, però consentiranno le erogazioni sui progetti se, come già scritto, essi saranno conformi ai Regolamenti europeo. È proprio riempire di contenuti queste riforme la sfida maggiore che ha davanti Draghi, perché dovrà osservare la regola tassativa che tutte le somme del Pnrr dovranno essere erogate entro il 2026, un tempo brevissimo. Ci sarà bisogno dello sforzo di una pubblica amministrazione nazionale asfittica, cui si accoderanno quelle regionali e comunali. Possiamo ragionevolmente prevedere che marceranno i grandi progetti delle grandi società controllate dal Tesoro e da gruppi privati, ma tutti quelli del territorio faranno fatica a progredire. In questo quadro, il ruolo del Presidente della Regione siciliana, Nello Musumeci, sarà fondamentale se indosserà armatura ed elmo e comincerà a far funzionare adeguatamente la pubblica amministrazione regionale. Qui, o si fa il Sud, o si muore! □

**Mario Draghi (1947).** Il Governo sta correndo con le riforme imposte dall'Unione europea, le quali sono la condizione sine qua non di oltre 200 miliardi del Pnrr, che da qui al 2026 verranno erogati.

Carlo Alberto Tregua è direttore del Quotidiano di Sicilia

## PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA TUTTI CONTRO UNO

Dialogo con la stampa per sfatare i luoghi comuni sul Ponte sullo Stretto

Messina | sabato 25 settembre 2021 ore 09:30 - 13:30  
Sede Ordine degli Architetti P.P. e C della Provincia di Messina | Via Ghibellina n. 12



Locandina del convegno promosso dall'Ordine degli Architetti di Messina il 25 settembre a Messina

ORDINE ARCHITETTI CATANZARO  
Ordine degli Architetti Professionisti e C. della Provincia di Catanzaro



**Ponte sullo stretto: sì, no, forse**

Locandina del convegno promosso dall'Ordine degli Architetti di Catanzaro il 3 dicembre a Catanzaro



### GIOVANNI MOLLICA

ingegnere, ricercatore, progettista e dirigente d'azienda nel settore telefonico, della distribuzione e del turismo in Italia e in Svezia. È stato armatore in Canada e negli Stati Uniti. Per il Rotary ha scritto un saggio sull'inquinamento dello Stretto di Messina. Ha fondato e diretto per trent'anni un'organizzazione umanitaria impegnata ad aiutare bambini dell'Africa. Meridionalista convinto e tenace, da oltre un decennio sogna un'Italia coesa che occupi un ruolo specifico e insostituibile nel panorama euromediterraneo.



### ENZO SIVIERO

Già ordinario di Tecnica delle Costruzioni presso l'Università IUAV di Venezia e Vice Presidente del Consiglio Universitario Nazionale attualmente rettore dell'Università eCAMPUS.

Vicepresidente di SEWC (Structural Engineers World Congress)

Vice Segretario Generale di EAMC (Engineering Association of Mediterranean Countries). Direttore responsabile della rivista Galileo del Collegio degli Ingegneri di Padova

Contributi e interventi di:

Pino APRILE, Gandolfo Maurizio BALLISTRERI, Pietro Massimo BUSETTA, Peppe CARIDI, Mario Primo CAVALERI, Claudio CELANI, Cateno DE LUCA, Francesco Saverio COPPOLA, Antonio CORVINO, Roberto DI MARIA, Marco ESPOSITO, Pino FALZEA, Tonino GENOVESE, Ercole INCALZA, Fabrizio MARONTA, Salvatore MATARRESE, Marcello MINENNA, Giovanni MOLLICA, Francesca MORACI, Nello MUSUMECI, Roberto OCCHIUTO, Marcello PANZARELLA, Fernando RIZZO, Enzo SIVIERO, Giovanni SPALLA, Pietro SPIRITO, Santo STRATI, Carlo Alberto TREGUA

# CALABRIA.LIVE

IL PIÙ DIFFUSO QUOTIDIANO DEI CALABRESI NEL MONDO



€ 15,00 (i.i.)



## Media & Books

www.mediabooks.it mediabooks.it@gmail.com