



**PROGRESSO
EUROPA
RIFORME**



**NON C'È PIÙ TEMPO. IL PONTE DI MESSINA DA INTERESSE
NAZIONALE A URGENZA EUROPEA**

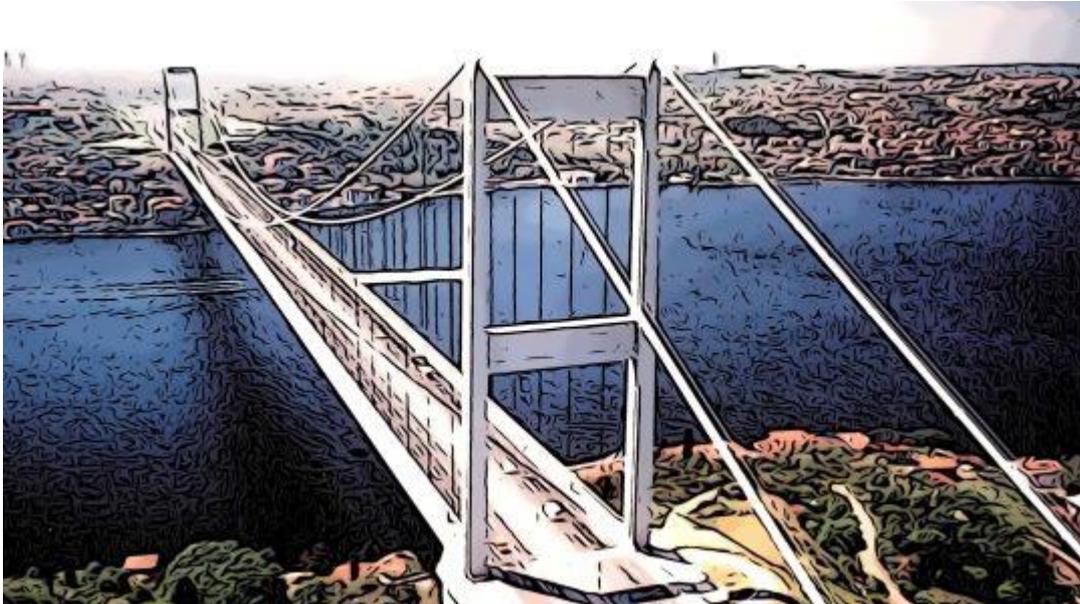
QUADERNO N°2 – 2023

FONDAZIONE PER PRESENTA IL QUADERNO DAL TITOLO “NON C'È PIÙ TEMPO. IL PONTE DI MESSINA DA INTERESSE NAZIONALE A URGENZA EUROPEA”

Il governo Meloni ha rimesso sul tavolo degli impegni il Ponte sullo Stretto: si deve fare, partiranno presto i lavori, i 50 milioni a FS serviranno non più a uno studio di fattibilità ma all'aggiornamento dell'attuale progetto esecutivo e la Società Stretto di Messina è stata riattivata. Potrebbe essere un nuovo episodio di una commedia “italianissima” e dai molti aspetti surreali, ma lo scenario attuale, di ridefinizione degli assetti globali, di transizione energetica ed ecologica, impone lucidità di visione, scelte coerenti e trasparenti: non c'è più tempo.

Abbiamo deciso di far seguire ai precedenti Quaderni sul tema della mobilità e della logistica – con analisi e proposte indispensabili a rendere effettiva la missione meridionalista- europeista del Pnrr – un nuovo Quaderno sul Ponte sullo Stretto di Messina, l'infrastruttura meno puntuale di tutto il sistema di connessioni e di relazioni, ma spesso erroneamente considerata nella sua singolarità. I contributi ospitati qui lo dimostrano con nuove analisi, ricerche originali e ulteriori proposte.

A cominciare dalla centralità del Mediterraneo nella nuova geografia degli approvvigionamenti energetici, nelle dinamiche delle relazioni necessarie con i paesi della sponda Sud per il benessere e la sicurezza nazionali, come snodo fondamentale dell'Internet globale, come opportunità mentre la “ri-regionalizzazione” delle filiere produttive globali richiede l'infrastrutturazione di corridoi intermodali rapidi.



Il Ponte di Messina non è lungo solo 3,2 chilometri

di Leandra D'Antone Da inte...

23 Marzo, 2023



- **Il Southern Range d'Europa: un vero Piano per la transizione energetica e del lavoro**

di Adriano Giannola Natura e struttura d...
23 Marzo, 2023



- **La Sicilia non è un'isola**

di Fabrizio Maronta A volte la prospetti...
23 Marzo, 2023



• **Da Augusta a Gioia Tauro: un grande sistema portuale al servizio dell'Italia e dell'Europa**

di Francesco Russo e Giuseppe Musolino &...

23 Marzo, 2023



• **L'attraversamento ferroviario dello Stretto e l'equità sociale in Calabria e Sicilia**

di Agostino Nuzzolo e Corrado Rindone &n...

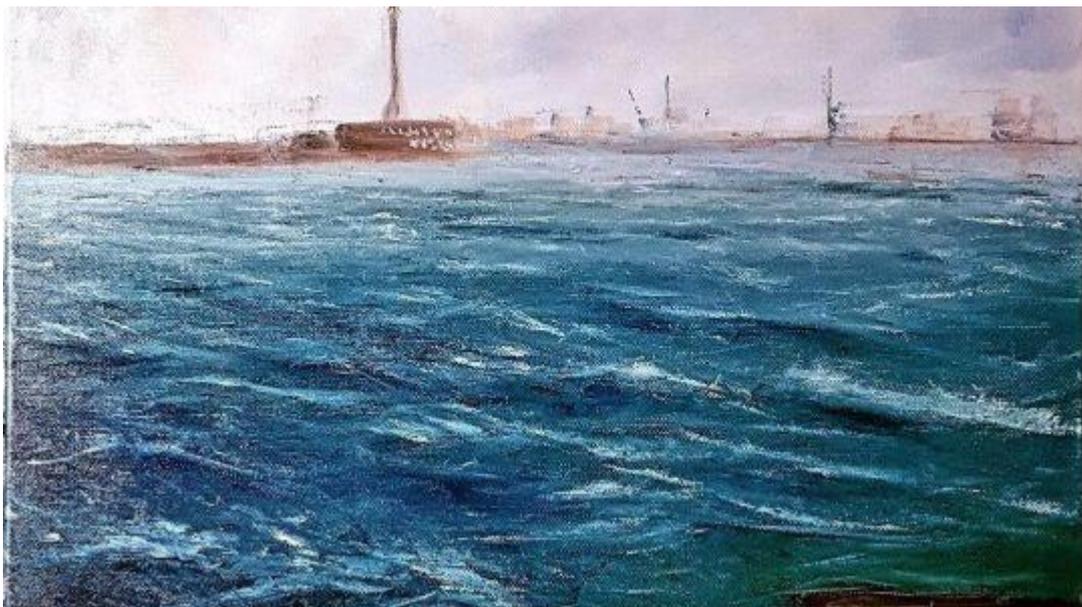
23 Marzo, 2023



- **Il disegno strategico per il Ponte sullo Stretto**

di Pietro Spirito Le caratteristi...

23 Marzo, 2023



- **Messina, il porto e lo Stretto. Nota a margine dell'iconografia di un mito**

di Lucia Trigilia "Nobile Siciliae caput..."

23 Marzo, 2023



23 MAR IL PONTE DI MESSINA NON È LUNGO SOLO 3,2 CHILOMETRI

in Quaderno 2 - 2023 by Leandra D'Antone 0 Commenti

di Leandra D'Antone

Da interesse nazionale a urgenza europea.

Un Ponte, in qualsiasi parte del mondo, non è che un tratto più o meno lungo di strada e ferrovia in un grande sistema di connessioni materiali e immateriali; testimonia intelligenza pubblica e privata, sapere tecnico-scientifico, conoscenza dell'ambiente, capacità e trasparenza amministrative, una politica capace di rispettare gli impegni. Da sempre ne sono stati realizzati, insieme ad altre audaci tipologie di collegamenti, attraversando la terra sotto i mari o flottando nei fondi marini, alimentando salti tecnologici e ampliando orizzonti di ogni tipo, talora per connettere isole anche poco popolate al resto di un paese, o per unificare immense regioni dello stesso stato, o per collegare stati vicini. I più importanti ponti costruiti dagli anni Novanta del '900 sono lo scandinavo Great Belt (6,8 km, 1998), il Vasco de Gama (Lisbona, 12,3 km, 1998), l'Incheon (Corea del Sud 12,5 km, 2009), l'Oresund (tra Danimarca e Svezia, 16 km, 2000). La Cina ha realizzato i più lunghi ponti ferroviari ad alta velocità. Tra questi il Dayang Kshang, ora il più lungo del mondo (164,8 km, 2011). Quanto ai ponti sospesi dal 2023 il Çannakkale Bridge, intitolato ad Atatürk, congiungendo in 4 anni la parte europea e quella asiatica della Turchia al costo di 2,8 miliardi (5,2 km di impalcato e 2,023 km di campata unica), ha tolto il primato al giapponese Akashi-Kaiko (3,9 km. di impalcato e 1,99 km. di campata unica, 1998). Quest'ultimo collega l'isola giapponese più grande di Honsu all'isola di Awhaji con solo 157.000 abitanti.

Si tratta di ponti stradali; sebbene l'Akashi sia stato progettato anche come ponte ferroviario, attualmente il traffico scorre lungo 6 corsie stradali. I ponti con la più lunga campata unica sono stati finora costruiti in Turchia e Giappone, in aree ad altissima sismicità, adottando le stesse tecnologie previste per il Ponte sullo Stretto di Messina, il cui studio ha fatto da battistrada e da modello. L'Akashi in fase di costruzione nel 1995 ha resistito al sisma di intensità 6,8 Richter.

In Italia proprio negli ultimi trent'anni il Ponte di Messina, un'opera ad altissima tecnologia dell'acciaio, con la sua campata unica di 3,2 km di assoluto primato mondiale, da tempo riconosciuta strategica per il futuro dell'Italia e dell'Europa, è diventato, una sorta di giocattolo della politica. L'opera è stata sottoposta a continui *stop and go* scanditi dal succedersi dei governi; al punto da caratterizzare, nel favore o nella contrarietà, la prima dichiarazione programmatica di presidenti del Consiglio, di leader di partito e sindacati, come per un rito di iniziazione identitaria nella rispettiva arena consensuale di riferimento.

Com'è noto, il collegamento stabile delle sponde della Sicilia e della Calabria ha una storia lunghissima. Da sempre immaginato (come normale avvenga e come sempre e ovunque avvenuto quando un tratto di mare separa lembi di terra ricongiungibili), è stato paradossalmente facile millenaria fantasia dell'impossibile e dell'irrealizzabile. Nei decenni più recenti è diventato invece difficilissima e contestatissima scelta del possibile e del realizzabile; da quando, nel 1992, è stato approntato e reso pubblico il Progetto di massima della Società concessionaria. Ciò è accaduto soprattutto per ragioni politiche dai molti tratti irrazionali; in particolare per la corta vista in anni di diffuso pregiudizio "leghista" di destra e di sinistra verso un Sud potenzialmente trainante grazie a investimenti infrastrutturali sistemici nel cuore del Mediterraneo; per l'ostilità alle grandi opere pubbliche da parte di una sinistra ormai refrattaria all'innovazione in nome di un ambientalismo e di una idea di equità territoriale mal rappresentati e interpretati; per l'incompiutezza del progetto economico e politico di Unione Europea, annunciato già nel 1992 a Maastricht e integrato nel 1995 a Barcellona con la decisione di istituire entro il 2010 una zona di libero scambio nel Mediterraneo; per l'incapacità delle regioni meridionali di pretendere, concorrendo esse stesse, investimenti pubblici di qualità; optando invece per la contrattazione di un ammontare di risorse, in genere il 40% (per "meridionalismo quantitativo"), un'opzione che recentemente ha anche caratterizzato l'inserimento dei progetti per il Sud nel PNRR (Nel 2001 la rivista "Meridiana" dell'Istituto meridionale di Storia e Scienze sociali (IMES) edita da Donzelli, fondata nel 1987 proprio per rimuovere i molti stereotipi sul Sud e sulla sua arretratezza e restituirne la vera storia di grande area italiana non uniforme, da sempre e sempre connessa al resto del mondo, pubblicò il un numero monografico Ponte sullo Stretto, mettendo in risalto l'eccezionale qualità del procedimento amministrativo e a confronto opinioni diverse ma tutte concordi sul valore tutt'altro che localistico dell'opera. Ponte sullo Stretto, "Meridiana", 41, 2001).

Al Progetto di collegamento stradale e ferroviario del 1992 si era arrivati grazie a un forte attivismo parallelo e sinergico dei territori interessati, di imprese nazionali pubbliche e private, di istituzioni regionali e nazionali, molto intenso nei primi decenni seguiti alla seconda guerra mondiale. Ne ripercorriamo le tappe fondamentali.

La costruzione di un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria fu studiata già dai primi governi dell'Italia unita o mediante ponte in ferro – nel 1866 dall'ing. Alfredo Cottrau per incarico del Ministero dei Lavori Pubblici-, o con galleria sottomarina – nel 1870 dall'ing. Carlo Navone del Politecnico di Torino, negli anni dell'apertura del Canale di Suez entusiasta della possibilità di separare o unire stati e avvicinare continenti e convinto che fosse giunto "il momento per cui si possa salire su un convoglio a Londra

per scendere a Bombay o Calcutta senza temere di chinarsi due volte sotto il mare" (Navone C., *Passaggio sottomarino attraverso lo Stretto di Messina: per unire in comunicazione continua il sistema ferroviario siciliano alla rete della penisola*, Torino 1870).

Nel caso dello Stretto di Messina in territorio altamente sismico e dal mare attraversato da fortissime correnti, soprattutto dopo il disastroso terremoto-maremoto del 1908, l'idea del collegamento venne ridimensionata.

Solo dopo la seconda guerra mondiale, la costruzione di un ponte sospeso a una o più campate cominciò ad essere diffusamente auspicata e ritenuta rapidamente attuabile, alla luce degli straordinari progressi in materia fatti negli Stati Uniti, che negli anni del Piano Marshall sollecitarono il governo italiano in tal senso. Nel 1961 per la realizzazione di un ponte in acciaio si offrì anche la Amman & Whitney di New York, realizzatrice del Golden Gate a San Francisco e del Verrazzano a New York.

Tra i promotori della realizzazione di un ponte stradale e ferroviario in acciaio fu nel 1952 l'Associazione dei siderurgici italiani che associata alla U.S. Steel commissionò un progetto all'ingegnere statunitense David Steinman. Per questo progetto si mobilitarono tutti i soggetti imprenditoriali e le istituzionali locali, le camere di commercio con le amministrazioni provinciali di Reggio e Messina, ma soprattutto la giovane autonoma Sicilia. Nel cuore di un decennio di intenso sviluppo economico dovuto agli investimenti nel settore energetico e petrolifero, all'exploit delle esportazioni agroindustriali e al raddoppio del traffico di merci e passeggeri attraverso lo Stretto, nel 1955 la Regione Sicilia destinò oltre cento milioni di lire del tempo agli studi geologici dell'area affidandoli alla Fondazione Lerici del Politecnico di Milano. Nel 1955 nacque sotto la guida di un ingegnere visionario come Gianfranco Gilardini, la società Gruppo Ponte di Messina (GPM), con azioni Finsider (32%), Fiat (28%) e quote minori di Italcementi, Impresit, Girola, Lodigiani, Pirelli, Italcementi, Montecatini, Italstrade. Il GPM per propria cura e a proprie spese, coinvolse i più prestigiosi studiosi dell'ambiente terrestre e marino per valutare la fattibilità di tre tipi di collegamento: alveo, subalveo e aereo. Nel pieno dell'azione per lo sviluppo della rete autostradale e ferroviaria e dell'Intervento straordinario nel Mezzogiorno, nel 1958 il Governo italiano insediò presso il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici una commissione di studio del collegamento, presieduta dall'Ing. Pier Luigi Nervi, ed emanò una legge che finanziava un concorso internazionale di idee. Il concorso fu bandito da Anas e dalle Ferrovie dello Stato nel 1969; vi parteciparono ben 143 progetti, di cui sei premiati ex aequo e sei segnalati prevedevano sia il ponte a tre campate che il tunnel subalveo. Nel 1971 il collegamento divenne legge come opera di interesse nazionale ed europeo e con affidamento e ad una costituenda società a maggioranza IRI. Nel 1979 gli studi del GPM vennero presentati nella sede dell'Accademia dei Lincei e confluirono in un *Rapporto di fattibilità* (1981).

Tra la legge e l'istituzione della società Stretto di Messina, nel 1981, passarono 10 anni, durante i quali continuarono gli studi. La Società Stretto di Messina nacque con azioni IRI per il 51% e partecipazioni paritarie di Regione Sicilia, Regione Calabria, Anas e Ferrovie dello Stato. La GPM. cedette quindi le sue ricerche alla nuova concessionaria, che approfondì la fattibilità di tutte le soluzioni rispettando la direttiva ministeriale del 1984 che prescrisse rigorose verifiche di impatto ambientale. Nel 1986 l'ENI ripropose il tubo flottante già premiato al concorso del 1969 (a firma di Alan Grant e ridenominato Ponte di Archimede). Proprio constatando l'evidente competizione tra i due potentissimi enti pubblici italiani, ENI e IRI, a sostegno della propria tecnologia (conflitto interno allo Stato stesso) e il progressivo raffreddamento dell'interesse di entrambi, è indubbio che l'approvazione del Progetto di massima del 1992 di ponte sospeso della Società Stretto

di Messina sia stato il risultato di una attenta considerazione di tutte le soluzioni alternative.

Contrariamente a quanto incredibilmente sostenuto dalle diverse parti politiche e si sostenga ancora, dopo qualche anno è stato il governo di centrosinistra guidato Romano Prodi e non il centro-destra di Berlusconi ad avviare, con visione nazionale ed europeista, la procedura pubblica per la verifica del Progetto e la realizzazione del collegamento, sottoponendolo nel 1997 al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che diede parere favorevole e prescrisse gli approfondimenti necessari e le gare relative. Nel 2001 l'opera è stata ereditata dal Governo Berlusconi, e sol per questo dall'opposizione politica definita "Ponte del Cavaliere", "opera faraonica", "cattedrale nel deserto", nonché stigmatizzata come mafiosa e distruttiva dell'ambiente; nel migliore dei casi "opera non prioritaria". In sintesi, la sinistra italiana è riuscita nel volgere di qualche anno a censurare sé stessa. In controtendenza con i tempi, visto che dall'inizio del nuovo millennio quel pezzo di strada e di ferrovia nel cuore del Mediterraneo, capace di unire il Sud del Sud italiano col territorio nazionale e continentale e di far volgere il necessario sguardo dell'UE verso il Sud del mondo, ha assunto sempre maggiore valore strategico nelle sedi istituzionali europee e nelle politiche nazionali e comunitarie per la coesione e lo sviluppo territoriale.

Poco si è rivendicato a sinistra, ma in generale tra tutti gli oppositori dell'opera, anche circa la qualità del processo valutativo e decisionale seguito dalla pubblica amministrazione; improntato alla massima trasparenza ed al conseguimento dei migliori risultati in relazione agli obiettivi di coesione economica e sociale perseguiti dal Governo; fondato, nel presupposto della necessità di un intervento, sulla comparazione mediante studi di fattibilità degli impatti delle due soluzioni alternative (con o senza ponte). Come advisor indipendenti furono selezionate con bandi di gara internazionali le migliori società di valutazione attive nella realizzazione di ponti e infrastrutture strategiche: la Steinman-Parson-Transportation Group per l'approfondimento del progetto tecnico, la Pricewaterhouse Coopers Consulting, la Pricewaterhouse Coopers UK, la Sintra s.r.l., per gli impatti, economico, trasportistico e ambientale. Una Direzione di coordinamento territoriale appositamente istituita presso il Ministero dei Lavori pubblici, trasmise al Governo con Relazione di accompagnamento gli studi degli advisor, al fine di consentire la migliore decisione politica e avviare consultazione del mercato.

Per tutte le ragioni ricordate al passaggio del millennio, il progetto di collegamento stabile non aveva mai avuto la fisionomia limitata di un'infrastruttura locale di solo 3,2 km, finalizzata esclusivamente a colmare la distanza tra due sponde separate. L'Unione Europea aveva disegnato il grande piano intermodale Trans European Network-Transportation (TEN-T) per attraversarla interamente, da Est ad Ovest, da Nord a Sud. Nella grande rete TEN-T figurava il corridoio dell'alta velocità ferroviaria Berlino-Palermo (allora corridoio 1) che includeva il Ponte sullo Stretto a garanzia del passaggio dei treni Eurostar (non scomponibili e quindi non trasferibili con le navi traghetto in uso), opera necessaria per la compiutezza del sistema dei collegamenti e per garantire uguale diritto alla mobilità a tutti i cittadini europei. Le reti intermodali europee, con l'alta velocità ferroviaria fino alla Sicilia e con i porti meridionali, rendevano già quel collegamento assai più lungo degli effettivi 3,2 chilometri di mare che separavano i due lembi di terra, l'Italia continentale da una delle sue regioni più popolate, la Sicilia con 5 milioni di abitanti. Attraverso lo Stretto passava una quota rilevante del traffico via mare attraverso il Mediterraneo di merci dall'estremo Est all'estremo Ovest mediante navi giganti porta-container, facendo di Gioia Tauro tra i primi terminal del Mediterraneo per il transhipment. Nel 2003 il Ponte sullo Stretto figurava nella Short List del Commissario

Karel Van Miert fra i progetti strategici prioritari dell'Ue, che ha continuato ad auspicare la realizzazione dell'opera, mentre proprio dal paese interessato sono venuti i maggiori ostacoli; dall'improvviso voto contrario del 2004 nel Parlamento europeo dei deputati della sinistra italiana orientata da Claudio Fava, alle continue sospensioni nei programmi di governo, motivate ufficialmente con l'urgenza di altre priorità, ma finalizzate a dirottare risorse finanziarie verso obiettivi ad alta attrattività elettorale, come l'abolizione dell'Ici sulla prima casa decisa nel 2008 voluta proprio dal Governo Berlusconi. Nonostante la procedura per la realizzazione dell'opera è proseguita fino al suo completamento: dalla individuazione per bando di gara del contraente generale nell'Associazione temporanea di imprese Eurolink S.C.p.A. guidata da Impregilo (dal 2020 Webuild S.p.A.) con un'offerta di 3,8 miliardi di euro, al perfezionamento del contratto, al progetto definitivo, a tutte le approvazioni prescritte da parte di tutti gli organismi designati, e persino all'avvio dei cantieri per la variante ferroviaria Cannitello-Villa San Giovanni.

Nel 2012, com'è noto, il Governo Monti ha cancellato definitivamente l'opera (di nuovo "non prioritaria"), esponendo lo Stato a un contenzioso con il contraente generale del valore di circa 800 milioni di euro. Il contenzioso ha impedito lo scioglimento definitivo della Società Stretto di Messina, liquidata per legge ma non soppressa. Alla forte penale contestata si aggiungerebbe oggi a carico dello Stato a una spesa di 350 milioni di euro per gli studi e le procedure, spesa peraltro per nulla eccessiva dato l'enorme impegno scientifico e procedurale richiesto; tanto che le conoscenze acquisite sono universalmente considerate, anche dai più estremi ecologisti, un archivio di saperi geofisici e ambientali di valore planetario. Facendo la somma la "non realizzazione" dell'opera costerebbe oltre un miliardo, più 7 miliardi annui di Pil in meno in Sicilia calcolati come conseguenza della condizione di insularità, a fronte dei circa 6 miliardi del costo previsto per la realizzazione, includendovi i collegamenti.

Va anche precisato che nel corso dello stesso trentennio il disegno del sistema europeo delle connessioni intermodali è stato rivolto soprattutto verso l'obiettivo dell'integrazione dei paesi membri e dell'allargamento. La prospettiva euro-mediterranea si è indebolita rapidamente per la degenerazione degli esiti delle cosiddette "primavere arabe" e per l'esplosione del terrorismo islamico con le conseguenti guerre di contrasto. In Italia si è indebolita ancora una volta la prospettiva meridionalista, inaspettatamente rivitalizzata da metà anni Novanta proprio grazie alle politiche regionali dell'Ue e alla costituzione dell'eccellente Dipartimento per la coesione e lo sviluppo entro il Ministero del Tesoro. Le politiche governative ordinarie sono tornate come in passato a indirizzare la gran parte degli investimenti strategici verso le regioni del Nord e a rinviare alla spesa aggiuntiva gli obiettivi di convergenza del Mezzogiorno. Il Piano generale dei trasporti - nelle edizioni innovative 1986 e 2001, integrato, sistemico e coerente con il Network TEN-T e la stessa mastodontica "legge obiettivo", si sono risolti nella realizzazione dell'alta velocità ferroviaria solo nel Centro-Nord (fino a Napoli), e per il Sud nel semplice adeguamento con corsia di emergenza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, parzialmente ammodernata ma rimasta prevalentemente di montagna e a due corsie. In conseguenza i cittadini meridionali, soprattutto siciliani e calabresi, imprigionati in un sistema di comunicazioni duale e fortemente penalizzante sia per la circolazione di merci e persone che per lo sviluppo complessivo dell'area e delle sue relazioni economiche e culturali. Il Ponte sullo Stretto è uscito dall'elenco delle opere prioritarie europee e il corridoio multimodale Palermo-Berlino ha lasciato il posto al Corridoio 5, dalla Scandinavia a La Valletta, orientando l'alta velocità ferroviaria dal Nord verso la Puglia e operando una deviazione modale attraverso l'Adriatico fino a Malta. Sulle conseguenze di queste scelte, non solo sulla

crescita, l'occupazione, la qualità dei servizi, ma anche sui più importanti programmi europei e nazionali di investimento attuali, primo fra tutti Recovery Fund UE-Next Generation e PNRR, ci siamo soffermati in due precedenti di Fondazione PER Quaderni (1-2021 e 1-2022), con contributi della gran parte degli autori di questo Quaderno, a conferma dello sguardo ampio con cui anche qui guardiamo alle ragioni del nostro collegamento e al suo potente e crescente impatto (*Il Mezzogiorno in movimento. Proposte e progetti verso il Next Generation UE*, Fondazione PER, "Quaderno" 1, 2021, e *Mobilità sostenibile e amministrazione pubblica*, "Quaderno" 1, 2022. Specialisti del settore mettono a fuoco la grave e ingiustificabile dualità della dotazione di infrastrutture della mobilità in Italia. In particolare la realizzazione di una "autostrada diversa" da Salerno a Reggio Calabria e dell'alta velocità ferroviaria solo nel Centro-Nord e a Sud solo fino a Napoli, ha configurato una vera negazione di possibilità e di diritti di cittadinanza nel Mezzogiorno. Il PNRR contiene a proposito ancora progetti parziali, di limitato riferimento territoriale ed effetto sistemico, non realizzando l'alta velocità ferroviaria in Calabria e in Sicilia e sottovalutando i porti strategici meridionali).

Non c'è più tempo

Nel 2012, al momento della cancellazione dell'investimento sulla continuità territoriale del Sud con il resto d'Italia e con tutta l'Europa, stava appena uscendo dalla grave crisi mondiale iniziata nel 2008, nata guarda caso dalla più grande scommessa mai fatta nella storia sulle speculazioni finanziarie con titoli vuoti, i derivati, e con la distrazione della finanza dagli investimenti produttivi. L'Italia, già in declino industriale, ne è uscita come "la grande Malata d'Europa" (Giannola), anch'essa non più in grande salute anche per le incompiutezze che abbiamo ricordato, soprattutto priva di unità politica e di un Southern Range espansivo proprio quando più urgente di fronte all'intenso succedersi di eventi catastrofici e divisivi: una pandemia inattesa e sconosciuta e l'invasione russa dell'Ucraina, nuova "guerra mondiale" in Europa. La guerra è ben lungi dal concludersi; ha reso evidente e drammatica la dipendenza energetica dalla Russia sottoposta a sanzioni e insostenibile per imprese e cittadini il rincaro del costo dell'energia. L'Italia è ancora lontana dal recuperare i livelli pre-crisi. Nel Sud italiano la crisi ha abbattuto più o meno del doppio rispetto al Nord investimenti industriali, occupazione, consumi; trovandosi ancora in una posizione di ripresa a metà, aggravata dall'ormai decennale fuga dei giovani più istruiti e dall'inversione della curva demografica, inevitabile data la disoccupazione dilagante e la mancanza di servizi essenziali per le giovani famiglie (Rapporti Svimez).

L'urgenza di una svolta in Europa, in Italia e nel Sud, si è com'è noto concretizzata dal 2015 al 2020 nel Quantitative Easing, la prima grande operazione di acquisto sul mercato secondario di titoli del debito sovrano o privato dei paesi UE per 3.300 miliardi di euro da parte della Banca Centrale Europea presieduta da Mario Draghi; nel 2021 nel Recovery Fund UE-Next Generation dell'ammontare di 750 miliardi di euro, di cui il 30% destinati al Green New Deal. Nella distribuzione dei finanziamenti del Piano europeo l'Italia ha avuto la quota maggiore, 198 miliardi di euro, in considerazione degli svantaggi delle regioni meridionali in termini di Pil, occupazione, e dotazione di infrastrutture sociali e di connessione; non per un semplice obiettivo di convergenza nazionale di interesse europeo, ma per la consapevolezza che nell'attuale contesto geopolitico, economico, ambientale in travolgente trasformazione la principale scommessa per la vita stessa dell'Unione europea si giochi più che mai a Sud, passi per il Mediterraneo, oggi "quasi Oceano", "piazza grande" di relazioni e di scambi, oggi ambito e in parte occupato dalle nuove grandi potenze (Adriano Giannola). Il Mediterraneo non ha mai smesso di essere centrale; riscrive le dinamiche delle relazioni italiane ed europee col resto del mondo. Lo mostra la densità del traffico (il 20% del commercio mondiale e il 27% dei servizi di

linea marittimi), provando che, a differenza di quanto ormai comunemente sostenuto, "la globalizzazione e decenni di interdipendenza non si cancellano in un giorno per i contraccolpi dei nuovi assetti mondiali": "da qui al ferreo determinismo che vuole il destino già scritto ce ne corre" (Maronta). Al centro del Mediterraneo e del destino da scrivere è il Mezzogiorno. "La Sicilia non è un'isola" titola efficacemente il suo contributo Fabrizio Maronta (Il Mediterraneo è "mare di competizione" in *Italian maritime economy*, Rapporto SRM, 2021). Nel "quasi Oceano" di oggi torna prepotentemente centrale il tema delle infrastrutture intermodali della mobilità, tra le missioni più rilevanti del PNRR, ormai esse stesse piattaforme produttive del nuovo capitalismo digitale (Pietro Spirito); torna prepotentemente centrale il tema della continuità territoriale, di quel collegamento strategico lungo solo 3,2 chilometri che vale quanto la competizione globale in corso, non solo economica. Ha dovuto riconsiderarlo, non certo allo scopo di realizzarlo, persino un Governo del Parlamento con la maggioranza più ostile, quello eletto nel 2018 con una rappresentanza 5Stelle di quasi il 33 %, sciolto a pochi mesi dalla scadenza naturale lo scorso anno per sfiduciare il Presidente Mario Draghi.

In particolare il Conte bis giallo-rosso, annunciando nella prima versione del PNRR "un'alta velocità finta" a 200 km orari per il Sud e in Sicilia (Alta velocità di rete), quindi semplici lavori di ammodernamento peraltro seguendo lo stesso tracciato autostradale interno e montano della Salerno-Reggio Calabria anziché quello lineare tirrenico, ha istituito una Comitato tecnico per rivalutare soluzioni già precedentemente escluse, riconsiderare la realizzazione di un ponte sospeso, o secondo il progetto esistente o secondo uno nuovo. Il Comitato ha formulato un Rapporto di lavoro nel 2022, con la conclusione che il collegamento sia indispensabile e urgente, che il progetto esecutivo già cantierato e sospeso sia validissimo, ma proponendo un nuovo studio di fattibilità e mettendo in campo persino l'opzione zero! Nel paradosso italiano non è poco. Nel frattempo nella versione definitiva del PNRR, è fortunatamente scomparsa l'Alta Velocità di rete, anche se per la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria vi figurano solo progetti per alcuni piccoli tratti di vera Alta velocità (300/350 kmh) in territorio campano; gli interventi sulle linee Napoli-Bari e Catania Palermo sono di semplice ammodernamento e velocizzazione; non ci sono interventi significativi e di sistema sui porti meridionali; non c'è il collegamento stabile ma vengono stanziati 500 milioni per il potenziamento del traghettamento e assegnati 50 milioni a Ferrovie dello Stato per un nuovo studio di fattibilità. Con tutto ciò, secondo le analisi di Svimez e di economisti attenti, anche la ministra per il Sud Mara Carfagna, puntando di fatto insieme al Ministro della Mobilità sostenibile sulla quantità piuttosto che sulla qualità degli investimenti, non è riuscita a portare a casa nemmeno il famoso 40% (Svimez).

Senonché il governo attuale, nelle dichiarazioni del nuovo Ministro per le infrastrutture Matteo Salvini, ha rimesso sul tavolo degli impegni il Ponte sullo Stretto: si deve fare, partiranno presto i lavori, i 50 milioni a FS serviranno non più a uno studio di fattibilità ma all'aggiornamento dell'attuale progetto esecutivo e la Società Stretto di Messina è stata riattivata. Poco sappiamo di quella revisione di alcuni aspetti del PNRR rivendicati opportunamente dalla presidente Meloni, e ora nelle responsabilità negoziali soprattutto del nuovo Ministro per il Sud Raffaele Fitto. Potrebbe essere un nuovo episodio di una commedia "italianissima" e dai molti aspetti surreali.

Senonché lo scenario attuale, di ridefinizione degli assetti globali, di transizione energetica ed ecologica, impone lucidità di visione, scelte coerenti e trasparenti: non c'è più tempo.

Incombe anche il rischio che ad avvantaggiarsi maggiormente della revisione delle reti TEN-T, recentemente proposta dalla Commissione Europea per effetto della guerra ucraina sia l'Europa centro-orientale con in testa la Polonia, facendo perdere peso ai

vecchi assi Est-Ovest e Nord Sud a favore del Nuovo Corridoio Baltico-Nero-Egeo (Maronta) (R. Calligaro, *Se il Trimarium emargina l'Italia*, Limes, La polonia imperiale, 1/2, 2023).

Con questa consapevolezza, a costo di apparire velleitari, abbiamo deciso di far seguire ai precedenti Quaderni sul tema della mobilità e della logistica con analisi e proposte indispensabili a rendere effettiva la missione meridionalista- europeista del PNRR (in particolare "alta velocità ferroviaria vera" fino alla Sicilia, Southern Range portuale e logistico, sistemi aeroportuali) un nuovo Quaderno sul Ponte sullo Stretto di Messina, l'infrastruttura meno puntuale di tutto il sistema di connessioni e di relazioni, ma spesso erroneamente considerata nella sua singolarità. E' la meno puntuale per tutto lo spazio economico-sociale, culturale e di cittadinanza che può includere ed espandere, e forse per questo è stata finora la più contrastata. I contributi contenuti questo Quaderno lo dimostrano con nuove analisi, ricerche originali e ulteriori proposte, alle quali rinvio per la particolarmente elevata competenza degli autori.

A cominciare dalla centralità del Mediterraneo nella nuova geografia degli approvvigionamenti energetici, nelle dinamiche delle relazioni necessarie con i paesi della sponda Sud per il benessere e la sicurezza nazionali, come snodo fondamentale dell'Internet globale, come opportunità mentre la "ri-regionalizzazione" delle filiere produttive globali richiede l'infrastrutturazione di corridoi intermodali rapidi; temi qui analiticamente qui trattati da Maronta con la preziosa esperienza della rivista LIMES. Nei contributi di Giannola, Russo-Musolino, Nuzzolo-Rindone e Spirito, che hanno da tempo assunto la intelligenza del Mediterraneo di oggi come ineludibile direzione e scelta per il futuro del Sud, dell'Italia e dell'Europa intera, sono rinnovate e implementate le proposte di aggiustamento del PNRR e delle politiche ordinarie nazionali e d europee riguardanti la mobilità intermodale e la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria. Giannola ricorda ai programmatori oggi, PNRR incluso, piuttosto addetti alla manutenzione dell'esistente che alla costruzione di futuro, la spinta propulsiva del metodo indicato da Albert Hirschman per le politiche di sviluppo nei decenni seguiti alla seconda guerra mondiale: "afferrare il bandolo per dipanare la matassa". In un paese integrato dalla logistica, dall'intermodalità, dai corridoi TEN-T, il Sud deve semplicemente tornare al suo ruolo fondamentale di agente di sistema; lo Stato deve essere regista e non arbitro di un piano per la transizione energetica e del lavoro; l'Italia deve risvegliarsi dal sonno trentennale e sfruttare la rendita posizionale nel "quasi Oceano" con una strategia di innovazione insieme logistica e intermodale, con un progetto pubblico-privato che ristruttururi la catena innovativa portuale, logistica e produttiva europea in un Mediterraneo anch'esso da trasformare. In piena sintonia con Giannola, Spirito evidenzia la mancanza di visione integrata e di sistema nella realizzazione delle reti di trasporto in Italia e soprattutto nel Mezzogiorno, in ogni modalità trasportistica, dalla rete ferroviaria ai porti; il che ha contribuito a far apparire finora a molti cittadini del Sud, soprattutto siciliani e calabresi, il Ponte sullo Stretto come un'opera isolata e velleitaria in un contesto del tutto contraddittorio di sconvolgente inadeguatezza dei collegamenti essenziali, particolarmente grave per quelli ferroviari. Francesco Russo, l'ingegnere trasportista che con più autorevolezza e convinzione anche in questa sede (Fondazione PER, Quaderno 1,2021 e 2,2022) ha sostenuto per il PNRR la realizzazione dell'Alta velocità LARGE per raggiungere Reggio da Roma in 3 ore e Palermo in 4,30 (considerando il collegamento stabile nello Stretto), in questo contributo con Giuseppe Musolino, indica un altro obiettivo di sistema dai potenziali fenomenali effetti. Guardando alle esperienze internazionali dei porti di quarta generazione, i Porti cooperativi, in genere composti da due porti, e specificamente al Copenaghen-Malmo Port, il primo porto binazionale in Europa, al sistema cooperativo

Los Angeles-Long Beach adiacenti nella stessa baia, e al sistema Ningbo-Zoushan fra porti di una stessa provincia evidenziano per i porti italiani, pur importanti nel passaggio di merci in entrata e in uscita, una lunga storia di provincialismo che non ha finora permesso di usufruire del vantaggio geofisico di trovarsi nel Mediterraneo. Al quesito: "Italia è in grado di avere un sistema portuale in grado di competere con il Northern Range e in che misura vi può contribuire l'attraversamento stabile"? trovano risposta nella costruzione di un Porto cooperativo Augusta-Gioia Tauro, di cui elencano i potenziali formidabili vantaggi. Ne viene perciò sollecitata l'analisi completa degli impatti mediante uno studio di fattibilità che metta a confronto i risultati ottenuti con o senza collegamento stabile, proprio al fine di non perdere una straordinaria occasione. A Nuzzolo (già Advisor nel 2000 per la valutazione dell'impatto trasportistico del Ponte di Messina) e Rindone dobbiamo un inedito contributo sulla accessibilità dei comuni della Sicilia e della Calabria in relazione agli obiettivi dell'Agenda 2030 definita dalle Nazioni Unite. Già risultano importanti gli effetti del potenziamento delle reti ferroviarie sull'accessibilità giornaliera e pendolare, anche in termini di superamento dell'esclusione sociale e di equità; considerando l'attraversamento stabile questi risultano ulteriormente potenziati, specialmente in Calabria. Il miglioramento dell'accessibilità giornaliera e pendolare amplia il mercato del lavoro e l'occupazione, mostrandone l'importante funzione nel rafforzamento delle aree più deboli. Non poteva mancare anche qui il richiamo di Lucia Trigilia ai relevantissimi riferimenti storico-culturali proposti da Messina città dello Stretto. Nello scenario del suo "Teatro marittimo", Trigilia rintraccia i richiami raffinatissimi che hanno fatto conoscere nei secoli al mondo le bellezze e le fortune di una città assorta a mito; dalle rappresentazioni iconografiche di Antonello da Messina ai grandi pittori viaggiatori del Settecento; o che, dopo la cattiva sorte del catastrofico terremoto del 1908 e decenni di marginalizzazione, hanno attratto alcuni tra i più grandi architetti e urbanisti per costruire un nuovo "Teatro marittimo" con il Ponte intorno a cui fondare "la metropoli futura dello Stretto" (Samonà 1969); o, più recentemente, costruire un Ground Zero come a New York (Libenskind 2011): per fondare la capitale europea del Mediterraneo, e già immaginarvi un MAXI-Med museale.

Nota bibliografica

GPM SpA, *Rapporto di fattibilità, tecnica, imprenditoriale, ambientale e finanziaria per un collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente*, Roma 1981.

Ministero dei Trasporti e della Navigazione, *Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma 2000;

Commissione delle comunità europee, *Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Bruxelles, 12 settembre 2001;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Direzione generale del coordinamento territoriale*,

Advisor "Collegamenti Sicilia-Continente", *Rapporto finale, Executive Summary*, Roma 28 febbraio 2001;

Relazione del gruppo di lavoro a conclusione delle audizioni formali dei soggetti finanziatori, ottobre 2001;

D'Antone L., (a cura di), *Ponte sullo Stretto*, "Meridiana", 41, Donzelli 2001;

Barca F.- Fontana G., *Collegare Sicilia e continente. Un modo per decidere*, "Meridiana", 41, 2001;

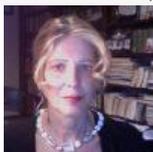
Donzelli C., (a cura di), *Le vie del Mezzogiorno. Storie e scenari*

Nuzzolo A., *Il sistema dei trasporti*, "Meridiana", 41, 2001.; Donzelli 2002;

D'Antone L. (a cura di), *La rete possibile. I trasporti meridionali fra storia, progetti e polemiche*, Donzelli 2004;
D'Antone L., *Senza pedaggio, Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, Donzelli 2008;
Russo F., *Un Mediterraneo da integrare. L'Italia e i corridoi euro-mediterranei di trasporto*, introduzione di Romano Prodi, Mesogea 2006;
AA.VV., *The Messina Strait Bridge. A challenge a dream*, 2009;
Cascetta E., *Perché TAV? Risultati, prospettive e rischi di un progetto Paese*, Il Sole24 Ore, 2019;
Mediterraneo, "Limes", 7, 2019;
SRM, *Rapporto Italian Maritime Economy 2021*;
Il Mezzogiorno in movimento. Proposte e progetti verso il Next Generation UE, Fondazione PER, "Quaderno" 1, 2021;
Mobilità sostenibile e amministrazione pubblica, Fondazione PER, "Quaderno", 1, 2022.
Soriero G., *Andata e ritorno. Gioia Tauro. La sfida vincente*, Rubbettino 2022
SVIMEZ, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, (dal 2012 al 2022);
CNR-IsMed, *Rapporto sulle economie del Mediterraneo dal 2019, Mediterranean economies* (dal 2003 al 2021);
"La Polonia imperiale", "Limes", 2, 2023;

ARGOMENTI

Messina, Ponte, Ponte di Messina, stretto, Stretto di Messina



LEANDRA D'ANTONE

Professore Senior di Storia Contemporanea all'Università di Roma La Sapienza. Tra le pubblicazioni: "Senza pedaggio. Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria", Donzelli 2008, "Da Ente transitorio a Ente permanente e L'architettura di Beneduce e Menichella", in "Storia dell'Iri", vol 1, Laterza 2012; "Due, molte una sola Italia", in "L'approdo mancato", a cura di F.Amatori, Annale Feltrinelli 2016; "La via siciliana al credito speciale. La Sezione di credito industriale" (con M.Alberti), in "Storia del Banco di Sicilia", a cura di F.Asso, Donzelli 2017. E' autrice della voce "Pasquale Saraceno" per il "Dizionario Biografico degli italiani", Treccani.



23 MAR IL SOUTHERN RANGE D'EUROPA: UN VERO PIANO PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA E DEL LAVORO

in Quaderno 2 - 2023 by Adriano Giannola 0 Commenti

di Adriano Giannola

Natura e struttura del PNRR

Il Piano Nazionale (PNRR) è una riedizione dell' intervento straordinario applicato al Paese per un lasso di tempo straordinariamente breve. Privo di strumenti straordinari, soggetto a controlli puntuali e stringenti, il rischio -già realtà- è di dover fare ampio ricorso a decretazioni di urgenza e commissariamenti, cioè alla peggiore straordinarietà possibile.

Dopo quasi due anni di ottimistiche celebrazioni, matura l'urgenza di individuare priorità che diano un nerbo strategico alla sua attuazione, per evitare che si risolva in una burocratica allocazione di fondi guarnita di decine di micro "reforms" affidate a più o meno evanescenti "autorità di missione".

In un sussulto di consapevolezza, il decreto legge annunciato dal Ministro Fitto il 16 febbraio prevede l'accentramento della *governance* dei fondi europei e risponde all'urgenza di por mano a integrazioni e aggiustamenti nei percorsi operativi annunciando, auspicabilmente, una narrazione che chiarisca priorità, percorsi ed obiettivi di un Piano Nazionale degno di questo nome.

A preoccupare è il riconoscimento dello stato confusionale nel quale versa la gestione delle politiche di coesione e del pachidermico PNRR. Lo scorso 15 Febbraio, nel

Consiglio dei Ministri, il Ministro conclude la *Relazione sullo stato di attuazione della politica di coesione europea e nazionale* affermando che “*Gli esiti dell’analisi delle precedenti sezioni rappresentano... un quadro molto lontano dalle aspettative, che impone un ripensamento del sistema di governance della politica di coesione, per rafforzare in modo effettivo e tempestivo l’azione di impulso, coordinamento e governo strategico e attuativo dei fondi*”.

Il filo conduttore di una seria azione di progetto e di programma investe il tema di fondo di esplicitare una ben precisa strategia che affronti la sfida multidimensionale della *transizione*, a partire dall’emergenza energetica, che va accuratamente calibrata su un plausibile percorso sostenibile che superi slogan codificati (*smart* e *green*, tra tutti) di cui sono impegnati le miriadi di interventi dello scatolone progettuale del PNRR.

Si impone la necessità di dare un’anima a un Piano Nazionale che è tanto imponente quanto non ambizioso, strategicamente amorfo, strutturato in miriadi di adempimenti (le *reforms*) che preludono a una manutenzione straordinaria (appunto *smart* e *green*) dell’ esistente più che alla doppia esigenza di imprimere un mutamento radicale alle dinamiche del Sistema Paese e -non secondariamente- al delicatissimo tema della coerenza tra la transeunte straordinarietà e una ordinarietà che consenta di essere adempienti alle condizionalità poste dall’ Unione.

A ben vedere, due sono i fondamentali pilastri sui quali poggia la breve stagione di questa straordinarietà.

Il primo, essenzialmente perequativo, (riduzione delle disuguaglianze, promozione della coesione sociale) rinvia ai diritti di cittadinanza: istruzione, salute, mobilità locale (art. 117...) da recuperare, invertendo decenni di progressivo deterioramento.

Il secondo pilastro, essenziale per ridare fiato al Grande malato d’ Europa ed agli intenti perequativi, rinvia all’ indispensabile compito di avviare interventi di struttura, finalizzati a innescare una “modernizzazione trasformatrice” capace di aprire una stagione di sviluppo del Paese, senza la quale il PNRR-manutentivo rappresenterà, bene che vada, un fuoco fatuo; un illusorio fuoco di paglia.

La finalità perequativa del primo pilastro non si esaurisce certo nella equivoca guerra sulle quote minime al Sud. La “quota 40%” per il Sud va in realtà letta più come vincolo, un “tetto” alle pretese di uniformità dei diritti sanciti dalla Costituzione e da una legge di attuazione, la 42 del 2009.

Su questo aspetto va detto:

a. L’ allocazione delle risorse a fini perequativi su istruzione, sanità, mobilità territoriale è responsabilità del Governo Centrale.

b. E’ assolutamente improprio che per assegnare risorse a tutela di diritti fondamentali dei cittadini, si faccia ricorso a “bandi competitivi” tra istituzioni che li rappresentano.

Quanto al conseguimento degli obiettivi individuati (progetti, esecuzione) rimane la responsabilità del Governo di operare, se necessario, per *default* in armonia con il criterio di sussidiarietà -orizzontale e verticale- categoria cardine dell’ Unione recepita in Costituzione (artt. 118 e 120) se necessario attivando forme istituzionalmente previste quale la molto declamata e poco praticata “terza missione” con la quale enti come Università, Politecnici, CNR, ecc. contemplano in Statuto la “cura” del territorio (La perequazione delle dotazioni fisiche -presupposto dei diritti (scuole, ospedali, ecc.) promosse dalle “risorse straordinarie” investe la politica “ordinaria” di bilancio per il funzionamento e la manutenzione che non può che attingere ai mai attuati fondi perequativi pervisti dall’ art. 119 e contemplati dalla legge di attuazione 42/2009. Dovrebbe essere evidente che l’inosservanza ormai ventennale di questi principi sterilizza -per il tempo necessario alla perequazione- ogni pretesa di “autonomia

rafforzata", come recita l'ultimo comma dell'art. 116 Cost che la condiziona "all'armonia con quanto previsto dall'articolo 119 Cost.").

Il fatto che la pratica dei cosiddetti bandi competitivi segua un percorso opposto evidenzia quanto sia ideologica, non casuale l'adozione di un modello fondato sull'assioma dello Stato "arbitro" e non "regista". Il che rappresenta un serio ostacolo affinché l'intervento straordinario del Piano Nazionale produca quel cambiamento di rotta per realizzare il quale non si può sfuggire dal definire una chiara individuazione sul "che FARE".

Alla strategia del FARE è fortemente collegato il secondo Pilastro cui spetta la responsabilità di realizzare non la Ripresa, bensì una Rinascita adeguata a generare con il flusso di risorse del novellato intervento straordinario lo sviluppo e la sostenibilità prospettica della perequazione economica e sociale.

La necessaria premessa su questo versante è condividere l'urgenza di intervenire sul decadente post fordismo della nostra specializzazione flessibile che – fino a venti anni fa – celebrava presunte virtù del "modello di sviluppo italiano". Dovrebbe essere oggi più che evidente che continuare a coltivare l'integrazione mitteleuropea perseguita dal Centro-Nord, con rendimenti rapidamente decrescenti, sollecita con determinazione all'impegno di tornare protagonisti nel Quasi Oceano Mediterraneo, piazza strategica della globalizzazione che ci ha visto progressivamente disintermediati e scandalosamente assenti. Abdicare a quel ruolo equivale a rinunciare ad una enorme "rendita posizionale", tanto più oggi che il cumulo delle emergenze belliche ed ambientali rende la dimensione Euro-mediterranea centrale, a conferma che per cogliere le reali opportunità occorre svegliarsi dal sonno ultratrentennale.

Piano del Lavoro e transizione

Gli eventi impongono di ragionare se e come sia possibile affrontare e volgere in positivo le emergenze ormai così inestricabilmente interconnesse mettendo a frutto le opportunità storicamente trascurate.

Il tema della transizione, sintetizza, in tutte le sue sfaccettature, sia il peso delle nostre assenze che la ricchezza delle prospettive. La specificità della transizione energetica resa emergenziale dalla guerra in Europa rinvia alla nostra peculiarità di bene posizionale. Una prospettiva "ottimale" tanto più fertile quanto più la si interpreti per porre rapidamente il Paese sui binari di un duplice strategia di innovazione logistica ed intermodale che consente di cogliere immediatamente il vantaggio dell'Italia, attivando un processo evolutivo il cui spazio è cogentemente desumibile dall'obiettivo di decarbonizzazione integrale dell'UE da realizzare alle scadenze del 2030 e del 2050.

Da questo punto di vista il nostro -finora inespresso, per non dire represso- vantaggio non ha stimolato una progettualità tesa a tradurlo da nozionale ad effettivo come sarebbe logico attendersi, né tantomeno ha alimentato una corrispondente ambizione di governare una transizione sostenibile che riporti il Paese da ospite a protagonista nel Quasi Oceano.

Questa esigenza prioritaria andrebbe tradotta in un progetto pubblico-privato che si proponga di affrontare la drammatica e lacerante "questione sociale e demografica" del grande malato d'Europa. Farvi fronte richiede di imprimere allo scatolone manutentivo del pachidermico PNRR una drammatica selettiva semplificazione e accelerazione su un preciso percorso con il quale affrontare la priorità di ottimizzare l'uso delle risorse fossili, lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, il controllo delle emissioni inquinanti all'interno di un quadro di sostenibilità ambientale strumentale al rilancio dello sviluppo finalizzato a realizzare in automatica, fortissima complementarità la strutturazione -da protagonisti- di un *Southern Range* Euro-mediterraneo. Tutto ciò prefigura l'avvio di un vero Piano del Lavoro ispirato nei suoi obiettivi alla condivisione

di quello proposto negli anni della ricostruzione post-bellica (Il Piano del Lavoro adotta la prospettiva analitica che si rifà alla storica impostazione della cosiddetta politica attiva dell'offerta che alimenta un intervento strutturale di sviluppo. A suo tempo Saraceno argomentò che l'approccio è sostanzialmente diverso -al di là di una superficiale apparenza- alla keynesiana politica attiva della domanda finalizzata a intervenire in chiave anticiclica. Una distinzione della quale Saraceno rivendica l'origine nei contributi di Rathenau, Hilferding e della scuola storica tedesca, che egli adottò e tradusse nell'approccio keynesiano all'economia dell'offerta (Infrastrutture e Industrializzazione) che caratterizzò l'intervento straordinario della Cassa per il Mezzogiorno).

Iniziare questo percorso del FARE immediatamente esplicitato nel Piano del Lavoro richiede di incidere su scelte e soluzioni, di prioritaria rilevanza per l'UE (tema assente nel PNRR), di superare l'ottica della manutenzione straordinaria *smart e green*, di riqualificare l'esaurita specializzazione flessibile in armonia con le condizionalità UE, per arrestare il "doppio divario" Nord-Sud e Italia-UE e fare fronte alla desertificazione che la demografia del Mezzogiorno annuncia al Paese. Lanciare un PNRR al governo di un "progetto" pubblico-privato saldamente orientato, innovativo per incisività ed efficacia replica l'impegno e la coerenza degli anni '50 assumendo il compito di vincere la sfida posta dall'emergenza sociale là dove essa è già ai livelli di guardia.

Dal punto di vista metodologico, l'opzione del piano del lavoro è la risposta, saggia e preliminare, a strategie -temo sterili- delle cosiddette politiche attive del lavoro alla cui assenza o inefficacia si usa impropriamente addebitare l'amara e certificata incapacità di creare occupazione complementando misure di contrasto alla povertà (male o ben congegnate che siano).

L'ormai lunga esperienza del caso italiano conferma che per sua natura il modello di politiche attive è geneticamente destinato a raccogliere ben magri risultati, se non il fallimento nella misura in cui ci si affanna a favorire "l'incontro tra domanda e offerta" in un mercato nel quale è *ex ante* impossibile trovare un equilibrio a condizioni socialmente sostenibili. Senza l'apporto di un qualificato e saggiamente amministrato Piano, quel mercato resterà in squilibrio strutturale permanente. E' una evidenza che l'esperienza somministra da anni nei quali la filosofia ha imperversato con almeno tre riforme del mercato del lavoro meglio definibili come "svalutazioni interne", sostitutive dell'impossibile manovra del cambio tanto cara e preziosa per continuare a credere di rianimare il peculiare nostro post fordismo. E' surreale che si lamenti oggi la "povertà" dell'Italia laddove questo esito è stato efficacemente perseguito dapprima con la flessibilità, poi la precarietà, spacciate per conquiste che ci hanno fatto approdare infine alla occupazione povera.

Fedele al principio Hirschmaniano di una cosa che conduce a un'altra il Piano va scandito per innestare la reazione a catena di un progetto pubblico-privato che presieda all'indispensabile mutamento strutturale del Sistema secondo linee, accantonate da anni, oggi evidenti, che guardano -e non possono che guardare- a un Mediterraneo anche esso da trasformare. Mettere a norma le ZES del Sud e le ZLS del Nord con le aree doganali intercluse, realizzare le indispensabili bonifiche, le necessarie implementazioni infrastrutturali (che non richiedono grande fantasia) organizzare come è doveroso fare un *Cluster* strategico significa agganciare Augusta-Catania al quadrilatero del Sud continentale e alla sequenza di scali che da Gioia Tauro risale le coste adriatiche e tirreniche fino a Genova e Trieste nel quasi oceano mediterraneo del *re-shoring* della globalizzazione: mentre tramonta il *Drang nach Osten* tedesco, si rende agibile -direi si impone- di orientare a questa prospettiva la potenza di fuoco del PNRR e del fondo complementare. Un'impresa ampiamente possibile a condizione

di svegliarsi rapidamente per porre le fondamenta di un *Southern Range* articolato nei *cluster* di porti, ZES e ZLS.

Dunque è urgente passare ai FATTI e dare rapida attuazione a un progetto pubblico-privato segnato da una precisa sequenza di interventi infrastrutturali, logistici, normativi. Simili fantasie non risultavano pervenute fino a ieri al Ministero della transizione e - ancora meno- a quello della Mobilità sostenibile: due omissioni che se non smentite dal nuovo governo, equivalgono a una rinuncia.

La salutare, necessaria inversione, (il rovesciamento della prassi di Gramsci-Bordiga), potrà accadere solo all' insegna di una logistica che muove proprio dalla scala nazionale come un fondamentale tratto della transizione e che sostituisce già ora, nella indispensabile provvisoria continuità del regime fossile, al "vettore strada" il "vettore mare" iniziando dall' apertura di due corridoi nazionali costieri mediterranei integrati da corridoi orizzontali terrestri (stradali e ferroviari) per chiudere con l' algoritmo ottimale i tanti ultimo miglio allo sbarco. Due-tre anni sono il tempo necessario per sperimentare, attrezzare, rodare l'avvio dei corridoi marini in contestuale sincronia alla definizione -già matura- di rapporti tra armatori, autotrasportatori, Ferrovie, ecc. con il corredo di incentivi, norme premiali idonee al decollo -peraltro già iniziato- di questa enorme e innovativa transizione sociale oltre che energetica ed ambientale che, in costanza di regime fossile, inaugura un percorso di fase ottimale.

Fin da ora è possibile stimare il differenziale (tonnellate di CO₂, Gas, Petrolio per tonnellata/kilometro e polveri sottili) a pari movimentazione di persone e soprattutto merci, così da valutare come la transizione di regime logistico consenta una contestuale transizione energetica a parità di fonte primaria, con l' effetto di garantire e soprattutto anticipare il conseguimento dell' obiettivo 2030 anche in carenza del contributo incrementale delle energie rinnovabili, l' altra strada maestra che deve accompagnare la marcia della rivoluzione logistico-intermodale (geotermia *in primis!*).

L' attenzione a valutare l'impatto di sostenibilità-contabile -ambientale di una tale scelta non ha finora trovato riscontro nel PNRR, laddove il progetto dovrebbe comparire come un essenziale aspetto del FARE. Il disegno di attrezzare la logistica Nord-Sud del Paese e di consolidare il vantaggio sarebbe fortemente favorito dal poter avviare la radicale trasformazione di Sistema beneficiando immediatamente del supporto tecnico-finanziario di una UE attenta alla prospettiva di un'offerta di servizi fatalmente sostitutivi delle molte rotte "insostenibili" che hanno dominato e tutt' oggi dominano approdando al *Northern Range* in virtù della nostra conclamata incapacità competitiva.

Che si realizzi questo auspicio non solo è plausibile ma potrà essere reso inderogabile via, via che si fa più stringente il vincolo della decarbonizzazione e il parallelo ridimensionato *Drang Nach Osten*.

Strumenti prioritari del FARE sono dunque quelli che immediatamente sfruttano gli spazi operativi di ottimizzazione nell' uso delle fonti fossili ai fini della transizione energetica: il loro impatto sullo sviluppo viene colpevolmente sottovalutato così come, nel Paese e specie nel Mezzogiorno, non si valuta appropriatamente l'urgenza di varare un piano del lavoro che investa la più vasta area di "disagio sociale" dell' Unione.

Realizzare rapidamente al Sud l'indispensabile complemento strutturale della rivoluzione logistica dopo trenta e più anni di colpevole, ghetizzante e consapevole inerzia implica un deciso intervento sulle priorità del PNRR che mentre alloca 500ml€ (con la fondata previsione di superare 1mld€) per la diga foranea del porto di Genova, ha finora opposto assoluto ostracismo alla "bella idea" delle autostrade del mare.

Mettere a sistema con un progetto organico Augusta, Pozzallo, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Napoli, Ravenna, Civitavecchia, Livorno, Savona, ecc, ecc con una spesa pari o

inferiore al miliardo, imprimerebbe un deciso cambio di rotta e contribuirebbe all'impegnativo intento di non rimanere ospiti ma protagonisti nel Mediterraneo.

Dal PNRR al PNRRH

L'Italia è la quasi isola con oltre 8.000 km di costa, con una dotazione diffusa di porti, armatori e autotrasportatori. E' naturale che l'opportunità di interpretare la transizione dedicando particolare attenzione all'intermodale marittimo costiero risulti un modello condizionante e finanche risolutivo nella transizione. Un modello che asseconda una evoluzione naturalmente coerente alla problematica dimensione ecologica, da accompagnare, accelerare e governare incentivando sotto molteplici aspetti l'adesione degli operatori a questo processo di sviluppo dell'intermodalità ferro-strada-mare. Una prospettiva peraltro ampiamente sostenuta dalle politiche ambientali e dei trasporti dell'UE, che da tempo ha un programma finalizzato alla creazione di Corridoi Intermodali Marittimi Costieri tra porti *gateway* (grandi e medi) su un impianto di linee (rotte costiere) da porto a porto.

Promuovere l'intermodalità fin da subito è in sintonia con l'obiettivo di abbattimento drastico delle emissioni e la significativa riduzione dei fabbisogni di energia fossile grazie al decollo del *Southern Range* euromediterraneo iniziando dall'offrire servizi con linee regolari ad alta frequenza Ro-Ro dapprima nei collegamenti tra porti della penisola da estendere rapidamente alla rete delle relazioni mediterranee. In questa prospettiva l'Italia, naturalmente prima nel settore intermodale ferro-mare-gomma, conta primari operatori a livello internazionale che rappresentano la prima industria del Mezzogiorno. Lo sviluppo di un programma di transizione intermodale sulle brevi, medie e lunghe distanze (300 - 1.000 km) può realizzarsi in tre-cinque anni con un significativo passaggio dal tutto-strada sia all'intermodale strada-mare, che al ferro-mare, una dimensione quest'ultima per la quale occorre superare la *vexata quaestio* del ponte, necessario per dar vita al mitico corridoio uno Helsinki-Malta e realizzare il sistema metropolitano calabro-siciliano con la capitale dello Mediterraneo, nonché indispensabile per attivare il sistema portuale della ZES di Augusta-Catania cardine fondamentale che attende dalla rivoluzione logistico-modale la progressiva messa a valore dei suoi tratti di eccellenza: gli enormi spazi disponibili per il *new manufacturing* da insediare nell'area doganale interclusa del primo approdo in Europa per gli sbarchi da Suez.

Il flusso di traffico stradale dalla lunga percorrenza si concentrerebbe prevalentemente nel *first e last mile* nell'ordine dei 100 km, sottraendo alla rete stradale una pressione che usura e danneggia le infrastrutture con una previsione di minori spese di manutenzione che attualmente sono dell'ordine di due mld€ per anno. Gli incentivi tariffari connessi alla scelta intermodale di elevata frequenza multiporto costiero consentono altresì di sostituire il costoso modello attuale fortemente sussidiato, della cosiddetta continuità territoriale.

L'intervento infrastrutturale è un aspetto essenziale per attrezzare idonei terminali dedicati a funzioni logistiche evolute da ubicare non all'interno delle aree portuali di antico impianto, ma in ampie aree prossime ai porti con raccordi esclusivi di accesso e deflusso sia nelle Zone Economiche Speciali del Sud e quelle a Legislazione Semplificata del Centro-Nord. Entrambe, istituite ormai da oltre quattro anni ancora stentano a decollare per carenza di strategia nazionale e debolezza di *governance*: su questo ambito più che negli interstiziali labirinti delle *reforms* il Governo dovrebbe lavorare e, tramite il PNRR mettere le basi per una decisiva innovazione di sistema.

Attrezzare terminal, provvedere alle bonifiche, riattare aree industriali dismesse, raccordi ferroviari, scali merci inutilizzati sono un immediato oggetto di un "piano del lavoro" che rigenera, riconverte siti a funzioni logistiche di elevato valore e in parallelo provvede alla digitalizzazione degli itinerari, delle operazioni di carico e scarico e

ottimizza la gestione dei tempi tra origine e destinazione da considerare come *input value adding* dei processi logistici.

L' impulso all'intermodalità dà un sostanziale contributo all' attivazione progressiva del *Southern Range* e al cambiamento di rotta per il Paese, attualmente tra i meno *green* in Europa e a lungo restio a considerare il ruolo strategico dell'economia del mare, il che impone di recuperare con il tempo perduto, lo spazio lasciato sguarnito. La svolta verso una mobilità alternativa al dominante trasporto monomodale stradale è un' impegnativa priorità da inserire in evidenza nell' agenda del PNRR, del tutto compatibile con l'Hirschmaniana logica sequenziale indispensabile per mettere pienamente a frutto vantaggi consistenti e lungamente trascurati, per il grande impatto sull' adempimento dei "compiti a casa" del 2030 e del 2050 e perché abilita il Paese non solo al governo attivo della "transizione" ma rende possibile la costruzione del *Southern Range* con una rapidità che (nonostante due anni già sprecati) rientra ancora nei tempi del PNRR.

Il *Southern Range*, la via breve alla transizione

La strategia della transizione energetica non può dunque che partire dai trasporti un fatto che rende più che mai rilevante essere "bene posizionale" per eccellenza, naturale piattaforma logistica nel Mediterraneo. Come ripetutamente detto, a questo vantaggio non ha corrisposto quasi per nulla una capacità di metterlo produttivamente a valore e il varo del *Southern Range* rappresenta l'opzione in campo; lo stesso dicasi per l'ancor più ipotetico avvio delle autostrade del mare affidato al lento lievitare della forza delle cose che può prendere corpo facendo leva sui vantaggi oggettivi dei quali può fruire un progetto pubblico-privato di intermodalità pianificata in vista delle scadenze 2030 e 2050.

Un elementare esercizio previsionale offre una prototipale indicazione del differenziale che un PNRRH consentirebbe di realizzare in costanza di regime fossile confrontando il trasporto a lunga percorrenza stradale nazionale con l' alternativa virtuale del trasporto via mare, tradotto in variazione delle emissioni di CO₂ per un identico ammontare di tonnellate/chilometro (t/km) di merci trasportate. Dal differenziale di CO₂ è anche desumibile il vantaggio potenziale in termini di "autonomia energetica" misurata dal differenziale quantitativo di fonti fossili impiegate.

Il target europeo per il settore dei trasporti autostradali da conseguire entro il 2050 è la riduzione del 60% delle emissioni rispetto ai livelli del 1990; esso rappresenta il contributo all'obiettivo omnicomprensivo che fissa una riduzione dell'80-95% fissato nel 2011 dalla Commissione Europea nella *Roadmap for a low carbon economy* (Ai fini di ottemperare ai macro-obiettivo: le città dovrebbero dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto con motore termico, eliminandole del tutto entro il 2050; sarebbero da spostare su ferrovia la maggior parte del trasporto passeggeri su medie distanze; entro il 2030, almeno il 30% del trasporto merci che supera i 300 km dovrebbe utilizzare la ferrovia o la via d'acqua (il 50% entro il 2050); sono poi da incrementare i carburanti a basse emissioni nel trasporto aereo fino al 40% entro il 2050; e ridurre tra il 40 ed il 50% entro il 2050 le emissioni di CO₂ da oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo).

Il settore dei trasporti è responsabile in Italia di circa il 30% del totale nazionale di tutte le emissioni di gas serra; nel 2018 il 72% delle emissioni di CO₂ del settore è imputabile al trasporto passeggeri; il 28% al trasporto merci per un totale del 92,9% a fronte del 7,1% imputabile alle altre modalità.

Utilizzando i dati provenienti dalle principali database elaborate a livello europeo concernenti le emissioni di CO₂ per tonnellate-kilometro (t/km) trasportate e per categorie di veicolo è possibile confrontare con estrema analiticità i differenziali nei Parametri di emissione con riferimento alle diverse tipologie dei vettori evidenziando,

come è facile comprendere, che grazie all' effetto di scala, questo differenziale di emissione per t/km è consistente e del tutto a favore del vettore marino.

Considerando (per sintesi) i valori medi non ponderati relativi alle emissioni dei camion-TIR pari a 223,6 g per t/km e l'analoga emissione per t/km delle navi, pari a 24,5g la riduzione delle emissioni di CO₂t/km del passaggio da gomma a mare è di 202,3 g.

Dal confronto (particolarmente prudenziale e quindi sottostimato) l'obiettivo di ridurre del 30% le emissioni inquinanti complessive del comparto dei trasporti (quindi conteggiando anche le emissioni imputabili alle navi) il "travaso dalla gomma al mare" dovrebbe essere pari al 89,2%. Diversamente per l'obiettivo posto a livello europeo di ridurre del 30% l'uso del vettore su gomma, il travaso si attesta al 78,8%. In un lasso di tempo quindi che, a seconda dei casi, va dai sette ai 10 anni, è modulabile un intervento con una intensità che consenta di raggiungere in anticipo l'obiettivo del 2030 avendo - al contempo- il significativo effetto collaterale di aver modificato strutturalmente il ruolo e la competitività della nostra offerta di servizi, requisito fondamentale per il decollo del *Southern Range*.

PNRR, PNRH e il *Southern Range*

Rileva sottolineare lo scarso successo delle politiche UE molto concentrate sulla sostituzione del ferro alla strada (Si rinvia al Capitolo IX del Rapporto SVIMEZ 2021 per ulteriori evidenze). Infatti l'autotrasporto merci anziché ridursi si consolida al 73% a livello europeo nonostante i corposi sostegni finanziari andati ad incentivare il trasporto merci sulle reti ferroviarie tedesche, francesi e olandesi per favorire l'inoltro ferroviario di container da e verso i porti del *Northern-Range* da tutti i paesi europei del modello logistico Eurocentrico-Mittel europeo. Una politica molto costosa che ha penalizzato per molti aspetti l'opzione Euro-mediterranea della portualità nei paesi che si affacciano sul Mediterraneo; nel nostro caso significativamente corroborata -è da sottolineare- dalla persistente inerzia italiana.

A spiegare questa nostra, apparente, ottusa disattenzione, va detto che il modello Eurocentrico non solo lambisce, bensì coinvolge da anni il Centro-Nord industriale le cui componenti più evolute e tecnologicamente avanzate hanno ormai solidi rapporti di complementarità che le inserisce nelle catene del valore: termine nobile per la vecchia subfornitura di specialità e che caratterizza il modello di integrazione subalterna che ha soppiantato i distretti territoriali della specializzazione flessibile. L'esaurirsi della storica spinta tedesca verso Est, l'emergente mercato dell' Unione Africana, l'incentivo al *re-shoring* sono per molti versi novità che conferiscono fin da ora un ruolo centrale al quasi oceano Mediterraneo la cui riconversione lo vede evolvere da mare di transito a piazza di riferimento del mondo globale del dopo pandemia (e auspicabilmente del dopo-guerra).

Il soccorso dell'UE al grande malato d' Europa è un richiamo alla responsabilità di partecipare in modo attivo alla definizione del nuovo ordine globale. La nostra prospettiva è di essere capaci di far valere una forza contrattuale, scarsa in passato, da implementare capitalizzando i vantaggi che può offrirci un Quasi Oceano "piazza grande" di relazioni e di scambi. Al momento non è certo possibile dire che il messaggio di puntare ad un PNRR Hirschmaniano capace di afferrare il bandolo e dipanare la matassa, si sia sostituito alla rischiosa logica della manutenzione, essa è ancora una prospettiva in bilico, in attesa di una regia capace di portarla in porto.

Il Mezzogiorno in tutto ciò conta o non conta? Direi che a contare è la prospettiva Euro-mediterranea: in un Paese integrato dalla logistica, dall' intermodalità, dai corridoi TEN-T, il Sud deve semplicemente tornare al suo ruolo fondamentale di agente di sistema.

A realizzare tutto ciò non è utile il PNRR "indifferenziato" della grande manutenzione delle "missions", delle "milestones", delle falangi di "reforms" con le quali lo Stato – Arbitro rinuncia alla Regia.

Certamente il Sud non è condizione sufficiente, ma è sicuramente condizione necessaria all' avvio ed al successo del percorso; solo se si riuscirà a rimettere con determinazione in corsa "Napoli" con la Sicilia nel quasi Oceano Mediterraneo, tornerà a correre "Milano"; non viceversa.

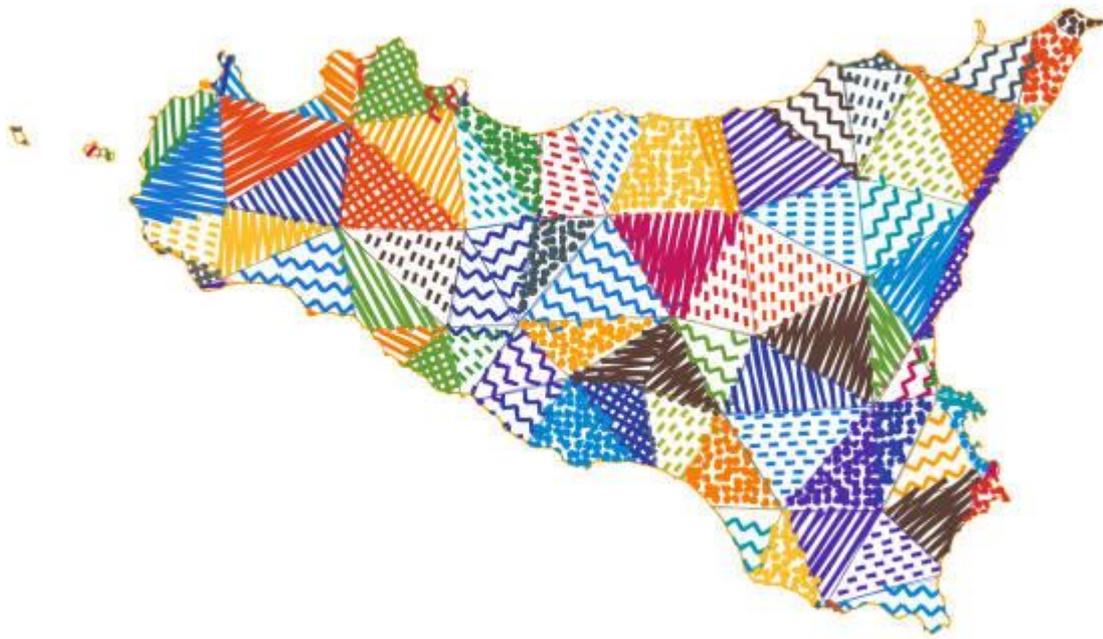
ARGOMENTI

Fitto, governance, lavoro, Mezzogiorno, Pnrr, Sud, transizione



ADRIANO GIANNOLA

Professore Ordinario di Economia Bancaria (1980-2014) all' Università di Napoli Federico II. Membro del CdA del Banco di Napoli (1995-1998); dal 2000 al 2013 presiede l'Istituto Banco di Napoli-Fondazione e dal 2012 al 2015 il Teatro Stabile-Teatro Nazionale Mercadante di Napoli. Membro dal 2006 del CdA, dal 2010 è presidente della SVIMEZ.



23 MAR LA SICILIA NON È UN'ISOLA

in Quaderno 2 - 2023 by Fabrizio Maronta 0 Commenti

di Fabrizio Maronta

A volte la prospettiva inganna. Vista dal continente in ottica strettamente geografica, la Sicilia è una delle due Isole maggiori d'Italia. Vista dal mare e in chiave geostrategica, è la nostra portaerei inaffondabile da attraccare saldamente alla penisola. Definizione presa a prestito da Winston Churchill, i cui occhi guardavano al mare e alle terre che esso bagna con lo sguardo di una nazione insulare che sul mare e per mare aveva costruito un impero.

Vulgata scolastica vuole che in principio fu il Mar Mediterraneo, culla della civiltà occidentale; dal 1492, scoperta l'America, l'asse marittimo mondiale si spostò sull'Atlantico; infine, negli ultimi quarant'anni il decollo della Cina ha portato in auge il Pacifico. Il destino arride agli imperi, potenze ordnatrici capaci d'improntare il mondo al loro canone. Noi (italiani, francesi, spagnoli) non lo siamo da tempo, sicché il mare nostro scade a periferia insieme a noi. Fine della storia, per dirla con Fukuyama.

E invece no. Perché già ieri il mare che abitiamo era tutt'altro che periferico. Oggi poi che la storia tuona di nuovo nel nostro placido cortile con il Covid-19 e la guerra ucraina, l'argomento non regge più. Viviamo tempi dicotomici. Fino a ieri la globalizzazione era il destino manifesto dell'umanità, l'economia dei consumi un fine in sé, la sua forma dominante – il capitalismo americanocentrico trionfante dal 1989-91 – la nostra religione atea. Poi il prepotente ritorno della politica di potenza ha rovesciato l'ottica. Ora imperversano i vati della "sglobalizzazione", che nelle accezioni più ottimistiche è sinonimo di segmentazione e in quelle più cupe di semi-autarchia. Donde il corredo di anglicismi – *reshoring*, *nearshoring*, *friendshoring* – atti a dar conto della sopraggiunta rivincita della geopolitica sull'economia, la quale perde così la sua presunta, analgesica neutralità.

La globalizzazione è però genio tenace, difficile da rimettere nella bottiglia. La sua inversione è affare lungo, complesso, irto di costi e contraddizioni, stante il carattere iper-industriale delle nostre società e la dimensione delle economie di scala asiatiche. Il

primo accresce l'interdipendenza, posto che nessun paese ricco e tecnologicamente avanzato basta a se stesso per approvvigionamenti e mercati di sbocco. La seconda la cementa, in quanto l'economicità delle filiere asiatiche permea le nostre strutture dei costi al punto da rendere difficile prescindere senza impatti inflattivi su beni indispensabili (vestiario, elettronica, farmaceutica e via elencando), con paralleli contraccolpi su competitività industriale e, al limite, pace sociale. Da qui al ferreo determinismo che vuole il destino già scritto ce ne corre. Ma decenni d'interdipendenza non si cancellano in un giorno. E il Mediterraneo ne è lampante riprova.

Se la globalizzazione ha nel commercio internazionale il suo fluido vitale, il mare che quel commercio in gran parte veicola ne è infrastruttura portante. Per apprezzare appieno in cosa si è tradotta, materialmente, l'egemonia del modello economico statunitense e l'adozione su scala globale del paradigma consumistico, è utile abbracciare con lo sguardo il periodo che va dall'inizio degli anni Settanta a oggi. Nei dieci anni che ci hanno portato alla vigilia del coronavirus, il commercio mondiale – malgrado la grande recessione del 2008 e seguenti – è cresciuto quasi del 10% in valore. Nello stesso periodo, il valore del commercio marittimo si è incrementato di oltre il 15%. Ancor più spettacolare l'aumento dei volumi: le 11 miliardi di tonnellate trasportate nel 2021 dalle circa 100 mila navi merci di grande tonnellaggio sono oltre il quintuplo delle 2,6 miliardi di tonnellate del 1970. Malgrado l'aumento dei consumi energetici, il grosso non lo fanno gli idrocarburi (pure cresciuti), bensì le rinfuse solide e, specie dai primi anni Duemila, i container. Queste due categorie coprono circa 3/4 dei volumi trasportati: materie prime, semilavorati, beni intermedi e finali. In una parola: la globalizzazione.

Il fulcro di questo boom è noto: l'Asia, Cina in testa. Nel 1995 la rotta transatlantica totalizzava circa 3 milioni di container, quella euro-asiatica passante per il Mediterraneo (via Suez e Gibilterra) 4 e quella transpacificica 8. Oggi per l'Atlantico passano circa 8 milioni di container, per l'Oceano Indiano-Mediterraneo 25 e per il Pacifico 28. L'Asia assorbe il 63% del traffico container mondiale via mare, a fronte del 16% europeo, dell'8% nordamericano, del 6% latinoamericano e delle quote residuali di Africa (4%) e Oceania (2%). Nella classifica delle economie meglio connesse via mare stilata ogni anno dall'Unctad la Cina è al primo posto, seguita da Singapore.

Questa sbornia di numeri può essere resa con un'equazione semplice: per mare viaggia oltre il 95% del commercio mondiale e di questo, a sua volta, 1/3 circa solca il Mediterraneo. Non a caso è sul Mediterraneo – rotte, porti, logistica – che da anni Pechino punta per il ramo marittimo (il più importante) della sua Belt and Road Initiative (Bri), o "nuove vie della seta". Dall'Italia di qualche esecutivo fa interpretata come progetto puramente commerciale, tanto da aderirvi con apposito memorandum prontamente svuotato di senso dal duro richiamo statunitense. Vista da oltreatlantico, infatti, la Bri appare per quel che è: progetto d'influenza con cui la Cina mira a evadere dalle proprie acque territoriali, sigillate dallo strapotere marittimo americano che trae linfa anche dagli alleati di Washington prospicienti i Mari Cinesi, a cominciare da Taiwan. È la protezione delle rotte commerciali asiatico-mediterranee di approvvigionamento e sbocco da e per il Medio Oriente, l'Africa e i ricchi mercati europei che anni fa motivò l'installazione, a Gibuti, della prima base militare cinese fuori dal territorio della Repubblica Popolare. La stessa esigenza spinge Pechino a costruire e potenziare una Marina da guerra, di cui storicamente il paese è quasi sempre stato privo. Se ciò ai nostri occhi fa a pugni con la libera e pacifica navigazione, l'invito è a osservare il principio con lenti cinesi. Constatiamo così che i mari, oggi come ieri, sono liberi e pacifici nella misura in cui soggiacciono al controllo di una o più potenze in grado di proiettarvi forza, inibendone o consentendone la fruizione in base alla legge. La loro.

Se poi questo non basta a rendere strategico il Mediterraneo e le terre emerse che vi si immergono – l'Italia quasi tutta, massime la Sicilia – intervengono altri tre fattori. Il primo, cruciale e incombente, è l'energia.

La guerra ucraina non sta riscrivendo il nostro paradigma energetico. Le fonti fossili ci accompagneranno ancora a lungo, specie il gas che ad oggi e fatti salvi salti quantici nelle tecnologie non carboniche di generazione elettrica (leggasi: fusione nucleare), resta il combustibile di transizione per eccellenza. Ciò che la carneficina est-europea sta però facendo è mutare per un tempo e in misura ancora indefiniti, ma verosimilmente rilevanti, la nostra geografia degli approvvigionamenti. La direttrice est (Russia) – ovest (Europa), risalente ai tardi anni Sessanta e figlia della Ostpolitik di Willy Brandt, cede il posto ai flussi sud-nord: giacimenti *onshore* (terrestri) magrebini e *offshore* (sottomarini) del Mediterraneo orientale, prospicienti le coste cipriote, israeliane ed egiziane sono il nostro orizzonte immediato e, probabilmente, di medio termine.

Tre conseguenze. Primo: nel prossimo futuro la Germania si vede brutalmente ridimensionata nel ruolo di maggiore hub energetico europeo, cui il gasdotto trans-baltico Nord Stream – inservibile dopo il sabotaggio del settembre 2022 e chissà per quanto, se mai tornerà in funzione – la consegnava.

Secondo: il nostro approvvigionamento estero di gas, pari al 95% dei consumi italiani di tale fonte, non avverrà più in gran parte da nord via terra, ma soprattutto o comunque molto più dal Centro-Sud via tubi (Algeria, Libia, Tap) e navi. Posto ovviamente che ci si doti della relativa capacità di rigassificazione e che si adegui ai nuovi flussi la rete nazionale di condotte, in alcuni punti – specie a est dell'Appennino, stante l'assenza di un'idonea dorsale adriatica – quasi satura anche in tempi di pace. Se dunque già prima della guerra molto del gas che approdava in Sicilia andava a nord, cuore dei consumi domestici e industriali nazionali, ora il Mezzogiorno sarà (potrà, dovrebbe essere) ancor più strategico sotto questo profilo. I valichi gasiferi di Tarvisio, Gorizia e Passo Gries cederanno volumi a Gela e Mazara del Vallo. La nostra dinamica energetica diverrà più "nazionale" di quanto non fosse ieri.

Terzo: per noi la sponda sud cessa di essere soprattutto un problema per volgersi anche in opportunità. Meglio: in condizione necessaria di sicurezza e benessere nazionali. Questo non cancella la realtà strutturale del Mediterraneo quale faglia geopolitica tra Nord e Sud del mondo, che la dimensione – troppo a lungo trascurata – del mare nostro quale collo di bottiglia sulle direttrici est-ovest affianca, ma non sostituisce. Tuttavia riscrive in parte le dinamiche delle nostre relazioni con Egitto, Algeria, Tunisia e (ciò che resta della) Libia, come l'attivismo economico-diplomatico di Roma in tali paesi dimostra. Al centro di questo crocevia giace il Mezzogiorno e al centro di questo fulcro strategico è la Sicilia.

I tubi sono molto, ma non tutto. Essi condividono fondali e (spesso) punti d'affioramento con i vitali cavi in fibra ottica per telecomunicazioni che ci ancorano al XXI secolo. Il Mediterraneo è infatti snodo fondamentale dell'Internet globale, crocevia di dati da/per Asia, Africa e Medio Oriente. I ben 15 cavi in fibra ottica che attraversano l'Egitto unendo Mediterraneo e Mar Rosso servono, a seconda dei momenti, tra il 17% e il 30% del traffico dati globale, pari a un'utenza compresa tra 1,3 e 2,3 miliardi di persone. La ragione della strettoia sta nell'attuale assenza di alternative valide: con Siria e Yemen instabili e l'Iran all'angolo, le opzioni terrestri risultano geopoliticamente impercorribili. Anche Israele, tassello importante della rete d'alleanze statunitense nella nostra parte di mondo, dipende dal mare per la sua interconnessione al Web: i suoi due snodi costieri, Tel Aviv e Haifa, si agganciano all'Europa continentale e a Cipro. Per lo Stato ebraico la situazione cambierà al completamento del cavo Blue-Raman pensato (da Google) per collegare l'Europa all'India via Israele, Giordania, Arabia Saudita e Oman: la parte «Blue» andrebbe

dall'Italia alla costa giordana, quella «Raman» da lì a un approdo indiano nei pressi di Mumbai. Ciò che resterà immutata è l'importanza, anche in questo caso, del Mediterraneo come direttrice delle vitali dorsali dati.

Completa il quadro la portualità. In tempi di ri-regionalizzazione delle filiere produttive critiche – categoria lasca che accomoda beni disparati come le mascherine mediche e i microprocessori – l'infrastrutturazione di corridori intermodali rapidi, capienti e affidabili è il discrimine tra protagonismo ed emarginazione nei processi di riorganizzazione delle filiere produttive oggi agli esordi. La realizzazione del tunnel di base del Gottardo in Svizzera e la futura (si spera) Torino-Lione rende concreta la possibilità per i porti del Centro-Sud Italia, con potenzialità retroportuali multiple rispetto a scali come Genova o Trieste, di fare parziale concorrenza ai porti nordeuropei. Purché l'alta velocità/capacità non finisca a Salerno e il ponte sullo Stretto esca dalla dimensione metafisica in cui da decenni è relegato. Contribuendo così a compiere il destino nazionale di una Sicilia troppo a lungo definita dalla sua fuorviante insularità.

Dobbiamo a un apocrifo de Gaulle la massima secondo cui la geografia è destino. Con faccia tosta dissentiamo. La geografia è condizione oggettiva, ma sta a noi interpretarne il vincolo per volgerla a nostro favore. Sfruttandola se e fin dove possibile, forzandola se serve. Per scoprire magari, una volta tanto, che cambiare tutto non lascia niente o quasi come prima.

Fonti

Cochrane P., «Digital Suez: How the internet flows through Egypt – and why Google could change the Middle East», *Middle East Eye*, 3/3/2021

SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), "Alternative fuels: a strategic option for the Euro-Mediterranean area? MED & Italian Energy Report 2022"

Unctad (United Nations Conference on Trade and Development) "World seaborne trade. Handbook of Statistics 2022", Unctad, <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>.

Vanham P., «A brief history of globalization», World Economic Forum, 17/1/2019

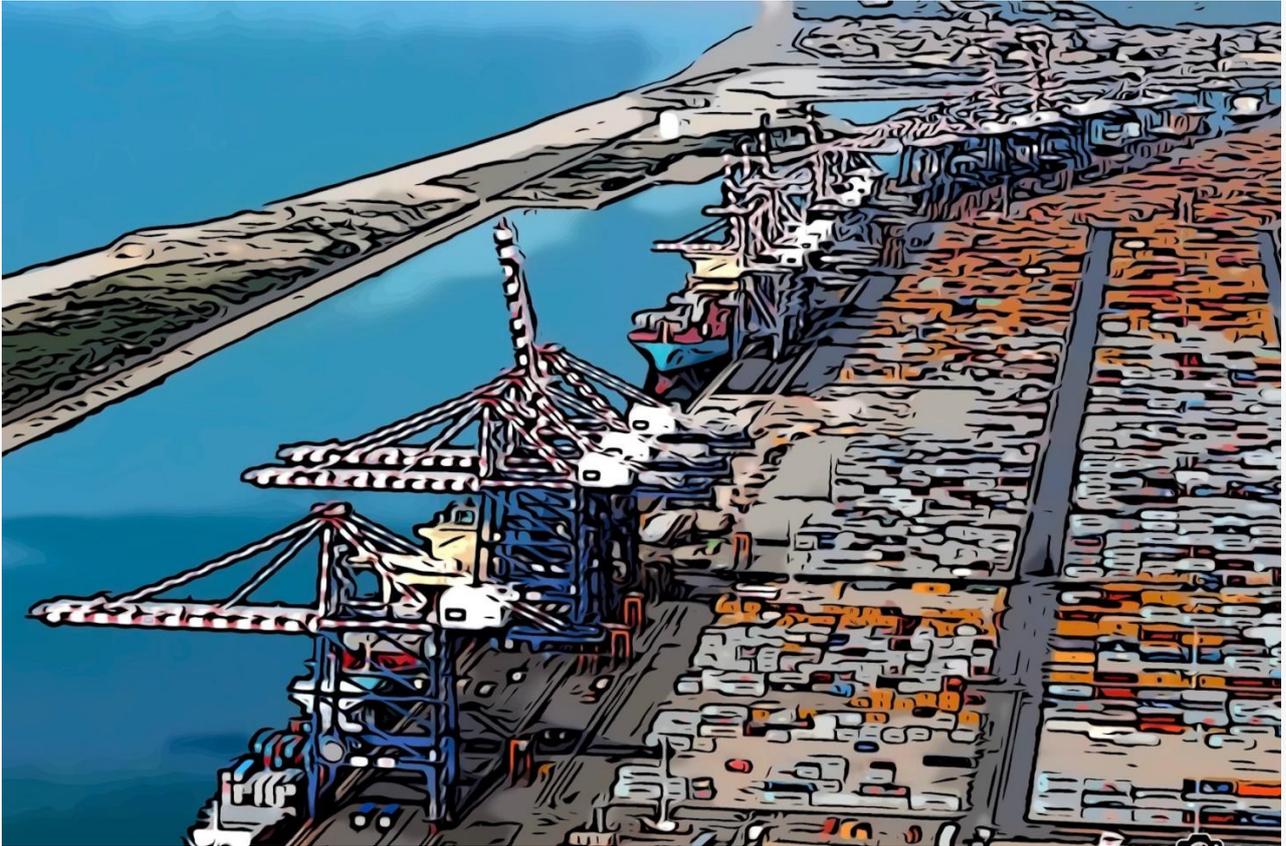
ARGOMENTI

capitalismo, Cina, energia, gas, globalizzazione, Mediterraneo, Sicilia



FABRIZIO MARONTA

Consigliere scientifico e Responsabile relazioni internazionali di Limes – Rivista italiana di Geopolitica.



23 MAR DA AUGUSTA A GIOIA TAURO: UN GRANDE SISTEMA PORTUALE AL SERVIZIO DELL'ITALIA E DELL'EUROPA

in Quaderno 2 - 2023 by Francesco Russo Giuseppe Musolino 0 Commenti

di Francesco Russo e Giuseppe Musolino

1. Introduzione

L'Italia è uno dei paesi che per primo ha realizzato un documento di pianificazione nazionale e poi una serie di atti esecutivi nel 2015 che hanno modificato la natura dei porti: da porti visti nelle loro singolarità e quindi affetti da criticità strutturali connesse alla loro storia ed al loro posizionamento, a grandi sistemi portuali che riuscissero a soddisfare le condizioni della domanda, in particolare merci.

Il problema dei grandi sistemi portuali si è posto in maniera decisiva a livello internazionale tanto da indurre UNCTAD a definire successive generazioni di portualità. La prima generazione di porti (1g) è quella dei porti realizzati vicino alle città, ed è stato il modello di riferimento per secoli. La seconda generazione (2g) è quella dei porti costruiti vicino alle aree industriali, a partire dalla fine della seconda guerra mondiale, per supportare l'approvvigionamento di materie prime e prodotti finali di impianti industriali.

La terza generazione (3g) è emersa negli ultimi due decenni del XX secolo per la diffusione mondiale del trasporto tramite contenitori: i porti sono diventati generatori di valore aggiunto. I porti di terza generazione sono stati oggetto di grande interesse scientifico negli ultimi anni. Sono stati studiati i fattori strutturali interni di un porto hub container europeo 3g e quelli esterni legati al rapporto con l'entroterra e con la ricerca

e lo sviluppo. Ulteriori approfondimenti sono stati fatti per i fattori strutturali interni al porto in relazione a tre settori industriali portanti (logistica, agroalimentare e meccanica) che si ritrovano come potenzialità nei porti del profondo sud italiano. L'introduzione di una Zona Economica Speciale (ZES) in un porto di terza generazione è stata studiata sotto diversi profili, considerando: il quadro di modellizzazione e l'impatto economico aggregato di una ZES sul porto e sul suo entroterra; l'attrattività territoriale connessa con l'attivazione delle ZES; l'impatto delle ZES sul sistema dell'istruzione superiore e della ricerca; il confronto di tempi collegati all'export e all'import di merci per paesi europei aventi caratteristiche tecnico-amministrative simili.

Negli ultimi due decenni, i porti sono passati dal loro tradizionale atteggiamento competitivo verso un atteggiamento cooperativo con i porti più vicini, generando la nascita di porti di quarta generazione (4g), ovvero il Porto Cooperativo.

L'introduzione delle ICT emergenti all'interno dei porti ha aumentato l'efficienza delle operazioni portuali che implicano decisioni condivise tra gli operatori coinvolti. Le decisioni condivise sono rilevanti nei tre principali flussi presenti nel porto: flusso di merce, di informazioni e finanziari. Oggi la quinta generazione di porti (5g) è caratterizzata dall'utilizzo delle ICT emergenti nell'interazione tra gli operatori portuali. L'introduzione delle ICT emergenti all'interno dei porti ha dimostrato che esse sono un fattore fondamentale per la competitività accanto a quelle tradizionali come la vicinanza del porto alle città (1g) o agli impianti industriali (2g), o come la capacità di generare valore aggiunto (3g), la dotazione di infrastrutture e servizi condivisi (4g).

Nel contesto internazionale la portualità italiana, pur essendo la quantità di merci in ingresso e uscita dal Paese notevole e pari a circa 500 milioni di tonnellate, sconta una storia di provincialismo che pur avendo permesso ai porti storici di evolversi, non permette all'Italia di usufruire del vantaggio geofisico di trovarsi al centro del Mediterraneo.

Il commercio marittimo globale ha mantenuto negli anni la struttura definita in gran parte negli anni '80 del XX secolo. Le principali rinfuse solide sono aumentate con un tasso di crescita relativamente costante. Il traffico di rinfuse liquide è rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo. Le merci containerizzate si sono espanse ad un ritmo più veloce, con volumi in aumento a un tasso medio annuo di circa il 5%. Nell'ultimo trentennio il trasporto marittimo intercontinentale e internazionale di merce ha avuto un andamento sempre crescente ad un tasso storico di circa il 2,2% annuo, con cali registrati nel 1985 e nel 2009. Il traffico complessivo di merci caricate ha raggiunto 9,5 miliardi di tonnellate nel 2013. Con riferimento ai traffici container, nel mondo il volume del throughput, definito come il numero di movimentazioni di contenitori eseguite dalle gru (ship-to-shore) di un porto, è passato da 441 milioni di TEUs nel 2006 a 729 milioni di TEUs nel 2014. Il tasso medio di crescita annuo è stato del 10,0% nel periodo 1998-2007, mentre nel periodo 2010-2015 si è attestato al 8,0%.

Il volume dei flussi origine-destinazione containerizzati è passato da 127 milioni di TEUs nel 2006 a 171 milioni di TEUs nel 2014. Una mappatura delle rotte principali evidenzia la crescita della rotta Europa-Asia e viceversa, che dal 2009 al 2011 ha superato la rotta transpacifico, per poi rallentare negli anni successivi, crescendo comunque di più di quella transatlantica. Nel 2013 la rotta Europa-Asia e viceversa si è attestata a 20 milioni di TEUs, la rotta transpacifico a 21 milioni di TEUs, la rotta transatlantica a 6,5 milioni di TEUs.

Il volume del throughput in Europa è passato da circa 84 milioni di TEUs nel 2008 a circa 96 milioni di TEUs nel 2013. Scomponendo il dato tra Northern Range e Southern Range emerge che l'incidenza del Southern Range è passata da 34,9% nel 2008 a al 37,9% nel 2013. Tuttavia, la competizione dei porti del Northern Range rispetto ai porti del Southern

Range resta ancora molto forte per quando concerne le merci in ingresso/uscita dall'Europa.

I trend mondiali prima descritti evidenziano un traffico in crescita nel bacino del Mediterraneo. Il volume del throughput è passato da 34,0 milioni di TEUs nel 2006 a 60,5 milioni di TEUs nel 2013. L'incidenza del throughput nel Mediterraneo sul throughput mondiale è stata del 7,7% nel 2006, mentre nel 2013 si è attestata al 8,6%.

La questione importante è che Suez al 2022 (quindi passato il picco della crisi pandemica) si attesta quale snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo, continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale ed il 7-8% di quello petrolifero.

I flussi di merce scambiati via mare sono suddivisibili per tipo: rinfuse liquide, rinfuse solide, lift on lift off (lo-lo), roll on roll off (ro-ro). La fonte dei dati utilizzabile è Eurostat (www.epp.eurostat.ec.europa.eu). Senza entrare nel dettaglio è utile fare alcuni richiami macro relativamente ai principali flussi di merci da/per l'Italia nel Mediterraneo. La quantità di traffico di rinfuse liquide in importazione verso l'Italia è preponderante rispetto a quello in esportazione. Il calo delle importazioni negli ultimi anni era dovuto alle instabilità politiche di alcuni paesi, come la Libia e l'Algeria, che sono fornitori tradizionali dell'Italia. L'andamento storico del traffico merci di rinfuse solide, containerizzate e merci trasportate tramite servizi di traghettamento ro-ro in import e in export da/per l'Italia mostra una diminuzione di rinfuse solide e container in import tra gli anni 2010 e 2015 ed un successivo aumento dopo il 2015; mentre più stabile è stato il livello delle esportazioni dall'Italia durante tutto il periodo. In generale, le oscillazioni sono state generate dalla "Primavera Araba", che ha coinvolto alcuni paesi africani come l'Egitto, la Libia, la Tunisia e l'Algeria e dagli effetti finali della crisi 2007-2008.

Per quanto riguarda il traffico container (lo-lo), i principali paesi da cui l'Italia importa merci containerizzate sono: Egitto, Libano, Malta, Turchia; mentre i principali paesi in cui l'Italia esporta sono: Egitto, Israele, Malta, Turchia.

Nel contesto mondiale e mediterraneo definito da questa imponente mole di traffici marittimi, l'Italia non offre un sistema portuale che permetta di competere con i grandi sistemi che si sono formati nel nord Europa e con quelli in via di formazione.

La situazione attuale vede nel Sud del Paese due grandi porti, che sono utilizzati nei grandi spostamenti internazionali per il trasporto di merci liquide ed unitizzate: il porto di Augusta, di seconda generazione, e il porto di Gioia Tauro, di terza generazione. Il porto di Gioia Tauro è il primo porto italiano per merci containerizzate e tra i più importanti in Italia per l'automotive, tra i più importanti hub container nel Mediterraneo. Il porto di Augusta è il terzo porto italiano per le rinfuse liquide. Il porto di Santa Panagia movimentata una notevole quantità di rinfuse liquide. La somma delle due quantità di rinfuse liquide fa diventare il sistema complessivo Augusta-Santa Panagia il secondo porto italiano per rinfuse liquide tra i più grandi porti industriali del Mediterraneo.

Dopo l'importante passaggio fatto con la riforma del 2016 che aveva previsto due grandi sistemi portuali merci nel profondo sud italiano, uno facente capo ad Augusta e l'altro a Gioia Tauro, la politica italiana, negli anni successivi, è tornata indietro nei provincialismi, dividendo in due l'autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro, seguendo quindi il percorso inverso a quello che a livello internazionale si sta svolgendo nella costituzione di sistemi portuali integrati.

La realizzazione di un grande sistema portuale che integrasse Augusta e Gioia Tauro sarebbe una grande sfida per il Paese che finalmente potrebbe giocare la partita che gli compete, considerando la sua posizione geografica: si tratta di divenire la porta di accesso Sud all'UE, competendo con il Northern Range che da Le Havre arriva ad Amburgo, passando per Rotterdam ed Antwerp.

La sfida risulta ancora più importante con la riacquisita centralità della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Il ruolo dell'attraversamento stabile nell'interazione tra i due grandi porti del Sud non è stato specificamente indagato dalla società Stretto di Messina in fase di approvazione del progetto, né dalle Commissioni ministeriali 2021-2022. E' ora di massima evidenza il ruolo che l'attraversamento ha nel rilancio dei due porti e quindi di tutta la portualità del profondo Sud italiano., al centro del Mediterraneo. In questa nota si procede per similitudine, richiamando i casi internazionali più significativi in cui i porti che insistono in una stessa area ben connessa sono passati da una fase competitiva ad una fase cooperativa. In particolare, vengono richiamati tre esempi in cui il passaggio alla fase cooperativa è connesso alla realizzazione di una infrastruttura di trasporto significativa.

Se nell'esperienza mondiale, specialmente statunitense o asiatica lo sviluppo dei sistemi portuali, o dei porti di quarta generazione, vede integrati i singoli porti di un'area geografica, nelle esperienze europee convergono nello stesso sistema portuale porti di Paesi differenti. Tale ampio scenario costituisce un riferimento ineludibile anche per l'Italia, in base al quale è possibile tracciare alcune linee di riferimento per un grande sistema portuale da realizzare nel Sud dell'Italia, che possa competere non con i porti italiani del Nord, ma direttamente con il Northern Range.

In che misura il sistema portuale Augusta-Gioia Tauro contribuisce alla validità economica dell'investimento sull'Attraversamento? Il tema posto in questa forma viene depurato da tutte le incrostazioni localistiche, tecniche e finanziarie che usualmente fanno perdere di vista il nocciolo della questione.

Il sistema portuale Augusta-Gioia Tauro è realizzabile sul piano tecnico e permetterebbe di inserire il Paese nella competizione internazionale relativa all'accesso/egresso al/dal grande mercato europeo, permettendo lo sviluppo di tutti gli altri sistemi portuali italiani. La sua realizzazione si giustifica a partire dalle esperienze già acquisite di altri sistemi portuali a livello internazionale e a valle di uno studio riguardante lo sviluppo del sistema portuale Augusta-Gioia Tauro.

2. Le esperienze internazionali di porti di quarta generazione

I porti di quarta generazione (4g) sono sistemi portuali, generalmente composti da due porti principali, in cui operatori e amministrazioni portuali collaborano creando alleanze su segmenti di mercato, o condividendo infrastrutture e servizi per i clienti, o integrando diversi segmenti produttivi. L'obiettivo generalmente è quello di aumentare le utilità dei diversi soggetti coinvolti, ottimizzando gli investimenti. Il comportamento cooperativo-competitivo dei porti di quarta generazione viene chiamato anche "coopetizione".

Tre sono stati i driver del processo di cooperazione avvenuto, o in corso, in molti porti internazionali.

- Le alleanze tra compagnie di navigazione hanno ridotto il potere contrattuale delle autorità portuali e reso i porti vulnerabili rispetto alla domanda di infrastrutture portuali (es. maggiore pescaggio delle banchine e maggiore capacità dei terminal).
- Il gigantismo navale, in uno ai servizi di trasporto marittimo hub-and-spoke, ha determinato pressioni sui porti per investire nello sviluppo di infrastrutture fisiche lato mare. Tuttavia, non tutti i porti possono sostenere questa competizione, che richiede una notevole quantità di fondi e che rischia di replicare investimenti simili in porti vicini.
- Alcuni porti vicini hanno trovato più conveniente migliorare congiuntamente l'accesso all'entroterra e sviluppare sistemi logistici condivisi incentrati sui porti, piuttosto che agire in modo autonomo.

Negli ultimi due decenni sono state osservate numerose esperienze di cooperazione tra porti vicini, manifestatesi sotto differenti forme. Da un punto di vista molto generale, le forme di cooperazione possono essere classificate secondo i seguenti criteri:

- cooperazione nella governance, accorpando le esistenti autorità;
- cooperazione tra porti su uno (es. container) o più segmenti di domanda;
- cooperazione basata su un progetto di un'opera infrastrutturale.

Nel seguito si riportano tre esperienze internazionali, selezionate dalla letteratura di settore, relative al terzo criterio sopra riportato:

- Copenaghen e Malmö in Europa;
- Los Angeles e Long Beach negli Stati Uniti;
- Ningbo e Zhoushan in Cina.

2.1 Copenhagen e Malmö (Europa)

I porti di Copenaghen e Malmö si trovano nello Stretto di Oresund tra Svezia e Danimarca. Copenaghen è la capitale della Danimarca e Malmö è la terza città della Svezia. Nel 2005 è stato inaugurato il ponte di Oresund, il "collegamento stabile" tra Svezia e Danimarca, rafforzando l'integrazione e la centralità della regione, e favorendo l'insediamento di cluster di industrie con forte propensione all'esportazione.

La cooperazione tra i due porti è iniziata nel 2001 e ha condotto alla nascita di una nuova governance denominata Copenaghen Malmö Port. Questo processo di cooperazione ha fatto nascere il primo porto bi-nazionale in Europa.

Alcuni fattori chiave hanno favorito il processo di cooperazione tra i due porti:

- il rischio che il ponte di Oresund portasse a una perdita di traffici tra i due paesi, sia passeggeri via traghetto che merci via container;
- un migliore utilizzo dei fattori di produzione in termini di lavoro e capitale, e delle infrastrutture di trasporto in termini di capacità;
- la creazione di economie di scala nella gestione e amministrazione dei due porti e di sinergie negli investimenti;
- la creazione di un nuovo player unico nel mercato internazionale visibile da potenziali clienti.

Il processo di cooperazione è durato alcuni anni e ha avuto successo perché sostenuto dalle governance dei due porti e delle due città, spinti dall'obiettivo di integrare la regione dell'Oresund e di aumentare la competizione del sistema portuale nel contesto internazionale.

2.2 Los Angeles e Long Beach (USA)

I porti di Los Angeles e Long Beach sono adiacenti l'uno all'altro all'interno della Baia di San Pedro in California. Dalla loro fondazione oltre un secolo fa, i porti di Los Angeles e Long Beach sono stati oggetto di numerose proposte di fusione. Tuttavia, il loro atteggiamento reciproco è stato sostanzialmente competitivo fino all'inizio degli anni '80. In quegli anni fu creata un'autorità fra i porti, con il compito di finanziare e sviluppare un terminale ferroviario intermodale per gestire i traffici merci con l'entroterra. Successivamente, nel 1989, i porti hanno utilizzato lo stesso meccanismo dell'autorità per finanziare, sviluppare e gestire un secondo progetto ferroviario regionale, noto come "Alameda Corridor Project". Negli ultimi decenni sono stati pianificati e realizzati nuovi progetti sulle infrastrutture materiali e immateriali per consolidare il processo di cooperazione dei due porti.

La crescita del traffico di contenitori è stata costante durante i quattro decenni di cooperazione fra i due porti. Il numero di container movimentati nei due porti è passato da 1,13 milioni di TEUs, con il 56% (0,63 milioni di TEUs) di quota di mercato di Los Angeles e il 44% (0,51 milioni di TEUs) di Long Beach nel 1980, a 16,9 milioni di TEU nel 2017, con quote di mercato simili. La collaborazione basata su un progetto infrastrutturale di collegamento tra i due porti ha creato i presupposti per un incremento delle merci movimentate nel sistema portuale generato.

2.3 Ningbo and Zhoushan (China)

La politica “un porto-una città” in Cina negli ultimi decenni del XX secolo ha generato lo sviluppo di porti con caratteristiche simili all'interno delle stesse province, provocando la competizione tra porti vicini per catturare traffico merci provenienti dello stesso hinterland. Il rallentamento della crescita economica della Cina ha stimolato e accelerato il processo di cooperazione portuale al fine di ottimizzare gli investimenti e soddisfare le esigenze dei clienti.

I porti di Ningbo e Zhoushan sono due porti adiacenti nella provincia di Zhejiang (Cina). Si trovano nella stessa area, utilizzano lo stesso canale e condividono lo stesso hinterland. Tuttavia, ogni porto aveva politiche e obiettivi di pianificazione, costruzione, funzionamento e strutture di gestione indipendenti. Nel 2006 il Ministero dei Trasporti cinese ha lanciato il programma di integrazione tra il porto di Ningbo e il porto di Zhoushan.

Prima dell'integrazione nel 2005, il porto di Ningbo movimentava 5,21 milioni di TEUs e il porto di Zhoushan 54,9 mila TEUs. Dopo dieci anni di integrazione, il traffico di container del sistema portuale di Ningbo-Zhoushan ha raggiunto i 26,5 milioni di TEU nel 2017.

La cooperazione fra i due porti ha contribuito alla rapida crescita dei traffici di container del sistema portuale di Ningbo-Zhoushan, se confrontato con l'aumento dei traffici nei porti che non hanno avviato processi di cooperazione e integrazione, sia nella stessa regione economica che in altre regioni. L'altro fattore di crescita dei traffici è rappresentato dalla crescita economica della regione del Delta del fiume Yangtze nell'ultimo decennio.

3. La realizzazione di un Sistema Portuale di livello intercontinentale

L'Italia, come si diceva in premessa, è l'unico Paese ad aver proposto il concetto di “sistema portuale” su scala nazionale nel 2015. Il Piano Strategico Portuale e Logistico Italiano si proponeva come obiettivo finale di ottenere sistemi portuali più ampi rispetto ai precedenti rispetto a ciascuna regione interessata. Il tentativo della riforma è stato quello di inserire i porti storici, come Genova e Napoli, in un contesto più ampio di sistema portuale. In due casi il sistema portuale era stato concepito per essere più ampio dei confini amministrativi regionali: nell'area dell'Alto Adriatico e nell'area del Tirreno Meridionale. La prima proposta dell'Autorità portuale dell'Alto Adriatico definiva un sistema portuale composto da porti appartenenti a quattro Regioni: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona. Tuttavia, la versione finale della legge nazionale, invece di un sistema, proponeva quattro autorità portuali che hanno finito con il riprodurre lo status quo. Per quanto riguarda l'area del Tirreno Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale ha unificato tutti i porti della Regione Calabria, primo fra tutti il porto di Gioia Tauro, con i porti di Messina e Milazzo in Sicilia. Oggi questo sistema portuale è stato suddiviso in due sottosistemi, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, comprendente i porti siciliani di Messina e Milazzo e i porti calabresi di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, e l'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro e della Calabria, comprendente Gioia Tauro e i restanti porti calabresi. Alcune considerazioni emergono per il caso italiano:

- la versione finale della legge nazionale è stata il risultato di un processo di disaggregazione delle governance portuali rispetto alla versione originaria definita nel Piano Strategico Portuale e Logistico Italiano, determinata dalla politica locale;
- il caso italiano è in controtendenza rispetto ai processi di integrazione dei porti vicini in sistemi portuali, come si è visto in precedenza nell'analisi delle esperienze internazionali;

- è ancora troppo presto per osservare effetti tangibili di cooperazione tra i porti, coinvolti in ciascun sistema portuale, visto il ridotto lasso di tempo dall'attuazione della riforma nazionale.

3.1 La situazione attuale dei due porti

I traffici di container e di rinfuse liquide nei due porti sono particolarmente significativi e costanti nel tempo, come emerge dalla tabella 1.

La situazione attuale vede il porto di Gioia Tauro al primo posto in Italia per movimento container, e tra i primi porti del Mediterraneo, simile situazione per il porto di Augusta. Uno dei temi in campo per il porto di Augusta è la definizione del recinto portuale che ad oggi, non vede compreso il terminale petrolifero di Santa Panagia, nonostante sia direttamente confinante con il porto di Augusta lungo il confine Sud.

<i>Porto \ Anno</i>	<i>2009</i>	<i>2022 (2019*)</i>
<i>Gioia Tauro</i>	<i>34.394</i>	<i>32.926</i>
<i>Augusta</i>	<i>24.069</i>	<i>21.422 *</i>
<i>Santa Panagia</i>	<i>14.489</i>	<i>14.372 *</i>
<i>Totale</i>	<i>72.952</i>	<i>68.720</i>

Tabella1. Migliaia di Tonnellate movimentate per ciascun porto. Fonte CNT, 2011; Assoporti, 2020, 2022.

La situazione attuale di Gioia Tauro è interessante, perché dopo il rischio di chiusura, passato nell'estate del 2015, si sono create condizioni operative e tattiche che permettono di avere un buon presente ed un buon futuro prossimo. Le condizioni strategiche sono invece fortemente limitate dalla mancanza di una chiara vision da parte dello Stato sul ruolo dell'Italia nei grandi traffici intercontinentali.

Le condizioni operative sono interessanti perché la società che gestisce il terminal container è entrata nella galassia MSC e quindi il transhipment effettuato nel porto ha iniziato a ricrescere. Nello stesso tempo il riassetto del terminal automotive ha confermato il ruolo del porto di Gioia Tauro nella catena distributiva di alcuni importanti player mondiali del trasporto automotive.

Le condizioni tattiche sono altrettanto valide perché sono in corso di realizzazione e di entrata in funzione alcune opere che aumenteranno l'offerta di servizi del porto. Tra le opere più importanti si possono richiamare:

- il completamento del gateway ferroviario con l'assegnazione alla società che gestisce il terminal container, questo implica una maggiore semplicità per la gestione degli instradamenti ferroviari dei container in arrivo o in partenza per viaggi intercontinentali;
- la realizzazione della banchina ovest che, ad opera compiuta, permetterà la realizzazione del bacino di carenaggio per navi di grandi dimensioni;
- la disponibilità di un retroporto esteso di circa 700 ettari sufficientemente infrastrutturato, che potrebbe garantire al porto di Gioia Tauro la completa transizione verso un porto di terza generazione.

Nel porto esiste un vincolo paradossale di tipo paesaggistico. Il vincolo era stato posto molto tempo prima della realizzazione del bacino e riguarda proprio le aree del bacino portuale che prima del porto, erano coltivate ad agrumeto. Il paradosso riguarda

l'esistenza di un vincolo paesaggistico su un paesaggio che ormai è stato profondamente modificato, dove prima c'era la terra adesso c'è l'acqua.

La situazione attuale di Augusta è altrettanto interessante. Augusta ha vissuto un momento di altissima preoccupazione durante il 2022, a causa della modificazione dei rapporti internazionali connessi alla guerra in Ucraina ed alla proprietà degli impianti più importanti del polo petrolchimico. Oggi il problema sembra essere risolto con l'intervento di una nuova proprietà.

Augusta, come prima detto, è stato uno dei primi porti industriali europei di seconda generazione. Il polo petrolchimico realizzato, subito dopo la seconda guerra mondiale, ha portato alla realizzazione dei terminali petroliferi in uno dei porti naturali più grandi di tutto il Mediterraneo. Lo specchio di acqua è superiore a 20 milioni di metri quadrati.

Per il porto di Augusta il futuro immediato è interessante perché si prevede la realizzazione, con fondi PNRR, del collegamento alla linea ferroviaria Catania-Siracusa e quindi l'accessibilità ferroviaria al porto stesso.

Il porto ha un problema particolarmente importante connesso con la bonifica della rada. Il problema ha visto varie proposte di soluzione ma tra rinvii, passaggi vari ministeriali, mancanze di assunzioni di responsabilità, e ancora mancanza di una vision da parte dello Stato centrale, non ha visto imboccare la strada della soluzione.

Il quadro strategico europeo come definito dal piano di sviluppo delle reti TEN-T individua i porti di Gioia Tauro e di Augusta come porti *core* direttamente connessi al Corridoio 5, così come emerge dai Regolamenti del 2013. È altrettanto significativo che i due porti sono inseriti nel Rail Freight Corridor 3 così come aggiornato dai Regolamenti prima richiamati. L'inserimento come porti *core* nel Sud della UE è particolarmente importante perché costituisce riferimento indiscutibile della vision UE; una vision non altrettanto definita nelle scelte di politiche nazionali degli ultimi anni, a partire dagli investimenti del PNRR nei due porti che sembrano insignificanti sia rispetto agli investimenti fatti negli altri porti italiani del Nord, sia rispetto alle indicazioni europee di priorità di assegnazione delle risorse alle aree in ritardo di sviluppo.

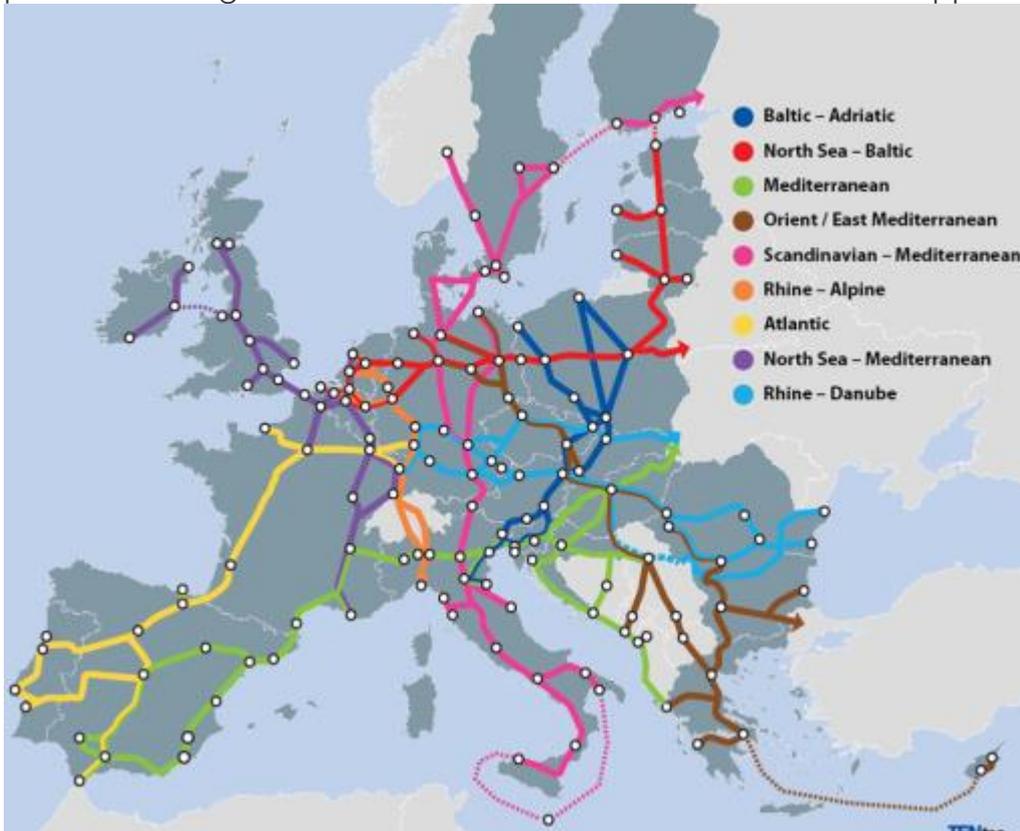


Figura 1 Reti Ten-T (Regolamento UE 1315/2013)

3.2 Scenari di sviluppo

Gli scenari di sviluppo strategico per i due porti prevedono la possibilità di assegnare a ciascun porto delle missioni specifiche che permettano di esaltarne le peculiarità. Per quanto riguarda Gioia Tauro è possibile fare riferimento alle azioni previste nel Piano regionale dei trasporti della Calabria approvato dalla Regione nel 2016, su cui la UE ha espresso parere favorevole nel marzo 2017.

Le prospettive strategiche di Gioia Tauro puntano a:

- consolidare il ruolo di leader nel trasporto marittimo e sviluppare il ruolo nel trasporto terrestre puntando a movimentare almeno 300.000 unità annue tra TEU, semirimorchi e carri bisarca;
- ampliare il ruolo della logistica agroalimentare con la realizzazione del polo del freddo, ottenuto mediante energia sostenibile, o dal rigassificatore o dall'energia idroelettrica prelevata dai corsi d'acqua della Piana di Gioia Tauro;
- accrescere la quantità di operazioni finali svolte sulle automobili in transito, realizzando strutture protette adeguate e attivando linee di logistica della metalmeccanica-automotive;
- potenziare e sviluppare le strutture di ricerca e di formazione a supporto delle aziende insediate nelle aree del retroporto.

Le prospettive strategiche di Augusta sono rivolte a:

- consolidare il ruolo di leader nel trasporto marittimo delle rinfuse liquide energetiche, potenziando la rete di oleodotti già disponibile nell'area per una migliore integrazione del polo industriale;
- sviluppare il traffico unitizzato di supporto all'area industriale direttamente connessa e a quella di Catania attivando aree di logistica generale;
- attivare linee di collegamento con il Nord dell'Italia con traghetti ro-ro per il trasporto di veicoli stradali accompagnati e non accompagnati;
- attivare un primo servizio shuttle di collegamento con l'interporto di Catania per un possibile instradamento ferroviario.

Per i porti di Gioia Tauro e di Augusta è necessario sviluppare il ruolo di terminale principale di riferimento per le ZES.

È importante richiamare uno dei problemi principali posti alla base delle ZES, relativo ai tempi di imbarco e sbarco dai porti.

La World Bank ha presentato nel 2013 il rapporto "Doing Business 2014", in cui viene indicato come decisivo per l'export di un Paese il tempo per effettuare un'esportazione. Il tempo viene segmentato in: tempo per la preparazione dei documenti, tempo per la movimentazione nei porti, tempo per la dogana.

La Presidenza del Consiglio nel 2014, sulla base del rapporto della World Bank, ha approfondito il tema della portualità ed ha predisposto il rapporto "Iniziativa di studio sulla portualità italiana", in cui vengono messi a confronto i tempi medi per l'esportazione da differenti paesi europei che competono sugli stessi mercati. I risultati sono stati molto pesanti per l'Italia, Infatti il rapporto indica: 19 giorni per l'Italia; 9 giorni per Germania e Belgio; 7 giorni per l'Olanda. Quindi per effettuare una esportazione dall'Italia sono necessari 10 giorni in più della Germania e 12 giorni in più dell'Olanda.

Le aree direttamente interessate dalla drastica riduzione dei tempi di imbarco/sbarco delle merci sono quelle collegate con il sedime portuale senza soluzione di continuità e quindi integrate con le banchine tramite collegamenti diretti intra-portuali con viabilità dedicata e protetta.

Per Gioia Tauro il riferimento più ampio è l'area del retro porto, le aree individuate nei sedimi aeroportuali di Lamezia e Reggio Calabria e le aree industriali di Reggio Calabria,

Vibo, Lamezia. Per Augusta Santa Panagia è da considerare l'area più ampia definita dalla ZES della Sicilia Orientale sino all'aeroporto ed all'interporto di Catania verso Nord e l'area del ragusano sino al porto di Pozzallo ed all'aeroporto di Comiso.

Nel contesto sin qui definito risulta evidente che per le caratteristiche dei porti considerati e per la struttura attuale dei sistemi portuali in Italia ed in Europa, risulterebbe particolarmente significativo realizzare un sistema portuale di quarta generazione in linea con le grandi esperienze attive a livello mondiale, prima richiamate (Figura 2). I tre grandi porti componenti dovrebbero essere proprio: Gioia Tauro, Augusta e Santa Panagia. Due temi importanti rimarrebbero aperti: da una parte il tema dei passeggeri con l'attraversamento dello Stretto e il crocierismo e dall'altra parte il tema degli altri porti nazionali che insistono sullo stesso territorio. Su questi due temi la politica dovrebbe decidere in maniera chiara. È evidente che l'accorpamento in un solo grande sistema permetterebbe un forte posizionamento internazionale e un grande dividendo da ripartire tra tutti i porti. La condizione però irrinunciabile è quello del sistema portuale merci basato sui tre grandi porti commerciali.

L'avvio di questo sistema non avendo particolari sovrapposizioni nei traffici dei porti componenti permetterebbe al Paese di partecipare alle sfide internazionali ponendo al centro del Mediterraneo un sistema portuale che per storia, dimensioni e capacità tecniche potrebbe realmente lavorare per offrire l'accesso diretto all'Europa a quel 25% di traffico mondiale che annualmente passa dal Mediterraneo

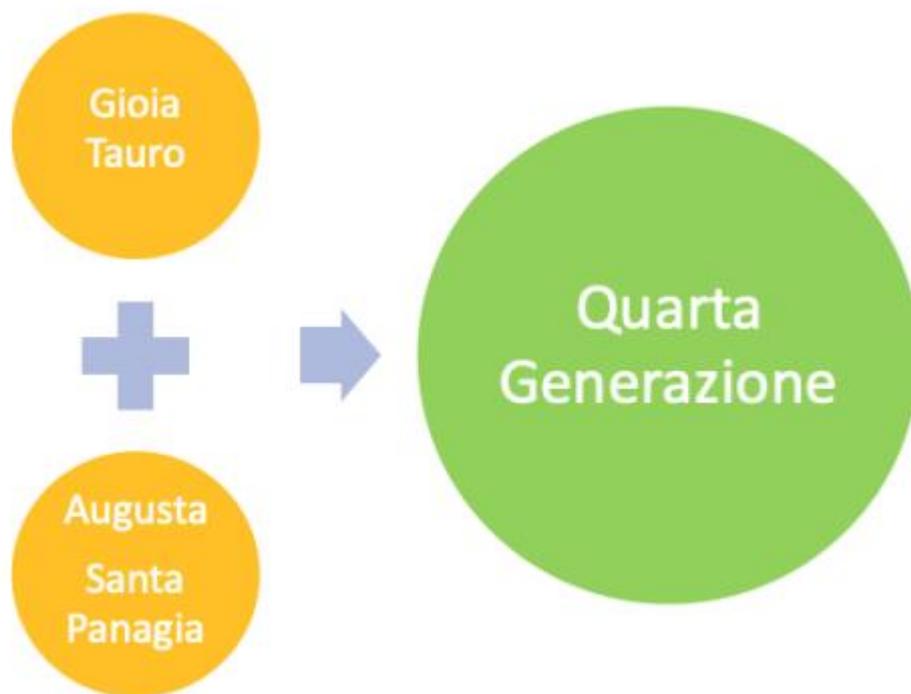


Figura 2 Passaggio a Sistema portuale di quarta Generazione

Il sistema portuale così definito avrebbe la possibilità di crescere intercettando differenti componenti di domanda. Le componenti principali sarebbero tre:

- la domanda modale attratta dal nuovo sistema portuale per diversione dai porti del Northern Range,
- la domanda indotta, che può essere diretta (ad es. variazioni della frequenza di viaggio delle portacontainer), o indiretta (es. aumento della mobilità dovuto a cambiamenti nella struttura delle aree industriali collegate),

- la domanda dovuta alla crescita dell'economia.

Il percorso per la realizzazione del sistema portuale Augusta-Gioia Tauro potrebbe avere dei passi intermedi subito realizzabili con:

- la creazione di una alleanza su specifiche attività, che mantenga le rispettive autonomie nella governance di ciascun porto;
- l'avvio di un comune e condiviso processo di digitalizzazione dei due porti, che sfoci nella realizzazione di unico Port Community System.

Il percorso tecnico-amministrativo così definito potrebbe portare ad avere in Italia, e quindi nel Sud dell'UE un sistema portuale di quarta generazione che punta alla quinta, e che possa competere con i grandi sistemi portuali europei e mondiali (Figura 3).

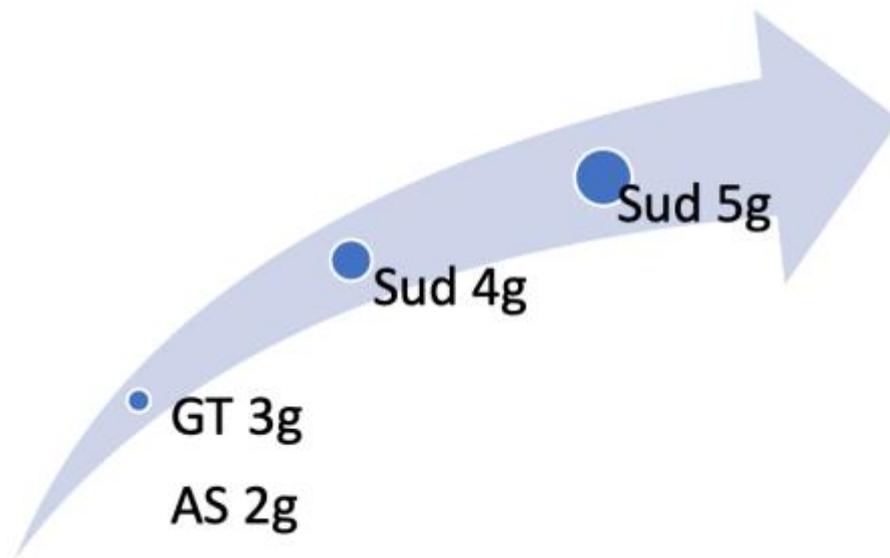


Figura 3. Evoluzione del Sistema da 2g Augusta-Santa Panagia e 3g Gioia Tauro a 4g e 5g.

4. Conclusioni

Il tema presentato in questa nota è relativo alla realizzazione di un sistema portuale Augusta-Gioia Tauro nel Sud dell'Italia e della UE, ed al centro del Mediterraneo.

Il tema diviene ancora più importante considerando la riattivazione del percorso di realizzazione dell'Attraversamento Stabile dello Stretto. Il Governo attuale ha disposto la verifica dei percorsi istituzionali per la riattivazione della Società Stretto di Messina. Il rapporto tra l'Attraversamento Stabile e il sistema portuale di quarta generazione Augusta-Gioia Tauro è fondamentale e deve essere programmato a livello ministeriale. In questa nota il tema viene trattato per similitudine con altri contesti europei, statunitensi, cinesi. Dagli esempi internazionali emerge il forte vantaggio che si genera per i porti che afferiscono ad un sistema portuale di quarta generazione.

È importante richiamare qui che la realizzazione di un grande sistema portuale nel Sud del Paese ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile nei territori circostanti. In accordo con "The 2030 Global Agenda for Sustainable Development", il sistema portuale proposto perseguirebbe i seguenti obiettivi:

- trasportare grandi quantità di merci su lunghe distanze con i costi più bassi (obiettivo 7);
- realizzare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti (obiettivo 9);

- promuovere una forte crescita di PIL, lo sviluppo di standard più elevati di produttività sia attraverso il progresso tecnologico, sia per la creazione di lavoro; una nuova occupazione per donne e uomini, per i giovani e per le persone con disabilità; la riduzione del numero di giovani che sono disoccupati e fuori da qualsiasi ciclo di studi (obiettivo 9);
- avviare processi di inclusione favorendo una crescita ad un ritmo almeno pari a quello nazionale, impedendo di aumentare il differenziale per una parte consistente della popolazione italiana (circa 7 milioni), emarginata dai principali processi di sviluppo del Paese e dell'UE (obiettivo 10);
- combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze, considerato che le navi impiegano almeno 5 giorni in più per circumnavigare l'Europa e posizionarsi nei porti del Northern range con un notevole impatto sui gas serra emessi per tonnellata trasportata (obiettivo 13).

L'analisi completa degli impatti generati dal sistema portuale August-Gioia Tauro va sviluppata in sede di progetto di fattibilità per evitare di mancare scelte che potrebbero avere formidabili impatti positivi economici, sociali e ambientali per il Paese, e che se non fatte potrebbero precludere una direttrice importante di sviluppo sostenibile del Sud per i prossimi decenni.

Tecnici, pianificatori, e più in generale studiosi del Mezzogiorno d'Italia e delle aree in ritardo di sviluppo potrebbero essere interessati all'argomento trattato in questa nota, fornendo elementi di conoscenza per la verifica della sostenibilità della nuova proposta.

5. Nota bibliografica

UNCTAD, (1994). Port marketing and the challenge of the third generation port. Trade and Development Board Committee on Shipping ad hoc Intergovernment Group of Port Experts.

UNCTAD, (1999). Fourth-generation Port: Technical note. Ports Newsletter No. 19, prepared by UNCTAD Secretariat.

Russo, F. & G. Musolino, G., (2020) Quantitative characteristics for port generations: The Italian case study. *Int. J. TDI*, 4(2), pp. 103–112.

Musolino, G., Pedà, G., & Russo, F. (2022a). Emerging ICT and Port Community Systems: a survey of scientific literature. *WIT Transactions on The Built Environment*, 212, 123-135.

Davis, H.C., (1983) Regional port impact studies: A critique and suggested methodology. *Transportation Journal*, 23, pp. 61–71.

Mantecón, I.M., Millán, P.C., Castro, J.V. & González, M.Á.P., (2012) Economic impact of a port on the hinterland: Application to Santander's port. *IJSTL*, 4(3), p. 235.

Millán, P.C., Fuente, M.D.L., Fernández, X.L. & Pesquera, M.Á., (2019) The impact of deregulation in the hydrocarbon sector: Evidence at the main Spanish ports of import of hydrocarbons (1986–2013). *IJSTL*, 11(1), p. 41.

Zhong, H., Lin, Y. & Yip, T.L., (2021) A quantitative liability risk assessment of oil spills in oil ports: The case of the Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area. *Maritime Policy and Management*, pp. 1–19.

Russo, F. & Chilà, G., (2021a) Structural factors for a third-generation port: Current state, limits and weaknesses of Gioia Tauro, Italy. *The Regional Transport Plan*, pp. 3–15.

Russo, F. & Chilà, G., (2021b) Structural factors for a third-generation port: Actions And measures for Gioia Tauro, Italy. *The Regional Transport Plan*, pp. 17–30.

Russo, F., Panuccio, P. & Rindone, C., (2021) Structural factors for a third-generation port: Between hinterland regeneration and smart town in Gioia Tauro, Italy. *The Regional Transport Plan*, pp. 79–90.

Russo, F. & Rindone, C., (2021) Structural factors for a third-generation port: Planning interventions for research and development in Gioia Tauro, Italy. *Ten-T Node*, pp. 67–78.

Musolino, G. & Chilà, (2021) G., Structural factors for a third-generation port: Planning transport interventions in Gioia Tauro, Italy. pp. 31–42.

Musolino, G. & Trecozzi, M. R., (2021) Structural factors for a third-generation port: Planning interventions for agri-food logistics in Gioia Tauro, Italy. pp. 43–54.

Musolino, G., Cartisano, A. & Fortugno, G., (2021) Structural factors for a third-generation port: Planning interventions for mechanical logistics in Gioia Tauro, Italy. pp. 55–66.

Russo, F., Chilà, G. & Zito, C., (2022) Strategic planning for special economic zones to ports of the future: System of models and test case. Computational Science and its Applications, ICCSA 2022 Workshops, 13381, pp. 173–184.

Musolino, G., Cartisano, A. & Fortugno, G., (2022b) Special economic zones planning for sustainable ports: Aggregate economic impact of port of Gioia Tauro. Computational Science and its Applications, ICCSA 2022 Workshops, 13381, pp. 60–71.

Musolino, D.A. & Panuccio, P., (2022) Special economic zones planning for sustainable ports: The test case of territorial attractiveness and urban planning in Calabria region. Computational Science and its Applications, ICCSA 2022 Workshops, 13381, pp. 72–84.

Rindone, C., Cirianni, F.M.M., Delfino, G. & Croce, A.I., (2022) Special economic zones planning for sustainable ports: The role of research and training in the Calabria region. Computational Science and its Applications, ICCSA 2022 Workshops, 13381, pp. 85– 97 .

Pellicanò, D.S. & Trecozzi, M.R., (2022) Special economic zones planning for sustainable ports: General approach for administrative simplifications and a test case. Computational Science and its Applications, ICCSA 2022 Workshops, 13381, pp. 47–59.

Russo, F. & Musolino, G., (2021a) Case studies and theoretical approaches in port competition and cooperation. Computational Science and its Applications, ICCSA 2021, 12958, pp. 198–212, 2021.

Russo, F. & Musolino, G., (2021b) The role of emerging ICT in the ports: Increasing utilities according to shared decisions. Front. Future Transp., 2, 722812.

Russo, F. & Musolino, G., (2022) Emerging ICT in Port Operations: Case Studies, 1st ed., Trends in Maritime Technology and Engineering Volume 2: Proceedings of the 6th International Conference on Maritime Technology and Engineering (MARTECH), 24–26 May, Lisbon, Portugal, CRC Press: London.

Russo, F., Musolino, G., & Assumma, V. (2023). Ro-ro and lo-lo alternatives between Mediterranean countries: factors affecting the service choice. Case Studies on Transport Policy, 100960.

Le esperienze internazionali dei porti di Copenhagen e Malmö, di Los Angeles e Long Beach, di Ningbo e Zhoushan sono descritte rispettivamente in de Langen e Nijdam, 2009; Knatz, 2018; Dong et al., 2018.

de Langen P.W., Nijdam M.H. (2009) A Best Practice in Cross-border Port Cooperation: Copenhagen Malmo Port. In: Ports in Proximity Competition and Coordination, (edited by) Notteboom T., Ducruet C., de Langen P., Ashgate, England.

Knatz G. (2018) Port mergers: Why not Los Angeles and Long Beach? Research in Transportation Business & Management, 26.

Dong G., Zheng S., Lee P. T. (2018) The effects of regional port integration: The case of Ningbo-Zhoushan port. Transportation Research part E: Logistics and Transportation Review, 120, 1–15.

ARGOMENTI

Augusta, Europa, Gioia Tauro, Mediterraneo, porti, Zes



FRANCESCO RUSSO GIUSEPPE MUSOLINO

Francesco Russo è Ordinario di Ingegneria dei Trasporti nell'Università di Reggio Calabria. È stato Vice Presidente della Regione Calabria, Assessore al Sistema della logistica e alla Programmazione Nazionale e Comunitaria *** Giuseppe Musolino è Associato di Ingegneria dei Trasporti università mediterranea di Reggio Calabria



23 MAR L'ATTRAVERSAMENTO FERROVIARIO DELLO STRETTO E L'EQUITÀ SOCIALE IN CALABRIA E SICILIA

in Quaderno 2 - 2023 by Agostino Nuzzolo e Corrado Rindone 0 Commenti

di Agostino Nuzzolo e Corrado Rindone

Introduzione

In questo contributo vengono sinteticamente analizzati gli effetti dell'attraversamento ferroviario stabile dello Stretto di Messina nell'ottica delle politiche di coesione sociale e territoriale, e quindi della sostenibilità sociale dell'opera. Nello specifico si fa riferimento soprattutto al contributo che può derivare dalla realizzazione dell'attraversamento stabile in termini di riduzione del divario economico, sociale e territoriale che caratterizza la Calabria e la Sicilia, e più in generale il Sud, rispetto alle altre Regioni del resto del Paese.

La comprensione di questi effetti potenziali è essenziale per la messa in atto delle altre politiche che devono accompagnare l'intervento infrastrutturale per massimizzare le ricadute dell'investimento. Per restare nel tema dei trasporti e della mobilità, la comprensione degli effetti potenziali anche da un punto di vista sociale, consentirà ad esempio alle Regioni Calabria e Sicilia di individuare quali tipi di servizi ferroviari regionali e soprattutto interregionali andranno implementati per servire l'area dello Stretto e più in generale le due Regioni. L'analisi degli effetti sociali è indispensabile anche ai fini di

indirizzare, in sinergia con i servizi ferroviari che utilizzeranno l'opera di attraversamento, anche le strategie delle politiche del lavoro, della istruzione e della cultura, della salute, del turismo, per citare quelle più direttamente connesse all'intervento qui considerato. Nel seguito, dopo un richiamo delle politiche di coesione a livello internazionale, europeo e nazionale, vengono introdotti, e sinteticamente spiegati, due indicatori del livello e della distribuzione spaziale degli effetti sociali degli investimenti nel settore dei trasporti: ***l'accessibilità giornaliera***, indicatore suggerito anche dai documenti della UE, e ***l'accessibilità pendolare***, quest'ultimo messo a punto in alcune ricerche in corso dei due autori nel settore, e qui per la prima volta presentato.

Proseguendo l'attività di analisi che, nei contributi precedenti degli autori di questa nota, aveva riguardato la mobilità di media-lunga distanza, nel presente articolo questi indicatori di accessibilità vengono applicati con riferimento alle attività che implicano una mobilità di breve e media distanza e per lo scenario temporale del 2030. In una prima analisi, si tiene conto solo degli interventi già in atto sulle reti ferroviarie della Sicilia e della Calabria e successivamente anche della realizzazione della linea ferroviaria di attraversamento stabile dello Stretto.

I risultati delle analisi condotte indicano che le variazioni percentuali degli indicatori di accessibilità giornaliera e di accessibilità pendolare sono rilevanti e riguardano in maniera più o meno intensa quasi tutte le province della Sicilia e della Calabria, in particolare con la realizzazione dell'attraversamento ferroviario stabile. Questi risultati, come già detto, vanno utilizzati per l'impostazione delle politiche regionali, sia dei trasporti che degli altri settori, per massimizzare gli effetti delle ingenti risorse investite nella realizzazione dell'attraversamento ferroviario dello Stretto.

Le politiche di coesione sociale e territoriale

Le Nazioni Unite, con l'Agenda 2030 hanno definito i 17 obiettivi che declinano lo sviluppo sostenibile ed impegnano tutti i paesi sottoscrittori a raggiungere specifici target per ogni obiettivo.

L'obiettivo 9 ha la finalità di "costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione". Il sub obiettivo 9.1 riguarda lo sviluppo di "infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti". Si sottolinea che le infrastrutture di trasporto sono essenziali per garantire alle persone ed alle imprese di svolgere le proprie attività. In altre parole, il fine ultimo del potenziamento del sistema dei trasporti è garantire l'accessibilità alle attività, per quelle aree che soffrono di svantaggio competitivo, anche per problemi strutturali come marginalità geografica e carenza di collegamenti adeguati.

L'Europa condivide gli orientamenti dell'Agenda 2030 nell'ottavo rapporto sulla politica di coesione economica, territoriale, sociale. La comunità europea sottolinea il ruolo della mobilità quale fattore abilitante della vita economica e sociale. Fin dalle sue origini, la comunità europea ha tra gli obiettivi facilitare gli scambi di persone e merci tra gli stati e le regioni dell'Unione. Questa finalità è alla base del concetto delle Trans European Network (trasporti), note come reti TEN-T. Con l'ultimo aggiornamento delle TEN-T del 2022, l'intenzione della Commissione europea è porre la coesione al centro della proposta. Ciò implica che gli interventi sulle reti di interesse europeo devono migliorare la mobilità di persone e merci, in termini di aumento di accessibilità e connettività delle regioni dell'Unione stessa.

Oltre ai benefici potenziali in termini di coesione tra i territori europei, bisogna allo stesso tempo ridurre gli impatti negativi prodotti (inquinamento ambientale, incidentalità e consumi energetici). La recente strategia europea, in accordo con l'Agenda 2030, è

finalizzata ad aumentare la sostenibilità nel settore della mobilità, in tutte le sue componenti:

- **economica**, connessa al benessere economico e finanziario dei cittadini e delle imprese, riducendo i costi del trasporto;
- **sociale**, connessa alla possibilità di ridurre i divari economici e sociali, aumentando le interazioni tra le persone, i servizi e le imprese, migliorando l'accessibilità ai luoghi di produzione dei beni e dei servizi;
- **ambientale**, connessa alla salute degli abitanti del pianeta, riducendo le emissioni di sostanze climalteranti e ottimizzando l'uso delle risorse naturali.

In questo contesto, il trasporto ferroviario gioca un ruolo essenziale per la mobilità delle persone alle differenti scale territoriali. Esso è il sistema di trasporto motorizzato più ecocompatibile, oltre che più economico per gli spostamenti pendolari, ed è in generale più veloce rispetto all'auto per spostamenti oltre i 200 chilometri, e rispetto all'aereo sotto i 5/600 chilometri. Da qui la strategia del potenziamento della rete ferroviaria, in particolare ad Alta Velocità, che permea la attuale politica dei trasporti dell'Unione.

Anche i documenti di indirizzo della politica dei trasporti nazionale fanno riferimento alla necessità di potenziare i sistemi di trasporto con la finalità di ridurre l'**esclusione sociale** e di aumentare **l'equità**.

Per **esclusione sociale** si intende l'impossibilità (o la limitazione) per un individuo di partecipare alla vita sociale ed economica di una comunità, che si traduce in una diminuzione della qualità della vita (materiale e immateriale).

D'altra parte, la giustizia sociale o inclusione sociale, detta anche **equità verticale**, richiede politiche che distribuiscano costi e/o benefici tra diversi gruppi di persone, tenendo conto delle loro differenze per esigenze, reddito, classe sociale, ecc. Vale la pena di ricordare qui che le politiche che favoriscono gruppi svantaggiati sono chiamate **politiche progressiste**.

L'equità (o coesione sociale) rappresenta una delle priorità per lo sviluppo sostenibile e, per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme del Paese, occorre rafforzare la sua coesione economica, sociale e territoriale e ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle sue regioni. Tra le regioni interessate, un'attenzione speciale va rivolta a quelle che presentano gravi e permanenti svantaggi geografici e/o demografici, quali le regioni periferiche e quelle insulari.

Anche i documenti strategici governativi nazionali indicano l'incremento di accessibilità trasportistica come obiettivo strategico per migliorare la potenzialità di accesso per la partecipazione alle attività sociali ed economiche di un territorio. Migliorare l'accessibilità trasportistica di un territorio svantaggiato è infatti indicata come una delle strategie per raggiungere l'obiettivo di equità.

Gli effetti potenzialmente prodotti dagli interventi sul sistema dei trasporti sull'equità sociale non riguardano solo la mobilità passeggeri e merci, ma anche lo sviluppo economico di un territorio. Un aumento di accessibilità, infatti, può ad esempio stimolare la produzione locale, consentire ai produttori di accedere a mercati distanti, attrarre investimenti esteri, promuovere l'agglomerazione industriale e quindi efficienza produttiva, ed aumentare la produttività del lavoro in generale. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020, viene riportata una analisi di accessibilità del trasporto extraurbano passeggeri e con riferimento alla modalità di trasporto stradale e ferroviaria, prodotta dal Ministero dei Trasporti, al fine di evidenziare i possibili contributi di equità degli investimenti riportati nell'allegato.

D'altro canto, mentre con le recenti tecnologie di comunicazione si sono intensificate le relazioni immateriali, è necessario migliorare le connessioni fisiche per migliorare le relazioni materiali tra persone ed imprese.

Nelle note che i due autori hanno pubblicato nei precedenti quaderni della fondazione PER, si è sottolineato il ruolo delle future infrastrutture ferroviarie meridionali di Alta Velocità per aumentare l'accessibilità e la connettività a media-lunga distanza. In quel caso si faceva riferimento a relazioni di interesse nazionale dove lo standard introdotto dal DEF 2020 era di 4 ore e 30 minuti come limite massimo del tempo di viaggio di ogni capoluogo di provincia d'Italia da o per Roma. Le analisi avevano indicato che solo con l'attraversamento stabile dello Stretto sarà possibile contenere i tempi di viaggio delle province siciliane entro questo standard, con l'esclusione di Palermo e Trapani. A questa scala, tra i 300 e i 600 km, il trasporto ferroviario passeggeri è per la Sicilia e la Calabria un'alternativa molto competitiva rispetto al trasporto aereo e a quello stradale. Il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari ad Alta Velocità fornisce ai viaggiatori un'alternativa ai voli a corto raggio, che risulta non solo molto competitiva in termini di tempo e costo del viaggio, ma anche più sostenibile dal punto di vista ambientale, soprattutto in termini di riduzione delle emissioni di CO₂.

La valutazione degli effetti sulla coesione degli investimenti nei trasporti e gli indicatori di accessibilità

In generale, gli effetti degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto vengono suddivisi in *effetti interni* sugli utenti del sistema di trasporto, *effetti esterni diretti* (riduzione di incidenti stradali e di emissioni ambientali) e di *effetti esterni indiretti* sul sistema economico, sociale e territoriale. Mentre effetti interni e diretti esterni sono oggetto delle Analisi - Costi- Benefici, di solito viene prestata meno attenzione agli effetti economici e sociali, che invece, come nel caso degli interventi nelle regioni meridionali, costituiscono il principale obiettivo degli interventi stessi, derivando da politiche di coesione e di equità. Anche le Linee guida del Ministero dei Trasporti per la valutazione degli investimenti pubblici sulle reti di trasporto, mentre riportano un insieme articolato di indicatori per le analisi Costi - Benefici, sono meno dettagliati per la misura della sostenibilità sociale.

La valutazione degli impatti economici e sociali delle infrastrutture e dei servizi di trasporto può essere condotta con due approcci principali: quello più *analitico*, ad esempio con modelli di tipo Input-Output del tipo utilizzato dal MEF, oppure quello più *sintetico*, che utilizza indicatori di variazione della *accessibilità*, *presente anche nel Rapporto di Coesione Europa (daily accessibility)*.

Gli indicatori di accessibilità misurano sia la facilità di un utente di raggiungere dalla propria residenza le opportunità localizzate sul territorio per svolgere le proprie attività (accessibilità attiva), sia la facilità con cui un'attività localizzata in una certa area (es. turistica) può essere raggiunta da potenziali suoi fruitori/utenti (accessibilità passiva). Le misure di accessibilità sono comunemente utilizzate nella pianificazione per la progettazione e valutazione dei piani/programmi/progetti che coinvolgono sia il sistema dei trasporti che quello del territorio (pianificazione trasporti-territorio).

Tra le diverse tipologie di accessibilità che si possono utilizzare, quelle qui richiamate, ed anche più immediatamente comprensibili, sono ***l'accessibilità giornaliera*** e ***l'accessibilità pendolare***, che indicano la maggiore o minore quantità di opportunità che hanno gli abitanti di una zona per soddisfare le loro esigenze economiche e/o sociali, e che sono localizzate entro soglie massime di durata e spesa di viaggio, rispettivamente riferite rispettivamente al giorno e al mese.

Ad esempio, nella scelta della tipologia e della localizzazione della propria attività lavorativa pendolare, le opportunità dipendono da quanta offerta di lavoro del tipo di interesse è raggiungibile con un costo del trasporto accettabile, inteso sia in termini di tempo che di spesa. Per lavoro pendolare si considera come limite di tempo accettabile una durata di 90 minuti (180 minuti giornalieri tra andata e ritorno) e come limite di costo

monetario mensile il 20% della retribuzione. Superate queste soglie, occorre modificare la propria residenza, oppure occorre accontentarsi di una attività meno soddisfacente, o, nel caso, restare in cerca di lavoro. L'uso dei servizi pubblici regionali è particolarmente importante dal punto di vista della soglia di spesa mensile per la mobilità pendolare, in quanto le sovvenzioni regionali consentono di tenere bassi i costi della mobilità se si usa il trasporto pubblico locale e quindi di aumentare la accessibilità pendolare. In figura 1 è riportato un confronto tra spesa mensile su auto e su trasporto ferroviario regionale. Il costo su auto comprende i costi variabili ed una aliquota dei fissi che cresce al crescere dei km/anno percorsi per spostamenti casa-lavoro e viceversa, e non comprende eventuali pedaggi e spese per parcheggio. La spesa per la ferrovia è quella per abbonamento per servizi regionali in Calabria. La figura evidenzia che la differenza può diventare rilevante (fino a 600 euro nell'esempio) e non sostenibile per i lavoratori con le retribuzioni più basse.

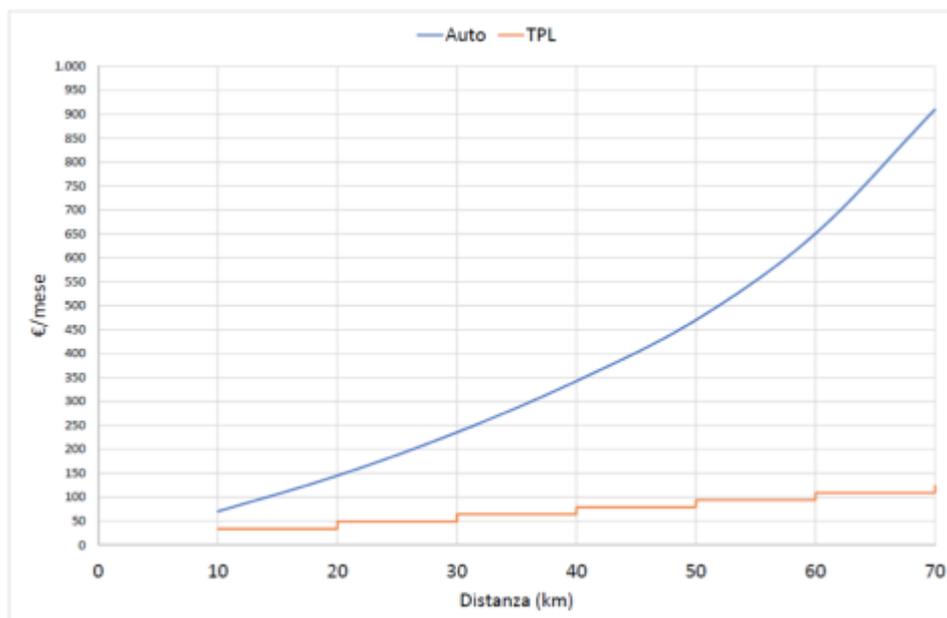


Fig. 1 – Spesa mensile per spostamenti pendolari in auto (al netto di pedaggio e parcheggio)

e su treno regionale (tariffe abbonamento Calabria)

Per spostamenti non pendolari (ad esempio per affari), e dunque per **l'accessibilità giornaliera**, in generale la soglia è considerata tra i 180 minuti (3 ore, che diventano 6 tra andata e ritorno) e le 4,5 ore (che diventano 9 tra andata e ritorno). Più aumenta il tempo dedicato al viaggio, più si riduce quello disponibile per svolgere un'attività a destinazione, e pertanto, oltre questi valori, è in molti casi necessario anche il pernottamento a destinazione, con aumento di spesa e disagio personale.

Interessante è che la accessibilità attiva dipende non solo dal maggiore o minore raggio dell'area raggiungibile nella soglia temporale di viaggio e dalla spesa di trasporto, ma anche da quante opportunità sono presenti in quell'area. Un modo speditivo per misurare il numero di opportunità è quello di usare il numero di addetti (ovvero il numero di posti di lavoro, compreso quelli per servizi) per tutte le attività. Vi sono dei fattori strutturali che influenzano la accessibilità. Ad esempio, la provincia di Milano ha una accessibilità di base già strutturalmente elevata, nel contesto produttivo della pianura Padana. La provincia di Reggio Calabria, sempre ad esempio, ha una accessibilità di base scadente, anche perché confina con il mare per la maggior parte del suo perimetro.

Gli effetti sulla accessibilità giornaliera e pendolare del potenziamento delle reti ferroviarie del Sud

Nel presente contributo, si vuole focalizzare l'attenzione sugli effetti economici e sociali attesi, in termini di variazione della accessibilità giornaliera e di quella pendolare, a seguito degli investimenti ferroviari in corso e di quelli programmati nelle regioni Sicilia e Calabria, e che entreranno in esercizio entro il 2030. Tra quelli programmati, si è incluso la realizzazione del Ponte sullo Stretto, che rientra nei piani del Governo attuale (marzo 2023).

Gi indicatori sono stati calcolati a partire dai tempi minimi di viaggio tra i capoluoghi di provincia in differenti configurazioni delle infrastrutture ferroviarie. Per ogni scenario (attuale ed al 2030) e per ogni capoluogo origine, sono stati individuati i capoluoghi di destinazione raggiungibili entro due soglie temporali: 90 minuti e 180 minuti. Ad ogni capoluogo di origine, si è associata la somma degli addetti presenti nei capoluoghi destinazione. La variazione di accessibilità, per ogni scenario ipotizzato al 2030, è quindi calcolata in termini di variazione percentuale di addetti raggiungibili rispetto allo scenario attuale.

Pertanto, si è valutata la variazione della accessibilità giornaliera delle province della Sicilia e della Calabria per viaggi pendolari (lavoro e studio) e per viaggi non pendolari, relativa allo scenario temporale del 2030.

La variazione di accessibilità giornaliera e pendolare è quella che si consegue con la messa in esercizio delle opere ferroviarie in corso in Sicilia e Calabria e dei relativi servizi. Inoltre, si è valutata anche l'ulteriore variazione di accessibilità aggiungendo a queste opere la realizzazione del Ponte con la linea ferroviaria.

In particolare, gli interventi ferroviari in corso sono di seguito riportati, con un impegno complessivo di spesa in corso di oltre 15 Miliardi di euro, tra cui:

- linea PA-CT, con riduzione del tempo di viaggio di circa 60 minuti;
- linea Catania – Messina con riduzione del tempo di viaggio di circa 20 minuti;
- linea Palermo – Trapani con riduzione del tempo di viaggio fino a 50 minuti;

I risultati delle analisi di accessibilità

Sebbene la ricerca sulla *accessibilità pendolare* sia ancora in corso ed in fase di affinamento, vengono qui presentati in sintesi i primi risultati, che indicano (figura 2) che gli interventi attualmente in corso in Sicilia hanno un rilevante impatto per la **accessibilità pendolare** (anche superiore all'85%) per tutte le province siciliane, con l'eccezione di Trapani, Agrigento e Ragusa, e la realizzazione dell'attraversamento ferroviario stabile genera benefici sensibili anche per Reggio Calabria (superiore all'85%) e Vibo Valentia (superiore al 40-50%)

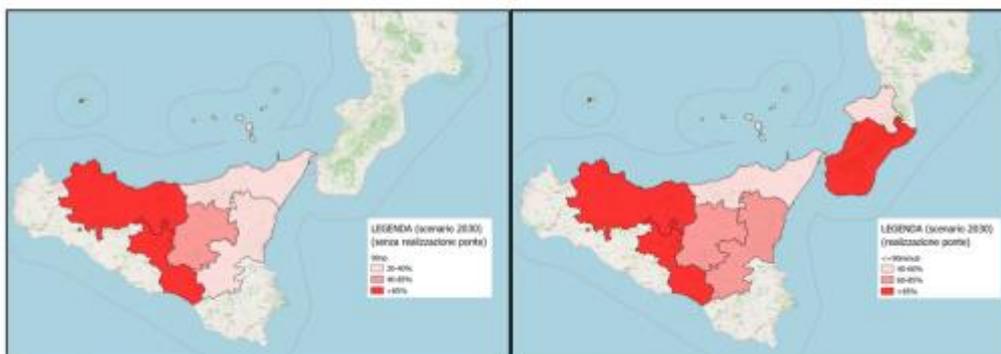


Fig. 2 – Accessibilità pendolare (90 minuti x2) al 2030 senza e con attraversamento ferroviario stabile

Per la **accessibilità giornaliera**, una notevole variazione (superiore anche al 30%) è generata anche per le province di Agrigento e Siracusa e per quella di Catanzaro, e con

l'attraversamento stabile tutte le province della Sicilia, ad esclusione di Ragusa, e tutte le province della Calabria sono impattate positivamente, con un ulteriore incremento di accessibilità che può superare anche il 50% (figura 2).

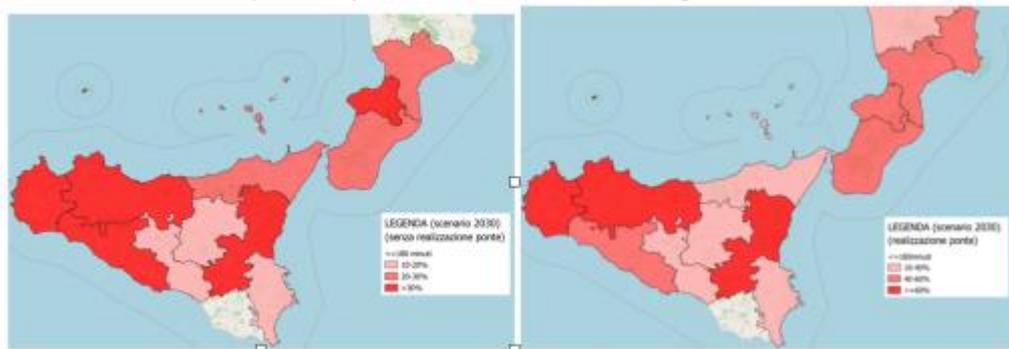


Fig. 3 – Accessibilità giornaliera (180 minuti x2) al 2030 senza e con attraversamento ferroviario stabile

Indicazioni per i servizi ferroviari da implementare sulla linea di attraversamento dello Stretto

Oltre ai servizi ferroviari metropolitani della Città dello Stretto, già previsti dal progetto dell'attraversamento stabile, si possono ipotizzare i servizi interregionali, in particolare quelli veloci (Regionali Veloci, RV), da implementare sulla linea ferroviaria dello Stretto e sulle sue prosecuzioni in Sicilia e in Calabria. La presenza di una infrastruttura per l'attraversamento stabile consentirebbe di realizzare servizi continui almeno sulla direttrice Siracusa – Catania – Messina – Villa S. G. – Lametia con diramazione per Catanzaro e per Cosenza e sulla linea Palermo – Messina con le stesse diramazioni.

Conclusioni

Le analisi condotte sulla variazione degli indicatori di accessibilità giornaliera e pendolare a seguito del potenziamento in atto sulle linee ferroviarie della Sicilia e della Calabria indicano che tali interventi avranno un sensibile effetto di miglioramento della accessibilità giornaliera e quindi potranno avere anche significativi effetti in termini di riduzione della esclusione sociale e della equità. Ulteriori effetti, di entità anche superiore in particolare in Calabria, si potranno avere con la realizzazione anche dell'attraversamento ferroviario stabile, che potrebbe entrare in esercizio anche prima della soglia temporale del 2030 qui adottata.

Va in ogni caso considerato che la sola realizzazione dell'opera infrastrutturale è condizione necessaria, ma non sufficiente per raggiungere gli obiettivi di riduzione della esclusione sociale e del divario territoriale, e dunque per conseguire l'obiettivo di maggiore equità, se l'investimento infrastrutturale non viene accompagnato dalla implementazione di servizi ferroviari a scala regionale ed interregionale e da altri interventi di politica regionale e nazionale che concernono gli altri settori di governo, come quelli del lavoro, della istruzione, della salute, del turismo, solo per citare quelli che potrebbero essere i più efficaci.

BIBLIOGRAFIA

European Commission (2022). Cohesion in Europe towards 2050. Eighth report on economic, social and territorial cohesion. Editor: Lewis Dijkstra, European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f17dbeb1-ba07-11ec-b6f4-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>

Nuzzolo A., Rindone C. (2021) #ITALIA VELOCE: Solo un hashtag o anche collegamento stabile e veloce della Sicilia? <https://perfondazione.eu/categorie/quaderni/2021-1/>

Nuzzolo A., Rindone C. (2022) Alta Velocità Roma-Napoli-Palermo: Le scelte fatte e quelle da fare. <https://perfondazione.eu/author/agostino-nuzzolo-e-corrado-rindone/>

Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Il Piano Commerciale. Ed. Giugno 2022. <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-piano-commerciale.html>

Automobil Club Italia. ACI (2022). Calcolo dei costi chilometrici <https://costikm.aci.it>

MIMS (2021) La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Relazione del Gruppo di Lavoro. <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2021-05/Relazione%20-%20GdL%20Attraversamento%20stabile%20stretto%20%281%29.pdf>

ARGOMENTI

Calabria, ferrovie, Messina, Ponte sullo Stretto, Sicilia, Stretto di Messina



AGOSTINO NUZZOLO CORRADO RINDONE

Agostino Nuzzolo è Ordinario (fuori ruolo) di Trasporti all'Università di Tor Vergata ha insegnato anche a Napoli, Catania e Reggio Calabria, oltre che all'MIT di Boston, ad Hong Kong e a Shanghai. Ha partecipato alla progettazione dell'AV Milano – Napoli e Torino-Venezia, dell'AC Napoli-Bari, dell'AVR Palermo – Catania e dell'AVR Roma – Pescara, del Ponte stradale e ferroviario sullo Stretto. E' stato Assessore alla Mobilità del Comune di Napoli dal 2008 al 2011. *** Corrado Rindone è ricercatore presso l'università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria. Ha svolto attività di ricerca presso le università di Napoli Federico II e di Roma Tor Vergata. Si occupa prevalentemente di pianificazione e progettazione dei sistemi di trasporto. Tra le sue pubblicazioni si segnalano: Dalla pianificazione alla progettazione dei sistemi di trasporto: processi e prodotti" (con F. Russo) F. Angeli, Milano, 2007; Gli interventi infrastrutturali nel periodo di massimo impegno della Cassa per la viabilità e i trasporti (1950-1965), in La dinamica economica del mezzogiorno. Dal secondo dopoguerra alla conclusione dell'intervento straordinario, a.c. SVIMEZ, Mulino, Bologna, 2016; European plans for the smart city: from theories and rules to logistics test case (con F. Russo e P. Panuccio) in "European Planning Studies", Vol. 24-9, 2016



23 MAR IL DISEGNO STRATEGICO PER IL PONTE SULLO STRETTO

in Quaderno 2 - 2023 by Pietro Spirito 0 Commenti

di Pietro Spirito

Le caratteristiche contemporanee del sistema infrastrutturale

La storia di lunga durata dell'Italia conduce spesso alla constatazione che non dobbiamo inventarci nulla, quanto piuttosto dobbiamo operare per rendere attuali i disegni ed i percorsi dei nostri progenitori, al fine di adattarli e di interpretarli secondo la logica economica e sociale del tempo attuale. Non sempre ne siamo capaci, e tale elemento costituisce un fattore di debolezza nel mantenere inalterata la nostra capacità competitiva.

Nella storia più recente, abbiamo dismesso completamente la programmazione economica, che aveva invece sorretto, tra la metà degli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta, la stagione del miracolo economico, con i piani di Vanoni, La Malfa, Saraceno, Ruffolo.

L'ultimo documento di programmazione che possa definirsi tale è il Piano Generale dei Trasporti del 1986, rimasto poi per lungo tempo inattuato, sino a generare l'unica opera infrastrutturale adeguata a trasformare l'architettura delle connessioni nazionali, vale a dire il quadruplicamento delle linee ferroviarie tra il Nord e la Campania.

Intanto la logistica, le connessioni e l'economia del mare hanno assunto, nei decenni più recenti, sul finire del ventesimo secolo, un peso sempre più rilevante, per effetto della globalizzazione dell'economia. Il contenuto di mobilità presente nei prodotti che consumiamo è drammaticamente cresciuto, mentre anche i collegamenti delle persone stanno continuando ad aumentare.

In tale contesto, le decisioni di politica dei trasporti, come più in generale le politiche economiche nel suo insieme, non sono state sorrette, nel nostro Paese, da una visione di piano e da una capacità di leggere unitariamente le differenti decisioni nei singoli modi di trasporto che formano il disegno infrastrutturale nazionale.

Mentre il sistema internazionale assumeva una gerarchia competitiva sempre più in funzione della densità, della qualità e della frequenza delle connessioni, il peso degli investimenti per infrastrutture sul Pil tra il 2008 ed il 2021, è calato in modo drammatico in Italia, proprio quando era all'opposto opportuno non solo utilizzare questa leva come meccanismo anticiclico ma anche come strumento per la ripresa della competitività, della produttività.

Dalla crisi finanziaria globale fino alla pandemia, la spesa italiana per infrastrutture si è contratta in media del 2,8% l'anno (cinque volte il tasso a cui è decresciuto il Pil nello stesso periodo), passando dai 65,3 miliardi di euro del 2008 ai 45,3 miliardi di euro del 2021.

Con il PNRR si potrebbe determinare una decisa inversione di tendenza, con un aumento della spesa per la realizzazione ed il potenziamento delle reti, sempre che gli investimenti si realizzino nei tempi definiti dal programma comunitario. Nel prossimo decennio la spesa in infrastrutture italiana è destinata a crescere in media dell'1,7% l'anno, un tasso superiore alla media dell'eurozona (+1,5%), ma soprattutto nettamente al di sopra delle previsioni pre-pandemia (+0,9%).

La crescita sarà più accentuata nel periodo 2021-2026 (+2,6%), per diventare meno intensa nel quinquennio successivo (+0,9%), per un effetto combinato di una minore spesa pubblica e di una riduzione della forza lavoro dovuta all'invecchiamento della popolazione.

Nei prossimi anni si gioca dunque una partita decisiva per l'adeguamento della piattaforma infrastrutturale del nostro Paese, dal momento che saranno disponibili risorse finanziarie talmente ingenti che non potranno certamente essere replicate a breve distanza di tempo.

Si tratterà non solo di scegliere bene le opere effettivamente prioritarie, ma anche quelle che sono mature per progettazione. Non si fermano qui i criteri che servono. Andrà considerato anche l'impatto per direttrice e corridoio, dal momento che i miglioramenti più significativi potranno essere colti in una logica di integrazione tra reti e nodi.

Nel nostro ragionamento affronteremo le conseguenze che si possono determinare per effetto della realizzazione, o della mancata costruzione, del Ponte sullo Stretto di Messina non in quanto opera di per sé, ma rispetto al sistema delle altre infrastrutture e rispetto alla rete delle connessioni che legano la Sicilia con l'Italia e con il bacino del Mediterraneo.

Questo modo di analizzare secondo una logica complessiva un investimento infrastrutturale rappresenta, oggi ancor più che prima, una necessità assolutamente prioritaria, in quanto il vantaggio competitivo si giocherà proprio nella architettura di sistema nel suo insieme.

Il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina è stato invece sinora prevalentemente trattato in logica di singola opera, e molto meno in un ragionamento di direttrice o di impatto complessivo sulla competitività e sulla geopolitica del Mezzogiorno e dell'Italia.

Forse è venuto il momento di cambiare passo, utilizzando un approccio olistico capace di valutare le alternative in una visione di insieme. Proprio per questa ragione vale la pena di ricordare che questa opera ha una lunghissima gestazione nel corso dei secoli.

Le origini del Ponte

Il Ponte sullo Stretto di Messina, sia pure in una versione provvisoria, è nato da una necessità militare temporanea dell'esercito romano. L'unico progetto di Ponte sullo Stretto, probabilmente realizzato, risale difatti all'epoca dei Romani. Plinio il Vecchio e Strabone narrano della costruzione, voluta dal console Lucio Cecilio Metello nel 251 a.C., di un ponte fatto di barche e botti, per trasportare dalla Sicilia 140 elefanti da guerra catturati ai cartaginesi nella battaglia di Palermo durante la prima guerra punica.

Poi, sono seguiti lunghi secoli nei quali le competenze di ingegneria non erano adeguate a progettare un'opera così complessa, in una collocazione geografica caratterizzata anche da fenomeni naturali che ne rendevano ulteriormente difficile l'esecuzione.

Nel 1840 Ferdinando II di Borbone, Re delle Due Sicilie, pensò alla realizzazione del ponte incaricando un gruppo di architetti e ingegneri dell'epoca di fornirgli idee per la costruzione. Dopo averne constatata la fattibilità, preferì rinunciare per l'eccessivo costo dell'opera, non ammortizzabile per le casse del Regno.

Nel 1866 l'allora Ministro dei lavori pubblici Stefano Jacini incaricò l'ingegnere Alfredo Cottrau, tecnico di fama internazionale, di studiare un progetto di ponte tra Calabria e Sicilia. Più tardi, nel 1870, nacque anche l'idea di allacciamento sottomarino di 22 km, proposta dall'ingegner Carlo Alberto Navone. Ponte a numero diverso di campate e collegamento sottomarino hanno poi costantemente costituito le alternative tecniche oggetto di valutazione.

L'idea dell'opera fu rilanciata nel 1952 dall'iniziativa dell'associazione dei costruttori italiani in acciaio (ACAI), che incaricò l'ingegnere statunitense David B. Steinman, uno dei più qualificati e prestigiosi progettisti di ponti sospesi, di redigere un progetto preliminare.

Nel 1955 venne costituito da alcune tra le maggiori imprese di costruzioni nazionali (Finsider, Fiat, Italcementi, Pirelli, Italstrade) il Gruppo Ponte Messina S.p.A. per promuovere studi ingegneristici e ambientali finalizzati alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente.

Nel 1981 il Presidente del Consiglio Francesco Cossiga diede vita alla costituzione della società concessionaria Stretto di Messina S.p.A.. Da allora è cominciata una storia contraddittoria di "stop and go", che non ha comunque condotto verso un sentiero di esecuzione di questa infrastruttura.

Ma questo elemento di incertezza sul sentiero che conduce dalla progettazione alla esecuzione non è l'unico elemento che merita di essere compreso ed analizzato. Sinora non si è mai collocato il Ponte sullo Stretto dentro un sistema di investimenti infrastrutturali complessivi per migliorare la competitività del nostro Paese.

E' sinora prevalso l'approccio basato sulla valutazione puntuale dell'opera, come elemento di connessione tra la Sicilia e la sponda continentale meridionale, senza analizzarne l'impatto sulla rete dei collegamenti. E non sono mai state valutate le trasformazioni che si potrebbero determinare per effetto della realizzazione del collegamento tra la Calabria e la Sicilia.

L'opera provvisoria realizzata dai Romani serviva ad una finalità specifica, limitata nel tempo: in quello scenario non era certamente necessario valutarne l'impatto complessivo. Poi, la lunghissima discussione che si è sviluppata, a partire dal diciannovesimo secolo ad oggi, ha riguardato essenzialmente il collegamento puntuale tra il continente meridionale e la Sicilia, senza alzare lo sguardo su una visione generale delle reti.

La stagione dell'alta velocità senza Mezzogiorno

In questa chiave interpretativa sta un errore strategico che oggi va superato, per condurre invece la discussione sulla realizzazione del Ponte nel corretto tracciato di un sistema infrastrutturale capace di connettere in modo più adeguato i nostri territori secondo una logica nazionale ed internazionale.

Negli anni Ottanta, ricordiamolo, era ancora bloccato il progetto per la realizzazione del quadruplicamento ferroviario tra Sud e Nord, mentre languivano i cantieri per completare il collegamento autostradale della Salerno Reggio Calabria. In quelle condizioni, realizzare il Ponte non avrebbe generato benefici di sistema particolarmente rilevanti.

La realizzazione in quella fase dell'investimento si sarebbe riflessa solo sulle connessioni tra le due regioni separate dallo Stretto, senza che si potesse determinare un effetto di sistema, che è l'unica componente davvero interessante per mettere in gioco le risorse rilevanti che sono necessarie per la realizzazione di questa infrastruttura.

Anche la rete ferroviaria siciliana era in una condizione di drammatica arretratezza, senza progetti per un suo miglioramento. Mettere in cantiere la costruzione del Ponte in quelle condizioni avrebbe determinato benefici limitati solo all'attraversamento dello Stretto, che è aspetto certamente rilevante, ma non decisivo in una visione geopolitica o dentro un quadro di pianificazione sistemica per la competitività del Paese.

Successivamente, negli anni Novanta è partita la progettazione, e poi la realizzazione, del collegamento ferroviario ad alta capacità tra Salerno e Milano-Torino. Si tratta dell'unica opera infrastrutturale che sinora ha mutato in modo sostanziale il volto dei collegamenti nel sistema nazionale.

Il Meridione è rimasto estraneo, se si esclude la Campania, agli aspetti positivi che si sono determinati con l'entrata in esercizio della "metropolitana d'Italia". Con lentezza, intanto, i cantieri della autostrada Salerno Reggio Calabria sono andati verso il completamento, dopo quasi sessanta anni dall'avvio della A2.

Più di recente, sono stati messi in programmazione, nell'ambito del PNRR, altri lavori infrastrutturali di importanza decisiva per il sistema dei collegamenti meridionali e nazionali: parliamo del raddoppio con caratteristiche di alta velocità tra Napoli e Bari, della nuova linea ferroviaria tra Salerno e Reggio Calabria, del miglioramento della rete ferroviaria siciliana tra Palermo e Catania, con il dimezzamento dei tempi di percorrenza, del miglioramento della linea ferroviaria jonica.

Si tratta di un pacchetto di consolidamenti e potenziamenti infrastrutturali che potrebbe consentire, per la prima volta, di generare un salto di qualità non solo nel sistema delle connessioni meridionali, ma anche nella rete dei collegamenti tra Mezzogiorno, territori europei e bacino del Mediterraneo.

Non è questa la sede per discutere sulle modalità ottimali per realizzare questi investimenti, pur se ovviamente si tratta di questione di importanza cruciale, che meriterebbe un serio dibattito pubblico. Varrebbe la pena di approfondire le caratteristiche tecniche di questo pacchetto di investimenti, perché si tratta di una occasione irripetibile che non può andare smarrita.

Proprio perché gli investimenti infrastrutturali si possono ormai valutare secondo caratteristiche di direttrice, e non in un contesto puntuale riferito al singolo territorio, sarebbe il caso di valutare con attenzione l'errore di realizzare la nuova linea tra Salerno e Reggio Calabria con caratteristiche adatte al transito non solo dei treni passeggeri veloci, ma anche dei treni merci.

Quello che è accaduto nell'investimento ferroviario del quadruplicamento tra Torino-Milano e Napoli-Salerno dovrebbe essere di lezione: si è realizzata una linea adatta al

transito dei treni merci, con un costo pari a d 1/3 in più, senza che neanche un treno merci abbia utilizzato questa possibilità.

Inoltre, il tracciato interno, piuttosto che tirrenico, conduce solo ad una opera ulteriormente costosa per le centinaia di chilometri in galleria, con tempi di esecuzione che saranno immemori mentre il Mezzogiorno ha bisogno di connessioni adeguate e di qualità.

Il senso del Ponte per la portualità meridionale

Dentro questo scenario infrastrutturale, che prevede comunque potenziamenti ferroviari lungo l'itinerario meridionale da Palermo e da Bari verso il Nord, la realizzazione del Ponte sullo Stretto assume tutt'altra valenza strategica. Diventa una cucitura indispensabile di completamento per connettere reti infrastrutturali capaci di migliorare la competitività, perché rappresentano un disegno di sistema che va valutato nella sua interezza. Non si pone sotto osservazione solo il collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, ma viene valutato alla luce di un percorso integrato di connessioni.

La direttrice tirrenica, con la disponibilità anche del Ponte, potrebbe contare su una linea di continuità e di efficienza con una serie di infrastrutture stradali e ferroviarie capaci di connettere Palermo ed il centro-nord del Paese: in termini di tempi di collegamento si potrebbe determinare una vera e propria svolta rispetto alle *performances* attuali.

Seguendo tale disegno, vanno ripensate anche le funzioni dei porti meridionali, ed in particolare di quelli siciliani, perché potrebbero, e dovrebbero, essere la testa di ponte del nostro Paese per le connessioni di autostrade del mare verso il Nord Africa. I porti di Messina e Reggio, che oggi occupano la propria capacità produttiva per il traghettamento nello Stretto, potrebbero essere ripensati come ulteriori basi per la rete nazionale delle autostrade del mare, che oggi si basa nella propaggine meridionale sui porti di Catania e Palermo, che a loro volta potrebbero invece costituire le teste di ponte per la connessione marittima tra Europa e Nord Africa.

Dunque, in questo scenario il Ponte sullo Stretto diventa un *chokepoint*, un collo di bottiglia, che deve essere assolutamente superato per migliorare la qualità infrastrutturale nazionale.

Da un lato consente di articolare un corridoio unitario ferroviario e stradale di qualità per migliorare le connessioni terrestri, mentre dall'altro consentirebbe la configurazione del sistema portuale meridionale per riorientarlo anche verso la sponda meridionale del Mediterraneo, che può essere una delle chiavi di volta per una riscrittura della geopolitica e della geostrategia, non solo del Mezzogiorno, ma dell'Italia e dell'Europa. Per questo il Ponte va realizzato, assieme alle altre opere infrastrutturali per la mobilità previste dal PNRR, a condizione che i tempi di realizzazione siano in linea con le tradizioni storiche del nostro Paese, e non con i tempi biblici della autostrada Salerno Reggio Calabria. Questo sarà il fattore decisivo che stabilirà la qualità del nostro sviluppo nei prossimi decenni.

Insomma, una decisione consapevole sul Ponte sullo Stretto può essere assunta solo delineando una visione complessiva delle infrastrutture meridionali, considerando le reti stradali e ferroviarie, oltre che i porti principali presenti nella direttrice. Questa visione integrata delle infrastrutture deve essere elaborata dentro un disegno di geopolitica e di geostrategica, per comprendere quale possa essere il ruolo dell'Italia, ma anche dell'Europa, nel bacino del Mediterraneo.

Se invece il Ponte deve essere considerato come una infrastruttura puntuale, che non è connessa ad una visione di sistema, non vale la pena nemmeno di parlarne. In discussione non è la tecnica di attraversamento dello Stretto di Messina, ma il futuro del

Mezzogiorno e dell'Italia, in una Europa che finalmente comprenda la strategicità del Mediterraneo.

L'economia del Mezzogiorno pesa solo per poco meno del 10% sul totale delle esportazioni italiane. Questo elemento si connette da un lato alla gracile struttura industriale delle regioni meridionali e dall'altro alla debolezza delle piattaforme logistiche di connessione con i mercati internazionali.

I ponti del Mezzogiorno debbono essere in grado di attirare contemporaneamente investimenti produttivi che siano capaci di collocare sui mercati prodotti capaci di essere attrattivi su scala internazionale, offrendo a questa struttura industriale una rete di servizi di connessione che sappiano generare un vantaggio logistico per rafforzare la competitività del tessuto produttivo.

Poi servono investimenti nella rete dei servizi che facciano forte il sistema territoriale. Il Ponte sullo Stretto, senza una rinascita degli elementi fondamentali che determinano le capacità distintive del territorio rischia di servire a poco. Le connessioni in quanto tali possono essere passanti o transitive.

Se sono passanti il vantaggio della infrastruttura si trasferisce verso altri territori. Se invece sono transitive, vale a dire trasferiscono ai soggetti presenti il valore aggiunto che l'infrastruttura genera, allora si determina quell'effetto moltiplicativo che serve alle regioni meridionali.

ARGOMENTI

alta

velocità, Calabria, crescita, ferrovie, Mediterraneo, Messina, Mezzogiorno, Pnrr, Ponte, Ponte sullo Stretto, produttività, Sicilia, stretto, Stretto di Messina



PIETRO SPIRITO

Pietro Spirito è il primo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. Docente di economia dei trasporti nell'Università di Tor Vergata di Roma. Nel corso della sua vita professionale ha ricoperto diversi incarichi manageriali in Ferrovie dello Stato, Trenitalia, Interporto di Bologna, Atac, Fondazione Telethon.



23 MAR MESSINA, IL PORTO E LO STRETTO. NOTA A MARGINE DELL'ICONOGRAFIA DI UN MITO

in Quaderno 2 - 2023 by Lucia Trigilia 0 Commenti

di Lucia Trigilia

"Nobile Siciliae caput" è l'antico motto che identifica la città di Messina. Nel 1841 Marco Malagoli Vecchi nel *Mediterraneo illustrato* descriveva la prosperità e la bellezza della città come inscindibilmente connessa con il suo porto: "il più commerciante di tutta la Sicilia: vi si vedono vascelli di tutte le nazioni, francesi, turchi, americani [...] Il porto di Messina è per avventura il solo del continente in cui la natura abbia quasi fatto tutto da sé; essendo formato da una lingua di terra semicircolare, che gli abitanti chiamano il *braccio di San Raineri*; è tanto sicuro che i bastimenti si ormeggiano solo da un lato. La superficie delle acque di questo bacino è sempre quieta e liscia, mentre al di fuori le

correnti e i flutti vengono a battere e a infrangersi contro quest'argine naturale lungo circa ottocento passi e largo ottanta."

Il "Teatro Marittimo" di Messina, noto col nome di Palazzata, è descritto come "l'ottavo miracolo del mondo", progettato per essere di eccellente architettura ma anche funzionale allo scambio delle merci nelle immediate vicinanze dell'ormeggio nel porto: "vi si ormeggiano davanti i bastimenti di modo che le merci possono esser subito messe in magazzino, poiché il pianterreno di quei magnifici edifici, che per la loro architettura regolare non formano che una sola fabbrica, serve di magazzini al commercio. Il moto continuo cagionato dal trasporto delle merci, l'aspetto del mare coperto da una quantità di vascelli d'ogni sorta, la vista di quella lunga serie di belle fabbriche da una parte del porto, quella del porto medesimo che si vede con un sol colpo d'occhio, e che è sormontato dai forti e più lungi dalle montagne della Calabria, tutti questi oggetti insieme uniti costituiscono un complesso dei più magnifici, che è per certo ciò che Messina offre di più ridente e di più bello", conclude Malagoli Vecchi.

Il "teatro di palazzi" di Messina, capolavoro delle trasformazioni urbane d'epoca barocca, costruito tra il 1622 e il 1625 da insigni architetti, tra cui è Simone Gulli, viene distrutto dal terremoto del 1783. La lunga e compatta teoria di edifici che segue la falce del porto, come un'unica Palazzata, è interrotta solo da 18 porte. Questa eccezionale edificazione che incanta i forestieri è espressione del potere economico interpretato da una grande visione architettonica. La classe più facoltosa abita la teoria di palazzi, in cui vivono nobili e mercanti. Seta, damaschi e broccati sono le celebri mercanzie che attraggono vascelli dalla Toscana, dall'Inghilterra, dalle Fiandre, dalla Francia per il Levante. Ma non mancano i prodotti dell'agricoltura.

Per la condizione geografica sullo Stretto, Messina è considerata "claves insulae" e della città si vantano, oltre ai mercati, la straordinaria accessibilità, situata nella rete delle maggiori arterie di traffico dei porti mediterranei.

Il privilegio della posizione geografica e le potenzialità mercantili

Non sono solo i resoconti di viaggio e i primi libri illustrati sul Mediterraneo a tenere in gran conto Messina, che ha il privilegio di una imbattibile posizione e forti potenzialità mercantili, ma perfino gli stessi documenti pubblici di fine Ottocento, come rivelano ad esempio gli *Atti del Consiglio Provinciale* della città tra 1863 e 1923, studiati da Giuseppe Campione. Il sistema proposto si innesta in una rete che dovrebbe riguardare le province di Catania, Caltanissetta, Agrigento ed Enna. Altri riferimenti riguardano il sistema dei collegamenti verso Palermo, sistema che si analizza come proseguimento della ferrovia Eboli-Reggio che dovrebbe riguardare la costa settentrionale della Sicilia. Le comunicazioni ferroviarie e viarie sono oggetto di dibattito in molti altri Atti. Si vedano ancora quelli del 1881 in cui si discute per le spese della tratta ferroviaria Messina-Palermo. Essi rivelano una chiara consapevolezza del significato dei luoghi, della sua identità, della sua anima. E della potenzialità di rapportarsi con il resto dell'Italia, del continente europeo e i suoi porti principali. Ma non solo. Per tornare a quegli Atti, si parla di una capitale situata tra il Mediterraneo e l'Adriatico sulla rotta che deve seguire la rete commerciale da levante a ponente, da Nord a Sud. Chiari sono i riferimenti progettuali posti in relazione fin da allora col tema delle comunicazioni ferroviarie e viarie, i cui tracciati vengono previsti in relazione alla quantità e alla varietà di produzioni agricole e della confluenza su Messina dei territori extra provinciali.

La frattura del terremoto del 1908

Dopo l'Unità d'Italia si rivive una storia della città e del territorio circostante su cui sembrano gravare irrisolti i problemi di sempre: viabilità, ferrovie, traffici marittimi, attività economiche. Accadrà poi la terribile frattura del terremoto del 1908, ma al di là di quella spaventosa ferita nel corpo della città e nel tessuto di Reggio a noi sembra di

ripercorrere una storia che arriva fino ad oggi per l'incapacità o la non duttilità di saper cogliere le occasioni che si presentano per Messina, descritta storicamente come la più fiorente città di Sicilia, nel Regno di Napoli seconda solo alla capitale. Si è parlato di rottura della continuità e di possibilità naufragate nella necessità polarizzante della ricostruzione. Il sistema di cui si parla dovrebbe creare una rete di moderni collegamenti che saldano il Sud con il Nord dell'Europa e dei continenti, ma il mito sembra affondare nella realtà. Nella incapacità delle varie classi dirigenti che si sono succedute al governo del paese di mettere a frutto un valore che esiste ed è reale: il sistema dello Stretto con le sue potenzialità non solo paesistiche ma anche economiche. Quel sistema si rispecchia per paradosso solo nelle vedute di eccellenti pittori e disegnatori antesignani. Una memoria viva che val la pena di richiamare.

L'iconografia di Messina

Mi concentro allora sulle iconografie di Messina in età moderna, la cui ricchezza è tale da potersi dare qui soltanto qualche cenno, magari seguendo il filo conduttore che suggerisce di iniziare proprio da Antonello di Giovanni de Antonio, meglio conosciuto come Antonello da Messina. Il pittore tra i più grandi del Rinascimento dipinge per primo verso il 1455, nella *Crocifissione di Sibiù* (Museo di Bucarest) la sua città natale sullo sfondo del drammatico racconto rappresentato in primo piano. Già "idoleggia il giovane siculo, scrive Cesare Brandi, la straordinaria situazione della sua città, con i Peloritani e le Eolie". Emergono da questa visione non solo gli aspetti paesistici più rilevanti, ma anche quegli elementi alla base della fortuna della città: il porto e lo Stretto. Per Cesare de Seta, come in altre tele di Antonello, inondate dalla luce del cielo e dai riflessi azzurri del mare, si riconoscono i colli peloritani, le mura, il Duomo, la grande falce del porto, la lanterna sulla punta più estrema del molo a definire il limite e allo stesso tempo il centro del porto. Nella *Crocifissione di Anversa*, pure firmata da Antonello e datata 1475, la peculiarità dell'ambiente messinese, caratterizzata sullo sfondo dalla sagoma dell'Aspromonte oltre lo Stretto, è molto di più che una felice suggestione. Recenti studi orografici mettendo a confronto, con la tecnica della sovrapposizione, le colline dipinte da Antonello con quelle reali hanno dimostrato che il paesaggio ritratto è molto probabilmente il panorama dello Stretto di Messina, visto dalle colline della valle del torrente Camaro. Ma altri dettagli sono pure riconducibili alla città dello Stretto, come il castello di Mata-Grifone. Oltre il braccio di mare illuminato dalla magia della luce e dal profilo dell'Aspromonte si intravedono le colline punteggiate di agrumi. Anche nella *Crocifissione di Londra* si vedono contesti periurbani che rimandano ancora a quelli messinesi. Antonello ha portato nei suoi dipinti ovunque è andata la luce abbagliante dello Stretto, l'azzurro di quel mare e i tratti urbani che più hanno identificato Messina. Pieter Bruegel nel suo viaggio della metà del Cinquecento esegue un disegno che, seppure nella dimensione fantastica, esprime un modo di percepire la città dominata dalle imponenti fortezze che la qualificavano tra le prime piazzeforti del regno. Nel 1644 Abraham Casembrot, pittore fiammingo, realizza una spettacolare *Veduta dello Stretto di Messina* conservata nel Museo nazionale San Martino di Napoli, che inaugura all'inizio del Seicento l'iconografia dello Stretto. Il dipinto ritrae meticolosamente la città intorno al 1670 con ogni particolare topografico, ma anche con un gran numero di velieri nel porto che danno l'idea di una città opulenta. E a proposito di velieri, non si può dimenticare *Il porto di Messina* dipinto da Jacob Philipp Hackert nel 1791 (Palazzo Reale di Caserta) in cui si vede una città che ha saputo rialzarsi dal terremoto del 1783, il cui scenario di distruzione con il Teatro marittimo cadente sta nelle bellissime incisioni del viaggiatore francese Jean Houel. Il dipinto di Hackert è una veduta del porto sullo Stretto e sulla Calabria popolato da numerosi velieri, tra cui uno con bandiera genovese,

attraversato da operai intenti a trasportare barili che richiamano le attività del "porto franco".

Il ponte un miraggio

È indubbio che quel braccio di mare tra la Sicilia e la Calabria abbia costituito in tutti i tempi lo sfondo di racconti mitologici di cui si è andato favoleggiando e di suggestioni vedutistiche dei migliori pittori e incisori. In epoca contemporanea ingegneri e architetti si sono esercitati sull'idea di unire stabilmente il tratto di mare abitato dai mostri mitologici Scilla e Cariddi. Tralascio l'opera ingegneristica e il dibattito ultradecennale del quale a ragione si è parlato in questo numero dei Quaderni e da cui si intravede il ponte ancora e solo come un miraggio o una fata Morgana. Mi soffermo invece su qualche contributo, tra cui il progetto visionario di Giuseppe Samonà, che ha per titolo: "la Metropoli futura dello Stretto", frutto di "un concorso Internazionale di idee per un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente". Nel 1969 l'ANAS e le Ferrovie dello Stato avevano indetto il concorso per il quale il progetto di Samonà risultò il secondo classificato. "La Metropoli futura dello Stretto" è il titolo che di per sé rivela l'idea progettuale del grande architetto. Oltre a rispondere all'esigenza dell'attraversamento del braccio di mare con la soluzione del ponte, Samonà si occupa di tutto il suo territorio per le sue potenzialità. In questa occasione l'architetto elabora una serie di schizzi preparatori alla soluzione conclusiva del progetto che ha il suo focus sul Pione e sul Ponte. Il grande Pione pensato da Samonà non è solo un colossale elemento strutturale ma una architettura viva da abitare. Si tratta di una ipotesi visionaria di grande efficacia che contiene l'idea di fondazione di una nuova città contemporanea, la quale sembra aver azzerato l'esistente e ha il mare dello Stretto come focus. Il progetto richiama molteplici aspetti tutti fondamentali per l'assetto di quell'area: paesaggistici, urbanistici, di viabilità, di portualità e insieme infrastrutturali. L'attenzione sull'architettura dei Piloni, enormi elementi alti trecento metri, per loro natura funzionali ed essenziali al sistema strutturale, rivela una sintesi di paesaggio e urbanistica, di infrastruttura e architettura. La loro forma è frutto di una ricerca lunga e complessa che mette insieme tutte queste discipline, al di là della tipologia di ponte sospeso a due campate di cui si è discusso in questi anni. Quello di Giuseppe Samonà è stato giudicato un bellissimo progetto architettonico, forse non sufficientemente richiamato per la visione da cui muoveva e le soluzioni proposte. Che sull'area dello Stretto, inteso nel complesso come sistema paesistico, culturale, urbanistico ed economico di rilevante importanza dell'area mediterranea, si siano concentrate in epoca contemporanea grandi firme di architetti o di vere e proprie archistar lo conferma un altro progetto che guarda questa volta alla sponda della Calabria. Daniel Libeskind, l'architetto statunitense di Ground Zero dopo la caduta delle Torri gemelle, vincitore del concorso per il Museo ebraico di Berlino e autore di molteplici progetti come il padiglione di Osaka o il piano per l'Alexander Platz di Berlino, è pure autore nel 2011 di un progetto assai evocativo ma anche simbolo di contemporaneità: il centro direzionale di Villa San Giovanni e le architetture connesse al Ponte sullo Stretto, immaginato come polo di attrazione culturale destinato ad ospitare strutture espositive, commerciali, congressuali ed alberghiere, ma anche di rigenerazione urbana per il lungomare di Villa San Giovanni. Il progetto di centro direzionale da poter riproporre nell'area messinese è un valore aggiunto agli aspetti paesaggistici e urbanistici della costa calabrese interessata dalla possibile realizzazione del ponte. Da Ground Zero al Mediterraneo per "rappresentare la libertà di movimento", è questo il messaggio di Libeskind che aggiunge: "l'opera di attraversamento dello Stretto di Messina crea una connessione unica tra le due coste, offrendo al contempo una nuova possibilità di sosta in un luogo straordinario, un luogo fatto di contemplazione ma anche di divertimento. Infatti, il ponte è di per sé un oggetto

che unisce, simbolizzando la libertà di movimento". Luogo di aggregazione e di incontro tra culture, questa è l'importanza e il significato del ponte del XXI secolo per Libeskind, che accomuna l'idea del ponte alla ricostruzione di Ground Zero a New York. Una grande opportunità di valorizzazione del territorio, concepito come laboratorio culturale vivo e vitale, di cui il Ponte con le sue soluzioni ingegneristiche avanzate costituirebbe di per sé il principale polo di attrazione. Di fatto l'avanzata progettualità del Ponte sullo Stretto ha contribuito negli anni, non a risolvere i problemi di accessibilità di quell'area, ma all'affermarsi nel mondo di altri primati finora imbattuti. Il ponte di Akashi Kaikyò in Giappone, zona ad alto rischio sismico, è stato fino al 2022 il ponte sospeso più lungo del mondo. Ma oggi il primato va al ponte dei Dardanelli in Turchia, che con una luce centrale di 2, 23 km connette l'Europa all'Asia.

Forse un nuovo polo museale a Messina "città del ponte"

Mentre si va in stampa irrompe una notizia che è un auspicio, mentre tornano in mente l'idea del progetto di Giuseppe Samonà e quella del polo direzionale espositivo di Daniel Libeskind in cui si fondevano insieme memoria e contemporaneità, paesaggio e cultura, architettura e valori urbani, tradotti in una nuova economia. Si apprende che sono in corso interlocuzioni tra il Ministero della Cultura italiano, il Ministero della Cultura francese e il Centre Pompidou per la nascita di una nuova sede del MAXXI di Roma a Messina (che ha già una seconda sede all'Aquila). L'iniziativa rientrerebbe nel "dossier Stretto" che comprende pure l'annosa e dibattuta questione del ponte. Potrebbe aprirsi un nuovo scenario per fare della città un punto di riferimento del Mediterraneo con un grande polo museale il MAXXI-Med di importanza internazionale, che si dice dovrebbe contribuire alla costruzione dell'immagine e dell'identità della "città del ponte".

ARGOMENTI

Messina, Ponte, Sicilia, stretto



LUCIA TRIGILIA

Professore associato di Storia dell'Architettura Moderna nell'Università di Catania e Direttore scientifico del Centro Internazionale di Studi sul Barocco. Ha curato numerose iniziative editoriali ed espositive (a Roma, Parigi, Mdina, Strasburgo) e ha coordinato il dossier scientifico per l'inserimento delle città del Val di Noto nella lista Unesco del "patrimonio dell'umanità". E' responsabile di progetti di rilevanza nazionale, come il PON NEPTIS, nell'ambito del Distretto Tecnologico dei Beni Culturali di Sicilia. Dirige "Annali del Barocco in Sicilia".