

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA
 Anno X - n. 2
Giugno 2017
 Rivista trimestrale on line
 Registrazione del Tribunale
 di Napoli
 n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
 Rocco Giordano

Direttore responsabile
 Umberto Cutolo

Comitato scientifico
 Alberto Amatucci
 Luigi Battistelli
 Andrea Boitani
 Giacomo Borruso
 Agostino Bruzzone
 Giulio Erberto Cantarella
 Fabio Carlucci
 Loreto Colombo
 Fabrizio Dallari
 Giulio Maternini
 Giuseppe Moesch
 Pasquale Persico
 Lanfranco Senn
 Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
 Lisa Russo

Redazione
 via Risorgimento, 46
 80028 (Grumo Nevano)
 Napoli
 Tel. +39 081 8332871
 Fax +39 081 3951646
 segreteria.giordanoeditore@
 gmail.com

Editore
 Giordano Editore
 via Santa Brigida, 6
 80132 Napoli
 Tel. +39.081.8332871
 Fax +39.081.3951646
 www.roccogiordanoeditore.eu

Come fa un italiano a non sognare l'Impero romano

Il titolo di questo articolo è stato mutuato dalla affermazione di chi con la "forma mentis" dell'anatomopatologo tiene alto il dibattito sul futuro della Sicilia, meglio del Mezzogiorno d'Italia.

Il dibattito sul Mezzogiorno questa volta non segue la via sterile della geografia funzionale che l'Istat ha lanciato a commento delle politiche di sviluppo delle diverse aree del Paese, ma si va delineando su profili geo-economici e geo-politici.

Il rapporto del 2014 dell'Istat sui sistemi locali del lavoro offre la possibilità di fare il punto sull'organizzazione del territorio nazionale, così come esso si va strutturando a partire dalle relazioni tra persone e tra soggetti economici e sociali.

Di base resta l'analisi dei sistemi locali (SL), e la geografia dei flussi generata dagli spostamenti quotidiani per raggiungere la sede di lavoro, per descrivere con un buon grado di approssimazione i sistemi urbani giornalieri, luoghi dove si concentra la maggior parte delle attività e degli spostamenti quotidiani delle persone e dei soggetti economici. I sistemi locali – proprio perché risultano dall'organizzazione spontanea e (in larga parte) autonoma delle scelte e delle azioni di questi soggetti – consentono di osservare il "paese reale" nelle sue differenze e nelle sue particolarità, approssimando meglio i perimetri di relazioni, reti, scambi e flussi che caratterizzano i luoghi e mostrando un quadro profondamente diverso da quello descritto dalle partizioni amministrative (province, regioni e ripartizioni).

L'elemento che emerge con maggiore evidenza è la continuità di un'ossatura urbana radicata nel territorio, che permane nonostante i profondi cambiamenti intervenuti negli ultimi decenni nelle specializzazioni produttive, nella mobilità, pubblica e privata, e nelle abitudini che definiscono il vivere quotidiano. Si tratta di ambiti territoriali diversi da quelli amministrativi tradizionali, che offrono chiavi di lettura preziose per le analisi economiche, sociali e ambientali che restano comunque circoscritti all'ambito nazionale

Dall'applicazione di metodologie di analisi statistica applicata alla geografia funzionale dei sistemi locali emergono sette raggruppamenti di sistemi locali omogenei rispetto alla struttura demografica, alla dinamica della popolazione e alle forme dell'insediamento residenziale.

Sintetizzando le caratteristiche distintive dei sistemi urbani si sono individuate: le città del Centro-nord, la città diffusa, il cuore verde, i centri



urbani meridionali, i territori del disagio, il Mezzogiorno interno e l'altro Sud.

Le città del Centro-nord è il gruppo che include i sistemi locali di alcune tra le principali realtà urbane (Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Genova, Venezia, Trieste ecc.). È l'aggregato più popoloso: 18 milioni d'individui, pari a circa il 30 per cento della popolazione italiana. I 34 sistemi del gruppo (908 comuni, corrispondenti al nove per cento circa del territorio nazionale), presentano una struttura demografica tipica dei modelli insediativi urbani e una dinamica altrettanto riconoscibile.

La città diffusa (94 SI), caratterizzata da un modello di sviluppo insediativo che privilegia le forme non compatte, è il secondo gruppo urbano che si delinea.

Rappresenta un quinto della popolazione italiana (12 milioni) e si compone di 1.552 comuni (circa il 13 per cento del territorio).

Il cuore verde, il terzo raggruppamento che si delinea per dimensione complessiva, presenta esplicite connotazioni rurali. Vi risiedono circa dieci milioni di persone (per la quasi totalità nel Centro-nord) ed è quello più consistente per numero di sistemi locali e di comuni appartenenti (rispettivamente 212 e 3.180).

Gli altri quattro raggruppamenti individuati includono sistemi locali esclusivamente del Mezzogiorno (a eccezione di alcuni sistemi interni del basso Lazio). Per due gruppi, i territori del disagio e i centri urbani meridionali, si definisce una geografia a prevalente caratterizzazione urbana.

I territori del disagio descrivono, già nella denominazione proposta, alcune realtà urbane meridionali (conurbazione napoletana, area urbana di Palermo e, in Puglia, i sistemi locali urbani litoranei a nord di Bari) associate a connotazioni socioeconomiche fortemente critiche.

Gli altri centri urbani meridionali presentano caratteristiche territoriali proprie, diverse da quelle tracciate dallo sviluppo urbano delle città del Centro-nord.

Il gruppo include 26 sistemi, compresi quelli di Caserta, Salerno, Taranto, Brindisi, Messina, Catania, per un totale di 4,7 milioni di abitanti.

L'altro Sud è il raggruppamento del Mezzogiorno che esprime maggiori potenzialità. Aggrega 93 sistemi (per un totale di 990 comuni) con una base demografica di 6,8 milioni di residenti.

Rispetto a questa lettura è necessario ed urgente pensare ad un Mezzogiorno, un po' più illuminato che guarda alla geografia come possibile nuovo posizionamento geo-economico e geo-politico e non come mera aggregazione di aree urbane.

Il progetto è quello di individuare un nuovo soggetto istituzionale capace di aggregare Regioni della sponda nordafricana e quelle europee atti-



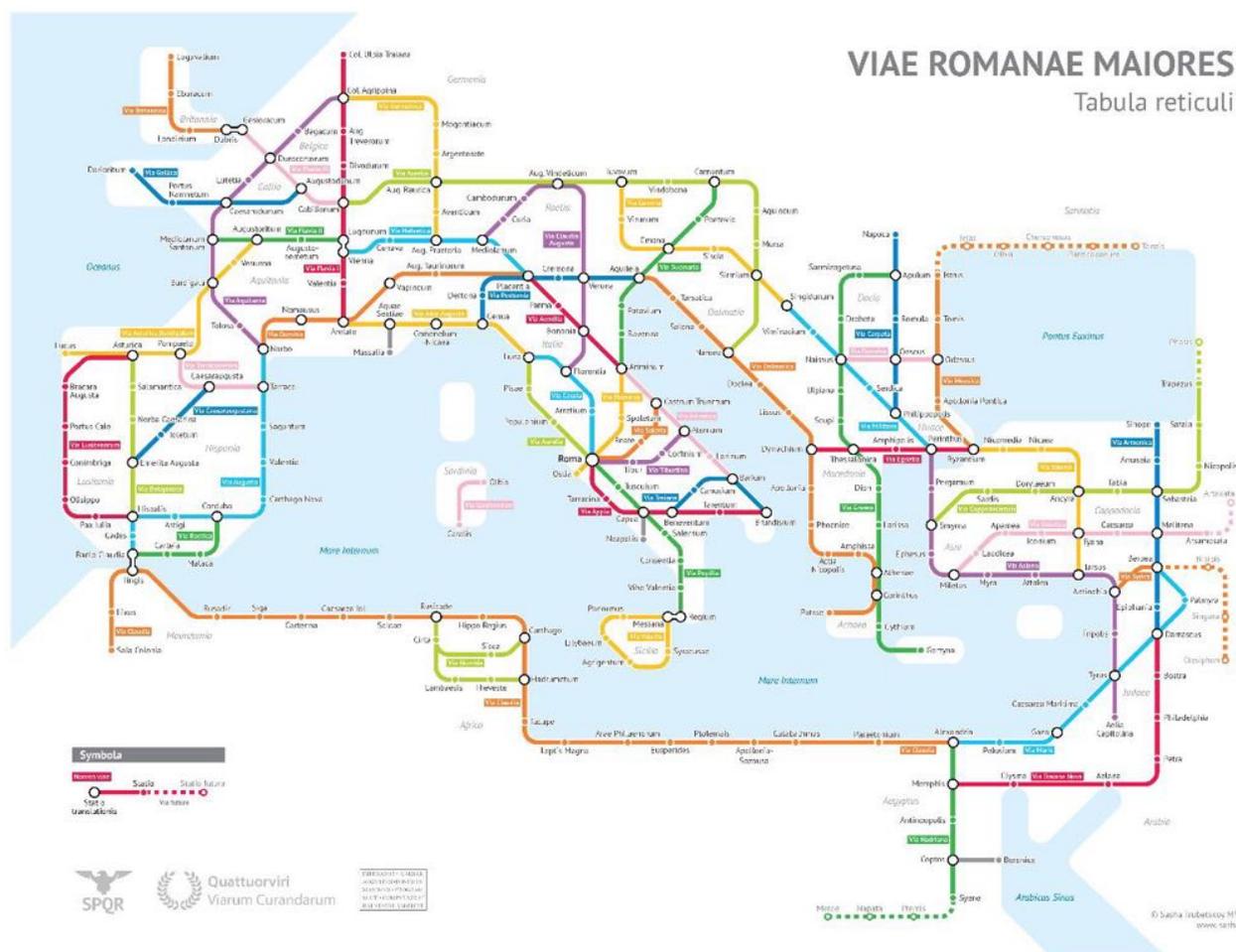
vando meccanismi economici e politici per la formazione della Macroregione mediterranea.

Il progetto ha come obiettivo anche quello di "riparare" l'aggravio della globalizzazione che "ingoa" tutto ciò che non è al passo con i tempi.

A questo proposito, uno degli aspetti su cui si gioca il futuro dei Paesi e delle Regioni è la connettività delle reti e l'accessibilità dei territori. Da anni stiamo discutendo dei 4 corridoi europei delle reti TEN-T che interessano il nostro Paese. Corridoi che negli ultimi anni hanno visto modifiche che non obbediscono ad alcune logiche strategiche, forse solo a qualche calcolo "politico" congiunturale, come il corridoio che portava il Mezzogiorno in Europa oggi si interrompe a Napoli per piegare su Bari e collegarsi a Malta.

Ci vuole molta fantasia e tanto coraggio per negare una nuova centralità capace di riconquistare il Mezzogiorno. Ci corre d'obbligo il richiamo al reticolo connettivo che i Romani avevano realizzato per conquistare il mondo. Reticolo sviluppato con grande sapienza che puntava a "scalare" le Alpi ed a "solcare" il Mediterraneo, prima forma di globalizzazione al mondo (Figura 1).

Figura 1



In questo contesto non è trascurabile un altro elemento, ovvero il collegamento per rendere la Sicilia area continentale.

Il collegamento, che sia il tunnel dello Stretto o ponte sullo Stretto è solo una valutazione di tecniche di progettazione e di realizzazione.

La strategia vera è realizzare il collegamento per porre la Sicilia area strategica del Mediterraneo, capace di "drenare" i flussi migratori, consentendo lo sviluppo della Macroarea che si sviluppa sull'asse Messina-Pachino con i Porti di Messina, Catania e Augusta, mentre la Sicilia occidentale deve guardare alla Macroarea Alpina che oggi ha il più intenso interscambio con il Mediterraneo.

In questo modo saremo più europeisti convinti, capaci di avere attenzione anche allo sviluppo dell'area africana e non avere solo misericordia per gli immigrati!

L'Intergruppo Parlamentare **Macroregione Mediterranea Centro Occidentale** (M.M.C.O.) che è un organismo associativo spontaneo, costituito su base volontaria da parlamentari appartenenti a gruppi politici diversi dei due rami dell'Assemblea sta lavorando in questa direzione. Questo spirito bipartisan è necessaria base feconda dell'iniziativa e della sua rilevanza al fine di sviluppare studi, eventi ed attività di comune interesse, concernenti la Campania, la Basilicata, la Calabria e la Sicilia in vista della loro costituzione in Macroregione (**prima fase**). Similmente a quanto sta avvenendo per la **Macroregione Alpina** - che già comprende diversi Regioni e Stati vicini del centro Europa - la costituenda M.M.C.O. intende proiettarsi verso Regioni e Stati del Sud Mediterraneo Centro Occidentale, in primo luogo Sardegna, Malta e Tunisia, ma anche, Algeria, Marocco, Spagna, e Libia, appena possibile (**seconda fase**).

Rispetto al "deserto vascolare" del nostro Sud, l'Area nordafricana rappresenta un plateale teatro di crescita infrastrutturale, utile per confronti, scambi d'informazioni, stimoli a fare rispetto ai nostri ritmi lenti e ritardi secolari. Ecco perché non possiamo e non dobbiamo restare ristretti nei nostri ambiti regionali italiani, avviluppati in una corsa retrograda. Anche la **Macroregione Adriatica Ionica** sta rompendo gli indugi insieme agli steccati delle Regioni e degli Stati che si affacciano nel Mar Adriatico, proiettandosi verso la Grecia e il Medio Oriente.

Per prassi e rispetto istituzionale l'Intergruppo in oggetto ha comunicato la volontà di costituirsi ai Presidenti delle due Camere.

Background

Con la politica delle reti TEN-T "Linee guida per lo sviluppo delle reti Transeuropee" (Decisione UE n° 884/2004), l'Unione Europea riconosceva il carattere strategico dell'Italia nell'area euromediterranea.

I Progetti Prioritari PP6 (Lione-Torino-Budapest), PP24 (Genova-Rotterdam), PP21 Autostrade del Mare, ma soprattutto il progetto prioritario PP1 (Berlino-Palermo) valorizzavano la vocazione mediterranea del nostro Paese. La Comunicazione della Commissione sulle Prospettive di Bilancio "A budget for Europe 2020", presentata al Consiglio ed al Parlamento Europeo il 29 giugno 2011 ha segnato un cambiamento



d'approccio. In tale Comunicazione è individuato infatti un **modello di pianificazione e finanziamento basato su due livelli**: il primo, di interesse europeo (**core network**), sul quale si concentreranno le risorse di bilancio comunitario e il secondo nazionale (**comprehensive network**), la cui realizzazione e finanziamento sarebbe spettata soprattutto agli Stati membri.

La proposta della Commissione ha strutturato il core network attorno a **10 corridoi plurimodali europei della mobilità**, che riconfigurano i 30 Progetti Prioritari individuati nell'Annesso I delle "linee guida TEN-T", adottate nel maggio 2004 con la Decisione UE n° 884/2004. Importante sottolineare che l'individuazione di 30 progetti prioritari fu il risultato di un difficile accordo politico raggiunto dall'Italia nel suo semestre di presidenza UE giugno-dicembre 2003. Emergeva in modo chiaro l'intenzione della Commissione di razionalizzare le reti TEN-T di interesse comunitario; contestualmente si evidenziava il nuovo metodo di concentrare le risorse sui **10 corridoi del core network (Figura 2)**.

Figura 2



Schema di massima di infrastrutture per l'approvvigionamento sostenibile di energia per l'Europa, il Medio Oriente e Nord Africa (MENA-UE). Le aree delle dimensioni indicate dai quadrati rossi sarebbero sufficienti per consentire a impianti termoelettrici solari a concentrazione di produrre una quantità di elettricità pari a quella consumata nel 2005 rispettivamente da tutto il mondo (17.000 TWh/anno), dall'Europa (EU-25, 3.200 TWh/anno) e dagli stati MENA (600 TWh/anno). Approvvigionarsi e sviluppare un efficace ecosistema di ricerca e innovazione attraverso l'interscambio tra Macroregione Mediterranea e Regione del del nord Africa dovrebbe essere il Goal vincente!

Lo scenario prospettato dalla Commissione per le TEN-T ha in definitiva accentuato il divario economico fra i Paesi del Centro-Nord Europa e quelli Mediterranei. Fondamentalmente i Corridoi sono localizzati nelle regioni ad alto reddito e a più forte domanda di mobilità. Essi interessano l'area dell'Italia settentrionale con un appendice sull'Emilia Romagna, mentre lasciano in completo isolamento la direttrice tirrenica, avendo voluto "deviare" il corridoio Berlino-Palermo verso la nuova direttrice Napoli-Bari, che prosegue via mare nel basso Adriatico fino a Malta.

Questa configurazione di rete penalizza non solo intere regioni del nostro paese, ma anche l'area mediterranea nel suo complesso. Dopo l'incontro del 6 maggio 2011 con la DG MOVE della Commissione europea, la delegazione italiana pur condividendo l'obiettivo strategico della Commissione UE di ottimizzare gli impieghi del fondo "Connecting Europe Facility" propose di:

- 1) Dare continuità agli interventi di completamento dei Progetti Prioritari italiani.
- 2) Realizzare il core network TEN-T in una logica plurimodale, soprattutto per le reti nelle Regioni del Mezzogiorno (sud ed isole).

Alla fine, in concreto apparve prioritario:

- 1) Rafforzare il corridoio plurimodale PP24 Genova-Rotterdam attraverso una definizione progettuale condivisa con la Svizzera, riguardante le due direttrici di collegamento (Genova-Novara-Loescheberg-Sempione / Genova-Milano-Chiasso-Gottardo) e con analisi mirate, che devono interessare tutta la piattaforma logistica del Nord-Ovest. Analisi puntuali fatte negli ultimi mesi sono state contestate in alcuni casi senza ragione, anche per mancanza di atti di indirizzo politico chiari sia sul piano procedurale che temporale.
- 2) Sostenere gli sforzi volti a rafforzare la magliatura ferroviaria attraverso un rinnovato sostegno alla PP6 Torino-Lione e una valorizzazione degli interventi sulla linea Genova-Ventimiglia per il trasporto passeggeri.

A proposito del Progetto Prioritario PP1 (Berlino-Palermo), nell'ipotesi di riconfigurazione della Commissione sulle Prospettive di Bilancio dell'UE **non sono state colte pienamente le opportunità del Mezzogiorno italiano**, in quanto il nuovo tracciato taglia fuori dal nocciolo duro dei trasporti europei vaste aree abitate da circa 10 milioni di cittadini (Campania meridionale, Basilicata, Calabria, Sicilia). **Il corridoio Helsinki - La Valletta** del nuovo quadro di interventi prioritari, posti all'orizzonte 2020 **si sovrappone**, come già richiamato, **al progetto prioritario originario Berlino-Palermo solo fino a Napoli**. Qui il tracciato del nuovo corridoio si attesta su Bari. La nuova linea Napoli - Bari, prospettata dal progetto della Commissione, se integrata al PP1, potrà rappresentare un asse di connessione con i Balcani e, nel porto di Bari, con il Corridoio paneuropeo VIII° Durazzo - Tirana - Slojpe - Sofia - Varna.



In conclusione, l'orizzonte verso l'"*aspro mare africano*" (Luigi Pirandello) non sembra ancora inserito in un contesto di proiezione secolare. Diviene dunque di assoluta priorità assicurare la realizzazione di un nuovo asse ferroviario Napoli - Sicilia. Questo significa veramente dare corpo alla vocazione mediterranea dell'Italia, che diviene reale solo se integrata in un Sistema organico tra corridoi plurimodali, nodi navali, stradali, aeroportuali, porte di accesso diretto dal Sud Mediterraneo verso il core network europeo.

Obiettivi

"Il riposizionamento del meridione italiano nelle politiche italiane ed europee e' strumento strategico per intercettare lo sviluppo, che si realizza coniugando il Sud del mondo al Nord avanzato.

La formula rappresenta un ulteriore formidabile e robusto motore di crescita per impedire che il declino dell'Italia e dell'Europa, isolate su questo fronte, divenga irreversibile. L'efficace strategia si deve legare al completamento e all'adeguamento infrastrutturale dei territori meridionali italiani per renderli idonei alle nuove esigenze di AV e AC ferroviarie e proiettarli a svolgere il ruolo di raccordo e di piattaforma logistica nell'interscambio globale" (Matera, 2014), potendone cogliere le nuove opportunità internazionali.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

COSIMO INFERRERA

cosimoinferrera@live.it

