

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

Sistemi di Logistica

Anno XI - n. 2

Giugno 2018

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. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 **Il cittadino e il tecnico: riflessioni per cambiare**

[*Rocco Giordano*]

POLITICA DEI TRASPORTI

4 **Occorre una nuova coscienza dello Stato**

[intervista a Ercole Incalza a cura di *Umberto Cutolo*]

POLITICA DEI TRASPORTI & TERRITORIO

8 **Riorganizzare i territori e costruire l'Europa delle Comunità**

[*Andrea Piraino*]

18 **Perché la Macroarea Mediterranea Centro-Occidentale**

[*Rocco Giordano, Cosimo Inferrera*]

INFRASTRUTTURE

21 **L'importanza socio-economica della linea ferroviaria del Sempione**

[*Roberto Zucchetti*]

DOCUMENTI

30 **Un Federalismo dei valori**

[a cura di *Rocco Giordano*]

RIFLESSIONI PER CAMBIARE

Il cittadino e il tecnico

di ROCCO GIORDANO

Oggi 28 maggio 2018 abbiamo seguito in studio a Napoli il dibattito che Sky Tg24 ha organizzato avendo ospiti giornalisti, politici, opinionisti, ecc.

Abbiamo sentito analisi di settore, ma in verità abbiamo ascoltato poco perché le tesi e le opinioni che sono state oggetto di dibattito e di discussioni anche animate, credo che siano servite a confondere ancora più gli ascoltatori.

I dati di fatto, senza entrare nel merito delle procedure istituzionali, sono questi:

→ le elezioni di aprile hanno espresso maggioranze politiche e di partito deputate a formare un nuovo Governo e minoranze di opposizione.

Il 27 maggio dopo 80 giorni di dibattito è stato incaricato Carlo Cottarelli in sostituzione di Giuseppe Conte, entrambi tecnici per formare un nuovo Governo con mandato a tempo?

Quando eravamo studenti universitari un professore esperto di geo-politica, tenne una articolata lezione sulla Repubblica di Weimar.

Il clima che stiamo vivendo in questo frangente per la formazione del nuovo Governo ci sembra confuso, ma quello che preoccupa di più è che l'architettura dello Stato vacilla proprio sul piano istituzionale in quanto i «pilastrini» che abbiamo sempre esemplificato in 5 settori vacillano tutti:

→ la Famiglia

→ la Chiesa

→ l'Esercito inteso come presidio della sicurezza del Paese e dei cittadini

→ la Magistratura

→ la Scuola.

Evito ogni commento che potrebbe essere parziale e poco definito per descrivere le acque agitate in cui navigano anche i grandi nocchieri che ancora tengono le fila della democrazia e della Sovranità del Paese, ma che a livello europeo non riescono ad intaccare il quadro delle regole che certamente non ci favoriscono.

La globalizzazione sta accelerando le evidenti crepe presenti nei diversi settori della vita economica e sociale del Paese.

Non è nostro compito trovare soluzioni politiche, ma non possiamo sottrarci a suggerire procedure capaci di modificare il contesto infrastrutturale del Paese in uno con quello territoriale.

* * *

Nel corso degli anni nell'affrontare i diversi temi riguardanti i settori dei trasporti e logistica abbiamo cercato di tracciare una sorta di dead line per rilanciare le politiche di settore al fine di migliorare la competitività del sistema Italia.

→ **Abbiamo elaborato proposte di intervento** da trasferire da parte del Governo italiano alla Unione Europea.

Si ricorda a titolo esemplificativo la insistenza con cui abbiamo sottolineato il tema dell'attraversamento delle Alpi e la necessità di aprire gli orizzonti di studi e ricerche al Mediterraneo (anno 2001-2002).

→ **Al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** nelle nostre diverse responsabilità, abbiamo cercato di alzare l'asticella degli interessi affinché gli stessi potessero essere coniugati in maniera meno corporativa e orientati al mercato.

Si ricorda solo la proposta che allora facemmo al Ministero dell'Economia per sollecitare un cambiamento nel modo di affrontare il passaggio delle modalità di sviluppo delle attività di trasporti e logistica da fob a cif ovvero per seguire le merci sui mercati e dare l'opportunità agli operatori del trasporto di gestire direttamente le attività legate ai servizi logistici che venivano richiesti.

La risposta del Ministero dell'Economia fu di tipo «ragionieristico» e non di strategia di mercato che suggeriamo ancora oggi di riprendere con il Ministero dello Sviluppo economico.



→ **Senza ribadire la frammentazione delle decisioni che venivano prese per la logistica pubblica.** Cercammo in tutti i modi di superarla attraverso le piattaforme territoriali, in cui trovano la sintesi operativa tutti i centri decisionali di interesse, porti, aeroporti, interporti, ecc. Questa resta a nostro avviso ancora la strada maestra.

Si è deciso diversamente, ovvero, adottando «scorciatoie», come l'aver istituito le Autorità portuali di sistema che se è vero che accorpano alcuni porti, risultano comunque ancora «staccate dal territorio».

Resta una opportunità che è quella della istituzione delle ZES, le zone economiche speciali, sia chiaro che restano l'eccezione per facilitare e non per burocratizzare ulteriormente un sistema che è diventato gravoso per tutti amministratori ed operatori.

La nostra convinzione è che nei settori di interesse, trasporti e logistica, di tutto abbiamo bisogno tranne che della **perdita di tempo!** Da anni invochiamo la nostra posizione strategica rispetto alla possibilità di «drenare» i flussi delle merci che si interscambiano con i porti del Nord Europa.

Questa competizione viene normalmente «letta» nella quantità di container che arrivano ai porti del Nord Europa per essere poi trasferiti in Italia.

Le «diagnosi» sono state le più svariate, e che non riportiamo perché tutte parziali e non lette nella logica di sistema, che è poi la chiave con cui opera il Porto di Rotterdam. Abbiamo già scritto che bastano tre click e tutti sanno di tutto; ovvero tutti gli operatori, circa 3.000 che operano nel Porto di Rotterdam, adottano lo stesso sistema informatico e che le informazioni sono alla portata di tutti. Ciò determina l'abbattimento della mobilità idiota, il tracciamento delle informazioni e delle merci, la sintonia tra i diversi soggetti della Pubblica amministrazione e tra gli operatori che sono impegnati nei diversi processi di filiera.

Quello che manca nelle politiche di settore sono due processi da attivare:

- La logistica pubblica, ovvero quella posta in campo dallo Stato, le Regioni, i Comuni - ancora disgiunte e parcellizzate.
- La possibilità di istituire una Macroregione del Mezzogiorno in Italia con apertura sull'Est Europa attraverso quella già istituita EUSAIR e quella istituenda MMCO, per le aperture possibili sull'area del Mediterraneo.

La fascia Mediterranea rappresentata dai Paesi quali Tunisia, Marocco, Egitto, sono in una fase di rilancio economico notevole!

Se restiamo ancora strabici, altri Paesi coglieranno le opportunità di scambio e di sviluppo ormai in forte accelerazione.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com



INTERVISTA A ERCOLE INCALZA

Occorre una nuova coscienza dello Stato

a cura di UMBERTO CUTOLO

Ercole Incalza, per 7 anni - dal 2008 al 2014 - a capo della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, è universalmente riconosciuto - per competenza e professionalità - come una della massime autorità in materia di infrastrutture, trasporti e logistica. Si tratta di un settore che potrebbe costituire una chiave strategica per mettere a frutto le opportunità che ci offre l'attuale fase di timida ripresa. A Incalza abbiamo rivolto alcune domande su come cogliere tali opportunità.

1. L'attuale situazione logistica e infrastrutturale del Paese non appare in grado di dare una risposta efficace e coerente alle necessità di sviluppo - e dunque di benessere sociale - che una fase di leggero recupero, come quella che abbiamo imboccato, dovrebbe cogliere in pieno per far uscire la nostra economia da una crisi durata fin troppo a lungo. È evidente che le scelte compiute soprattutto negli ultimi anni non sono state lungimiranti quanto sarebbe stato necessario, ma quale ne sono le ragioni?

Il nostro sistema di obiettivi, quello che chiamiamo frontiera del benessere sociale, ha oggi nuove ed inedite espressioni. L'individualismo, la sopravvivenza del singolo rispetto al gruppo, l'egoismo sociale sono tutti sentimenti che forse dovrebbero farci riflettere soprattutto sulle cose che ci entusiasmano. Il piacere personale di vedere un progetto, un insieme di carte, una procedura, delle leggi che tutte insieme fanno prendere forma e vita ad un'infrastruttura, pensarne le erogazioni di servizi, immaginare come il nostro stato di benessere sociale possa aumentare e quanto una coppia di binari, o una nuova strada, o un nuovo edificio ci possa far sentire uomini e donne migliori sono tutte emozioni di natura professionale che ci appagano che ci divertono, sono sentimenti nei quali veramente crediamo e nei quali abbiamo investito più che i nostri sforzi, la nostra immaginazione.

Ma quando ci troviamo in questa esaltante condizione dovremmo anche porci una domanda: ne vale veramente la pena? Se tentassimo di effettuare una indagine capillare intervistando un cospicuo numero di soggetti impegnati a vario titolo nella gestione della cosa pubblica scopriremmo che la interpretazione di opere come l'asse ferroviario AV/AC Napoli-Bari o Palermo-Catania è completamente diversa da quella che ha invece caratterizzato l'impegno professionale di coloro che avevano creduto nella organicità del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e che era sin dal primo momento convinto che il respiro pluriennale (un decennio) del Programma non ci esimeva dal rispetto, quasi maniacale, della funzione «tempo».

Eravamo convinti che l'infrastrutturazione organica, specialmente del territorio meridionale, non poteva avvenire in un arco temporale lungo e, soprattutto, non poteva essere vissuta al di fuori del concetto di concreta contestualità delle attività realizzative; per questo motivo il Governo nel 2013 decise di nominare per le due opere prima menzionate un Commissario con ampi poteri proprio perché la realizzazione di questi due assi ferroviari ad alta velocità offriva concrete condizioni di sviluppo ad ambiti territoriali chiave dello stesso Mezzogiorno, ma questo approccio, questo convincimento sulla forza della «contestualità» nell'avvio e nella conclusione delle opere e della urgenza nel rendere funzionali e compiute scelte progettuali, purtroppo non è una linea concettuale comunemente condivisa.

Sembra strano ma esiste una chiara dicotomia tra coloro che credono in una azione organica e legata ad un atto programmatico di ampio respiro e coloro che ritengono, invece, che la realizzazione di una infrastruttura sia una tessera estranea da un mosaico strategico del Paese, sia una tessera non vincolata ad una precisa tempistica realizzativa.

La Legge Obiettivo di respiro pluriennale prevedeva il rispetto quasi maniacale della funzione tempo



Manca un nuovo senso dello Stato e coscienza del vivere comune

Il «disordine programmatico» creato da questo conflitto - e non semplicemente la prevalenza dei non programmatori sui programmatori - non ha consentito la creazione di un sistema logistico e infrastrutturale che sarebbe stato necessario al rilancio del Paese.

2. In questo - peraltro antico - conflitto fra programmatori e non programmatori che ruolo hanno avuto le classi dirigenti degli ultimi anni?

Bisogna distinguere il tipo di sentimento. Nel migliore dei casi c'è stata inconsapevolezza rispetto all'impatto di determinate scelte, ma nel peggiore si è trattato addirittura di pigrizia o di incapacità. E questo ha comportato, inevitabilmente, il rischio sistematico di generare in modo automatico una nuova classe dirigente disposta solo a seguire, in modo notarile, l'evolversi di una scelta progettuale senza mai sentirsi direttamente coinvolta, senza mai tentare di superare i sistematici vincoli autorizzativi propri di ogni intervento sul territorio.

Sicuramente questa epidemia di «irresponsabili» bloccherà ulteriormente la crescita e lo sviluppo, disegnando un profilo «dell'interesse generale» molto diverso da quello che confluisce nella definizione stessa del beneficio.

Il Paese, continuando così, rischia di cadere in uno stato di torpore sempre più irreversibile e contestualmente, finiranno per venir meno sia i dubbi, sia la miriade di processi - nella maggior parte anche alle intenzioni - che hanno caratterizzato la storia di questi ultimi anni.

Non arginare questo fenomeno significa rendere sempre meno competitivo il nostro Paese, cadere nel peggiore isolamento e nel peggiore decadimento professionale e, al tempo stesso, produrre un vero «terrorismo» nella interpretazione delle norme e dei vincoli che giorno dopo giorno proliferano nel nostro Paese invocando sempre, solo e comunque il nuovo totem che alimenta populismi e demagogie: la prevenzione alla corruzione.

Può sembrare paradossale, ma proprio in tal modo si amplificano le condizioni ed il brodo in cui vivono le forme di corruzione più sofisticate.

3. Quel che sembra mancare, insomma, è un nuovo senso dello Stato, una coscienza del vivere comune che faccia sentire propri i nodi da sciogliere per rilanciare il Paese. Ma come se ne esce?

Il nostro Paese negli ultimi anni ha dato origine ad una fase carica di «ignoranza strategica», di «ignoranza pianificatoria» e, soprattutto, di «ignoranza socio-economica». Bastano pochi esempi per misurare e capire lo stato di sconforto che prende coloro i quali per anni hanno cercato di riportare all'interno del Paese una serie di pilastri concettuali capaci di garantire la crescita e lo sviluppo organico dell'intero Paese, rendere possibile una interazione funzionale tra il Paese e l'intero sistema comunitario, garantire una concreta ottimizzazione dell'intero sistema logistico.

In pochi anni sono stati distrutti i pilastri che si stavano innalzando per passare da ciò che, a tutti gli effetti, si configurava come «scelta oggettiva» ad una folle «scelta soggettiva» priva di ogni motivazione e di ogni logica.

Esemplificativa è la doccia scozzese di sì e di no vissuta da rilevanti opere infrastrutturali quali:

1. il nuovo tunnel ferroviario Torino-Lione (lungo 56 Km);
2. il nuovo asse ferroviario Milano-Genova (al cui interno è prevista la realizzazione del tunnel del Terzo Valico dei Giovi lungo 39 Km);

il completamento dell'asse ferroviario AV/AV Brescia-Verona-Vicenza-Padova.

Per queste opere, in una prima fase, l'orientamento era che andavano bloccate per essere o sospese definitivamente o per essere rivisitate sostanzialmente, la componente leghista - quella che allo stato governa le Regioni Lombardia, Liguria e Veneto - ha cercato di far capire agli altri redattori del cosiddetto «contratto» che una simile scelta poteva distruggere in modo irreversibile l'economia di un'area del Paese in cui si produce circa il 65% del Prodotto Interno Lordo.



4. L'accusa è che si tratti non di decisioni politiche, ma di scelte pilotate dalle lobby...

L'interessata superbia che in molti casi alberga in una certa cultura universitaria del nostro Paese, ha accusato di inutilità tali interventi dimenticando che - ad esempio, per quanto riguarda il Terzo Valico - il Corridoio comunitario Genova-Rotterdam era stato indicato dalla Unione Europea, all'interno delle Reti Trans European Network (TEN-T), nel 2004 e confermato nel 2011 e tale scelta era stata supportata da approfondimenti tecnico-economici prodotti da esperti della Unione Europea e dalla Banca Europea degli Investimenti: si tratta dunque di un intervento ritenuto essenziale e strategico per l'intero assetto comunitario e come tale adeguatamente garantito da una quota finanziaria comunitaria.

Le linee programmatiche del Piano *One Belt One Road* (noto come la Nuova Via della Seta) prevedono inoltre che gli hub portuali del Mediterraneo siano essenzialmente tre: il Pireo, Savona-Genova e Trieste. Senza il Terzo Valico e l'asse ferroviario Brescia-Padova, l'hub Savona-Genova sarebbe praticamente privo di una interazione con il vasto sistema produttivo rappresentato dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto e non avrebbe alcuna interazione con l'intero sistema comunitario che sta portando avanti la realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Brennero e del tunnel Torino-Lione e la Svizzera che ha appena realizzato il nuovo tunnel del San Gottardo.

5. Quali sarebbero gli effetti di una mancata realizzazione della Torino-Lione e delle altre opere citate?

Annulare questo intervento significa distruggere un segmento determinante di un'arteria chiave dell'intera rete comunitaria, un'arteria che da anni è in sofferenza perché l'attuale asse ferroviario, sia per l'assurda pendenza, sia per la sagoma, non rende conveniente e funzionale il transito delle merci. Ed è ancor più grave non tener conto che la scelta di una simile opera ha avuto una fase preparatoria, ricca di approfondimenti tecnico-economici redatta da organismi di elevata qualità professionale, durata ben 26 anni. È davvero grave, quindi, che il ripensamento sia frutto di una scelta non motivata.

Lo stesso per quanto concerne il completamento della tratta ferroviaria ad alta velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Ogni possibile ripensamento, oltre a incrinare la continuità funzionale del Corridoio comunitario Algesiraz-Kief all'interno delle reti TEN-T, annulla una interazione chiave tra sei realtà urbane e produttive come quelle di Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova e Venezia, un sistema che interessa circa 2,5 milioni di utenti, in cui le attività produttive incidono sul PIL per oltre il 9%, un asse che collega cinque aeroporti, quelli di Milano, di Bergamo, di Brescia, di Verona e di Venezia. Non solo bloccare un simile completamento, ma soltanto ritardarne la realizzazione produce un danno enorme non ad un ambito regionale, ma all'intero Paese.

6. È per questo che i nostri operatori logistici continuano a preferire i porti del Nord Europa - il *Northern Range* di Amburgo e Rotterdam - per movimentare le nostre merci?

La verità è che non ci poniamo mai nella condizione di comprendere come mai le merci movimentate nei nostri grandi interporti di Bologna, di Padova e di Verona scelgano come porti quelli del mare del Nord, percorrendo mille chilometri in più su strada o su ferrovia per raggiungere Amburgo o Rotterdam e non scelgono porti come La Spezia, Genova e Livorno distanti mediamente più di 250 chilometri. Per comprendere questo paradosso, basta analizzare l'approccio con cui la Cina ha affrontato l'intero ciclo delle movimentazioni a scala mondiale. Alla base c'è una progettualità che chiarisce cosa significa «l'intelligenza programmatica» quando si decide di ottimizzare un processo logistico. Il progetto non si limita alla lettura di una tessera del mosaico geoeconomico del pianeta, ma affronta nella sua interezza l'intero sistema e ne identifica in modo encomiabile le reti e i nodi offrendo in tal modo una visione strategica che, al tempo stesso, non lascia false illusioni e assicura

*One Belt-One Road
nell'arco di un quinquennio
sono stati attivati
collegamenti marittimi
e terrestri*



certezze misurabili nel medio e lungo periodo. Quando partecipai a Pechino, agli inizi del 2008, ad un importante summit sulla logistica in cui venne anticipato, nelle linee generali, il progetto One Belt One Road, rimasi colpito dalla scelta cinese di utilizzare la via terrestre per raggiungere i Paesi della Unione Europea. Non avrei mai immaginato che nell'arco di un quinquennio avrebbero reso operativo non solo la rotta marittima, ma anche l'asse terrestre. Nel 2016 infatti è stata lanciata nella sua più ampia organicità il progetto *One Belt One Road* in cui sono chiaramente identificati gli unici hub portuali del nostro Paese che svolgono, all'interno di tale sistema, un ruolo strategico vincente: i sistemi portuali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico.

7. Secondo lei, la riforma delle Autorità portuali è stata influenzata dalla stima sulla domanda di trasporto marittimo?

Le realtà portuali del nostro Paese ipotizzano piani pluriennali non sulla base di dati certi o di corrette previsioni; questa è una vecchia abitudine che venne ampiamente denunciata già nel 2002, in occasione dell'avvio operativo del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e supportato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che, in uno dei primi Allegati Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF), elencò tutti gli studi prodotti dalle varie Autorità Portuali (all'epoca 25) ponendo in evidenza un dato molto preoccupante: i programmi di sviluppo redatti dalle varie Autorità - anche con il supporto di illustri docenti universitari - prevedevano per il 2020 una movimentazione globale negli impianti portuali del Paese di oltre 40 milioni di container.

Si tenga conto che nel 2001 nei nostri porti erano stati movimentati solo 8 milioni di container e che nell'intero Mediterraneo il dato globale non superava i 22 milioni di container. In questo contesto assume rilevanza la responsabilità etico-professionale della cultura universitaria (alla quale accennavo prima), ma anche la superficialità professionale, sempre più dipendente dalla volontà di singoli gestori di impianti.

Oggi, più correttamente, alla data del 2020, il numero dei container si stima pari ad un valore di 11 milioni per l'Italia e di 25 milioni per l'intero Mediterraneo.

8. Cosa si dovrebbe fare, allora, per uscire da questa situazione?

Ci dobbiamo convincere con la massima urgenza che va data attuazione a quanto previsto dall'articolo 4 della Legge 245 del 1984 che impone l'aggiornamento triennale del Piano Generale dei Trasporti. Un aggiornamento molto semplice in quanto si tratta solo di inserire all'interno del nostro Paese le scelte compiute dalle Reti TEN-T del 2014 e dal quadro strategico del programma One Belt One Road. Un Piano dei Trasporti da approvare non con Decreto del Presidente del Consiglio o con un Decreto del Presidente della Repubblica, ma con un'apposita Legge in modo da evitare gratuite schizofrenie delle vaste formazioni di movimenti popolari che negli ultimi anni è esploso nel nostro Paese.

intervista a cura di **UMBERTO CUTOLO**

u.cutolo@mclink.it



L'EUROPA PUÒ CAMBIARE

La strategia macroregionale per riorganizzare i territori e costruire l'Europa delle Comunità

di ANDREA PIRAINO

L'articolo di Andrea Piraino, per la Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale, è un tema che viene trattato in modo molto articolato ed in corso di pubblicazione nel volume a cura di Renato D'Amico e Andrea Piraino, edito da Franco Angeli Editore, ci ha consentito di tracciare tre punti focali per la costituzione della macroarea regionale in particolare della Macroarea Mediterranea Centro-Occidentale.

La strategia macroregionale, di fronte ai rischi della globalizzazione e dei nazionalismi, unica possibilità per salvare la prospettiva di un'Europa federale delle Comunità.

A tal uopo, il punto di partenza non può che essere il dato sempre più esplicito ed inoppugnabile che il progetto di Unione Europea sta drammaticamente tradendo le intenzioni dei suoi Padri fondatori (Alcide De Gasperi, Robert Schuman, Konrad Adenauer, Paul-Henri Spaak, Jean Monnet, Altiero Spinelli) e le speranze dei Popoli che ne fanno parte. Certo, l'Unione Europea ha garantito la pace nel Continente come così a lungo (più di settanta anni) non era mai avvenuto. Ma l'aspirazione ad una maggiore giustizia e libertà, a cui tutte le Comunità europee aspiravano, oggi risulta completamente dimenticata mentre assistiamo alla sua mutazione in un organismo dominato dal finanziar-capitalismo e dalla logica del neo-liberismo più spinto, entrambi funzionali ad un processo di globalizzazione di tipo esclusivamente mercantile. Il risultato di tutto ciò è un'Europa caratterizzata da crescenti sperequazioni e diseguaglianze economiche, dall'impoverimento (naturalmente relativo) di masse di lavoratori soprattutto giovani, dal disagio sociale di strati sempre più vasti di popolazione di fronte al volatilizzarsi di molti dei diritti ritenuti inalienabili, dalla preoccupazione di intere comunità per la sicurezza personale e sociale, dal venir meno di quell'afflato solidaristico che stava e dovrebbe continuare ad essere alla sua base. E non basta! Perché la crisi dell'Europa non investe solo i profili economico-sociali ma riguarda anche, e forse principalmente, gli aspetti politici delle sue istituzioni e di quelle degli Stati nazionali mandati in crisi, quasi paradossalmente, dall'emergere ed affermarsi dei movimenti nazionalisti, sovranisti, populistici e, in un certo senso per contrapposizione a questi ultimi, di quelli localisti, autonomisti, indipendentisti¹.

È, insomma, un duplice movimento quello che investe e fa correre all'Europa il rischio di disintegrarsi: da un lato, il prevalere della logica della globalizzazione con le sue politiche neo-liberiste che, dapprima, promuovono, per esempio, le riforme del diritto al lavoro con il ridimensionamento del ruolo del sindacato ed il dilagare delle privatizzazioni e, poi, impongono l'adozione di provvedimenti di austerità che falchiano welfare ed investimenti specialmente nei Paesi del Sud che così sono co-

¹ Cfr., fra i molti, L. GALLINO, *Finanzcapitalismo*, Einaudi, Torino, 2011; A. BAGNAI, *Il tramonto dell'euro: come e perché la fine della moneta unica salverebbe democrazia e benessere in Europa*, Imprimatur, Reggio Emilia, 2012; C. OFFE, *L'Europa in trappola. Riuscirà la UE a superare la crisi?*, il Mulino, Bologna, 2014; M. FORTIS, A. QUADRIO CURZIO, *L'Europa fra ripresa e squilibri*, il Mulino Bologna, 2014; J. ZIELONKA, *Disintegrazione. Come salvare l'Europa dall'Unione Europea*, Laterza Editori, Roma-Bari, 2015; E. BALIBAR, *Crisi e fine dell'Europa?*, Bollati Boringhieri, Torino, 2016; V. CASTRONOVO, *L'Europa e la rinascita dei nazionalismi*, Laterza Editori, Roma-Bari, 2016; P. FLORIS d'ARCAIS, C. MALTESE, E: GALLI della LOGGIA, L. JOFFRIN, D. FINN, H. LANDEMORE, G. ORIGGI, J. SUBIRATS, R. PRODI, E. BRANCACCIO, *Quale democrazia per quale Europa in Micromega*, 5/2017, 11 e ss.

Per superare i nazionalismi occorre superare i frazionamenti dei territori attraverso le macroregioni



L'egoismo degli stati non consente la nascita degli Stati Uniti d'Europa nel rispetto dei principi di sicurezza, libertà e dignità

stretti ad arretrare ancora di più rispetto ad un Nord (guidato dall'asse franco-tedesco) agevolato già dalle linee e dai parametri definiti a Maastricht; dall'altro, l'esplosione della logica nazionalistica che immagina che l'Europa possa arginare la crisi che l'attanaglia, provocata proprio dall'azione degli Stati nazionali che da ultimo con i loro interventi anti-autonomistici hanno spinto intere Comunità verso forme di indipendentismo radicale, non facendo un passo in avanti verso un sistema definitivamente post-sovranista ma ritornando indietro verso una condizione di subalternità ai regimi nazionali sempre più insidiati dagli emergenti populismi che inevitabilmente determinerebbe, invece, una condizione europea ancora più profondamente divisa politicamente e polverizzata economicamente.

Senza poter approfondire i termini di questo andamento ambivalente, all'uno ed all'altro profilo di questa crisi finora la risposta che è stata data si può sintetizzare dicendo che essa si è indirizzata sempre nella prospettiva di un rilancio degli Stati nazionali anche quando in una visione progressista si è prospettata la loro federazione perché potessero nascere gli «Stati Uniti d'Europa». Insomma, di fronte alla galoppante crisi del comunitarismo europeo soprattutto negli ultimi decenni la soluzione individuata è stata nel senso di una chiamata ad un sempre maggior protagonismo degli Stati. E ciò nella radicata e persistente convinzione che lo Stato moderno, invenzione istituzionale dell'Occidente, debba continuare ad essere: il potere di unificazione centralizzato capace di sterilizzare la politicità diffusa della società e di neutralizzare il protagonismo tradizionale dei corpi intermedi; lo spazio del diritto nettamente segnato da confini che ne distinguono l'interno dall'esterno; l'invenzione politica imitata in tutto il mondo che con la sua coerenza organizzativa costituisce la garanzia dei fattori di esistenza e di crescita del mercato, prima interno e poi globalizzato. In sostanza, tutto ciò che andrebbe superato per riprendere il cammino del progetto di unificazione europea che corre il rischio di essere smarrito per l'incapacità di restare fedele a se stesso ed agli obiettivi originari di miglioramento delle condizioni di vita comunitaria delle genti europee, soprattutto, in termini di sicurezza, libertà, dignità. Non solo. Ma questo indirizzo sovranista, come accennato, è sbagliato anche se venisse applicato alla prospettiva di un rafforzamento dell'Europa che così -attraverso la creazione di un Ministero delle finanze unico responsabile della politica economica, di un sistema bancario anch'esso unico, di un unico organismo per la sicurezza contro il terrorismo, di un'unica politica estera e, per quanto riguarda l'immigrazione, di un'unica struttura di difesa militare e, naturalmente, di un unico status di cittadinanza - almeno per i Popoli dei Paesi dell'Eurozona - potrebbe essere proiettata verso un ordinamento federale in cui i suoi organi siano eletti direttamente dal Popolo sovrano ed al Presidente vengano riconosciuti poteri di governo in tutto simili a quelli che esercita il presidente degli Stati Uniti d'America. Lo confermano, tutto ciò, le reazioni dei Popoli che ormai da tempo si agitano portando avanti una dura protesta antipolitica e criticando proprio quelle scelte unitarie come l'euro che hanno di fatto, invece, diviso l'Europa riaccendendo terribili rancori tra singoli Stati e causando un risentimento sia nei Paesi del Sud che in quelli del Nord. E lo ribadiscono i movimenti populistici che alla riconsacrazione della vecchia politica affiancano una richiesta di nuova politica, di nuova appartenenza, nuova identità, svelando così un disagio profondo verso le istituzioni e la democrazia che deve molto preoccupare perché svela la loro incapacità di promuovere un nuovo ordine politico in grado di ridefinire i criteri di inclusione ed esclusione, di appartenenza ed estraneità, di libertà e solidarietà². In sostanza una deriva, questa accentuata con l'inizio del nuovo secolo, che ha portato l'Unione Europea ad assumere una fisionomia sempre più altra rispetto alle esigenze reali delle sue Comunità ed inoltre tendenzialmente autoritaria. Anzi, talmente dispotica da rafforzare in modo sempre più inaccettabile l'oggettivo deficit di democrazia delle sue istituzioni.

E ciò anche se bisogna riconoscere che almeno da un trentennio, parallelamente a quanto accaduto in quasi tutti gli Stati nazionali, nel contesto dell'Unione Europea si è verificato una sorta di processo di decentramento dei poteri in favore degli Enti pubblici territoriali di livello immediatamente inferiore a quello dello Stato e dotati di auto-governo politico. Vale a dire delle Regioni che, nella loro perseverante bat-

² E. SCREPANTI, *L'imperialismo globale e la grande crisi*, il mio libro.it, Roma, 2014.



taglia per rafforzare il proprio peso in seno al processo di decision-making comunitario, dapprima, hanno realizzato una rete di rapporti di cooperazione ed integrazione orizzontale creando organismi di rappresentanza e di difesa dei propri interessi e, poi, hanno cercato di ottenere dall'UE, in una logica di integrazione verticale, il riconoscimento di una rappresentanza istituzionale. In ogni modo, come è noto, le Regioni sono state riconosciute ufficialmente come protagoniste dirette nell'ordinamento giuridico europeo a seguito della Conferenza di Maastricht nel 1991 che istituì formalmente il Comitato delle Regioni configurato come organo consultivo ma dall'importante valore simbolico che ha fatto conquistare loro «un rango costituzionale e con questo il diritto di essere almeno ascoltate dalla Commissione e dal Parlamento»³. Con il Trattato di Lisbona del 2007 che ha riscritto il protocollo sulla sussidiarietà obbligando formalmente la Commissione a prendere in considerazione la dimensione regionale e locale nel corso della discussione di una proposta di legge il Comitato delle Regioni ha, poi, finalmente ottenuto il diritto ad esprimere pareri sulle proposte di legge di incidenza regionale e locale.

Ma il protagonismo delle Regioni non si esauriva qui. A partire soprattutto dai primi anni del nuovo secolo esse davano vita, infatti, ad una serie di organismi che non solo tendono a valorizzarne in campo europeo il ruolo di entità sub-statali con i loro interessi e le loro identità ma ne promuovono anche lo spirito cooperativo che esse tendono a giocare naturalmente fra aree, prima, transfrontaliere, poi, transnazionali ed, infine, interregionali. Mettendone comunque sempre in risalto -sia nel caso delle Euroregioni, sia nell'ipotesi dei programmi INTERREG (International Regions Iniziative), sia infine nell'esperienza dei GECT (Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale)⁴ - il valore di iniziative di cooperazione territoriale, tese a rafforzare la coesione economico-sociale, che avrebbe potuto costituire l'inizio di un percorso virtuoso per attenuare il deficit di innovazione istituzionale e soprattutto per aiutare la rinascita e lo sviluppo della democrazia quale fil rouge dell'esperienza comunitaria ma che, invece, ha consentito di sterilizzare ogni passo a favore del processo di radicale riorganizzazione delle istituzioni europee proprio a cospetto della crisi degli Stati nazionali, comunque, sempre rimasti protagonisti, per il prevalere della logica intergovernativa, di tutte le politiche europee, in particolare di quelle istituzionali. Insomma, il riconoscimento del ruolo delle Regioni, pur costituendo un segnale di attenzione verso la costruzione di un vero modello di multilevel governance, non le ha rese titolari di una nuova dimensione di autonomia politica ed amministrativa in grado di affrancarle dai condizionamenti dei rispettivi Stati di appartenenza ed, in particolare, non ha consentito loro di muoversi con successo per fronteggiare le sfide del contesto economico ormai globalizzato.

Al punto tale che a partire dal 2009 la Unione Europea si è dovuta fare promotrice - e di ciò ne va sottolineato il significativo rilievo - di una nuova politica strategica: quella appunto di costituire le Macroregioni, consistenti in aree omogenee per ambiente, storia, cultura, sensibilità sociale ed interessi economici che, superando le diversità di appartenenza anche nazionale, contribuissero ad abbattere le frontiere per avvicinare fra di loro le Comunità, facilitare la soluzione dei problemi comuni,

³ In ordine al Comitato delle Regioni, v. M. ESPOSITO, Dal libro bianco sulla governance europea alla Convenzione sul futuro dell'Europa: il Comitato delle Regioni e le sue componenti in Istituzioni del Federalismo, 1/2004, 123. In generale, sull'Europa delle Regioni, v. M.P. CHITI, Regionalismo comunitario e regionalismo interno: due modelli da ricomporre in Riv. it. dir. pubbl. com., 1/1992, 33; A. WEBER, Federalismo e regionalismo nell'Unione Europea, ivi, 1993, 704; M. CACIAGLI, Regioni d'Europa. Devoluzioni, regionalismi, integrazione europea, il Mulino, Bologna, 2003; S. BOLGHERINI, Come le Regioni diventano europee. Stile di governo e sfide comunitarie nell'Europa mediterranea, il Mulino, Bologna, 2006; A. D'ATENA, Regionalismo e sovranazionalità, Giuffrè, Milano, 2008.

⁴ Per questi strumenti di cooperazione territoriale, v. L. BERIONNI, op. cit., 746; M.R. ALLEGRI, Cooperazione transnazionale fra enti subnazionali: dalla Convenzione di Madrid al GECT in Le regioni, 2/2009, 207; A. PAPISCA (a cura di), Il gruppo europeo di cooperazione territoriale. Nuove sfide allo spazio dell'Unione Europea, Marsilio, Venezia, 2009; G. SPINACI, Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT). Prove di coesione territoriale in Argomenti, 26/2009, 5; R. DI-CKMANN, Il gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT) in Il Foro amm., 10/2006, 2901; F. MORATA, La costruzione istituzionale delle Euroregioni in Istituzioni del Federalismo, 4/2007, 7; M. CAPORALE, L'attuazione delle Euroregioni in Italia in Istituzioni del Federalismo, 4/2007, 41.

Le sfide del contesto globale non si vincono con l'individualismo degli Stati ma con una nuova dimensione politica ed amministrativa



*La macroregione
per superare il ritorno
degli Stati centralisti
e superare il regionalismo*

favorire la condivisione delle idee e delle buone pratiche ed infine incoraggiare la collaborazione strategica per costruire la nuova Europa delle Comunità. Non solo. Ma come è stato scritto, le Macroregioni dovrebbero interpretare e declinare secondo i tempi nuovi della politica la classica dinamica tra Stato e Mercato che è mutata radicalmente e tende a configurarsi piuttosto come il rapporto fra queste comunità allargate e l'economia globalizzata⁵. In sostanza, solo una strategia politica fondata sulle Macroregioni potrà assicurare la nascita di un'Europa federale capace di evitare che il cuore dell'antico Continente si fermi. Non ha senso infatti pensare che basti un aumento degli spazi di autonomia per consentire che le vecchie Regioni possano navigare nell'oceano globalizzato. Il tempo delle micro regioni autoreferenziali, degli Stati e staterelli chiusi - nel futuro caratterizzato semmai dal ritorno del dominio degli Imperi⁶ - è inesorabilmente finito, cancellato dalla logica dei nazionalismi e dei secessionismi⁷. E ciò non solo in proiezione europea ma anche con riferimento alla dimensione nazionale dei singoli Stati.

La riorganizzazione, all'interno dei vari Paesi, dei territori regionali in macro-aree di funzioni per rilanciare anche la spinta innovativa dell'originario regionalismo, oggi, esposto ad un ritorno di centralismo statalistico.

E qui siamo subito al valore veramente strategico che le Macroregioni possono avere anche per il rilancio di un nuovo regionalismo che, invece, in Italia ed anche negli altri più importanti Paesi europei è sottoposto al ritorno di un centralismo statalistico che tende a mortificare ogni aspirazione all'autogoverno ed anche alla partecipazione ad un sistema istituzionale ispirato al principio della cooperazione paritaria in luogo del vecchio criterio dell'organizzazione gerarchica, che procede dall'alto verso il basso.

Naturalmente, qui non si vuol mettere in discussione la crisi che oggi investe, almeno in Italia, il sistema regionale trasformato in larga misura in centro di potere fine a se stesso, incapace di provvedere alle esigenze dello sviluppo socio-economico dei territori, insensibile alla crescita democratica delle popolazioni ed, infine, disinteressato alla tutela dei diritti di cittadinanza. Anzi si conferma nella maniera più convinta possibile la percezione assai diffusa non solo presso l'opinione pubblica di istituzioni iperboliche di dubbia utilità, fonti di spreco ed insufficienze oltre che di diseguaglianze e privilegi. Il tutto conseguenza, come riconosce una parte della stessa classe politica, della trasformazione fatta registrare dalle Regioni negli ultimi lustri da strumenti di modernizzazione in soggetti di inquinamento della gestione amministrativa e centri di elusione dell'autorità regolativa dello Stato, avendo rinunciato al loro ruolo di programmazione e normazione per buttarsi in una attività gestionale diretta o attraverso la promozione di società partecipate ed enti sottoposti a rigida lottizzazione politica. Insomma, l'involuzione del sistema regionale è stata tale da rendere ampiamente comprensibile l'indirizzo critico imboccato dall'opinione pubblica e dalla stessa politica populista che ricerca nella restaurazione dello statalismo la via alternativa a questa deriva⁸. Soltanto che questa prospettiva non può essere nella maniera più assoluta condivisa perché è totalmente priva della volontà e capacità di dar vita ad un nuovo modello istituzionale in grado di far fronte alla complessità della nuova governance dei territori ed invece di sfor-

⁵ Cfr. S.B. GALLI, *La globalizzazione e le comunità territoriali* in *Riv. di politica*, 3/2010, 163; U. BECK, *Rifondiamo dal basso quest'Europa delle élite* in *La Repubblica* dell' 11 giugno 2014; P.L. PORTALURI, *La coesione politico-territoriale: rapporti con l'Europa e coordinamento Stato-autonomie* in *federalismi.it*, 22/2016.

⁶ Vedi M. HARDT, A. NEGRI, *Impero*, Bur Rizzoli, Milano, 2003.

⁷ D. SIDJANSKI, *Per un federalismo europeo. Una prospettiva inedita sull'Unione Europea*, Franco Angeli, Milano, 2002; E. GALLI della LOGGIA, *Piccole patrie, Europa fiacca* in *Il Corriere della Sera* del 4 maggio 2014; E. SARACENO, *Cedere sovranità per essere più forti. Il federalismo via maestra europea* in *Il Corriere della Sera* del 19 maggio 2014; C. GALLI, *Lo stato è morto. Viva lo Stato* in *L'espresso* dell'8 ottobre 2017.

⁸ Sulla crisi delle Regioni v. le due raccolte di scritti curate da S. MANGIAMELI, *Il regionalismo italiano tra tradizioni unitarie e processi di federalismo*, Giuffrè, Milano, 2012 e da L. VANDELLI, *Il governo delle Regioni: sistemi politici, amministrazioni, autonomie speciali*, il Mulino, Bologna, 2012 ed anche C. DESIDERI, *Regioni politiche e territori*, Giuffrè, Milano, 2015.



zarsi di organizzare in modo più efficiente ed efficace l'esercizio delle funzioni pubbliche in base al principio di sussidiarietà pensa di risolvere l'impasse con il ritorno al principio autoritario dello Stato accentrato⁹.

Se si vuole, invece, che l'ordinamento regionale si riscatti contemporaneamente dal persistente scivolamento verso livelli sempre più bassi di governabilità ed efficienza amministrativa e dalla possibile deriva reazionaria del populismo statalistico, inserendosi in una nuova organizzazione della Repubblica, altra deve essere la strada da perseguire. E precisamente quella imboccata, in alternativa al vecchio disegno costituzionale proposto dalla riforma Renzi-Boschi bocciata dal referendum popolare del 5 dicembre 2016, da una pluralità di iniziative legislative parlamentari univocamente tendenti al riordino territoriale delle venti Regioni attualmente elencate nell'art. 131 della Costituzione¹⁰. Secondo quanto sostengono, infatti, gli autori di queste proposte parlamentari l'attuale regionalismo storico ha esaurito la sua iniziale spinta innovativa della Repubblica ed una sua nuova fase propulsiva non può che essere data da macro-aree di funzioni, perché gli attuali perimetri amministrativi delle Regioni non consentono di risolvere i problemi. E poi, semplicemente, le nostre istituzioni regionali sono troppe. E' necessario, cioè, un intervento per accorparle in entità più adeguate secondo un piano che tenga conto delle funzioni che devono svolgere. Cosa che, seppure in maniera diversa, fanno ad esempio le proposte di leggi costituzionali dei deputati democratici Roberto Morassut e Raffaele Rannucci, i quali prevedono di ridisegnare la mappa d'Italia in dodici zone omogenee per «storia, area territoriale, tradizioni linguistiche e struttura economica»; del deputato di Forza Italia Massimo Palmizio che propone l'articolazione dell'Italia in tre grandi Regioni con il superamento anche delle Regioni a statuto speciale; ed, infine, del deputato della Lega Nord Giancarlo Giorgetti, il quale prospetta l'idea di istituire dal basso attraverso referendum popolare delle Macroregioni attribuendo alle medesime risorse finanziarie in misura non inferiore al 75% del gettito tributario prodotto nel loro territorio. Insomma, la ormai necessaria ed indispensabile riforma regionale deve innanzi tutto consistere nella correzione delle delimitazioni territoriali consacrate nell'art. 131 della Costituzione perché errate sia sotto il profilo storico-geografico che, soprattutto, sotto quello funzionale. Per individuare, sulla base delle vocazioni territoriali scientificamente rilevate, le aree più consone, dal punto di vista economico-finanziario, ad una articolazione repubblicana che tenga conto della ormai irrinunciabile proiezione nella dinamica europea¹¹. Né di ciò, a ben pensarci, c'è molto da meravigliarsi. Perché già al momento dell'approvazione in sede di Assemblea Costituente le Regioni elencate nell'art. 131 furono, come vedremo appresso, più il frutto di una necessità politico-tattica che il risultato di una scelta libera da condizionamenti.

Ed a tal proposito c'è da dire subito che il tema del regionalismo, che costituiva in Italia oggetto di dibattito politico-nazionale fin dall'immediato dopoguerra, non veniva percepito come una questione marginale ma come una concreta prospettiva alla quale molti guardavano per ripensare la stessa unità nazionale. Nel senso che l'esistenza ed il valore della molteplicità regionale consentiva di rimettere in discussione l'idea di nazione «che a quel punto non poteva essere più quella organica e totalizzante fino allora conosciuta»¹². Per affermare, allora, l'idea di costituire Regioni come enti politici titolari di poteri legislativi, capaci di riformare la concezione dell'unità nazionale senza appiattirla sull'unità formale del modello di stato accentrato, i Costituenti del '47 optavano per l'individuazione delle Regioni «storiche» o «tradizionali» che evitavano di far rivivere pericolose memorie di vecchi confini appena abbattuti ed al tempo stesso di accogliere le richieste di ispirazione, si potrebbe dire, populista formulate dai partiti politici che invocavano l'istituzione

L'attuale regionalismo storico ha esaurito la sua spinta iniziale ed allo stesso tempo ha minato la sovranità nazionale

⁹ S. MANGIAMELI, *Le regioni italiane tra crisi globale e neocentralismo*, Giuffrè, Milano, 2013; C. GALLI, *Lo stato è morto. Viva lo Stato*, cit..

¹⁰ Per quanto rilevante non può certo costituire risposta adeguata alla questione regionale in Italia quella impostasi con i *referenda* di Lombardia e Veneto per sostenere l'attuazione dell'art. 116.3 della Costituzione che prevede, in favore delle Regioni richiedenti, «ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia».

¹¹ In questo senso, v. C. DESIDERI, *Regioni politiche e territori*, cit., in particolare, 19 ss..

¹² C. DESIDERI, *Regioni politiche e territori*, cit., 27.



*Le macroregioni
riemergono come questione
settentrionale nel 1992
grazie al sostegno della
Fondazione Agnelli
di cui fummo partecipi*

di nuove Regioni più piccole e corrispondenti alle aree di interessi dagli stessi rappresentati. Fu, com'è noto, il famoso ordine del giorno Targetti, approvato dalle principali Forze politiche, che mise fine a tutto questo dibattito e stabilì che le Regioni da istituire erano quelle «storico-tradizionali di cui alle pubblicazioni ufficiali statistiche»¹³. Si consentì così, facendo riferimento ai compartimenti statistici, prima, di stabilire con certezza i confini delle Regioni ancorandoli ad un criterio stabile e sicuro e, poi, di evitare realtà territoriali troppo limitate e frammentate che avrebbero finito per confonderle con le Province, indebolendone le stesse ragioni del loro riconoscimento¹⁴. In definitiva, l'opzione per le attuali Regioni dell'art. 131 Costituzione rese possibile all'Assemblea costituente chiudere la partita dell'istituzione di entità politiche e così fondare il nuovo ordinamento repubblicano non più statale (accentrato) ma lasciò del tutto aperto il problema di un loro adeguato dimensionamento territoriale sulla base di criteri funzionali, di tipo economico-finanziario, che avrebbero portato -come aveva sostenuto Mortati¹⁵ - sicuramente a Regioni più ampie di quelle storiche.

La questione, sull'abbrivio dell'esperienza costituzionale, restò sopita per più di un ventennio. Fino a quando, nella prima metà degli anni '70 del secolo scorso, non riemerse, da un lato, ad opera di Guido Fanti, primo presidente della Regione Emilia-Romagna, il quale propose un accordo permanente tra Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto e, naturalmente, Emilia-Romagna al fine di costruire, al posto dello Stato burocratico-centralistico impiantatosi nella realtà istituzionale malgrado la 'lettera' della Costituzione, un ordinamento fortemente decentrato su base macroregionale e, dall'altro, di Piersanti Mattarella, allora semplice deputato dell'Assemblea Regionale Siciliana, il quale lanciò l'idea di istituire fra le Regioni del Sud un Comitato di Rappresentanti che le rendesse unitariamente partecipi della programmazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno. «Comitato dei rappresentanti delle Regioni meridionali» che effettivamente nel 1976 con l'art. 3 della legge n. 183 fu istituito per affiancare il Ministro per il Mezzogiorno fino al 1986 quando con l'approvazione della legge n. 64 («Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno») si tornò indietro ad una considerazione della realtà meridionale frammentata per singola Regione al posto della visione macroregionale che il movimento meridionalista aveva saputo elaborare e fare accettare allo Stato¹⁶. A queste prese di posizioni faceva eco Gianfranco Miglio che, con un articolo apparso sul Corriere della Sera alla fine del 1975, stigmatizzava che le Regioni istituite in Italia fossero «troppo piccole per avere politiche pubbliche ambiziose ed articolate... e troppo grandi per avere un rapporto diretto ed un dialogo immediato con i cittadini» ed auspicava la creazione di una autonoma Macroregione del Nord motivandola con «ragioni di natura storica, politica, istituzionale, a cominciare dalla 'pietosa' esperienza dello stato unitario che, dal punto di vista burocratico ed amministrativo, ha sempre funzionato poco e male».

Dopo questa indubbia e diffusa attenzione la proposta macroregionale sembrò scomparire dall'agenda politico-istituzionale per riemergere come questione settentrionale nel 1992 con la famosa ricerca «La Padania, una regione italiana in Europa» della Fondazione Agnelli. In essa si lanciava l'idea di macro aree economiche a vocazione europeista come alternativa al regionalismo burocratico-amministrativo dell'esperienza attuata in Italia e criticata anche dall'emergente proposta federalista della Lega Nord che sosteneva di rinnovare l'architettura istituzionale del nostro Paese organizzandolo in tre Macroregioni (o «Italie»). Per arrivare, così, ad oggi quando una vasta corrente politica -alimentata dagli esponenti dei più diversi raggruppamenti politici e della quale si possono considerare principali esponenti: il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, che propone

¹³ V. *Atti dell'Assemblea Costituente*, 29 ottobre 1947, 1682 ss..

¹⁴ Così C. MORTATI in *Atti dell'Assemblea Costituente*, Seconda Sottocommissione, 16 dicembre 1946, 772, che aggiungeva altresì che ciò «contrasterebbe col criterio ispiratore dell'ordinamento regionale, che presuppone un ordinamento organico di nuclei regionali abbastanza vasti, rappresentanti di interessi omogenei in senso lato».

¹⁵ Cfr. *Atti dell'Assemblea Costituente*, cit., 1682 ss.

¹⁶ Cfr. P. MATTARELLA, *Il ruolo delle Regioni meridionali per una nuova politica economica dello Stato* in ID., *Scritti e Discorsi*, vol. II, Assemblea Regionale Siciliana, Palermo, 1980, 423.



la unificazione delle Regioni padane in considerazione dell'avvenuta costituzione in ambito europeo della Macroregione alpina; l'ex presidente della Regione Campania, Stefano Caldoro, che quando era ancora governatore si è spinto addirittura ad indicare all'allora presidente del Consiglio Renzi una riforma dello Stato articolata in cinque Macroregioni: del Nord-Est, del Nord-Ovest, del Centro, del Sud e delle Isole; l'ex presidente della Regione Marche, Gianmario Spacca, che vede nell'articolazione della Repubblica in Macroregioni uno strumento politico per avere più voce, di quanta le Regioni non ne abbiano oggi, all'interno dell'Europa; oltre naturalmente ai presentatori dei disegni di riforma costituzionale di cui si è detto prima- ha creato le condizioni per rendere possibile un nuovo assetto istituzionale capace di affrontare i problemi della ripresa economica e dello sviluppo del Paese in una logica più aggiornata di quella del vecchio regionalismo ormai indifendibile per il suo basso standard di governabilità e, contemporaneamente, per gli alti costi e sprechi della sua gestione politica.

In definitiva, il decisivo ridimensionamento del numero delle attuali venti Regioni dell'art. 131 della Costituzione in poche ed emergenti Macroregioni non può essere più la astratta proposta di riorganizzazione dei territori nazionali da parte di ambienti di illuminati intellettuali o di lungimiranti uomini politici capaci di anticipare l'evoluzione dei tempi ma il contenuto obbligato di una strategia istituzionale che non solo deve essere elaborata velocemente ma deve essere trasformata al più presto in concreto indirizzo politico¹⁷. Se anche sotto questo profilo non vogliamo restare indietro rispetto ai nostri principali partner europei: Francia e Germania. Infatti, è necessario ricordare che già la Francia con la legge 2015-29 del 16 gennaio 2015 ha riorganizzato le proprie Regioni passando, nel territorio metropolitano, dalle iniziali ventidue alle tredici nuove istituzioni perché, come aveva detto l'allora presidente della Repubblica, Francois Holland, «la nostra organizzazione territoriale è invecchiata ed è arrivato il momento di semplificare». Ma, soprattutto, perché come hanno sostenuto i suoi più convinti fautori, la riforma istitutiva delle Macroregioni sarà in grado di determinare, oltre ad un risparmio di costi politico-amministrativi dell'ordine stimato di 11 miliardi di euro, un forte sostegno ed impulso alle politiche di aiuto alle imprese ed a quelle di gestione della formazione e di incremento dell'occupazione, a quelle di intervento in materia di trasporti locali e di infrastrutture, a quelle di amministrazione dei licei e delle scuole medie, etc.. E lo stesso decisivo impulso allo sviluppo si propone di realizzare la Germania che sta lavorando ad un progetto di riforma della propria organizzazione territoriale per portare ad otto o sei gli attuali sedici Länder e così ottenere un risparmio per opere gestionali di almeno 5 miliardi ed un riequilibrio finanziario per le varie Regioni in cui non siano Baviera, Baden- Wuttemberg ed Assia, le uniche con i conti in regola e per questo costrette a pagare per tutti gli altri Länder¹⁸.

La costituzione della Macroregione del Mediterraneo occidentale dettata da esigenze non solo geo-politiche ma anche storiche, culturali, sociali ed economiche.

Detto questo, come si evince dal ragionamento fin qui fatto, deve però ancora essere ribadito che una riforma dell'architettura della Repubblica in chiave macroregionale non può essere immaginata e, soprattutto, realizzata in proiezione soltanto della dimensione territoriale del nostro Paese. Se così fosse, infatti, non solo mancherebbe il suo più vero e profondo obiettivo di riforma capace di 'disarticolare' lo Stato nazionale e di ricomporre nuove Comunità geo-politiche di portata europea ma fallirebbe proprio il rinnovamento, nella direzione dell'efficienza e del buon governo, delle stesse istituzioni (Regioni e Stato) della Repubblica. Che per operare veramente un cambiamento qualitativo del sistema di governance nella gestione delle politiche pubbliche, ponendole a servizio delle esigenze dello sviluppo delle Comunità e dei bisogni dei cittadini, necessitano di essere ridisegnate superando l'attuale dimensionamento delle funzioni e delle competenze che rispecchia i cri-

Le ragioni della istituzione delle macroregioni non sono solo geo-politiche ma soprattutto dettate dall'agenda dei tempi

¹⁷ Sul punto, sia consentito rinviare ad A. PIRAINO, *La dimensione europea della riorganizzazione macroregionale* in *federalismi.it*, 3/2015.

¹⁸ In questo senso, cfr. R. GIARDINA, *Troppe Regioni pure in Germania in Italia Oggi* del 31 ottobre 2014, 16.



Gli obiettivi di sviluppo si misurano anche attraverso le sedi dimensionali dei processi. Non possiamo più pensare a 20 regioni e a più di 8.000 comuni!

stallizzati interessi delle corporazioni e dei territori che mantengono pietrificato il Paese e gli impediscono di esercitare un ruolo trainante in Europa e nel mondo e soprattutto di essere conformate alla tutela di interessi i cui ambiti di espressione, travalicando i confini nazionali, si pongono come beni comuni di nuove entità territoriali di dimensione continentale¹⁹. Ma come? Attraverso una aggregazione di aree regionali omogenee per territori, storia, cultura, sensibilità politiche ed interessi socio-economici che superino le diverse appartenenze anche di ordine nazionale e si collochino nella prospettiva dell'Unione Europea. Di quella UE politica, però, che non può che essere dei Popoli e delle Comunità, appunto, macroregionali. Non più, certo, degli Stati.

Naturalmente questa affermazione - nel bel mezzo della prevalenza delle politiche intergovernative dell'Unione, che con il loro affermarsi hanno praticamente spazzato via tutte le istanze comunitarie dell'originario disegno europeo, e sotto il minaccioso prospettarsi dei vari populismi e sovranismi sbandierati dai movimenti che si oppongono alle classiche politiche di centro-sinistra o di centro-destra e tendono a sostituirsi ai vecchi statalismi - può sembrare campata in aria, utopica, frutto di una visione elitaria del futuro dell'Europa. Al contrario, invece, è l'unica realistica in grado di cogliere la direzione del cammino che bisogna urgentemente intraprendere. Se infatti non si accantona il pensiero centralista e tecnocratico che ha dato vita all'attuale struttura burocratica, priva di anima, per ritornare all'idea di un'Europa comunitaria, l'attuale impronta prettamente economicistica, assunta a seguito del Trattato di Maastricht, non sarà superata mai e la moneta unica sostituirà quella unità culturale, politica, sociale ed economica che costituisce la vera ragion d'essere dell'Unione Europea. Confermando, come del resto sostengono molti Movimenti popolari, che si tratta di un clamoroso fallimento che ha prodotto una devastante crisi economica, non ciclica ma strutturale. Non solo. Ma, ancora di più, che ha determinato un livellamento delle culture storiche riducendo l'Europa ad una entità senza identità, scarsamente attenta ai livelli qualitativi della democrazia e spesso incomprensibile per i suoi stessi cittadini, costretti ad assistere allo scempio dei respingimenti dei migranti anche chiedenti asilo da parte di alcuni Paesi, membri dell'Unione, che devono il loro attuale standard di benessere proprio alla generosa accoglienza a suo tempo ricevuta da quegli altri Paesi europei di ispirazione veramente comunitaria²⁰.

Ora, se si vuole evitare questa catastrofica prospettiva di una Europa senza la speranza di un qualsiasi protagonismo nel mondo globalizzato, non c'è dubbio che l'unica possibilità è quella di costruire una nuova unità federale del vecchio Continente fondata sull'ordinamento di queste Macroregioni che abbiamo visto essere, per un verso, l'unico vero contenuto di una possibile riforma istituzionale non solo nel nostro ma anche in altri Paesi europei come Francia, Germania e, più di recente, anche Spagna con i problemi posti dall'indipendentismo catalano e, per un altro verso, la strada indicata dalla stessa UE per perseguire obiettivi di sviluppo non raggiungibili individualmente da territori caratterizzati dall'appartenenza a singoli Stati²¹. A cominciare dalle Regioni del nostro Paese che, se vogliono avviare un'autentica riforma del loro modo di essere istituzionale, devono dar vita a Macroregioni frutto di iniziative innovative di concertazione, collaborazione ed integrazione che non si fermano ai confini dei territori del nostro spazio nazionale ma coinvolgano le aree limitrofe dei Paesi vicini che condividono gli stessi problemi (ad es., ambientali) e le stesse opportunità (ad es., di sviluppo). Come del resto dimostrano tutte le prime esperienze macroregionali già avviate: la Baltica (istituita nel 2009), la Danubiana (nata nel 2011), la Adriatico-Jonica (operativa dal 2015), la Al-

¹⁹ V., in questo senso, la ricerca della Fondazione ASTRID e del CRANEC a cura di F. BASSANINI, F. CERNIGLIA, A. QUADRIO CURZIO, L. VANDELLI, *Territori ed autonomie. Un'analisi economico-giuridica*, il Mulino, Bologna, 2016.

²⁰ Cfr. B. AMOROSO e J. JESPERSEN, *L'Europa oltre l'euro. Le ragioni del disastro economico e la ricostruzione del progetto comunitario*, Castelvecchi, Roma, 2012; A. BAGNAI, *Il tramonto dell'euro: come e perché la fine della moneta unica salverebbe democrazia e benessere in Europa*, cit.; R. BELLOFIORE, *La crisi globale, l'Europa, l'euro, la sinistra*, Asterios, Trieste, 2012.

²¹ S.B. GALLI e G. POLA (a cura di), *Il Nord e la Macroregione alpina*, Guerini e Associati, Milano, 2014, in particolare 27.



pina (approvata dalla Commissione nel 2016). Una quinta prospettiva strategica, da aggiungere al più presto a queste ora ricordate, dovrebbe allora essere quella della Macroregione del Mediterraneo occidentale nella costruzione della quale farebbero valere il proprio impegno, per realizzare la cooperazione territoriale indispensabile al loro sviluppo equilibrato e sostenibile, le Regioni del Mezzogiorno d'Italia con in testa la Sicilia.

A tal proposito, però, bisogna subito sottolineare che prima vanno superati sia il «punto di vista» del Parlamento Europeo (PE) che il «parere» (2014/C 170/01) espresso dal Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) secondo i quali sarebbe fondamentale coinvolgere Malta e la Sicilia nella Macroregione Adriatico-Jonica in quanto Macroregione centrale del bacino del Mediterraneo. Infatti - ferma restando la validità strategica di ritenere necessario suddividere, tenuto conto dell'estensione dell'area, la Macroregione del Mediterraneo in tre Sottomacroregioni distinte: una del Mediterraneo occidentale; un'altra del Mediterraneo centrale (corrispondente, appunto, alla Macroregione Adriatico-Jonica); e la terza del Mediterraneo orientale - contrasterebbe palesemente con il criterio di identificazione incentrato sul principio geografico di prossimità reso operativo attraverso piani d'azione basati su un approccio funzionale alle sfide comuni ritenere che la Sicilia e Malta possano partecipare alla Macroregione del Mediterraneo centrale (l'Adriatico-Jonica) e non invece a quella del Mediterraneo occidentale. Realtà a cui appartengono non solo per interazioni di carattere geo-politico ma anche storico, culturale, sociale ed economico. Confermate poi in modo indiscutibile dagli obiettivi di crescita «intelligente», «sostenibile» ed «inclusiva» che la strategia macroregionale del Mediterraneo occidentale non può non ascrivere a proprie priorità per promuovere un'economia basata sulla conoscenza a sostegno dell'innovazione e delle nuove tecnologie, un'economia sostenibile più verde e più competitiva ed, infine, un'economia con una forte attenzione alla creazione di posti lavoro ed alla riduzione della povertà. Né, a parziale rettifica di questa posizione di sottolineatura di una appartenenza esclusiva, si può sostenere (come fa sempre il CESE) che è possibile (ed auspicabile) che le Regioni ricadenti lungo i confini delle individuate tre aree del Mediterraneo possano far parte di più di una Sottomacroregione e che, comunque, per quanto può interessare, la Sicilia partecipa già alla Macroregione Adriatico-Jonica. Ora, a parte la questione dell'adesione della Sicilia alla Macroregione Adriatico-Jonica che nasceva e si giustificava nella prospettiva della costituzione di un'unica Macroregione del Mediterraneo non certo in quella sempre più condivisa dai vari attori europei dell'articolazione di quest'ultima in tre (sotto)Macroregioni, è proprio questa possibilità di far parte di più di una Macroregione che non può essere accettata perchè fondata su una visione regionale di tipo amministrativo che porta, in realtà, in prima fila non le Comunità ed i Territori locali con le loro specifiche identità autonome ma gli Stati di cui le Regioni sarebbero nient'altro che meri strumenti funzionali. E ciò tenendo conto anche dell'indirizzo dell'Assemblea Regionale e Locale Euro-Mediterranea (ARLEM) che ritiene che il bacino del Mediterraneo sia composto, oltre che dalla Macroregione Adriatico-Jonica (alias, del Mediterraneo centrale), da quella del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale. Insomma, la partecipazione della Sicilia e delle altre Regioni del nostro Mezzogiorno a cominciare dalla Calabria, dalla Campania e dalla Sardegna e naturalmente anche di Malta alla costituzione della Macroregione del Mediterraneo occidentale è dettata - oltre che dalla determinazione di mettere in campo una strategia efficace di costruzione, primo, della coesione territoriale di un'area contigua accomunata da problemi simili²² e, poi, dalla capacità di promuovere uno sviluppo locale in grado di superare i confini tra gli Stati vicini - dalla scelta di articolare in tre aree più omogenee per ragioni geo-politiche e storico-culturali l'intero bacino del Mediterraneo. Ovviamente, allo stato attuale, questa Macroregione mediterranea non presenta confini definiti e, secondo le categorie europee, non potrebbe essere altro che un «piano d'azione» volto ad affrontare le problematiche e le sfide comuni degli enti nazionali, regionali e locali che si affacciano nell'area. In prospettiva futura, anche se non bisogna costruirla come un nuovo livello istituzionale che si aggiunge a quelli esistenti nella Comunità Europea, potrebbe invece configurarsi

²² S. ANDO', *Un altro Mediterraneo è possibile*, Aracne, Ariccia (RN), 2017.

Accanto alle macroregioni vanno confermati impegni quali: crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva



come una struttura di governance che (secondo la risoluzione A7-0219/2012 del Parlamento Europeo «Sull'evoluzione delle strategie macroregionali dell'UE: pratiche attuali e prospettive future, in particolare nel Mediterraneo») garantisce la partecipazione delle Autorità locali e regionali alle politiche di cooperazione europea per i sistemi energetici, la ricerca scientifica e l'innovazione, la cultura, l'istruzione e la formazione, il turismo, il commercio, la tutela ambientale, il trasporto marittimo sostenibile, la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento, dal sovrasfruttamento e dalla pesca illegale, etc.. In altre parole, potrebbe diventare una rete dove annodare tutte le materie che costituiscono i settori portanti di una crescita economica intelligente e sostenibile che, non solo, sarebbe in linea con la strategia dell'Unione Europea, ma avrebbe anche la capacità di dare un apporto significativo allo sviluppo del nostro Paese. E, soprattutto, al risascimento del Mezzogiorno e della Sicilia che di questa Macroregione del Mediterraneo occidentale potrebbero essere uno dei motori propulsori assieme a Regioni come la Catalogna, la Comunità Valenziana, l'Andalusia, la Corsica, la Provenza-Costa Azzurra, la Languedoc-Roussillon e, naturalmente, Malta ed il Portogallo che, in questa prospettiva, avrebbe però la necessità di mettere in campo una resilienza all'attrattività della costituenda Macroregione atlantica le cui sfide ed opportunità ruotano intorno a cinque settori d'intervento (salute e produttività degli ecosistemi, tecnologie energetiche, sfruttamento sostenibile delle risorse naturali dei fondali oceanici, sicurezza marittima, riconversioni e nuove qualificazioni professionali) che per il Paese lusitano possono trovare benissimo ed anzi migliore soddisfazione in strategie politiche diverse da quelle oceaniche.

ANDREA PIRAINO

andreapiraino@libero.it

Andrea Piraino, è professore ordinario di Diritto costituzionale presso l'Università degli Studi di Palermo. È stato consigliere del comune di Palermo e segretario generale dell'Anci Sicilia. Inoltre è stato componente del Governo regionale siciliano nella qualità di assessore al lavoro ed alle politiche sociali. In atto è capogruppo al Consiglio comunale di Campofelice di Fitalia (Pa). Tra le sue più recenti pubblicazioni: *L'autonomia federale nell'azione e nel pensiero sturziano (2015)*; *La controriforma della riforma costituzionale (2016)*; *La politica ed il bene comune. Fine di un rapporto? (2016)*; *Un nuovo comune policentrico per la nuova Italia (2017)*; *Il Governo locale in Sicilia: schema per un intervento «organico» di riforma (2018)*.



LE MACROREGIONI PER UN SUD COMPETITIVO

Perché la Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale

di **ROCCO GIORDANO,**
COSIMO INFERRERA

Negli ultimi anni i social, i media, diventano sempre più frettolosi nell'analizzare i processi che stanno caratterizzando la globalizzazione e i relativi impianti sulle economie dei territori e sono più o meno reattivi in relazione alle governance che si ritrovano.

L'Italia sul piano geo-economico grazie ai suoi imprenditori sta dando segni di forte vitalità soprattutto in alcuni settori quali il food, fashion, manifatture di precisione. La bilancia dei pagamenti ha registrato un saldo positivo di 50 miliardi di euro nel 2017. Noi siamo stati sempre convinti che se avessimo una più forte presenza anche sul piano geo-politico potremmo migliorare ulteriormente questo saldo grazie al contributo dei trasporti e logistica; dovremmo professionalizzare il nostro management per seguire le merci fino a destino, per avere contezza dei mercati e conoscenza dei nostri clienti.

Questa visione più strategica richiede un assetto del Paese, diversamente istituzionalizzato, anche più sollecito a dare risposte ai mercati e a relazionarsi sul piano politico ad una scala globale.

Occorre per questo una massa critica che a nostro avviso possiamo avere con le costituenti macroaree regionali.

La partecipazione delle autorità regionali è il primo passo per attivare politiche di cooperazione europea ed euro-mediterranea e, in prima fase, per la cultura, la tutela ambientale, la ricerca applicata, i sistemi energetici, la connettività delle reti, la mobilità urbana sostenibile, non solo del Mezzogiorno, ma anche dei Paesi del Mediterraneo.

Se persisteremo nell'isolamento, saremo schiacciati fra l'opulento Nord Italia/Europa e il Nord Africa in crescita visibile (Filippo Romeo, 2018). Ciò non solo in tema di infrastrutture integrate per connettività, logistica, mobilità urbana sostenibile, ma in tanti altri campi delle economie dello sviluppo.

La Macroregione è uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea nata con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti Locali e della Società civile in aree circoscritte dello spazio europeo aperte all'integrazione economica e territoriale.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione denominata Regione del Mar Baltico (**EUSBSR**), nel 2010 la regione del Danubio (**EUSDR**), nel 2014 l'Unione europea per l'Adriatico e Ionio (**EUSAIR**) ed infine nel 2015 venne istituita la macroregione Alpina (**EUSALP**).

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è nata la proposta di istituzione della Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (**MMCO**).

Nel Mare Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci ed esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa che necessitano di una soluzione geo-politica.

È opportuno per questo che lo sviluppo delle regioni del sud Europa e del Nord Africa abbiano uno sviluppo economica, commerciale, sociale e culturale equilibrato per affrontare e tentare di risolvere allo stesso tempo problematiche comuni.

La istituzione della nuova Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (**MMCO**) sul piano istitutivo deve poggiare su due capisaldi, oltre alle infrastrutture materiali ed immateriali, importante è anche l'ambiente urbano nella logica della città diffusa. Le attività richiamate di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo possono favorire la creazione della Macroregione Mediterranea Centro Occidentale e consentire di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo.

*La MMCO nella logica
della città diffusa
e infrastrutture che legano
i territori*



*Il Gruppo di lavoro 7 Aprile
nato a Messina
sta tracciando solchi nuovi
capaci di connettere i saperi
prima delle infrastrutture*

Le Macroregioni ad oggi non hanno espresso tutte le loro funzionalità, perché non c'è un legame chiaro con i finanziamenti. L'Unione Europea ha fondato le Macroregioni sull'idea dei NO (no nuovi finanziamenti, no nuove strutture, no nuove regole, no nuovi progetti settoriali, ma progetti di politica economica di cooperazione e sviluppo).

I punti nodali di una nuova strategia, all'interno del complessivo quadro politico europeo, sono quelli del superamento dei confini amministrativi ed il superamento dei «no».

Il nostro Paese, almeno leggendo il contratto di governo del cambiamento, così recita:

«L'Italia per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo e Medio Oriente verso l'Europa.

Dobbiamo investire risorse adeguate per attrezzare i nostri porti con aree retro portuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco, che devono poi essere trasportate grazie all'alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono avere lo status di porti gateway (aree di sdoganamento merci) e non porti transshipment (di solo passaggio tra una nave e l'altra). Uno status fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale. Senza un'adeguata rete di trasporto ad alta capacità non potremmo mai vedere riconosciuto il nostro naturale ruolo di leader della logistica in Europa e nel Mediterraneo.

È necessario inoltre favorire lo switch intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci investendo nel collegamento ferroviario dei porti italiani».

Nell'ambito degli incontri-dibattiti sia di economisti internazionali che di aspetti di politica economica e finanziaria internazionale, quale quello coordinato da Bruno Sergi a Messina, i temi come quelli della Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale sono sempre più presenti e «viaggiano» con quelli di geografia economica.

Questa è l'unica strada per tracciare solchi nuovi capaci in primo luogo di «connettere» i saperi prima delle infrastrutture.

Quello delle infrastrutture resta comunque il tema di fondo e deve assegnare priorità unitamente ai valichi ad un corridoio europeo che interessa però un Mezzogiorno continentale capace di collegarsi funzionalmente alla Sicilia.

Il tempo è arbitro della nostra capacità competitiva rispetto a strategie analoghe come quella che Saccà, così riporta nel numero speciale di Sistemi di Logistica: «Il collegamento dei corridoi TEN-T Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra.

Tale progetto trae le sue origini nella dichiarazione comune spagnola-marocchina del 16 giugno 1979 sottoscritta dal re Juan Carlos I di Spagna e dal re di Hassan II del Marocco.

La posizione strategica dello stretto di Gibilterra in un contesto di mobilità crescente su scala internazionale dà a questo progetto una chiara componente geopolitica in termini di opportunità che apre allo sviluppo del trasporto terrestre intercontinentale, favorendo l'integrazione tra l'Europa e l'Africa.

Il corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo potrebbe unirsi al corridoio TMN-T Magrebino inizialmente tramite un collegamento marittimo e successivamente tramite un collegamento stabile tra la Tunisia e la Sicilia. Ciò rende evidente la necessità di reinserire nel corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia in modo da evitare un'interruzione di carico in corrispondenza dello Stretto di Messina. Coerentemente con tale necessità nel DEF 2017-Allegato Infrastrutture (Appendice 2 - Interventi - pag. 132) il Governo italiano ha previsto la predisposizione di un Progetto di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili dello Stretto di Messina.

Pertanto nelle prossime revisioni dei corridoi europei e nord africani vanno inserite le connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T attraverso il collegamento stabile dello Stretto di Messina. Se i tempi si allungano sarà troppo tardi!»

Per accelerare i tempi, basterebbe aggiungere nel contratto di programma del Presidente incaricato Giuseppe Conte questo emendamento: «Promuovere e realizzare la Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale in linea con la Macroregione del



Mare Baltico (EUSBSR), con la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR), con la Macroregione Alpina (EUSALP)» (Cosimo Inferrera, 25 maggio 2018).

Allo stesso tempo le Regioni del Mezzogiorno attivano la proposta di istituzione della MMCO presso la Conferenza Stato Regioni, ponendo simultaneamente la sottoscrizione della istituzione della macroarea a tutte le Regioni del Mezzogiorno ed in pari tempo il tema in discussione all'ANCI e agli organismi rappresentativi dello sviluppo economico del Paese.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

COSIMO INFERRERA

cosimoinferrera@live.it

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato i lavori del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica, anno 2005. Presidente del Comitato Scientifico del Piano della Logistica 2012-2020. È coordinatore scientifico di diversi Master e Corsi di eccellenza in Trasporti e Logistica. Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE.

Cosimo Inferrera, nato Messina 14 Febbraio 1938. Professore straordinario di Anatomia e Istologia Patologica (1980), poi ordinario dell'Università degli Studi di Messina. Organizza ex novo i laboratori di Microscopia elettronica, di «Diagnostica Citopatologica» e di «Surgical Pathology». Direttore del Dipartimento Universitario di Patologia Umana. Delegato del Rettore al Progetto Oncologia e ai Rapporti col Territorio. Direttore del D.A.I. di Anatomia Patologica presso l'Azienda Ospedaliera Universitaria di Messina. Notevole attività pubblicistica sulle «Patologie del Territorio» per l'ottimizzazione dei Centri di Costo in Sanità (efficienza, efficacia) e la priorità della connettività fra le sponde dello Stretto e della mobilità in ambito metropolitano, ineludibili per crescita e sviluppo della società meridionale. Presidente del Gruppo 7 Aprile per la istituzione della MMCO.



IL TERZO VALICO E IL RUOLO DI NOVARA

L'importanza socio-economica della linea ferroviaria del Sempione

di ROBERTO ZUCCHETTI

Nell'ambito del Convegno organizzato a Novara il 18 aprile u.s. dalla Associazione Italiana Linea Ferroviaria di Alta Capacità Gottardo, Roberto Zucchetti della Università Bocconi di Milano, ha tenuto una interessante relazione sul tema «Il Corridoio Rotterdam-Genova e la cerniera di Novara». Il convegno ha inquadrato il contesto generale; dalla relazione di Zucchetti abbiamo «stralciato» la seconda parte che pone questo tema: Occorre una visione di sistema - questioni aperte e proposte.

Abbiamo ritenuto di pubblicare integralmente le slide presentate affinché il lettore abbia una chiara visione dello scenario che abbiamo e che avremo di fronte nei prossimi anni.

Roberto Zucchetti - Il corridoio Rotterdam-Genova e la cerniera di Novara

15

Occorre una visione di sistema questioni aperte e proposte

- Quali **prestazioni** sarà in grado di dare la nuova linea «Terzo Valico»?
- Quale **peso trainabile** e quindi quale lunghezza treni necessaria?
- Quale **infrastruttura informativa** andiamo a realizzare?
- A valle di queste risposte:
 - ✓ Come **ottimizzare i trasferimenti** con le aree di accumulo e smistamento a Nord dell'Appennino?
 - ✓ E' possibile integrare i **sistemi di ottimizzazione dei carichi** delle navi con quelli dei treni?
- **Individuare e pianificare** tutte le azioni necessarie per il funzionamento dell'intero sistema di stoccaggio, invio da e ai porti, carico e scarico
- **Coordinamento tecnico e temporale** degli investimenti necessari
- Coordinamento del **ruolo** e degli spazi dei **singoli operatori**
- Saldo **controllo pubblico** degli snodi essenziali del sistema

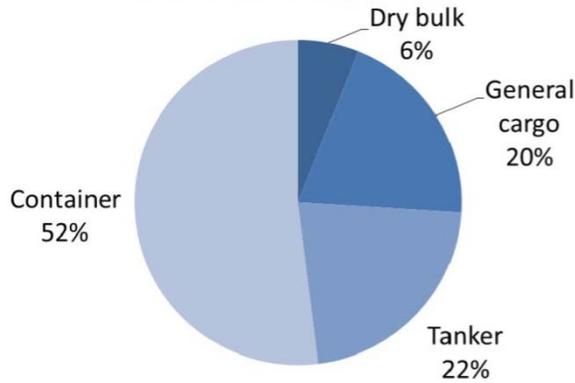
B Università
Bocconi
CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

*Estendere il mandato dei commissari
governativi?*



IL MERCATO DEL TRASPORTO MARITTIMO

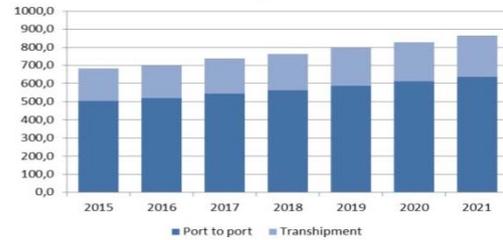
Composizione per tipologia:
valore del trasportato



Fonte: UNCTAD

B **Università Bocconi**
CERTEY
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

Movimentazione container
nei porti



Fonte: Drewry Maritime Research

- Crescita media: 4% all'anno
- Incidenza media del transshipment: 26% costante
- Incidenza media dei vuoti trasportati: 24,6% costante

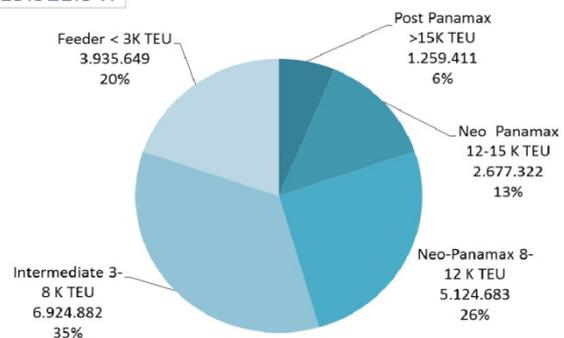
IL MERCATO DEL TRASPORTO MARITTIMO

La flotta mondiale portacontainer

	N° navi	Capacità TEU
Post-Panamax >15 _K TEU	70	1.259.411
Neo-Panamax 12-15 _K TEU	198	2.677.322
Neo-Panamax 8-12 _K TEU	568	5.124.683
Intermediate 6-8 _K TEU	280	1.871.405
Intermediate 3-6 _K TEU	1.128	5.053.477
Feeder <3 _K TEU	2.891	3.935.649
Totale flotta	5.135	19.921.947

Fonte: Clarkson - 2017

B **Università Bocconi**
CERTEY
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo



IL MERCATO DEL TRASPORTO MARITTIMO Osservatorio sulla portualità italiana

Data UTC	Vessel class size	Vessel name	Port	A/D	Port call	Sea	Country port call	NM	TT/TIP	Cal total hours
24/08/2017 1.48	Post-Panamax	MSC CLARA	PORT SAID ANCH	Departure for	SINGAPORE		CINA	Singapore	Time in port	
23/08/2017 22.58	Post-Panamax	MSC CLARA	PORT SAID ANCH	Arrival from	ALGECIRAS ANCH				1912	Transit time 93,93
20/08/2017 1.02	Post-Panamax	MSC CLARA	ALGECIRAS ANCH	Departure for	SINGAPORE		CINA	Singapore	Time in port	0,43
20/08/2017 0.36	Post-Panamax	MSC CLARA	ALGECIRAS ANCH	Arrival from	ALGECIRAS		MED-NW	Spain	1	Transit time 0,12
20/08/2017 0.29	Post-Panamax	MSC CLARA	ALGECIRAS	Departure for	SINGAPORE		CINA	Singapore	Time in port	25,17
18/08/2017 23.19	Post-Panamax	MSC CLARA	ALGECIRAS	Arrival from	ROTTERDAM MAASVLAKTE		NORTH	Netherlands	1442	Transit time 78,00
15/08/2017 17.19	Post-Panamax	MSC CLARA	ROTTERDAM MAASV	Departure for	ALGECIRAS		MED-NW	Spain		Time in port 33,22
14/08/2017 8.06	Post-Panamax	MSC CLARA	ROTTERDAM MAASV	Arrival from	ROTTERDAM ANCH				122	Transit time 1,17
14/08/2017 6.56	Post-Panamax	MSC CLARA	ROTTERDAM ANCH	Departure for	ROTTERDAM MAASVLAKTE		NORTH	Netherlands		Time in port 10,20
13/08/2017 20.44	Post-Panamax	MSC CLARA	ROTTERDAM ANCH	Arrival from	ANTWERP		NORTH	Belgium	97	Transit time 7,73
13/08/2017 13.00	Post-Panamax	MSC CLARA	ANTWERP	Departure for	ROTTERDAM MAASVLAKTE		NORTH	Netherlands		Time in port 59,05
11/08/2017 1.57	Post-Panamax	MSC CLARA	ANTWERP	Arrival from	ANTWERP ANCH				150	Transit time 4,35
10/08/2017 21.36	Post-Panamax	MSC CLARA	ANTWERP ANCH	Departure for	ANTWERP		NORTH	Belgium		Time in port 8,77

Fonte: Gruppo CLAS - Osservatorio portualità italiana\

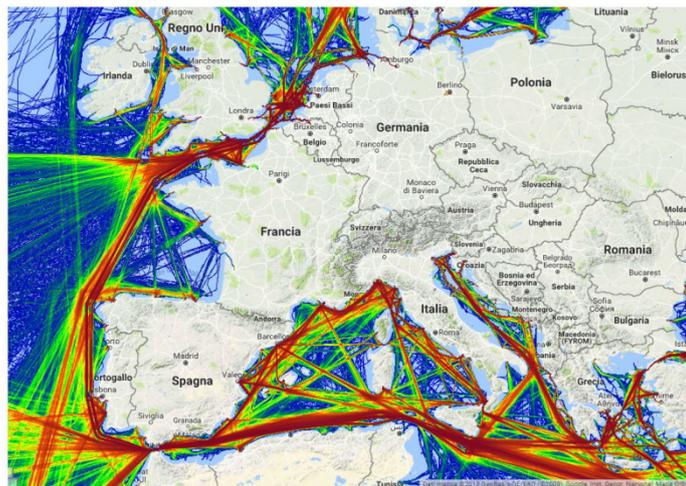
- ✓ Rilevazione movimenti per nave, tipo di nave classe
- ✓ Rilevazione porti direttamente collegati e loro localizzazione
- ✓ Rilevazione dei tempi in porto e di collegamento (transit time)
- ✓ Ricostruzione delle rotte e dei round-trip
- ✓ Analisi della strategia dei grandi gruppi

B **Università Bocconi**
CERTET
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo

TRASPORTO CONTAINER: LE GRANDI ROTTE

I porti al servizio dell'Europa Occidentale

- ✓ Evidente concentrazione a Nord, gateway per l'Europa ma anche punto di interscambio per le Americhe
- ✓ Posizionamento strategico dei porti del Tirreno settentrionale e dell'alto Adriatico come gateway
- ✓ Posizionamento strategico dei porti di transhipment: Grecia (per il Mar Nero), dell'Africa settentrionale e della Spagna per il Mediterraneo Occidentale.



B **Università Bocconi**
CERTET
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo



QUALE RUOLO PER IL MEDITERRANEO?

Post Panamax che hanno attraversato Suez

Le soste nel Mediterraneo

Tipologia rotte	N° navi	%
Nessuna fermata	20	29%
One stop da Nord	22	31%
One stop da Sud	12	17%
Due o più toccate	16	23%
Totale	70	100%

Fonte: CLAS – PTS group – Osservatorio portualità italiana
 Periodo di osservazione giugno – agosto 2017

Il porto più scalato dalle grandi navi portacontainer è Tanger Med.

B **Università Bocconi**
 CERTET
 Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo

Le grandi navi portacontainer (Post Panamax =>15KTEU):

- Il 29% non ferma nel Mediterraneo
- Il 48% fa una sola fermata in un roundtrip, in prevalenza da Europa verso Asia
- Solo il 23% ferma due o più volte in un roundtrip

Porti più scalati nel Mediterraneo

Stop nel Mediterraneo	N° navi	%
Tanger Med	35	51%
Algeciras	25	36%

TRASPORTO CONTAINER: IL MEDITERRANEO

Porti scalati dalle navi portacontainer di maggiori dimensioni: n° toccate

Porti	Neo-Panamax 8-12	Neo-Panamax 12-15	Post-Panamax	Totale > 8 KTEU
GENOVA	116	77	1	194
GIOIA TAURO	84	56	9	149
LA SPEZIA	52	83	5	140
TRIESTE	8	18		26
CIVITAVECCHIA	25			25
LIVORNO	11	3		14
NAPOLI	6			6
VENICE		1		1
Totale	302	238	15	555

Fonte: Gruppo CLAS – Osservatorio portualità italiana
 Periodo di osservazione: agosto 2017 – gennaio 2018\

B **Università Bocconi**
 CERTET
 Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo

Transit time minimi: confronto Porti italiani e Northern range

Tempo minimo viaggio (giorni)	A Singapore	A Shanghai
Da Rotterdam	19	26
Da Gioia Tauro	28	29
Da La Spezia	19	35

Tempo minimo viaggio (giorni)	Da Singapore	Da Shanghai
A Rotterdam	21	25
A Gioia Tauro	17	25
A La Spezia	17	26

Fonte: Gruppo CLAS – Osservatorio portualità italiana
 Periodo di osservazione: agosto 2017 e gennaio 2018



LA ROTTA PER LA CINA

Da	Numero di collegamenti (un trimestre)				Tempi medi di collegamento dai porti (giorni)				Vessel name	Porti toccati			
	GENOVA	GIOIA TAURO	LA SPEZIA	TRIESTE	GENOVA	GIOIA TAURO	LA SPEZIA	TRIESTE		GENOVA	GIOIA TAURO	LA SPEZIA	TRIESTE
Verso													
KAOHSIUNG	-	-	3	-	-	-	42,4	-	COSCO EXCELLENCE	X		X	
NINGBO	5	5	9	-	40,6	40,6	41,0	-	COSCO FAITH	X		X	
NANSHA	-	-	1	-	-	-	39,8	-	COSCO FORTUNE	X		X	
BUSAN NEW PORT	9	10	12	-	39,0	42,2	38,4	-	MAERSK ENSHI		X		X
TIANJIN	7	6	6	-	38,8	40,4	40,3	-	MAERSK EUBANK				X
SHANGHAI	13	12	16	2	39,5	38,6	41,3	36,0	MAERSK EXETER		X		
DALIAN	6	6	5	-	36,1	38,7	37,6	-	MAERSK HONAM		X	X	
QINGDAO	6	6	10	-	36,8	33,4	37,2	-	MANCHESTER BRIDGE	X		X	
YANTIAN	6	7	8	2	30,7	32,1	38,4	30,8	MANHATTAN BRIDGE	X		X	
HONG KONG	10	-	9	-	31,2	-	30,9	-	MILLAU BRIDGE	X		X	
XIAMEN	1	6	8	-	30,6	28,4	32,9	-	MSC ALTAIR		X	X	
CHIWAN	1	5	7	-	28,5	26,7	32,1	-	MSC AMSTERDAM		X	X	
SINGAPORE	19	16	27	-	26,1	27,5	27,7	-	MSC CAMILLE	X	X	X	
SHENZHEN	-	3	-	3	-	24,2	-	29,2	MSC CLORINDA	X	X	X	
COLOMBO	4	-	4	-	21,8	-	24,0	-	MSC DANIELA		X	X	
TANJUNG PELEPAS	-	2	-	2	-	17,0	-	23,0	MSC DEILA		X	X	
SALALAH	8	11	8	1	17,2	20,6	19,8	15,4	MSC ISTANBUL	X	X	X	
JEDDAH	5	-	5	-	14,0	-	16,1	-	MSC LA SPEZIA	X	X	X	
JEBEL ALI	1	8	9	-	14,5	11,5	15,9	-	MSC MELATILDE	X	X	X	
Numero collegamenti con porti cinesi	62	52	79	4					MSC RAVENNA		X	X	
		197							MSC ROSA M		X	X	
									MSC SAVONIA		X	X	
									MSC SONIA	X	X	X	
									MSC TARANTO	X	X		
									MUNICHEN BRIDGE	X		X	
									NYK BLUE JAY	X		X	
									TEXAS TRIUMPH	X		X	
									THALASSA AXIA	X		X	
									Numero linee con porti cinesi	17	16	24	2

Fonte: Gruppo CLAS – Osservatorio portualità italiana
 Periodo di osservazione: agosto 2017 – gennaio 2018

B Università Bocconi
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo

TRASPORTO CONTAINER

Transit time minimi: confronto Porti italiani e Northern range



Fonte: Contship

- ✓ La velocità dipende più dal numero di fermate che dalla distanza percorsa
- ✓ Il costo del viaggio dipende più dal tempo che dalla distanza percorsa

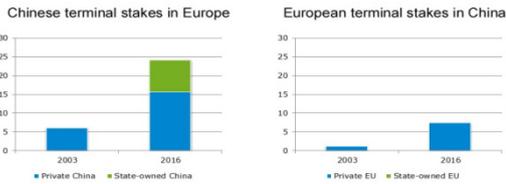
B Università Bocconi
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo



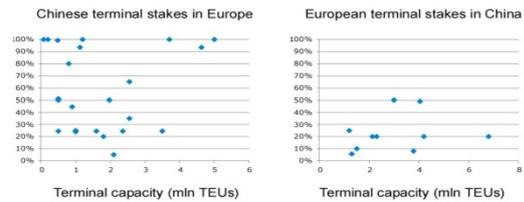
UN PERICOLOSO E CRESCENTE SQUILIBRIO

La cessione del controllo dei porti è cessione di sovranità

Growing divergence



Asymmetry foreign ownership shares



Chinese state-owned capacity in EU: 8.6 mln TEU

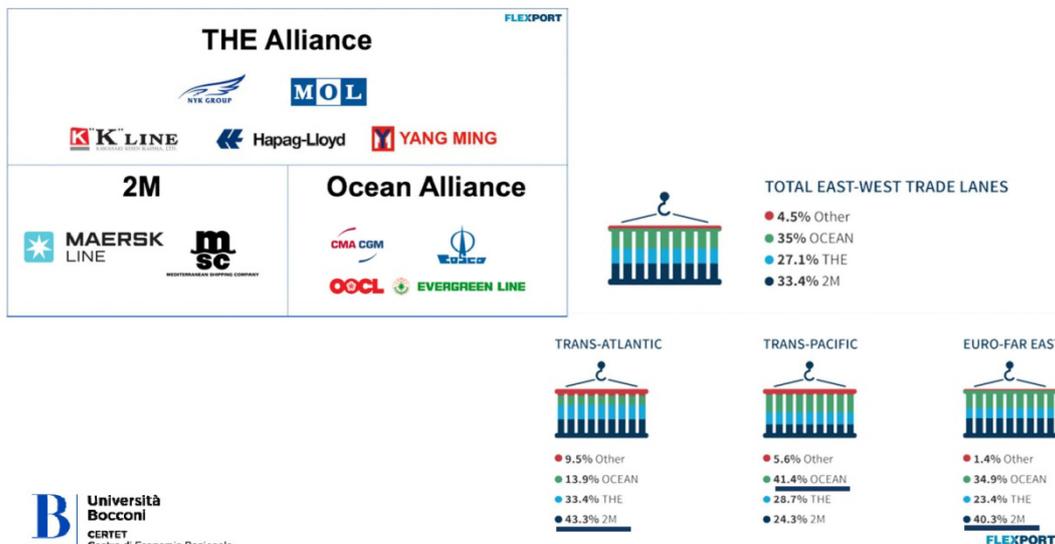
No European majority stakes in Chinese ports

Fonte: Olaf Merk - ESPO Annual Conference 2017

B Università Bocconi
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo

UNA EVIDENTE SITUAZIONE DI OLIGOPOLIO

Con una altrettanto evidente spartizione di ruoli



B Università Bocconi
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo



Conclusione

Chiarezza di obiettivi, fuori dalla retorica

- Incertezze, rischi e opportunità dei nuovi scenari geopolitici
- Dalla forte competizione di mercato al conflitto tra potenze?
- **Comprendere i rapporti di forza per definire obiettivi realistici**

B **Università Bocconi**
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo



B **Università Bocconi**
 CERTET
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo





B Università Bocconi
 CERTEF
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo

Per concludere

- L'ottica di mercato non è sufficiente
 - ❖ Rischia di essere fuorviante
 - ❖ Fa perdere di vista l'essenziale
- La competizione è di sistema:
 - ❖ Visione sintetica e presidio «alto» degli interessi nazionali
 - ❖ Europea: non concedere alla Cina lo status di economia di mercato e comportarsi di conseguenza
 - ❖ Europea: rimuovere i punti di frizione con l'Europa
 - Natura delle Autorità di sistema portuale
 - Normativa sugli aiuti di stato
 - ❖ Italiana: concentrare traffico e investire su pochi porti
 - Non «buttare a mare» la ritrovata capacità di programmazione del MIT
 - Misura oggettiva della importanza strategica dei porti

B Università Bocconi
 CERTEF
 Centro di Economia Regionale,
 dei Trasporti e del Turismo





«Non possiamo far finta di essere in un tempo normale, c'è un dubbio che attraversa molti dei nostri Paesi europei sull'Europa, una sorta di guerra civile europea sta emergendo: stanno venendo a galla i nostri egoismi nazionali e il fascino illiberale». Lo ha detto il presidente francese, **Emmanuel Macron**, intervenendo al Parlamento europeo.

B Università
Bocconi
CERTET
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

ROBERTO ZUCCHETTI

roberto.zucchetti@unibocconi.it

Roberto Zucchetti, è Socio fondatore di CLAS. Economista, svolge attività di valutazione di fattibilità di importanti infrastrutture di trasporto (aeroporti, ferrovie, metropolitane ...), di assistenza tecnica alla realizzazione di progetti e programmi di sviluppo e degli aspetti legati alla finanza pubblica. Ha maturato un'ampia esperienza come amministratore locale, in organizzazioni non profit e in società operative. Docente a contratto nel Master Universitario in Economia e management delle infrastrutture della logistica e dei trasporti (MEMIT) presso l'Università Bocconi di Milano.



20 REGIONI SONO TROPPE!

Un federalismo dei valori

a cura di ROCCO GIORDANO

Negli anni che vanno dal 1992 al 1996, la Fondazione Giovanni Agnelli, diretta da Marcello Pacini, grazie alle collaborazioni di valenti professionisti, geografi, economisti, giuristi, sviluppò un interessante lavoro dal titolo «Un federalismo dei valori». Allora nella funzione di ricercatore del CSST, partecipammo a quei lavori. A distanza di 25 anni, abbiamo ritenuto più che attuale un nuovo sistema istituzionale capace di avviare realmente un federalismo unitario e solidale. Da questo numero e per i prossimi numeri «Sistemi di Logistica» pubblicherà i passaggi più importanti di quello studio.

NUOVE REGIONI, SFIDE INTERNAZIONALI E RIFORMA DELLO STATO*

Crisi italiana e riforma dello Stato

Come è noto, il nostro paese sta vivendo un momento di grave difficoltà, che investe praticamente tutti gli aspetti della convivenza sociale. Se la crisi del sistema politico è certamente la più traumatica dal dopoguerra, non meno seria è la situazione delle finanze pubbliche. Anche il nostro sistema produttivo, sebbene nella sostanza ancora solido, mostra preoccupanti segni di indebolimento, che si manifestano attraverso il fenomeno, per ora ancora fortunatamente limitato, della deindustrializzazione. Il confronto con i grandi paesi europei, nostri primi interlocutori, ma insieme nostri principali competitori, è un impietoso indicatore delle incipienti difficoltà dell'economia italiana.

Sappiamo peraltro che troppo sovente il disordinato modo di spendere le risorse pubbliche è dipeso dalle modalità di funzionamento del sistema politico. Il disordine nella spesa è il prezzo che si è pagato a un modello di gestione politica del paese largamente responsabile delle difficoltà presenti e comunque ormai inadeguato a governare con competenza un paese come l'Italia. Crisi del sistema politico e crisi della finanza pubblica sono quindi correlate, quasi facce diverse di un medesimo, unico, grande problema.

Non deve allora sorprendere che la Fondazione Giovanni Agnelli attui un programma di ricerca che coniuga la riflessione sulla nuova geografia economica e sociale dell'Italia degli anni novanta con i temi della riforma delle istituzioni dello stato repubblicano; l'una questione richiama oggi inevitabilmente l'altra. Necessaria per risolvere la crisi politica, la riforma dello Stato è oggi centrale anche per le prospettive future dell'economia.

Tre regioni sono poche, venti sono troppe

Se la riforma dello Stato è così essenziale per poter procedere verso un riordino dell'intera vita nazionale, diventa essenziale chiarire la direzione verso cui la riforma deve procedere e i fondamenti sui quali impostare il nuovo Stato. Per il primo interrogativo, pare a chi scrive che si sia acquisito nel dibattito in corso un notevole consenso: la direzione è quella di una trasformazione dello stato centralista in uno stato che viene definito alternativamente come «neoregionale» o come «federale». Le due soluzioni indicano certamente approdi diversi, ma hanno in comune l'abbandono del centralismo e lo spostamento verso nuove istituzioni dei poteri politici, di progettazione e di gestione, lasciando al centro soltanto alcune determinate competenze. Alcuni accettano questa soluzione per convinzione, altri la stanno ac-

È importante prevedere su quali fondamentali impostare un nuovo Stato

*Testo del curatore già pubblicato come «Introduzione» al volume di A. Bramanti e L. Senn, S. Alessandrini et al., La Padania. Una regione italiana in Europa, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, ottobre 1992.



Come organizzare un nuovo
Stato in una Europa
rinnovata

gettando per rassegnazione. Come sia, la strada è ben tracciata e bisogna compiacersene, perché significa avere eliminato importanti motivi di conflitto.

Tutti da definire restano invece i contenuti dei poteri delle nuove istituzioni, come pure gli ambiti territoriali nei quali queste istituzioni dovrebbero agire. Come è noto, vi sono in proposito due ipotesi estreme: quella, fatta propria da molte forze politiche, che vede nelle attuali Regioni le istituzioni capaci di concretizzare il disegno di un nuovo Stato meno centralista, e quella della Lega Nord che da tempo sembra proporre, fino a oggi in maniera più suggestiva che analitica, l'organizzazione dello Stato in tre macroregioni. Entrambe le ipotesi conservano alcuni tratti o intenzioni comuni: ad esempio, qualunque sia il loro numero, le nuove regioni dovranno comunque rispondere positivamente all'esigenza di garantire un'eccellente governabilità delle dinamiche territoriali dello sviluppo e all'esigenza, non meno importante, di offrire in modo efficace servizi pubblici sulla base di un'adeguata e autonoma base di prelievo fiscale.

Proprio alla luce delle aspirazioni condivise dalle due diverse impostazioni, si può legittimamente asserire che se nell'Italia di oggi tre macroregioni sarebbero troppo poche, le attuali venti regioni sono certamente troppe.

In effetti, chi scrive pensa che il tema della *delimitazione territoriale delle nuove istituzioni* sia così importante per il presente e per il futuro di noi tutti da meritare una riflessione attenta e ricerche utili all'individuazione di criteri adeguati per determinare i fondamenti del nuovo stato che, per comodità, possiamo definire «neoregionale» o «federale». L'impressione è che il nostro paese sia oggi nella situazione di poter afferrare un'occasione storica, quella della riforma degli assetti regionali, che in passato si è già lasciato più volte sfuggire. Fu infatti l'accelerazione del processo di unificazione dell'Italia nel biennio 1860-61 a far scegliere un modello di stato fortemente centralista e lontano dalle intenzioni, ad esempio, di un Cavour o di un Minghetti, originariamente disponibili a soluzioni di più marcata autonomia regionale. E la stessa delimitazione territoriale delle regioni, ancora oggi vigente, ma che risale appunto al secolo scorso, fu decisa in modo affrettato e non certo sulla base di criteri di adeguata corrispondenza fra capacità di governo ed esigenze economiche e sociali di un territorio. Nate male o, per lo meno, nate troppo in fretta, le regioni italiane non sono sostanzialmente cambiate nel numero e nei confini (la delimitazione territoriale postunitaria, stabilita soprattutto per esigenze statistiche, ne disegnava diciotto, oggi sono venti) e sono sopravvissute a tutte le grandi trasformazioni dello Stato italiano, comprese quelle dettate dalla Costituente. Oggi l'occasione di sanare la frattura fra regioni economiche e ordinamenti istituzionali si ripresenta, dettata dalle molteplici emergenze della crisi italiana: perderla nuovamente sarebbe grave.

Un'Italia diversa

In qualunque modo si configurerà, certamente il nuovo stato «neoregionale» o «federale» dovrà avere fondamenti culturali (culturali, non etnici), fondamenti politici e soprattutto fondamenti economici. Le prospettive e i progetti dell'economia delle varie aree del paese, e dell'Italia nel suo complesso, da soli non bastano a determinare territorialmente le nuove istituzioni e soluzioni di governo, ma certamente devono essere fra i primi e principali criteri a cui affidarsi.

Occorre quindi analizzare la situazione delle strutture economiche italiane, così come si presenta nei diversi sistemi territoriali, per scoprirne gli elementi di dinamismo e di declino, per individuarne le potenzialità e le vocazioni, per misurarne la competitività internazionale, in poche parole, per definire più in dettaglio e con maggiore consapevolezza le caratteristiche dalle quali dipendono il successo e l'insuccesso dell'azione economica in Italia.

A tal fine non è forse inutile richiamare brevemente, per memoria di chi legge, alcuni grandi cambiamenti che si sono verificati dal 1946 a oggi e che ci consentono di valutare quanto diversa sia l'Italia di oggi rispetto a quella degli anni cinquanta. Intanto, sia pure con alcune fasi di rallentamento che coincidono con le congiunture negative a livello internazionale, il definitivo e rapido passaggio a un'economia di industria e di servizi ha permesso all'Italia alcuni decenni di grande e accelerata crescita economica. Fra il 1948 e oggi il Pil italiano è cresciuto quasi del 4,5 per cento all'anno: un ritmo di sviluppo analogo a quello tedesco, superiore di poco a quel-



lo francese, di molto a quello britannico. La nascita di un'Italia di industria e di terziario si legge nelle statistiche sugli addetti per settore; dopo la guerra, su 100 lavoratori italiani, 44 erano in agricoltura, 29 nell'industria, 27 nei servizi, oggi sono 8 in agricoltura, 32 nell'industria e 60 nei servizi. È bene inoltre non scordare che il meridione d'Italia, sebbene lungi dall'aver risolto i suoi problemi, oggi non ha più livelli economici e indicatori quasi da Terzo mondo, ma rientra a pieno titolo nelle medie europee. Il suo prodotto per abitante è, ad esempio, circa pari a quello spagnolo, mentre i suoi consumi, grazie anche all'enorme quantità di trasferimenti, sono simili a quelli del resto dell'Italia.

La nuova economia mondiale ed europea

Mentre l'Italia viveva i cambiamenti economici appena ricordati, l'intero mondo ne affrontava di ancor più importanti. Non li si menziona per esercizio retorico o di maniera, ma per richiamare la realtà della scena economica internazionale, il cui apprezzamento è direttamente funzionale al problema che in questa sede interessa, cioè la riforma dello Stato nell'ottica di una maggiore razionalità economica e sociale della vita italiana.

In questi anni il sistema economico e i mercati si stanno riorganizzando a livello mondiale. Nell'Europa centrale e orientale la caduta del comunismo ha sancito l'improponibilità di modelli diversi dall'economia di mercato. Vi sono tentativi di organizzare anche formalmente le aree del Pacifico, mentre già il Giappone sta rafforzando saldamente la sua influenza nel Sud-Est asiatico, in un clima insieme di concorrenza e di collaborazione con i paesi di nuova industrializzazione dell'area. Procedono in America gli sforzi per organizzare il Mercato comune fra Canada, Stati Uniti e Messico (Nafta - North American Free Trade Association)¹ e quelli per superare la frammentazione del continente sudamericano. Tutte queste trasformazioni dovranno procedere insieme ai sempre più urgenti interventi in favore dell'industrializzazione dei paesi più poveri dell'Africa e dell'Asia, una questione che diventerà sempre più ineludibile non soltanto per ragioni etiche, ma anche di convenienza da parte dei paesi ricchi.

Ovviamente, come è noto, l'Europa non fa eccezione e vive anch'essa una profonda trasformazione, che prepara una fase delicata, ma potenzialmente favorevole. La strategia del mercato unico e dell'unione politica interpreta adeguatamente lo spirito dei tempi: dà spazio al mercato, riduce i poteri degli stati nazionali, obbliga i soggetti economici a pensare al futuro in modo strategico. Nell'ambito del processo di trasformazione europea si segnalano peraltro alcune tendenze, che l'Italia dovrebbe considerare con l'attenzione e la preoccupazione di chi ha il problema di non rimanere attardato. Tre emergono per importanza: lo spostamento a nord del baricentro europeo, la probabile estensione a est degli ambiti comunitari e i nuovi termini della competizione economica fra i sistemi territoriali europei.

Che l'Europa stia diventando sempre più nordica si può facilmente percepire attraverso alcuni segnali. In primo luogo, i nuovi accordi con gli ex paesi dell'Efta fanno sì che la Svezia e la Norvegia avranno un ruolo sempre maggiore nei fatti interni della Comunità². In secondo luogo, come è noto, si sta verificando un fenomeno strutturale di grandissimo rilievo: la formazione di un «motore strategico» dell'economia europea nell'area a nord di Parigi e di Stoccarda, alla quale concorrono, da un lato, processi di concentrazione industriale avviati già da qualche tempo e, dall'altro, numerosi e importanti progetti infrastrutturali che interessano l'Europa del nord, fra i quali maggior spicco hanno il tunnel sotto la Manica e le reti ad alta velocità che collegheranno Parigi, Bruxelles e Colonia. Per quanto riguarda la dilatazione dell'Europa a est, appare evidente che motivi etici, culturali e politici suggeriscono l'associazione alla Comunità di Polonia, Ungheria e delle repubbliche ceca e slovacca. Nello stesso tempo, è ipotizzabile un progressivo irrobustimento dei rapporti economici con l'intera Europa slava.

*L'Europa sta diventando
sempre più nordica
e il Mediterraneo si ferma
alla Pianura padana*

¹ L'accordo Nafta è operante dalla fine del 1993.

² L'adesione di Finlandia e Svezia, annunciata all'inizio del 1994, ha parzialmente confermato la previsione fatta nel testo.



È in questo quadro che può essere pienamente apprezzato il fenomeno che certamente più influenzerà nel prossimo decennio le sorti economiche del nostro paese: la nuova competizione fra città, territori e regioni. Se infatti il disegno istituzionale europeo evidenzia l'indebolimento dello stato nazionale, le logiche economiche mostrano che per affrontare con successo la riorganizzazione mondiale dell'economia le singole imprese non potranno più agire da sole, ma dovranno fare maggiore affidamento sulle capacità del proprio sistema territoriale di mantenere, promuovere e attrarre attività economiche, risorse finanziarie e umane. La competizione si sposta dal livello dell'impresa a quello delle regioni economiche, dei sistemi territoriali, delle città. Di conseguenza, il compito di organizzare lo spazio economico, di creare l'ambiente esterno in cui si possa esprimere una vitale imprenditorialità, spetta ormai a istituzioni diverse da quelle dello stato centralista; e tali istituzioni, sia pure con contenuti diversi, nei diversi paesi europei sono di livello regionale. Pertanto, le logiche economiche richiedono che oggi l'Italia, se desidera mantenere nell'economia europea e mondiale un posto di rilievo, ripensi la forma dello Stato in modo tale da poter dare alle sue regioni economiche quelle forme di governo necessarie per affrontare una fase di concorrenza internazionale che si annuncia particolarmente aspra. Il legame tra riforma dello Stato e futuro dell'economia non potrebbe essere più stretto.

Quali regioni per il nuovo Stato?

Come si diceva, l'Italia dal 1946 a oggi ha partecipato attivamente e con grande incisività alla vita economica europea e mondiale. A parere di chi scrive il più grande merito delle forze politiche degli anni cinquanta è stato proprio quello di scegliere, anche contro il parere di molte forze economiche, la strada dell'apertura dei mercati e della partecipazione alla costruzione delle istituzioni europee.

Ma anche per i paesi e per l'economia vale il detto che «gli esami non finiscono mai». Oggi dobbiamo affrontare sfide per certi versi analoghe a quelle affrontate trenta o quarant'anni or sono, e quindi occorre dotarsi di quanto necessario per partecipare attivamente e con lucidità alle trasformazioni in atto, costruendo le condizioni necessarie per conservare i livelli di reddito e di benessere della popolazione e consolidare la collocazione internazionale del Paese. Il nuovo Stato di cui tutte le forze politiche stanno discutendo non deve essere un ostacolo o un vincolo, ma costituire un'occasione di stimolo, uno strumento positivo per raggiungere quegli obiettivi. Siamo convinti che soluzioni che vanno nella direzione dello stato «neoregionale» o «federale», possano soddisfare queste condizioni e siano perciò degne di discussione. Garantire ai sistemi territoriali e alle aree subnazionali un'effettiva e autonoma capacità di progettare il proprio futuro economico è una condizione essenziale per la singola area e insieme un'opportunità per le chance di sviluppo di tutto il paese.

In concreto, si tratta di sollevare, in primo luogo, la questione non nuova della logica che ha guidato la definizione e la costruzione delle attuali regioni italiane, rispondendo a quesiti come: le regioni così come sono determinate oggi, sono idonee a realizzare quegli obiettivi di razionalità economica, di progettualità e di competitività internazionale dei quali si è parlato? Oppure, al contrario, vanno rafforzate, riducendone il numero? E, in questo caso, in base a quali criteri?

La centralità della Padania

Le ricerche sulle regioni padane fanno parte di un più ampio programma che la Fondazione Agnelli ha in corso e che si propone di rivisitare in maniera analitica anche le regioni meridionali e quelle del Centro Italia. Ed è il programma nel suo complesso che si pone la finalità di dare un contributo in termini analitici e progettuali alla definizione dei fondamenti economici del neoregionalismo o del federalismo. Soltanto alla fine di questo percorso di riflessione e di studio potranno emergere alcune ipotesi di riaccorpamento regionale³.

³Queste ricerche sono contenute in A. Bramanti e L. Senn, S. Alessandrini *et al.*, *La Padania. Una regione italiana in Europa*, Torino, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, 1992, e nei seguenti «Contributi di ricerca», disponibili presso la Fondazione Agnelli: C. Trigilia e I. Diamanti, *Il Mosaico del Mezzogiorno*, ottobre 1992; A. Giannola, G. Somogyi, G. Ragone, P. Coppola, *Divario*



Sulla base degli studi padani si possono trarre alcune conclusioni:

a) la posizione della Padania continua a essere potenzialmente felice. Situata geograficamente all'incrocio dei due macro-assi dello sviluppo europeo, l'asse longitudinale dello sviluppo nord-sud, che attraversa il cuore dell'Europa, e il nuovo asse di sviluppo latitudinale est-ovest, che congiunge il dinamismo del sistema iberico con i nuovi spazi di formazione nel centro-est europeo, la Padania può costituire un elemento di riequilibrio in Europa, impedendo che lo spostamento verso il nord crei differenziali di sviluppo e quindi nuove patologie economiche. Si può quindi parlare di ruolo europeo per la Padania perché certamente anche la Francia meridionale e la Spagna, per non parlare delle nuove repubbliche slave sorte nella ex Jugoslavia, possono trarre giovamento da una Padania che sappia assumere un ruolo di leadership nell'Europa mediterranea. Il ruolo europeo della Padania va progettato e organizzato, non può essere frutto di meccanismi automatici ma deve essere voluto e perseguito affinché diventi l'area di eccellenza dell'Europa mediterranea e il raccordo fra questa e l'Europa del centro-nord;

b) la Padania può adempiere a questo ruolo europeo soltanto se conserva una sua centralità. Tale centralità si percepisce compiutamente ove si collochi la Padania nel sistema Italia, che continua a trovare nelle regioni padane il suo più efficace punto di forza e di penetrazione in Europa. Nello stesso tempo, la Padania ha bisogno delle altre aree italiane perché costituiscono un elemento di sinergia e di potenziamento indispensabile per evitare di diventare area marginale in Europa. La Padania non sarà periferia europea finché continuerà a essere il principale «motore» del sistema economico italiano: l'impresa non è facile né scontata perché deve realizzarsi in una realtà talmente mutata, in Italia e fuori, da obbligare a nuove intese e nuovi patti, che a loro volta implicano un importante chiarimento culturale e politico, in corso da qualche mese, ma ben lontano da esiti conclusivi. Gli studi della Fondazione Agnelli sulla nuova geografia economica delle varie aree italiane possono essere utili anche a questo scopo: svelare, al di là dei pregiudizi e delle false o frettolose informazioni, la situazione e le prospettive delle strutture economiche italiane in un momento che segna una nuova partenza per un rinnovato comune cammino;

c) pur presentando numerosi problemi comuni, le regioni padane non sono però una realtà omogenea, bensì una realtà pluralista. Le strategie padane devono perciò tenere presenti entrambi gli aspetti. Certamente, esse devono considerare l'esistenza di taluni livelli di interazione forte – o forse, meglio, di interdipendenza – tra i vari modelli di sviluppo sociale, economico e territoriale. Abbiamo, da un lato, l'interdipendenza economico-funzionale. Le diverse logiche dell'organizzazione economica dello spazio padano non si sono sviluppate nel nulla, ma hanno usufruito e creato risorse spesso a uso comune: si pensi ai bacini occupazionali, alle reti infrastrutturali, alle offerte di servizi. Dall'altro lato, abbiamo l'interdipendenza propriamente spaziale e ambientale, che fa riscoprire la natura della Padania come di un bacino finito, in cui talune risorse devono essere gestite in una prospettiva d'insieme. In altre parole, l'interdipendenza padana è quella di realtà diverse ma collegate in modo funzionale che si trovano a essere esposte a sfide e soggette a vincoli comuni.

La dimensione pluralista non è meno significativa di quella dell'interdipendenza. La Padania è infatti un territorio di città di grande individualità, ciascuna con la propria vocazione, le proprie caratterizzazioni, le proprie culture. Inoltre, una radiografia delle regioni padane distingue chiaramente subsistemi che caratterizzano in maniera diversa l'area veneta, quella emiliana e il tradizionale triangolo industriale Milano-Torino-Genova. Come si afferma nelle nostre ricerche «più che un sistema di

e dualismo. Ridiscutere due concetti chiave del Meridionalismo, novembre 1992; P. Macry, S. Maffettone, P. Violante, *La «depressione» del Mezzogiorno. Una lettura storico culturale*, dicembre 1992; M. D'Antonio (a cura di), *Lavoro e disoccupazione nel Mezzogiorno*, parte I e II, dicembre 1992. Il n. 8 (giugno 1993) della rivista *XXI Secolo. Studi e ricerche della Fondazione Giovanni Agnelli*, contiene una sintesi delle medesime ricerche.

*Se avessimo seguito
le indicazioni dello Studio
oggi l'Italia sarebbe diversa*



*Le trasformazioni
economiche hanno
interessato l'intero Paese,
la Padania
come il Mezzogiorno*

sistemi, la Padania sembra una somma di sottosistemi, relativamente autonomi fra loro».

Gestire la Padania come un sistema complesso, caratterizzato da interazioni, che richiedono l'adozione di strategie comuni, ma anche da diversità di orientamenti e di interessi, che richiedono efficienti strumenti di mediazione e di composizione dei problemi, deve essere un obiettivo della politica e dell'economia. Non necessariamente ciò deve portare all'individuazione di un nuovo livello di governo: anzi, la persistenza del pluralismo padano lascerebbe pensare a una soluzione centrata su più spazi istituzionali.

Il nuovo Mezzogiorno

L'esigenza di trovare nuovi livelli di efficienza e quindi nuove e più adeguate modalità di governo dell'economia e della società non vale solo per la Padania, ma per tutte le aree del paese. Non si tratta quindi di fare un progetto Padania, ma di fare un progetto di sviluppo per ciascuna area del paese. Le trasformazioni economiche hanno coinvolto infatti tutte le aree, a partire dal Mezzogiorno, del quale è ormai impossibile parlare genericamente come di un problema unico.

La realtà economica del Mezzogiorno si presenta infatti oggi all'osservatore come una formazione a mosaico: l'omogeneità – peraltro mai esistita – di un Mezzogiorno indifferenziato ha lasciato il passo a una pluralità di situazioni. All'interno delle stesse regioni possiamo riscontrare presenze a carattere dominante molto diverso: così, le molteplici aree caratterizzate da buon dinamismo a base locale possono confinare con la perdurante staticità di situazioni di mancato sviluppo. Le ricerche in corso consentono di osservare il giustapporsi, e talora l'intrecciarsi, di aree a «sviluppo diffuso» (soprattutto alcune province adriatiche e campane), di «declino industriale» (i poli creati dalla Cassa per il Mezzogiorno), di «stagnazione metropolitana» (più o meno combinata con fattori di dinamismo nelle diverse città) e di «stagnazione periferica» (soprattutto aree interne con bassi livelli di reddito e poco dinamismo). I confini delle regioni tradizionali spesso sono incapaci di delimitare tali situazioni e se, fra quelle possibili, una nuova configurazione economica del territorio Nuova geografia italiana e ridisegno regionale meridionale sembra emergere è quella di un'ampia dorsale adriatica, meglio capace di generare forme di crescita autosostenuta, contrapposta a una fascia tirrenica più problematica. Anche per le regioni meridionali si pone quindi un problema di nuova organizzazione uscendo da una dizione che dopo oltre cento anni ha dimostrato chiaramente l'usura del tempo, e dimenticando la fotografia appiattita e opaca troppo spesso mostrata da un generico uso del termine Mezzogiorno.

Per quanto lungi dall'essere esaurite, le nostre ricerche già fin d'ora suggeriscono che il problema della governabilità delle aree economiche, che potremmo per comodità chiamare mesoregionali, si presenta in tutto il paese. Ciò non significa, come già si è detto, appiattare il progetto del nuovo Stato sul problema della governabilità dell'area economica. Vi è la necessità di dare la giusta importanza ad altri criteri quali l'esigenza di conservare un giusto equilibrio fra le diverse aree del paese, al fine di conservare adeguata efficienza a livello del sistema Italia, che, proprio perché sistema, deve conservare un suo equilibrio. Dunque, può non esserci coincidenza fra il nuovo livello di governo e la razionalità del progetto economico, ma quest'ultimo comunque deve essere un elemento importante di valutazione.

Alcuni caveat

Credo che sia utile proporre ora alcuni caveat conclusivi. In primo luogo, occorre evitare la creazione di nuovi centralismi e quindi vi è bisogno di conservare un adeguato livello di flessibilità al modo di procedere delle nuove istituzioni regionali. Le nuove regioni devono potersi organizzare liberamente in base a progetti e a specifiche funzioni e occorre evitare quindi di predeterminare con rigidità tutta la vita economica e istituzionale di cui esse saranno portatrici. Allo stesso modo, dovranno garantire la massima operatività ai vari livelli di governo.

In secondo luogo, non ci si può limitare a considerare la situazione attuale: occorre fare uno sforzo previsivo e progettuale per prefigurare la situazione strutturale fra venti o trent'anni in modo da anticipare, per quanto possibile, motivi di crisi e di



debolezza. Solo così facendo potranno essere assunti e realizzati veri obiettivi di sinergia e di organizzazione delle risorse.

Infine, occorre tener presente che la grande trasformazione dello Stato deve avvenire in tempi rapidi e con il massimo del consenso. La caratteristica particolare dell'attuale momento italiano consiste infatti nel dover fare una rivoluzione politico-istituzionale nella stabilità economica; anzi, a ben vedere, la trasformazione politica e istituzionale può essere uno strumento utile per uscire dalla difficoltà economica, sanando la situazione della spesa pubblica e salvaguardando redditi e risparmi.

Conclusioni

Nel momento in cui si costruisce uno stato neoregionale o federale è essenziale, infine, rafforzare la consapevolezza dell'identità italiana. L'idea di nazione italiana non coincide con gli ultimi centocinquanta anni di unità statale, ma affonda le sue radici nel Medioevo. È sbagliato confondere l'attuale Stato centralista, che giustamente si ritiene superato e da rifondare, con l'idea di nazione italiana. L'identità italiana è fatta di tratti comuni e di pluralismo, di unità e di diversità: la nostra storia secolare è probabilmente più adatta e più funzionale a uno stato neoregionale (o federale) che non a uno stato centralista.

Non vi è niente di eversivo o di anti-italiano nel considerare lo Stato centralista una parentesi, peraltro lunga, durata oltre un secolo e mezzo, in una storia secolare in cui venivano valorizzate le diversità e le autonomie. Gli italiani sono, del resto, sempre rimasti più nazione che stato, nel senso che la società civile ha dovuto, facendo qualche volta di necessità virtù, organizzarsi per far fronte alle carenze dell'attività statale.

In definitiva, si può dire che la trasformazione dello Stato italiano nella direzione del neoregionalismo o del federalismo sia coerente con la coscienza storica della nazione italiana. Così come vale la pena di ricordare che nel primo momento costituente del nuovo Stato italiano, nel 1860, gli orientamenti di un padre della patria, Camillo Benso di Cavour, erano nella direzione del decentramento e dell'autonomia dei nuovi territori che andavano costituendosi in Stato nazionale.

Nello stesso tempo, occorre ricordare con la massima chiarezza ed energia che la disunione può essere deleteria per le fortune di tutti gli italiani. La situazione internazionale presente e soprattutto futura richiede grande coesione, un uso oculato delle risorse, l'ottimizzazione di sinergie e quindi il pluralismo e l'autonomia non possono e non devono diventare frattura, ma occasione di proficua azione comune. L'identità nazionale, la consapevolezza di appartenere a una nazione per tanti versi particolare e atipica, ma comunque per tanti secoli ricca di storia e di virtù civili, può costituire la base per un giusto equilibrio fra azione autonoma e progetto comune.

a cura di **ROCCO GIORDANO**

r.giordanoeditore@gmail.com



IL RUOLO DELL'UNIVERSITÀ

Formazione di figure professionali nel comparto della mobilità

di ANDREA RUGGIERO

La spinta tecnologica e le innovazioni organizzative hanno inciso profondamente, non solo sulla distribuzione delle imprese e dell'occupazione a livello territoriale, anche profondamente sulle caratteristiche delle professionalità richieste dal mercato. In particolare nel settore della mobilità il lavoro si è gradualmente trasformato da una mansione basata prevalentemente sulla attività fisica, ad una molteplicità di attività con forti innovazioni tecnologiche che richiedono competenze tecniche, manageriali, flessibilità e attitudini informatiche. Per tale motivo, le dinamiche di selezione e di riconversione del fattore lavoro risultano diverse rispetto agli altri comparti economici.

La formazione del fattore lavoro per l'intera filiera trasportistica e, in particolare, per le professioni del mare, della logistica, del turismo resta una priorità che l'**Università di Salerno, Dipartimento DISES** ed il **LABEATT**, hanno voluto cogliere per dare un contributo non solo di formazione scientifica, ma anche e soprattutto professionale.

Le autorità, gli Enti e le Università hanno il compito, o meglio, il «dovere» di formare profili professionali che siano capaci di gestire queste complessità e trasformazioni.

Chi si occupa di sviluppo del territorio sottolinea, per rendere tangibile questa esigenza la rappresentazione della teoria della «tripla elica», lo Stato, le Università ed il mercato che devono muoversi coordinati e nella stessa direzione per raggiungere un risultato efficiente e di elevata produttività. L'Università degli Studi di Salerno ha accettato questa sfida, attraverso la prima edizione del **Master EMALT**, un Master che ha come finalità la creazione di figure professionali nell'ambito della logistica, dei trasporti e dell'economia del mare.

Il Rettore dell'Università degli Studi di Salerno **Prof. Aurelio Tommasetti** ha sostenuto pubblicamente, in diverse occasioni, che le istituzioni hanno un ruolo decisivo a rilanciare l'economia, l'occupazione ed il territorio. Lo stesso Presidente dell'Autorità di sistema Portuale **Prof. Pietro Spirito** ha ripetuto in diverse occasioni che il sistema «cultura» ed il sistema economico dovrebbero confrontarsi costantemente, investendo sui giovani. Il Direttore del Master, **Prof. Fabio Carlucci**,

MASTER
DI I LIVELLO IN
ECONOMIA DEL MARE
LOGISTICA E TURISMO

MERCOLEDÌ
2
Maggio 2018
ORE 12:30

INAUGURAZIONE
PRIMA EDIZIONE - A.A. 2017-'18

Interverranno:

Aurelio TOMMASETTI
Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Salerno

Cira PERNA
Direttore del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DISES)

Pietro SPIRITO
Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Alessio QUARANTA
Direttore Generale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

Rosario DANISI
Direttore Generale Alcost

Michele ALBANESE
Direttore Generale Banca Monte Pruno

Marcello DI CATERINA
Direttore Generale dell'Ass.ne Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS)

Mario MATTIOLI
Presidente Confederazione Italiana Armatori

Alessandro RUSSO
Presidente Commissione Porti - Assortimorchiatori

Antonina AUTUORI
Amministratore delegato Autuori Shipping

Fabio CARLUCCI
Direttore del Master EMALT

Rocco GIORDANO
Comitato Scientifico Master EMALT

Emanuele INDRACCOLO
Presidente del Consiglio Didattico di Economia, Imprese e Territorio

www.masteremalt.it

Autore: Michele Autuori

ALICOST | TORELLO | UBI | Banca | BANCA MONTE PRUNO | ENAC

nella presentazione del Master tenutasi il 2 Maggio presso l'Università degli Studi di Salerno ha illustrato le motivazioni sottese alla realizzazione di un Master così specifico sulla Economia del mare e le imprese hanno difficoltà a reperire professionisti adeguatamente formati, in particolare i giovani. Bisogna anche dire che molto spesso la formazione di settore assume un profilo meramente didattico e scientifico, con scarsi collegamenti con le esigenze delle imprese. Il professor Carlucci constata che davanti ad una crucialità così rilevante come il comparto della mobilità, non «mostra» efficienze di «mercato» in quanto manca una vera e propria cultura trasportistica nel nostro Paese. E sempre più spesso il settore viene considerato come residuale nelle economie di filiera. Il motivo è la quasi totale assenza di corsi di studio universitari dedicati a questa tematica e il Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo può costituire, per il territorio campano, un interessante segnale di cambiamento contribuendo a colmare quel deficit culturale che riguarda, in particolare, gli aspetti più prettamente economici del settore della mobilità.

Il Master ha l'obiettivo, quindi, di formare laureati triennali o magistrali attraverso esercitazioni, project work e stage presso aziende ed enti del settore. Tutti presupposti per creare delle figure professionali pronte ad entrare con immediatezza nel mondo del lavoro. Un alunno del Master acquisirà competenze per ottimizzare e progettare reti logistiche, organizzare sistemi logistici in un'ottica di blue economy e programmare interventi su scala territoriale sulle reti distrettuali e di PMI. Insomma, tutto ciò che serve a risollevare il nostro territorio e le nostre imprese!

ANDREA RUGGIERO

andrearug1994@gmail.com

***Andrea Ruggiero**, è laureato in Economia Aziendale presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II, dal 2017 è junior researcher del Laboratorio di Economia Agroalimentare Trasporti e Turismo (LabEATT) dell'Università degli Studi di Salerno. Attualmente è componente del gruppo di studio dell'Ateneo salernitano sui collegamenti marittimi del golfo di Napoli e di Salerno.*



CONSEGNATI I MASTER DALLA UNITELMA SAPIENZA A CRISTALDI E KAPELIS

Applicazione della logistica distributiva nelle grandi città

di SIMONA CRISTALDI

Alcune buone pratiche in Europa e anche qualche applicazione in Italia hanno definitivamente portato all'attenzione degli amministratori pubblici e dei cittadini il tema del rifornimento logistico delle città quale elemento critico da regolare e da progettare.

Una classica definizione di logistica è quella di funzione che assicura che «i beni (o servizi) giusti si trovino nel posto giusto, nel momento giusto, nel giusto assortimento, nella giusta quantità, nella giusta condizione e al minimo costo».

Le attività logistiche assorbono ingenti risorse finanziarie, materiali e umane e hanno un notevole impatto sulla competitività delle imprese. La logistica distributiva fa parte della logistica esterna del settore industriale dove, per i beni di basso valore unitario (cioè per quasi la totalità dei beni), i costi logistici sono paragonabili a quelli del costo della manodopera. Nel settore alimentare sono compresi tra il 15 ed il 20% del costo del prodotto, tra il 10 ed il 12% nel settore meccanico, tra il 5 ed il 6% nel settore farmaceutico. Pertanto le attività logistiche incidono in modo significativo sul costo di un bene. Questi dati spiegano il sempre maggior interesse verso un'efficiente gestione della logistica.

Il principale obiettivo della logistica distributiva è ridurre il costo di fornitura dei prodotti finiti ai clienti mantenendo o migliorando il livello di servizio fornito.

I driver di servizio, ovvero i Key Performance Indicators (KPIs), più importanti del ramo ascendente della logistica sono rappresentati dalla completezza e dalla puntualità delle consegne. La completezza e la correttezza delle consegne garantiscono alle diverse fasi della filiera distributiva la mancanza di errori e dunque la rispondenza di articoli e quantità richiesti dalle fasi a valle. La puntualità delle consegne garantisce che tali articoli e quantità corrette arrivino a destinazione nel momento giusto. Il livello di servizio è quindi ben misurato da questi parametri di qualità.

Per questo risulta di fondamentale importanza gestire la logistica distributiva anche nell'ultimo miglio, ovvero all'interno delle aree urbane, dove si trovano i consumatori finali e dove spesso il traffico, la conformazione delle rete urbana, le limitazioni dovute alla tutela ambientale e la mancanza di aree di sosta così come di scarico/carico, fanno sì che la merce arrivi a destinazione con notevoli ritardi.

Solo negli ultimi decenni la logistica ha acquisito un'importanza crescente come leva indispensabile per la competitività delle imprese e dei territori in cui operano. La globalizzazione dei mercati ha reso ancor più evidente che lo sviluppo economico di un territorio può essere compromesso, se esso non è dotato di un'efficiente ed efficace offerta logistica, intesa in termini sia di insieme coordinato di servizi sia come reti infrastrutturali. D'altronde, logistica significa movimentazione di beni e, poiché viene affidata soprattutto a mezzi alimentati da forme energetiche inquinanti, logistica vuole dire anche inquinamento atmosferico, acustico, congestione, consumo energetico, deterioramento delle opere architettoniche, ecc. Il tema della logistica urbana delle merci (city logistics), ha cominciato a essere trattato in ambito scientifico e operativo in Europa, a partire dagli anni '90, e in Italia soprattutto e in modo crescente dal 2000. Esso ha per oggetto lo studio sia dell'organizzazione della movimentazione urbana di beni, la cui componente primaria riguarda l'approvvigionamento degli esercizi commerciali, sia dell'insieme di misure di gestione del traffico da essa generato. L'intento è di mettere a disposizione dei decisori pubblici e privati un quadro di conoscenze sufficiente a intervenire in modo efficiente ed efficace sul traffico urbano, superando almeno in parte il potenziale conflitto tra l'obiettivo di migliorare la qualità dell'ambiente cittadino e l'obiettivo di mantenere la sua vitalità economica e sociale. Infatti, il perseguimento del primo obiettivo potrebbe spingere a ritenere auspicabili soluzioni drastiche, come il blocco totale del traffico alle porte della città, in uso nelle «domeniche ecologiche». Ma che cosa succederebbe se improvvisamente i negozi urbani non fossero più riforniti?

Soltanto negli ultimi anni è diventato evidente che per perseguire l'obiettivo della sostenibilità urbana non è possibile concentrarsi su un'unica forma di mobilità, quella del-



le persone. Anzi, è sempre più importante affrontare in modo integrato e coordinato le problematiche della movimentazione urbana dei passeggeri assieme a quelle della movimentazione urbana di beni. La movimentazione urbana delle merci viene analizzata, senza dimenticare le forti interrelazioni esistenti con quella dei passeggeri: entrambi i flussi interagiscono sulla stessa porzione limitata di territorio, condividendo le risorse scarse e spesso sovrapponendosi sia nello spazio (stessi itinerari) che nel tempo (stessi orari).

A livello europeo, sta predominando tra gli obiettivi della politica la mobilità urbana sostenibile. Ne sono un esempio i numerosi progetti sviluppati in diversi contesti europei che mirano all'ottimizzazione in termini di efficienza ed efficacia della distribuzione delle merci in ambito urbano.

Anche a livello italiano sono stati messi in campo alcuni progetti come nella città di Parma dove dal 2007, attraverso provvedimenti strutturali, il Progetto Ecologistics è stato avviato con l'obiettivo di garantire e migliorare i livelli di qualità dell'aria pur nel rispetto delle esigenze delle attività economiche situate nel centro della città. Modello analogo è stato attuato nella città di Torino, dove è stato possibile rendere la logistica urbana più efficiente senza ricorrere a un utilizzo massiccio di divieti e limitazioni di accesso delle zone a traffico limitato (ZTL). Entrambi i casi hanno coinvolto le merci appartenenti alle filiere tradizionali dei freschi, dei secchi, il collettame e Ho.Re.Ca. dirette al centro della città consentendo l'accesso alle aree ZTL del centro storico ai soli veicoli accreditati e a basso impatto ambientale, tramite la gestione e la pianificazione delle consegne in orari strategici.

SIMONA CRISTALDI

s.cristaldi@studenti.unitelmasapienza.it

Sinergie tra infrastrutture, territorio e Porto. Marghera-Venezia

di ALEXANDRA KAPELIS

Porto Marghera nasce all'inizio del '900 come ampliamento del Porto di Venezia e ben presto acquisisce un'identità propria, diventando il punto di riferimento in Italia nel settore della petrolchimica. Basti pensare che nel corso degli anni '50, qui si concentra il 45% dell'intera produzione italiana. Sono anni di sviluppo straordinario, fuori da ogni controllo e animato quasi esclusivamente da interessi economici. Tuttavia, negli anni '60, il mercato globale della petrolchimica cambia a favore dei paesi del Medioriente; Porto Marghera si trova quindi privata del suo ruolo e con oltre 2000 ettari prima occupati da industrie chimiche ormai in stato di abbandono. Tuttavia, in considerazione del vasto hinterland industriale presente nell'area del retro porto che rischia ora di essere escluso dal nuovo mercato economico, è necessario trovare una identità per l'Area di Porto Marghera. Grazie alla posizione geografica strategica in prossimità di due dei principali corridoi europei per il trasporto delle merci, a Porto Marghera inizia un lento processo di riconversione che punta a conferire all'interporto un nuovo valore all'interno della catena logistica. Questa sembra l'unica soluzione attuabile in un contesto nel quale non è possibile occupare nuove porzioni di suolo e cementificare ulteriormente il territorio. Nell'attuare questo processo di transizione le autorità e i soggetti economici coinvolti devono però fare i conti con il pesante inquinamento ambientale che caratterizza la zona, eredità di un periodo storico in cui a tali tematiche non era riservata la giusta attenzione. I progetti di riconversione devono quindi garantire le condizioni ottimali di coesistenza tra sostenibilità ambientale e sviluppo del settore chimico e logistico, come testimoniano le opere fino ad ora realizzate.

Le azioni finora implementate sono la prova di come sia possibile realizzare, seppur non senza difficoltà, delle opere ecosostenibili in grado di sostenere al contempo lo sviluppo economico della zona, creando quindi dei virtuosismi capaci di generare effetti positivi a favore di un gran numero di soggetti. In aggiunta, la rivalutazione dell'area di Marghera in chiave logistica richiede necessariamente l'adozione di una prospettiva integrata



d'intervento che sintetizzi le necessità e gli interessi dei diversi livelli di governance coinvolti, ognuno dei quali caratterizzato da priorità differenti e a volte tra loro contrastanti.

Le azioni del Comune di Venezia e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in sinergia con Regione, Stato e Comunità Europea, comprendono interventi nel campo del ripristino ambientale e della protezione civile per favorire la promozione d'investimenti sia pubblici sia privati, ridisegnando al contempo l'assetto complessivo della zona industriale con un uso diverso di parti dell'area per renderle appetibili ai nuovi investimenti.

L'opera più rappresentativa di tali dinamiche è forse il cosiddetto «Progetto integrato Fusina», il cui progetto è stato adottato con Delibera G.R. n. 365 del 16/02/2001 nel più ampio quadro individuato dal «Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia - Piano Direttore 2000», adottato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento n. 24 del 1/03/2000 e tuttora vigente. Tale provvedimento individua una serie di obiettivi di qualità delle componenti ambientali il cui raggiungimento è imprescindibile per il mantenimento dell'equilibrio ecosistemico della Laguna di Venezia. A tal scopo è stata realizzata - a sud di Porto Marghera - un'area ecologicamente attrezzata sulla quale sorge un centro di trattamento polifunzionale che fornisce servizi di depurazione dei reflui e di rigenerazione delle acque usate provenienti dalle aree industriali di Mestre, Marghera e dai comuni limitrofi, ai quali si aggiungono scarichi industriali e acque di dilavamento di siti potenzialmente inquinati. I reflui di origine civile trattati e depurati secondo un processo di fitodepurazione, vengono trasformati in acque di riuso e restituite per usi industriali agli impianti di raffreddamento delle attività produttive insediate all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera. Si preservano in questo modo le risorse idriche più pregiate.

Le infrastrutture realizzate e le opere di bonifica del sottosuolo attuate nell'ambito del «Progetto Integrato Fusina» rappresentano la base per il successo del terminal intermodale inaugurato nel 2014 nel quadro del progetto europeo «ADRIAMOS - Adriatic Motorways of the Sea». In questo modo si vuole incentivare l'utilizzo del trasporto combinato, contribuendo alla riduzione dei costi economici, sociali e ambientali legati ad attività portuali e logistiche, alleggerendo al contempo la pressione che il traffico crocieristico esercita sulla città di Venezia e riducendo quindi l'impatto ambientale sul centro storico veneziano.

Appare evidente quindi come gli interventi realizzati all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera siano caratterizzati non solo logiche economiche, ma anche da una sempre crescente attenzione al territorio e all'ambiente, come ampiamente testimoniato dai progetti di recupero e bonifica di un'area profondamente compromessa dalle scelte del passato. Questi stessi principi cardine hanno ispirato, tra gli altri, il processo di conversione della vecchia raffineria petrolifera in bio-raffineria e permesso l'inclusione di Porto Marghera nel progetto europeo «Fresh Food Corridor».

Nel pianificare gli interventi si è quindi cercato per quanto possibile di conciliare gli interessi locali con le logiche sovregionali e sovranazionali, con risultati spesso incoraggianti. Tuttavia, nonostante le premesse positive e i numerosi sforzi da parte delle Autorità locali, i costi sociali legati alla contaminazione del territorio sono ancora molto elevati e rischiano di compromettere la crescita di un territorio che fatica a rimanere al passo con il mercato. Ad oggi, i potenziali investitori sono penalizzati in particolare dall'incertezza connessa al sistema delle bonifiche nel S.I.N., soprattutto per quel che riguarda l'orizzonte temporale, cui si somma la difficoltà nel riconoscere l'effettiva responsabilità del danno ambientale alle aziende presenti a Porto Marghera.

Le risorse messe in campo fino ad ora rappresentano il punto di partenza per proseguire con profitto il processo di recupero ambientale e sviluppo industriale, tuttavia vi è ancora molto lavoro da fare per sfruttare appieno il potenziale dell'area, soprattutto per quel che riguarda lo sviluppo di Porto Marghera come polo logistico intermodale. Appare quindi più che mai evidente come sia necessario creare nuove sinergie e intensificare le azioni di cooperazione tra i vari attori coinvolti alla luce dei nuovi scenari socio-economici che si prospettano nel prossimo futuro, al fine di dare una risposta adeguata e coordinata alle nuove sfide del mercato globale.

ALEXANDRA KAPELIS

a.kapelis1@studenti.unitelmasapienza.it





Amedeo Gargiulo e Deborah Appolloni

La Stazione Termini di Roma

Giordano Editore

pp. 160 - € 25,00

ISBN 978-88-99309-03-9

La Stazione Termini di Roma è lo scalo ferroviario più grande d'Italia. Questo lo rende unico dal punto di vista operativo, ingegneristico, architettonico, urbanistico, commerciale, sociale e culturale. Il volume, firmato da **Amedeo Gargiulo** e **Deborah Appolloni** (Giordano Editore) ne ripercorre la storia, senza perdere di vista il ruolo all'interno della città e mettendolo in relazione allo sviluppo delle stazioni nelle maggiori capitali europee. Perché si sente la necessità di più scali ferroviari nella stessa città? Quale concezione ingegneristica c'è alla base di una stazione di testa rispetto a una passante? Come sono state pensate le nuove stazioni dell'Alta velocità? Lo sviluppo urbanistico di Roma ha influito sulla centralità della stazione Termini? Il viaggio all'interno di Termini non finisce sui binari, va oltre, fino a ricordare gli anni d'oro della stazione presa d'assalto da troupe cinematografiche che raccontavano un'Italia appena uscita dalla guerra, affascinata dal treno, passando per gli anni del degrado che hanno portato lo scalo a diventare anche un polo di solidarietà con l'apertura dell'Ostello della Caritas, l'help center e il Binario 95 per arrivare ai nostri giorni con una Termini ancora centrale nella vita di Roma, seppure sempre in cambiamento. Gli autori non guardano a Termini come a un luogo dove partono e arrivano solo treni. Sono le persone, gli incontri, le attività di diverso genere che determinano il carattere di uno scalo ferroviario, che ne delineano il ruolo e lo spazio. Non a caso sono spesso il cuore pulsante delle città, il primo contatto con l'arrivo in un nuovo contesto.

Termini è indubbiamente uno dei simboli di Roma, esaltata negli anni Cinquanta dalla cultura e dal cinema, quando il treno rappresentava un mezzo interclassista in grado di mettere insieme le diverse estrazioni sociali, tornata in auge con il Giubileo del 2000 come centro di accoglienza di milioni di pellegrini e turisti e, infine, nodo fondamentale della Capitale al tempo dell'alta velocità che ha rivoluzionato il modo di spostarsi e lavorare di molti italiani, di fatto connettendo e accorciando l'Italia, senza dimenticare i moltissimi pendolari che ogni giorno arrivano in treno dalla provincia per raggiungere il posto di lavoro.

Guardando Termini con gli occhi di Roma, la stazione ferroviaria ha da sempre rappresentato una piazza per la città, dove sono nate iniziative, sperimentazioni aggregative e di incontro in ambito commerciale, culturale e sociale. Un grande patrimonio che questo libro ha il merito di aver descritto, partendo dalla storia dell'architettura, dell'urbanistica e dell'ingegneria, arrivando ad aspetti più sociali e culturali.

La stazione Termini non ha bisogno di presentazioni. Nota a tutti, oggetto di tante pubblicazioni. Termini è un mondo, è un luogo di incontri e di vita, di sopravvivenza e di trasversalità. In pochi metri convivono eleganti uomini d'affari che usano i treni di lusso, con i clochard per i quali la stazione è la loro casa.

Il volume, una monografia sulla più grande stazione ferroviaria italiana, contiene anche un percorso fotografico, realizzato grazie alle immagini d'epoca messe a disposizione dalla Fondazione FS Italiane, che permette di ripercorrere le tappe più importanti della storia di Termini.



Renato Miano

La Linea 1 della Metropolitana di Napoli tra cultura e servizio

Giordano Editore

pp. 216 - € 30,00

ISBN 978-88-99309-04-6

Il lavoro dell'Ing. **Renato Miano**, è una testimonianza di come nella città di Napoli un disegno «virtuale» diventa una vera sfida alla mobilità privata.

Sono note sintetiche che descrivono quanto è stato prodotto nel corso degli anni, per dare alla città metropolitana di Napoli un «volto nuovo» per la mobilità, attraverso opere quali il collegamento della Stazione AV Napoli-Afragola e il collegamento sotterraneo tra i due Musei.

Noi abbiamo vissuto questi momenti partecipando alle fasi più «calde» delle scelte, anzi corre d'obbligo il ricordo per quanti hanno fatto al fine di dare alla città di Napoli un'opera che fosse in grado di ridisegnare non solo la rete dei servizi, ma anche le funzioni urbane.

Merito di due eccellenti professionisti napoletani l'Avv. Franco Aversa ed il Dott. Carlo Rolandi, rispettivamente Presidente e Amministratore delegato della Metropolitana di Napoli, sul versante della progettualità e della direzione lavori e grazie al coraggio dell'Ing. Renato Miano, Autore di questo volume, oggi possiamo dibattere e discutere un'opera che c'è e che rappresenta la nuova «innervatura» per la mobilità napoletana. L'Ing. Renato Miano è stato, a nostro avviso, un artefice di quello slogan «la stanno costruendo o la stanno cercando», quando tra mille difficoltà si riuscì a portare avanti un progetto ambizioso, sia per le sue dimensioni, sia per le difficoltà costruttive per effetto di un nuovo disegno dell'esercizio.

Il volume nella seconda parte riporta una serie di progetti ed integrazioni alla Linea 1 della Metropolitana di Napoli anche per dare un effetto diffuso della città. Si vuole ricordare una per tutte l'estensione ed il prolungamento ad Afragola. La stazione «di Porta» oggi denominata Napoli - Afragola, inserita nel Piano Regionale dei Trasporti approvato in Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale presieduta da Antonio Fantini. L'Autore «racconta» in modo diretto, senza veli e giri di parola i fatti come si sono succeduti nel tempo.

Per quando riguarda le nuove proposte progettuali che si illustrano nel volume tra le quali, il collegamento dei due musei Nazionale e di Capodimonte, è da considerarsi il progetto più completo di un sistema di trasporto che va al di là dei confini dell'opera di ingegneria o del singolo intervento per allargarsi allo studio di un sistema più ampio che comprende le problematiche socio-economiche di un quartiere degradato, come quello della Sanità.

Quartiere, caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di cavità che la ricercatrice del CNR Dot.ssa Roberta Varriale, nel volume dedicato al sottosuolo napoletano da lei curato e con riferimento non solo a quest'ultimo, afferma che «il progetto vuole infatti proporsi come un esempio di cooperazione interdisciplinare in cui ciascuno studioso fornisce il contributo in linea con le sue competenze specifiche e che divide le sue conoscenze con altri che hanno studiato le stesse cose da altre prospettive». È appunto il caso del progetto del collegamento dei due musei nel quale il Prof. Rocco Giordano ha prodotto un contributo essenziale per tutte le problematiche trasportistiche e di sistema, il Prof. Luigi Battistelli che, oltre agli aspetti puramente impiantistici, ha trasferito nel progetto il risultato di sue importanti e innovative ricerche nel settore energetico.

I volumi sono acquistabili scrivendo a:
segreteria.giordaneditore@gmail.com