15.11.2018 ISSN 2464-8841

Sistemi di Logistica
Numero Speciale

SISTEMI DI LOGISTICA
Numero Speciale

Supplemento a
Sistemi di Logistica
Anno XI - n. 3
Settembre 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. +39.081.081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

La Macroregione del Mediterraneo

Presentazione del Libro di Andrea Piraino e Renato D'Amico

Napoli , 7 settembre 2018

Introduzione

La presentazione del libro curato da Andrea Piraino e Renato D'Amico ci da l'occasione per riprendere il tema già affrontato da «Sistemi di Logistica» sulle macroregioni, avendo già pubblicato alcuni stralci dello studio avviato dalla Fondazione Agnelli nel 1972 e pubblicato nel 1974, a cui partecipammo attivamente.

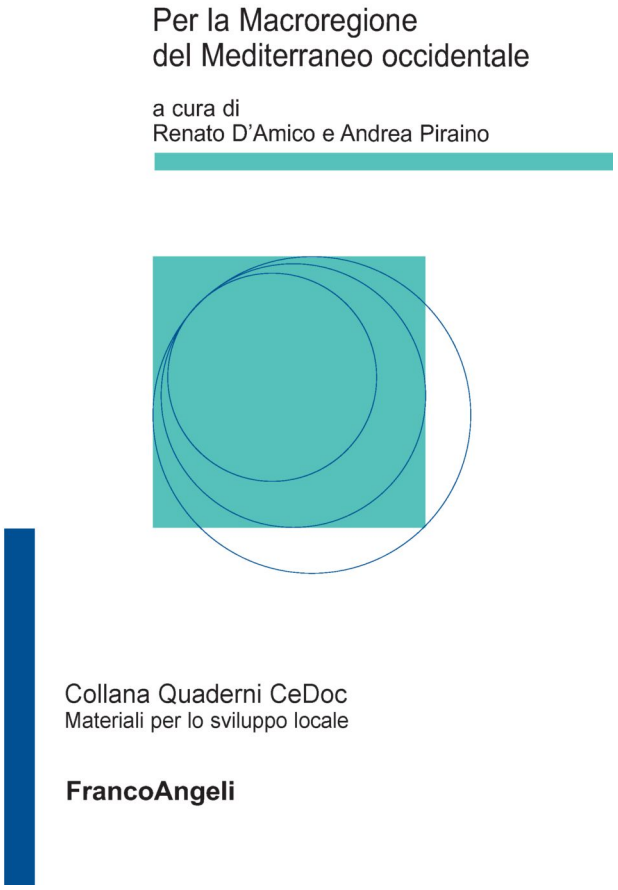
Tentativo ripreso, in quanto a nostro avviso strada obbligata, nel 2005 e successivamente nel 2012 quando con responsabilità diverse curammo l'estensione del Piano Nazionale della Logistica individuando 7 Piattaforme Logistiche frutto di una aggregazione territoriale lungimirante, per la messa a sistema delle infrastrutture e dei servizi per la logistica ed il trasporto delle merci.

Le analisi e valutazioni che ponemmo alla base delle nostre scelte erano e sono di politica economica e non settoriali, nel quadro di una economia globale.

Oggi restano importanti le analisi e valutazioni in una logica di ***democrazia partecipata****.*

Rocco Giordano

r.giordanoeditore@gmail.com



Presentazione

Si è tenuta Venerdì 7 di Settembre presso il Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli la presentazione del libro «Per la Macroregione del Mediterraneo occidentale» curato da Renato D'Amico - Ordinario di Scienza Politica dell'Università degli Studi di Catania - e da Andrea Piraino - Ordinario di Diritto Costituzionale all'Università degli Studi di Palermo - più che di una semplice presentazione di un libro si è trattato di un importante convegno sul tema del macroregionalismo; una giornata di lavori ricca di nomi di eccellenza nei propri settori. Il testo stesso è il risultato di altro importante convegno sul tema, svoltosi a Palermo l'anno scorso.

Il volume vuole lanciare l'idea della costituzione della Macroregione del Mediterraneo, collocandosi, dunque, nel quadro di quella «Strategia macro-regionale» che, nell'ambito del più generale obiettivo della cooperazione territoriale, rappresenta un laboratorio sperimentale dell'integrazione europea.

Gli interventi dei relatori sono riportati in parte su questo numero speciale di «Sistemi di Logistica» e, visto che difatti l'evento non è stato solo la presentazione di un libro, ma un autentico simposio internazionale sulle strategie macroregionali, gli atti saranno raccolti e pubblicati. Ringraziamo il Professor Rocco Giordano, Presidente della Giordano Editore, il Presidente della Carlo Filangieri Stanislao Napolano, il Presidente del Corpo Internazionale di Soccorso Pierluigi Sanfelice di Bagnoli, gli autori del libro, Renato D'Amico e Andrea Piraino, Costituzionalista e quanti hanno partecipato: Luigi de Magistris, Sindaco di Napoli, Sua Eccellenza Amarilis Gutierrèz Graffe, Console generale della Repubblica Bolivariana del Venezuela, e Sua Eccellenza Baya Abdelbaki Fraoua, Console Generale della Tunisia, Alberto Cammarata, Head of the Political European Integration and Trade Section, Cosimo Inferrera, Presidente del Comitato promotore per la M.M.C.O, Giovanni Saccà, ingegnere specialista di Trasporti ferroviari, Giuseppe Abbati e Giuseppe Valeri della AICCRE di Puglia, Alessandro Citarella, Segretario Generale dei Meridionalisti Democratici, Pietro Spirito, Presidente della Autorità Portuale, Michele Zannini delle Acli Nazionali, Pasquale Gallifuoco, Geografo, Domenico De Crescenzo Presidente dei professionisti di Napoli e della Campania, Vito Grassi Presidente della Unione Industriali di Napoli e della Confindustria Campania, Anna Del Sorbo, Presidente della Associazione delle Piccole e Medie Imprese della Campania, Sandro Staiano, Costituzionalista, Carlo Amirante, Costituzionalista e fra i fondatori della Università degli Studi della Calabria, Adriano Giannola, Presidente SVIMEZ, Gerardo Bianco, Presidente ANIMI, Pasquale Persico, Economista, Antonio Cinque, Direttore della Banca d'Italia, Andrea Cozzolino, europarlamentare, Rosa D'Amelio, Presidente del Consiglio Regionale della Campania.

Le macroregioni si ispirano all'obiettivo stabilito con **Il Trattato di Lisbona**, noto anche come **Trattato di riforma che modifica il trattato sull'Unione Europea e il trattato che istituisce la Comunità europea.** È il trattato internazionale, firmato il 13 dicembre 2007, che ha apportato ampie modifiche al Trattato sull'Unione Europea e al Trattato che istituisce la Comunità Europea. Rispetto al precedente Trattato, quello di Nizza, esso abolisce i «pilastri», provvede al riparto di competenze tra Unione e Stati membri, e rafforza il principio democratico e la tutela dei diritti fondamentali, anche attraverso l'attribuzione alla Carta

di Nizza del medesimo valore giuridico dei trattati. Quindi viene promossa la costituzione di macroaree per la coesione territoriale, anche fra paesi non appartenenti alla UE, puntando molto sulle comunità locali, anche per colmare il deficit democratico di cui soffrono tutte le istituzioni europee dall'inizio della loro costituzione.

Le macroregioni sono il risultato di una strategia per realizzare «*Una struttura di governance multilevel che, con il superamento dei limiti territoriali garantisca la partecipazione delle Autorità regionali, locali e dei cittadini alle politiche di cooperazione europee ed euromediterranee per la cultura, la tutela ambientale, la ricerca scientifica, l'innovazione, i sistemi energetici, la connettività territoriale, la mobilità urbana sostenibile, e dunque lo sviluppo socio economico della terra meridionale e dei paesi rivieraschi del Mediterraneo* ».

Paolo Pantani

paolopantani44@gmail.com

Ringraziamenti degli Autori

Ringrazio, innanzitutto, gli amici napoletani che hanno ritenuto che questo volume curato da me e da Andrea Piraino meritasse una presentazione. Ma li ringrazio, soprattutto, e con essi ringrazio tutti coloro che sono stati presenti a questa iniziativa, spesso apportando un loro prezioso contributo di riflessione, per il fatto che nonostante le innumerevoli e ben note difficoltà di un processo tanto complesso, continuano da anni, ormai, e con lodevole impegno nella proposta di istituzione della Macroregione del Mediterraneo centro occidentale. Ed è in piena sintonia con la loro invariata passione che oggi colgo l'accelerazione che negli ultimi mesi ha interessato questo processo istitutivo.

Come è stato sottolineato sin dagli interventi di apertura di questa mattina, il senso di questo processo è quello di voler procedere dal basso, secondo quell'approccio bottom-up suggerito dall'UE e nel quale il «Territorio» è chiamato ad assumere un ruolo di assoluto protagonista. Ne è prova l'ampia partecipazione a questa iniziativa degli attori territoriali privati, dei principali stakeolders, dei quali ho potuto apprezzare gli interventi. Né sarebbe potuto essere diversamente: è tra i principali obiettivi della Strategia Europea delle Macroregioni quello di prendere le mosse da una visione condivisa dei «punti di forza» e di «debolezza». Ma anche le «opportunità» e le «minacce», come richiede l'analisi SWOT – che accomunano le regioni che decidono di aderirvi, così come essi vengono rappresentati dagli attori (pubblici e privati) che vivono ed operano in quel territorio, al fine di pervenire ad una strategia comune ispirata non già alla mera «rincorsa delle emergenze» bensì a quel metodo della programmazione (interventi integrati e coordinati tra loro, e proiettati sul medio-lungo periodo) ahimè troppo spesso trascurato dalle nostre istituzioni pubbliche. È quasi superfluo dire, inoltre, quanto l'istituzione della Macroregione del Mediterraneo occidentale costituisca un'occasione straordinariamente importante in particolare per il

Mezzogiorno d'Italia, e, soprattutto per quelle occidentali che si affacciano sul Mediterraneo. Le cose che ho avuto il piacere di ascoltare questa mattina confermano, in tal senso, quanto scrivono tutti gli autori i cui contributi sono raccolti in questo nostro volume. Le ricadute positive riguarderebbe il protagonismo dei territori meridionali nella valorizzazione del ruolo che essi a fatica si stanno conquistando – anche per ragioni squisitamente geografiche e culturali – nei rapporti con i Paesi della sponda settentrionale dell'Africa. Ma riguarderebbero anche l'elaborazione di una vera strategia volta al superamento di quel dualismo Nord-Sud così duro a morire, a cominciare dalle infrastrutture per la mobilità e delle politiche economiche.

La Strategia Europea delle macroregioni può essere letta su due piani, uno di breve e medio periodo ed uno di lungo periodo. In quest'ultimo caso, in particolare, il punto di approdo sarebbe quello del superamento di un'Europa delle Nazioni a beneficio di un'Europa dei Popoli in prospettiva federalista. Un obiettivo difficile, questo, irto di ostacoli politici, tanto più in un'epoca, la nostra, dominata da «sovranismi» ed egoismi d'ogni genere.

Per questo, sono personalmente più propenso per obiettivi più di breve-medio periodo, forse più modesti ma indispensabili. Mi riferisco – come sostengo nel mio scritto contenuto nel volume – alla Macroregione del Mediterraneo occidentale intesa come spazio strategico e occasione di apprendimento organizzativo, per le istituzioni come per le comunità coinvolte, nel recepire quei mutamenti paradigmatici – di contenuto e di metodo – che contraddistinguono le migliori politiche europee di sviluppo locale. Apprendere tutto questo, farlo divenire un patrimonio comune dei territori che aderiscono alla Macroregione non ha solo un valore in sé in vista di politiche che possano realmente creare sviluppo, bensì significa anche porre su solide fondamenta anche quella prospettiva politica di più lungo periodo che punta all'Europa dei Popoli.

Pur muovendoci in questo percorso **bottom-up**, di democrazia partecipativa, non possiamo tuttavia tralasciare il fatto che l'istituzione della Macroregione richiede il coinvolgimento delle istituzioni amministrative, Regioni, Province, Città. E qui sorge il primo problema: la permanenza di un disegno istituzionale ancora fondato sulle Nazioni, ciascuna con un proprio assetto amministrativo e regolamentare che rende estremamente difficoltoso quel coordinamento e quella armonizzazione delle politiche più volte rivendicate nei documenti istitutivi delle macroregioni. Perché possano efficacemente funzionare come «spazi funzionali», l'istituzione della Macroregione necessita dunque di una chiara manifestazione di volontà e responsabilità politica, di un impegno non propagandistico bensì costantemente perseguito da parte degli esponenti politici chiamati a governare le Regioni, le Province, le Città, metropolitane e non, che ricadono nel territorio interessato dalla Macroregione del Mediterraneo occidentale.

La stessa volontà della politica è condizione indispensabile sotto il profilo tecnico procedurale. E questo, come insegna l'esperienza, costituisce un secondo problema. Sappiamo, infatti, che la materia dell'istituzione, prima, e del ciclo di vita, poi, delle macroregioni è regolata non da una normativa specifica, bensì da uno schema consuetudinario. Resta però il fatto che sia nella prima fase di questa «procedura» (la piena condivisione da parte degli attori territoriali circa le sfide comuni da affrontare

e la strategia da adottare), sia nella seconda quella delle relazioni intergovernative, orizzontali e verticali, sul piano degli organismi dell'Unione, prima in sede di Consiglio, e poi in sede di Commissione che avvia un ampio processo di consultazione con tutti gli attori territoriali che si conclude con l'adozione del Piano d'Azione e la redazione di una Comunicazione sulla Strategia della Macroregione che dovranno, infine, essere formalmente approvati dal Consiglio europeo. Dei passi istituzionali da percorrere), sia, infine, nella terza fase (quella della attuazione della strategia macro-regionale attraverso l'espletamento di ruoli e compiti nel quadro dell'approccio della **multi-level governance** e della **partnership** pubblico-privata), fondamentale è la responsabilità delle istituzioni pubbliche (Regioni e Comuni, **in primis**).

Così stando le cose, in conclusione, la sfida che ci aspetta è quella di impedire il possibile «cortocircuito» tra l'approccio **place-based** e la tradizionale pervasività della politica (meridionale), con il suo corredo (sempre dietro l'angolo) di disattenzione e paralisi decisionale.

Renato D'Amico

damicore@unict.it

Le ragioni di una strategia macroregionale per il Bacino del Mediterraneo Occidentale

Non è un semplice gesto di cortesia quello con il quale intendo ringraziare gli organizzatori ed i partecipanti a questa intensa mattinata di dibattito ed approfondimento sul tema della Macroregione del Mediterraneo Occidentale proposto all'attenzione dell'opinione scientifica dal volume curato dal professore Renato D'Amico e dal sottoscritto per i tipi della Franco Angeli Editore. E' anche e soprattutto un sentimento di ammirazione che intendo esprimere per la capacità degli amici Paolo Pantani, Rocco Giordano e Stanislao Napolano di raccogliere l'idea della costituzione della Macroregione mediterranea contenuta nel libro e di proporla all'apprezzamento dell'opinione politico-istituzionale e dei principali soggetti sociali con la discussione svoltasi in questa splendida sede della stazione marittima di Napoli.

Quella che si è voluta fare, prima ancora che con la pubblicazione del volume, con il Convegno internazionale che si è svolto a Palermo lo scorso anno e del quale il libro alla vostra gentile attenzione rende noti gli Atti, è la proposta di costruire una nuova realtà ordinamentale. Che non è la semplice riforma delle vecchie istituzioni regionali o delle altre organizzazioni territoriali. Ma un'iniziativa che mette in moto un processo «rivoluzionario». Basti pensare che la Macroregione (non solo) del Mediterraneo occidentale non sarà mai una nuova **istituzione** ma dovrà essere invece una strategia, vale a dire una organizzazione politica con il carattere della dinamicità e non della staticità. In questo senso e per questo, in grado di mettere in movimento il Mezzogiorno e riscattarlo

dal suo più recente passato che è stato caratterizzato dall'immobilismo e dal soggettivismo delle sue classi dirigenti.

Ma la partita non è così semplice. Dovrà riguardare il carattere essenziale della crisi che attanaglia non solo il Mezzogiorno ma anche tutta l'Italia, l'Europa, l'Occidente: la fine, cioè, del pensiero unico e della sua **universalità** e la difficoltà di accettare una globalizzazione che implica necessariamente una nuova condizione esistenziale fondata sulla **pluriversalità**. Questa la vera cifra del cambiamento con la quale ci si deve misurare. Che, tradotta in termini politico-istituzionali, significa la fine della centralità della categoria della sovranità dello Stato, nata nel 1648 con la pace di Westfalia ed elevata per quasi quattro secoli ad unico ed ultimo criterio della politica nazionale.

Solo che l'incapacità di costruire in questa lunga fase storica un'alternativa ordinamentale allo Stato nazionale ha fatto sì che un'ampia componente dell'opinione pubblica europea, di fronte alle difficoltà indotte dallo sviluppo in particolare tecnologico di questi ultimi decenni, ripiegasse su un nuovo ancoraggio al **sovranismo** e da questo al **nazionalismo-populistico**, in evidente e chiara contraddizione proprio con la principale causa della crisi: lo statalismo, appunto. Si è così determinata una condizione di doppia difficoltà che rende veramente difficile lo sforzo che bisogna fare per venire a capo di questa situazione che attanaglia il Paese, sia a livello di istituzioni centrali che regionali, e l'Europa intera. Insomma, non è né con le false riforme 'interne' (prima, quella ricentralizzatrice di Renzi ed, ora, quella di differenziazione autonomistica portata avanti da Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna ed altre Regioni) né con le contraddittorie politiche inter-governative dell'Unione Europea (nata, all'indomani della seconda guerra mondiale, come risposta proprio alla crisi ritenuta irreversibile del sovranismo statale) che si può avviare un processo virtuoso di cambiamento all'altezza della complessità che le realtà socio-economiche richiedono.

Per uscire 'in avanti' dalla crisi che ci attanaglia, l'unica politica, allora, sulla quale si può e si deve puntare è quella di costruire, come ha indicato il Parlamento Europeo, un sistema macroregionale che coinvolgendo tutti i vari Territori dei Paesi europei consenta al contempo di rivedere l'organizzazione regionale di ogni singola Nazione e, segnatamente, della nostra e di avviare veramente e per la prima volta la costruzione di una federazione di Comunità territoriali europee.

Come già detto, non sarà una cosa facile. Se però, a partire dal piano procedimentale di costruzione della strategia macroregionale, si adotterà una logica nuova, per intenderci: né **bottom up** né **top down** ma circolare, che coinvolga, cioè, non soltanto il Governo nazionale o quelli regionali ma entrambi e per di più sulla base della spinta propulsiva delle grandi Città, metropolitane e capoluogo, allora sì che sarà possibile costruire questa nuova prospettiva che può salvare l'Italia e l'Europa. Per non dire del nostro Mezzogiorno e della mia Sicilia.

Da qui la proposta per una opzione in favore della strategia macroregionale e per la costruzione, senza ulteriori perdite di tempo (si ricordi che il primo passo verso la sua costituzione fu fatto con la cd. «Dichiarazione di Palermo» sottoscritta il 15 maggio 2010 nel capoluogo siciliano dai rappresentanti di 50 Istituzioni di 20 Paesi), di una aggregazione di Territori del bacino del Mediterraneo Occidentale che, peraltro, è auspicabile anche per colmare una lacuna e recuperare un ritardo che pure

sotto questo aspetto si è creato con le Regioni non solo del Nord Italia che già hanno dato vita ed ormai appartengono o alla Macroregione Adriatico-Jonica o a quella Alpina e sono operative, in questo senso, da alcuni anni.

Dunque, ciò che si propone è la costituzione, secondo la normativa europea, di una macroregione costituita dall'unificazione di aree regionali omogenee per territorio, storia, cultura, sensibilità politiche ed interessi socio-economici, che superando le diversità di appartenenza nazionale si collochino nella prospettiva dell'Unione Europea. Ma non, come accennato, nella dimensione di una nuova istituzione che si aggiunge alle altre ma come una strategia politica che deve essere adottata da tutte le esistenti istituzioni dei vari Paesi (**in primis**, quelle regionali e locali) per attuare nel miglior modo possibile la coesione territoriale che, nello sviluppo più recente, si affianca e completa la coesione economico-sociale e rappresenta la precondizione di ogni ipotesi di sviluppo.

Questa condizione di non-istituzionalità, che significa anche no! a finanziamenti **ulteriori** e no! a normative **specifiche** e che implica il migliore coordinamento delle istituzioni e delle risorse disponibili nell'ambito delle norme esistenti, consente poi l'abbattimento ed il superamento dei confini politico-amministrativi entro cui sono costretti, invece, Stati, Regioni ed Enti territoriali locali. Il che comporta che la macroregione sia una forma di aggregazione determinata non più da retaggi sovrani e vincoli storici ma dalla capacità di dare risposte unitarie a problemi che, certo, non si fermano alle perimetrazioni amministrative ma riguardano questioni comuni a più entità territoriali.

Con la conseguenza che gli effetti di questa strategia macroregionale non si fermeranno agli specifici obbiettivi intorno ai quali essa sarà costruita ma investiranno le vecchie delimitazioni degli Stati nazionali esistenti, dimostrando come sono proprio queste ultime con i loro **confini sovrani** ad impedire la costruzione dell'Europa comunitaria ideata dai Padri fondatori. E ciò è tanto vero che questa strategia macroregionale avrebbe anche la capacità di scardinare il vecchio regionalismo in crisi irreversibile del nostro come degli altri Paesi europei (v. la Spagna con la sua questione catalana) ed avviare veramente quella riforma degli ordinamenti costituzionali che, com'è noto, nel nostro Paese si tenta di realizzare senza successo ormai da diversi decenni.

Quindi la strategia macroregionale è una politica complessa che serve non soltanto per ridisegnare l'organizzazione territoriale del nostro Paese ma anche per aiutare a superare i 'muri' costituiti dai confini dei singoli Stati non solo europei e così ricomporre nuove comunità geopolitiche di dimensione continentale.

Una di queste Comunità -siamo convinti- dovrebbe essere quella costituita dalle regioni del Mezzogiorno d'Italia, della Sardegna, della Sicilia, della Corsica, della Costa Azzurra, della Catalogna, delle Canarie, di Malta. Entità tutte i cui territori, che si affacciano nel bacino del Mediterraneo Occidentale, presentano problematiche e sfide comuni. A partire dalle questioni riguardanti i sistemi energetici, la ricerca scientifica, l'innovazione, la cultura, la tutela ambientale, la garanzia e lo sviluppo dei diritti fondamentali, la sicurezza e, soprattutto, i flussi migratori. Insomma, si tratterebbe di costruire una rete dove annodare tutte le materie che costituiscono i settori portanti per una crescita economica intelligente e sostenibile.

Ma come procedere? In quale direzione muoversi per compiere i primi passi? Innanzi tutto, individuando e coinvolgendo le istituzioni (Città e Regioni) che devono svolgere il ruolo di capofila oppure o, forse, meglio puntando su un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) con responsabilità definite e condivise. Sapendo bene, comunque, che il bacino in questione è espressione di una medesima realtà storica e culturale e rappresenta un ambiente naturale e geo-politico di 500 milioni di abitanti, strategico per il futuro della stessa Europa che così conquisterebbe una maggiore sicurezza , un controllo più sostenibile dei flussi di immigrazione e la partecipazione diretta ad un'area in sicura espansione socio-economica.

Per le Regioni e gli Stati europei del Mediterraneo, allora, è un processo da intraprendere immediatamente e con grande determinazione, sapendo che da esso può derivare il superamento delle diversità di appartenenza nazionale e la prospettiva di una convivenza comunitaria non più condizionata dalla logica divisiva degli Stati nazionali.

In pieno dominio, a livello europeo, della logica intergovernativa e, soprattutto, nell' implacabile affermarsi, a livello politico dei vari Paesi, dei sovranismi e dei populismi più spinti, l'idea di costruire una Macroregione del Mediterraneo Occidentale può sembrare una irrealizzabile utopia. Pur con tutte le difficoltà possibili ed immaginabili questa, però, è l'unica strada percorribile per salvare e rilanciare i territori e le comunità dei vari Paesi europei, a cominciare dal nostro. Che così potrebbe, finalmente, sperimentare una nuova **governance multilevel** fondata sulla partecipazione ed il protagonismo delle Autorità regionali e locali ma non in contrapposizione con quelle nazionali e, soprattutto, europee.

Andrea Piraino

andreapiraino@libero.it

Il deficit di politiche europee per il Mediterraneo

Nel ridisegno delle connessioni internazionali e nella costruzione della nuova mappa dei poteri tra i principali blocchi del mondo, il convitato di pietra è l'Europa. L'indebolimento della sua capacità politica è cominciato proprio quando, con la nascita della unione monetaria, pareva invece che dovessero essere poste le premesse per un processo federale capace di far affermare sulla scena internazionale un soggetto destinato a pesare sempre più sulle scelte. Per parafrasare il titolo del libro di un politologo americano, Richard N. Haas, «la politica estera comincia a casa». E quando la casa europea ha cominciato a vacillare nelle sue fondamenta, il peso dell'Europa sugli affari mondiali è diventato via via meno influente.

L'Unione Europea è stata la prima ad intuire che il disegno della integrazione delle reti di collegamento era parte strategica per recuperare competitività sul piano internazionale. A metà degli anni Ottanta del secolo passato Jacques Delors lancio l'iniziativa delle reti transeuropee,

con l'ambizione di connettere i Paesi comunitari con infrastrutture maggiormente adeguate ed efficienti.

Ci sono stati due limiti in questo programma comunitario: da un lato i finanziamenti del programma provenivano per larga parte dagli Stati nazionali, ed hanno subito tagli nel periodo della grande crisi, e dall'altro questo disegno di rete non era concepito anche come un modello per connettere l'Europa agli altri principali mercati limitrofi, se escludiamo una proiezione verso Est e verso la Russia.

Anche chi oggi parla di una «Via europea della seta» concepisce un disegno di allargamento e potenziamento delle infrastrutture verso oriente, senza ipotizzare alcuna reale connessione verso la sponda meridionale del Mediterraneo, in qualche modo assecondando un disegno di integrazione solo parziale. È mancata, ed ancora manca, una visione comunitaria del disegno delle connessioni che ponga anche il Mediterraneo al centro di un ragionamento di sviluppo.

Questo ragionamento vale anche per la questione delle scelte logistiche che hanno sempre più caratterizzato la definizione delle gerarchie strategiche, sia all'interno della Unione sia sul piano internazionale. Sino ad ora la partita portuale comunitaria è stata caratterizzata da una contrapposizione tra sistema portuale del Nord Europa e sistema portuale mediterraneo, in una concorrenza per attrarre traffici destinati al mercato europeo. Va sottolineato che, come dice Abulafia, «nell'Unione Europea all'inizio del nostro secolo, il centro di gravità dell'Europa si trova ancora al Nord».

È come se si fosse cristallizzato un potere di influenza sancito molto tempo addietro, a partire dalla costruzione della Lega Anseatica, sin dal dodicesimo secolo. L'Europa settentrionale marittima, sin da allora, ebbe la capacità di federare le proprie forze per affermare un progetto egemonico, con una alleanza che coinvolgeva sino a cento città marittime. Il Mediterraneo non è mai riuscito ad esprimere un modello federale che valorizzasse le specificità dei differenti scali, ed è stato caratterizzato invece più da singole temporanee egemonie che da modelli cooperativi.

Va poi sottolineato che - successivamente alla conclusione della seconda guerra mondiale - il Mediterraneo è entrato nella sfera di influenza statunitense, come avamposto della lunga stagione della guerra fredda tra i due grandi blocchi contrapposti delle economie di mercato e delle economie pianificate. In una certa misura la Comunità Economica Europea nasce anche per l'esigenza di non delegare a Stati Uniti e Unione Sovietica la sicurezza europea, non prestare il fianco alle offerte disgregatrici di Mosca, rafforzare la coesione dell'Europa sul piano politico, economico e sociale. Non si riesce a perfezionare anche la Comunità Europea della Difesa, in particolare per la rigida posizione francese, ma nasce una forte integrazione dei mercati che consente di consolidare la ripresa economica dei Paesi europei.

Il Mediterraneo come spazio geografico e politico è parte integrante del processo di integrazione europea sin dal suo avvio. Nella conferenza di Messina, che ha preparato i Trattati di Roma del 1957, tale aspetto politico è al centro della discussione tra i Paesi che daranno vita alla CEE. Tuttavia, politiche mediterranee hanno poi stentato ad emergere nella agenda comunitaria. La rilevante diversità degli interessi e nelle rela-

zioni degli Stati membri nei confronti della sponda sud fu la causa principale del sostanziale fallimento nella creazione di una politica comune.

La costruzione europea è stata sin dall'inizio un edificio sofisticato di sperimentazione istituzionale, un contenitore che ha sapientemente mescolato più ingredienti politici e sociali: Lo spirito di complessità è lo spirito d'Europa. Questa complessità si è nel tempo inaridita di fronte alla difficoltà di arricchire i contenuti di cooperazione, che si sono focalizzati essenzialmente sulla costruzione di un mercato unico governato da una moneta unica. La latitanza delle altre politiche ha reso molto più difficile il bilanciamento con i fattori fondanti di una politica federale, che sono essenzialmente la politica estera, l'armonizzazione delle politiche economiche e fiscali, le politiche di indirizzo strategico su una visione condivisa del futuro.

C'è stata una breve fase, nella storia del processo di integrazione comunitaria, nella quale si è tentato di spostare l'asse dell'attenzione sul baricentro mediterraneo, vale a dire quando, da metà degli anni settanta del secolo passato, si è avviata, ed è poi giunta a conclusione positiva, la trattativa per accogliere Spagna e Portogallo nel disegno di integrazione europea: Si riteneva che la cooptazione di Spagna e Portogallo nella CEE avrebbe riequilibrato il baricentro della Comunità verso il Sud Europa.

Quella illusione è durata sino alla metà degli anni Ottanta, quando il tenativo di riforma istituzionale verso una maggiore integrazione politica, con l'Atto Unico, si è poi infranto con la diluizione delle ambiziose riforme proposte. Subito dopo, a distanza di qualche anno, il crollo dell'Unione Sovietica e delle economie pianificate ha cambiato completamente le carte in tavola.

L'unificazione tedesca prima, e l'espansione comunitaria verso Est poi, è stata la cifra dominante che, da allora in poi, ha caratterizzato prima l'asse, e poi la crisi, della integrazione comunitaria. La stessa costruzione della moneta unica è stata più un modo per imbrigliare la Germania unificata in un disegno di cooperazione obbligata che non una azione di rilancio per rafforzare la costruzione di una Europa federale.

Poi, per quei paradossi che spesso la storia presenta, il disegno di una moneta unica che doveva originariamente servire ad arginare il potenziale eccessivo potere di una Germania unificata, è piuttosto servito ad amplificarne la portata, non per effetto di un destino cinico e baro, ma per le debolezze delle soluzioni istituzionali adottate.

Nel tempo più recente, a partire dalla caduta del muro di Berlino e dallo sgretolamento delle economie pianificate che gravitavano attorno all'orbita sovietica, l'attenzione dell'Europa si è spostata verso Oriente, per allargare la propria sfera di influenza politica e l'ambito dello spazio economico comunitario. Inevitabilmente le risorse finanziarie e le energie politiche si sono direzionate verso questo obiettivo primario, ed ancora una volta è sfumata l'attenzione verso le regioni dell'area mediterranea.

Insomma, il Mediterraneo sembra costituire la promessa costantemente mancata delle politiche comunitarie: sembra sempre sul punto di entrare più volte nelle agende degli impegni della Unione Europea, per poi invece essere superato da altre questioni che incalzano tra le priorità che vanno effettivamente percorse.

Quella del partenariato euromediterraneo è in realtà una storia di un bambino morto nella culla. Da una parte infatti il riacutizzarsi della tensione nel conflitto arabo-israeliano ma anche il tramonto del clima di trionfo neo-liberale successivo alla fine della Guerra fredda, finiscono per far venire meno le condizioni ambientali affinché l'ambizioso progetto possa realizzarsi.

Dalla prima conferenza euro-mediterranea tenutasi a Barcellona alla fine di novembre del 1995, si sono susseguiti tanti altri vertici e tante altre conferenze su questo tema, senza tuttavia generare quel salto di qualità nel modello di cooperazione capace di determinare una centralità effettiva della politica euro-mediterranea.

Si può registrare una parabola discendente della politica mediterranea della UE, che è passata dall'ambizioso approccio multilaterale proposto dal partenariato euro-mediterraneo del 1995, che nutriva la visione forse utopistica di modernizzare la regione, al ritorno alla pratica degli accordi bilaterali con la politica europea del vicinato e l'Unione per il Mediterraneo. Insomma, mentre si provava a mettere in campo una seria iniziativa euromediterranea, mancava poi il carburante politico per metterla in pratica, e al più si mantenevano in vita simulacri di cooperazione che ne indebolivano ulteriormente la portata.

Romano Prodi, attento osservatore della geopolitica internazionale, doversi anni fa ha sottolineato che «il Mediterraneo è ancora periferia del sistema economico mondiale e non è un sistema anche perché le relazioni marittime o aeree tra l'Italia e l'Africa del Nord, ad esempio, sono ridicole: pochissimi sono i collegamenti, quelli aerei sono recentissimi e sporadici, e manca persino una tradizione. Si è proprio interrotto un fatto storico, ma che dobbiamo e possiamo ricomporre».

Mentre resta questa gravitazione settentrionale ed orientale delle politiche comunitarie, l'asse dei cambiamenti si sta spostando verso l'orizzonte mediterraneo, ma sembra che la Comunità non se ne sia accorta, salvo che per l'emergenza dell'immigrazione. Dopo la crisi finanziaria del 2007, i cui effetti sono ancora visibili, sono stati proprio i Paesi dell'Europa mediterranea ad entrare in crisi, e sono mancate risposte adeguate per baricentrare in modo più equilibrato le scelte di politica economica e di assetto geostrategico.

L'indirizzo delle politiche fiscali è stato guidato dal solo principio delle politiche monetarie, consistente in un approccio restrittivo alla finanza pubblica, proprio quando sarebbe stato necessario rispondere alla crisi con scelte anticicliche. Una Unione Europea a trazione tedesca ha scelto di controllare rigorosamente solo i parametri del deficit e del debito pubblico, mentre sono stati del tutto trascurati i parametri dell'avanzo eccessivo di surplus nella bilancia commerciale, che pure avrebbero dovuto dar luogo a provvedimenti correttivi secondo le regole di Maastricht.

Si sono adottati due pesi e due misure, con l'effetto di segnare ancor di più l'indirizzo recessivo delle politiche economiche, con una conseguente crisi ancor più dura dei debiti sovrani e con un indirizzo recessivo che ha assecondato il ciclo della crisi, piuttosto che contrastarlo.

Sono così emerse spinte centrifughe dall'euro, che hanno assecondato e sostenuto l'ondata populistica emergente per effetto di una crescita delle diseguaglianze e per un forte incremento della disoccupazione, so-

prattutto giovanile. L'Europa ha perso così una occasione di rinsaldare una dimensione federale che sarebbe stata assolutamente necessaria, in una fase nella quale il mondo ha avviato un ridisegno degli scenari competitivi tra grandi blocchi economici.

Proprio nell'area mediterranea sarebbe stata necessaria - ed ancora lo è - una iniziativa politica di rilancio della presenza europea. Ed invece si è andati in ordine sparso. All'indirizzo recessivo delle politiche economiche su scala comunitaria si è affiancata l'assenza di una politica estera comune per affrontare la stagione delle primavere arabe ed i grandi riassetti di potere che si sono accompagnati a questo fenomeno.

Nel caso della crisi libica si è raggiunto l'apice di questa contraddizione. Francia e Gran Bretagna si sono contrapposte all'Italia per conquistare spazi di iniziativa economica. Poi, quando è stato ribaltato il regime di Gheddafi, l'Europa ha continuato a balbettare senza essere in grado di esprimere una propria iniziativa per rivitalizzare un Paese strategico, per la sua potenziale rilevanza economica e per il suo ruolo sociale nella crisi della immigrazione. Ed ancora successivamente, in una situazione di balcanizzazione tribale dell'architettura istituzionale, libica, l'Europa non è riuscita a darsi una linea comune per mettere ordine in un Paese strategico per tante ragioni nel gioco degli equilibri mediterranei.

Non si è insomma colta la trasformazione in corso negli assi geostrategici di cambiamento. Per molto tempo, effettivamente, il Mediterraneo è stato marginale nella formazione degli equilibri economici e politici internazionali. Sino alla seconda metà del XIX secolo il Mediterraneo è ancora lo scenario dei grandi viaggiatori, del Gran Tour, di una visione superficiale, estetica di una élite europea in cerca di evasione, in una parola: l'esoterismo di tutta una generazione di artisti e di scrittori.

La stessa fondazione originaria del mercato comune europeo non riesce a generare quell'equilibrio necessario tra orizzonte nordico ed orizzonte mediterraneo dell'Europa: l'unificazione commerciale viene generata dalla necessità di garantire un equilibrio di pace franco-tedesco, dopo due guerre mondiali che erano maturate nel cuore dell'Europa. Il Mediterraneo era stato oggetto nella prima metà del Ventesimo secolo di un processo di colonizzazione subordinato alle visioni egemoniche occidentali.

Il processo di allargamento della Unione Europea ha poi visto protagonisti sostanzialmente la Gran Bretagna prima, ed i Paesi dell'Est Europa poi. L'orizzonte mediterraneo si è allontanato ulteriormente, ed anzi è stato più occasione di confronto e conflitto tra Paesi comunitari che non occasione di politica esterna comune: basti tra tutti l'esempio della crisi di Suez del 1957.

Nella portualità e nella politica marittima, i fronti del Nord e del Sud Europea si sono sviluppati in maniera separata ed antagonistica, più vivendosi come sistemi in competizione che parte di un disegno logistico integrato in uno spazio economico comune.

Ma, mentre il sistema portuale del Nord Europa non conosce concorrenza extra-comunitaria per servire i mercati comunitari, i porti europei della sponda sud subiscono la competizione che viene dalla sponda nord-africana. Stenta ancora ad affermarsi una strategia mediterranea dell'Unione Europea.

Tra gli anni sessanta e la metà degli anni settanta del secolo passato, la strategia europea verso il Mediterraneo è risultata frastagliata e non unitaria, guidata soprattutto da accordi bilaterali poco coerenti e coordinati. Successivamente, nel 1975, è stata definita una «politica globale per il Mediterraneo», basata su tre tipologie di cooperazione: commerciale, finanziaria ed economica, sociale.

Da quel punto in avanti, non sono stati fatti grandi progressi sotto il profilo della integrazione, che si è sostanzialmente limitata a ribadire i principi definiti precedentemente, con la «rinnovata politica mediterranea», il «partenariato euro-mediterraneo», o l'«Unione per il Mediterraneo».

Quest'ultima iniziativa, partita nel 2008 sotto il forte impulso del Presidente francese Nicolas Sarkozy, è immediatamente ripiegata su se stessa, senza segnare particolari discontinuità rispetto ad una linea originaria che non corrisponde più ai bisogni di una più stretta integrazione dettati dalla agenda internazionale e dalle crisi che si sono succedute nell'area mediterranea.

La Commissione Europea preferisce affidarsi a strumenti più affinati, come i partenariati strategici, le azioni comprese sotto l'ombrello della politica europea di vicinato e gli accordi di associazione. Tuttavia, si è avvertita fortemente la mancanza di un approccio strategico alla questione mediterranea, che ha lasciato spazio per l'iniziativa di altri, a cominciare dalla Cina.

Solo di recente si stanno cominciando a disegnare percorsi istituzionali di cooperazione e di intervento che cercano di porre rimedio ad un vuoto intanto riempito dal disegno egemonico cinese. Qualche segnale si comincia finalmente a muovere. Il 30 novembre del 2017, a Napoli, è stata sottoscritta una dichiarazione per la partnership con la Commissione Europea e l'Unione del Mediterraneo sottoscritta dai ministri degli affari marittimi dei dieci Stati che partecipano alla iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo Occidentale. Si tratta di Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna, Tunisia.

La strategia macroregionale costituisce una modalità di cooperazione territoriale elaborata nell'ambito del potenziamento delle politiche regionali dell'Unione Europea. Sinora sono state istituite quattro macroregioni a partire dal 2009 (Baltica, Danubiana, Adriatico-Jonica, Alpina), mentre si discute sulla possibile di istituirne una quinta, quella del Mediterraneo Occidentale. Tuttavia, non è chiaro il livello di istituzionalizzazione e di autonomia funzionale che l'Europa intende assegnare a tale forma di cooperazione.

Esiste oggi una triplice restrizioni ai poteri delle macroregioni: non si possono approvare nuove normative, non si possono creare nuove istituzioni, non si possono ottenere risorse finanziarie addizionali. Insomma, gli spazi di manovra sono molto ristretti, e la forma con la quale le macroregioni possono dare il proprio contribuito alle politiche regionali consiste più nella articolazione di un maggiore coordinamento delle linee politiche già assunte, che non nella formazione di nuovi indirizzi. Le macroregioni non sono dunque veri e propri enti territoriali ma settori di cooperazione funzionale, localizzati in aree territoriali omogenee.

L'«Iniziativa per lo sviluppo sostenibile della blue economy nel Mediterraneo occidentale», approvata con comunicazione del 19 aprile del 2017 dalla Commissione Europea, si propone le seguenti finalità:

1. incrementare la sicurezza marittima;
2. promuovere la crescita sostenibile della blue economy e lo sviluppo dell'occupazione;
3. preservare l'ecosistema e la biodiversità della regione del Mediterraneo occidentale.

A questi obiettivi occorre cominciare a dare gambe concrete: da un lato servono finanziamenti infrastrutturali per il potenziamento delle reti e delle tecnologie e dall'altro occorre incrementare le connessioni marittime.

Sinora i flussi hanno riguardato prevalentemente il tragico fenomeno delle migrazioni dall'Africa all'Europa, e le contaminazioni sono più collegate alle terribili vicende del terrorismo islamico che mina la sicurezza. Il Mediterraneo adesso è una parola che fa paura, che ci divide e che ci indigna. Non importa più la sua storia millenaria: importano i disperati che vi affogano ogni giorno, importa la crisi economica che da anni lo attraversa come una tempesta, importano i pazzi e gli assassini che ne insanguinano le coste.

Se prevalgono approcci legati alla paura ed alla chiusura nei confronti di fenomeni sociali che devono essere invece governati e gestiti, il Mediterraneo smarrisce il suo orizzonte e perde la sua opportunità. Il protezionismo economico, che si staglia all'orizzonte, rischia di incrociarsi con il protezionismo sociale.

A circa sei anni di distanza dalle cosiddette primavere arabe, il Mediterraneo continua ad essere al centro dell'attenzione internazionale per la forte instabilità che lo caratterizza. È quasi un cane che si morde la coda. Il mancato governo delle istanze di cambiamento espresse dai popoli sulla sponda sud del Mediterraneo induce ad altri focolai di incertezza sociale.

Interrotti da meccanismi che riproducono regimi repressivi già precedentemente incapaci di dare risposte ai bisogni sociali, le società arabe e nord-africane si sono trovate anche a doversi confrontare con percorsi di trasposizione forzata delle democrazie occidentali, che si sono rivelati esperimenti anche peggiori rispetto alle autocrazie tradizionali locali. Si è insomma innescata una trappola istituzionale particolarmente intricata da dipanare.

L'assenza di una azione politica per governare i processi di trasformazione che sono ormai ineludibili getta benzina sul fuoco delle tensioni, impedendo uno sviluppo economico che sarebbe l'arma necessaria per traghettare le tensioni verso la sostenibilità sociale ed economica.

Mentre il terrorismo va combattuto con le armi della cooperazione internazionale, per quanto riguarda le dinamiche demografiche siamo in presenza di fenomeni irreversibili. L'Africa è ancora un continente fuori controllo: se nel 2015, con 1,2 miliardi di persone, essa rappresentava il 16% della popolazione mondiale, nel 2050 avrà 2,5 miliardi di uomini e donne, quasi il 26% della popolazione mondiale, e nel 2100 potrebbe raggiungere 4,5 miliardi, il 40% del totale.

Non leggere questi fenomeni di natura demografica destinati a modificare completamente la natura delle relazioni sociali è stato un errore strategico dell'Europa. La morsa dei processi di immigrazione si legge con queste due chiavi di lettura incrociate: da un lato l'inarrestabilità a breve del processo demografico e dall'altro un insieme di conflitti ad alta o a bassa tensione che interessano un vasto scacchiere della intera area mediterranea. Abbiamo così deciso di giocare esclusivamente di rimessa, alimentando le paure dei popoli senza guidare un processo di trasformazione.

Eppure, come spesso accade quando si affacciano alla storia fenomeni di natura fortemente discontinua, essi possono essere guardati secondo prospettive di rischio o di opportunità: saper trasformare in opportunità il rischio potenziale diventa il fattore di vantaggio strategico determinante nella competizione internazionale. Le grandi trasformazioni storiche avvengono perché il solito andazzo non funziona più. I potenti sono usi restare aggrappati alle strategie secolari persino quando la realtà cambia radicalmente.

Si legge nella poesia di Costantino Kavafis (Aspettando i barbari): «E adesso, senza barbari, cosa sarà di noi? Era una soluzione, quella gente». In fondo, gli Stati Uniti d'America hanno costruito la propria potenza e la propria crescita economica proprio nella capacità di accoglienza della immigrazione.

Sarebbe stata necessaria una poderosa organizzazione sociale di accoglienza, selettiva e rigorosa al tempo stesso, su base comunitaria con principi condivisi. Si è invece andati in ordine sparso, giocando a scaricabarile. L'esito è sotto gli occhi di tutti. L'Europa ha scelto di giocare di rimessa questa partita, alimentando una inconsapevole paura dell'altro che sta orientando i consensi verso opzioni populistiche di chiusura. Quel rischio che si chiamava tanti anni fa «Fortezza Europa» sta diventando realtà, ribaltandone completamente il senso originario.

In fondo è difficile trattare l'argomento mare per un'Europa che si è formata su terra. Le fondamenta stesse della Unione Europea non hanno mai posto la centralità della integrazione marittima, che è rimasta tra le politiche affidate sostanzialmente agli Stati membri, senza una reale volontà di approccio comune.

Con gli scenari internazionali che si stanno delineando, questa assenza di politiche comunitarie marittime costituisce uno dei punti di debolezza strategica di una Europa che si trova oggi in mezzo al guado, e che non riesce ad affrontare la sua crisi di identità, tra volontà di costituire, ormai minoritarie, gli Stati Uniti di Europa e tentazioni, attualmente crescenti, di ridurre i gradi di cooperazione che sono stati consolidati in questi decenni.

Dall'Africa si genereranno flussi migratori di grandissime proporzioni, soprattutto verso l'Europa, a causa sia di fattori climatici, sia ancora di sommovimenti politici. Poco si è fatto per integrare il traffico merci e passeggeri tra le due sponde del Mediterraneo in una logica commerciale. L'Africa del Nord è una frontiera dello sviluppo che costituisce l'opportunità principale non solo per l'Europa del Mezzogiorno ma anche per l'intera Comunità.

Invece di sprigionare una straordinaria iniziativa politica, all'altezza delle sfide che si presentano, è accaduto esattamente l'opposto. Non costi-

tuisce reato affermare che le istituzioni comunitarie e unioniste europee, trascinate dal peso economico e diplomatico del motore franco-tedesco e dalle continue spinte entropiche britanniche, abbiano trascurato i vettori di sviluppo, le vulnerabilità e le opportunità insite nella regione mediterranea.

Anche i tempi della navigazione indicano l'urgenza e la necessità di occuparsi innanzitutto del Mediterraneo. La rotta tra Shangai e Napoli impiega 21 giorni di navigazione, mentre quella tra Tunisi e Napoli solo 15 ore. Il tempo resta una variabile strategica della competizione. E la geometria variabile della globalizzazione sposterà la frontiera del futuro verso l'Africa. Se saremo in grado di comprendere ed orientare questa sfida, utilizzando il Mediterraneo come asse strategico, potremo cambiare il destino dell'Europa meridionale, e del nostro Mezzogiorno.

Prima ancora della opportunità africana nel suo insieme, che comunque richiede una visione strategica di lungo periodo, il mondo sarà chiamato a rispondere alla sfida della ricostruzione derivante dai conflitti bellici che si sono determinati negli ultimi decenni e da quelli che ancora sono in corso in Siria: L'Africa sarà nel lunghissimo periodo ciò che nel breve sarà la ricostruzione della Libia e della Mesopotamia.

Nell'area che più immediatamente ci circonda sono destinati a svolgersi eventi che cambieranno la configurazione di quello che siamo e di quello che saremo. Se non ce ne occuperemo noi, saranno altri a farlo al nostro posto, con una conseguente subordinazione politica dell'Europa, dell'Italia e del Mezzogiorno. Il presente e, con ogni probabilità, il futuro della UE risiede nella capacità di dar vita ad un nuovo ordine della centralità, restituendo al Mediterraneo il ruolo che la geografia gli ha sempre assegnato.

Non si vedono ancora i segni di questa evoluzione opportuna, ed anzi continuano ad essere presenti i sentimenti di una rimozione collettiva europea, che tende inevitabilmente a valorizzare i rischi di una presenza mediterranea, non comprendendo anche i vantaggi potenziali che si possono cogliere.

Va richiamata e percorsa una caratteristica fondamentale dell'Europa, vale a dire la sua costante incompletezza, che può diventare - da potenziale handicap - leva attorno alla quale costruire una riconfigurazione che superi la crisi attuale: l'Europa è una entità storica in continua metamorfosi che affronta in forme nuove una tensione ricorrente, e mai compiuta, tra unità e molteplicità. E la tensione tra unità e molteplicità, fra identità e diversità, è diventata, attraverso l'Europa, l'esperienza cruciale della condizione umana nel tempo della globalizzazione, nel tempo della complessità.

In particolare l'area MENA (Middle East and North Africa), che racchiude Paesi con i quali è stato storicamente forte il rapporto politico e l'interscambio con l'Europa, richiede la formulazione di una strategia e di una interlocuzione che stenta ad emergere, nonostante che vi sia consapevolezza sulla necessità di operare in tale direzione.

Mentre l'Europa tarda a maturare consapevolezza, almeno il nostro Paese deve necessariamente fare i conti con se stesso, con la sua collocazione geografica, con la necessità di fare leva sul Mezzogiorno per ricominciare a crescere. Il Mediterraneo già oggi gioca un ruolo rilevante nella struttura degli scambi economici per il nostro territorio.

L'area manifesta, pur tra crisi politiche e conflitti sociali, un potenziale di crescita che merita attenzione. I Paesi del Middle East e del Nord Africa sono cresciuti, nel periodo 1995-2016 ad una media del 4,4%, con un tasso decisamente più alto della Unione Europa a 28 Stati (1,9%). La Turchia ha registrato il valore più alto (4,9% anno). La popolazione dell'area arriverà a 730 milioni di abitanti nel 2050, con un tasso di crescita che è meno intenso del PIL.

Le regioni meridionali del nostro Paese non stanno cogliendo le opportunità che possono derivare dalla attivazione di una forte cooperazione commerciale con le regioni limitrofe ed a più alta crescita del Mediterraneo. Sta accadendo anzi l'opposto.

L'interscambio commerciale tra il Mezzogiorno ed il totale dei Paesi dell'area MENA è stato pari a 13,6 miliardi di euro nel 2016, valore molto inferiore a quello registrato dal Nord-Ovest (25,3 miliardi di euro). Nel 2001 gli scambi commerciali tra il Mezzogiorno e l'area MENA ammontavano a 14,6 miliardi. La crisi del 2009 ha determinato un brusco calo nell'interscambio.

Per il Mezzogiorno gli scambi con l'area MENA costituiscono il 15,7% del commercio estero globale: questo dato ha raggiunto il suo picco nel 2005 (26,7%), mentre dal 2012 al 2016 è risultato costantemente in calo, con una tendenza che dovrebbe invertirsi nel corso dei prossimi anni.

Articolare un programma di sviluppo industriale e commerciale del Mezzogiorno è possibile se ci impegniamo a costruire e ad intensificare delle relazioni commerciali e marittimi tra le regioni meridionali del nostro Paese ed il sistema mediterraneo, con il doppio scopo di consolidare da un lato la ripresa dell'industria manifatturiera nel Sud Italia e dall'altro di dare ulteriori slanci di competitività all'economia marittima del Mezzogiorno.

La produttività dei fattori è generata dalla migliore utilizzazione di lavoro e capitale. Troppo spesso ci si concentra sul rendimento del lavoro, mentre si è distratti sulla ottimizzazione del capitale. La rotazione delle navi sul corto raggio nell'arco mediterraneo può generare una intensità di connessioni senza paragoni rispetto alle rotte lunghe della globalizzazione tra Asia ed Europa.

Cinta poi quell'insieme di fattori che non sono né capitale né lavoro, e che gli economisti racchiudono sotto la denominazione di residuo. Nella organizzazione produttiva dei nostri tempi il residuo pesa in modo crescente: mette assieme le innovazioni tecnologiche, l'efficienza dei servizi, la densità delle connessioni, la qualità delle infrastrutture, la dotazione di capitale umano con adeguate capacità.

È nella combinazione consapevole ed efficiente di lavoro, capitale e residuo che - ancora una volta - si potrà interpretare e guidare in modo efficace la produttività totale dei fattori, vale a dire quell'indicatore sintetico capace di esprimere la combinazione degli elementi differenti della produzione che danno vita alla competitività dei sistemi economici.

Su queste basi può esser rilanciata una politica industria e logistica solida, capace di attrarre investimenti e crescita. In questo modo lo sviluppo si avvicina a noi, ed il miglior sfruttamento del capitale lo può rendere ancora più intenso, attraverso una maglia densa di connessioni che valorizzi gli scambi commerciali mediterranei. Nell'epoca della nuova

globalizzazione, alle reti lunghe transoceaniche si possono aggiungere anche le reti corte di prossimità, che possono consentire di rimettere in marcia territori ancora non contaminati dalla logica di una crescita economica basata su industrie ad alto contenuto tecnologico. Serviranno sempre meno braccia e sempre più cervello per produrre valore.

Insomma, lo sviluppo tende a fiorire laddove si generano quegli «ecosistemi innovativi» spesso trasversali rispetto ai tradizionali settori merceologici. La grammatica industriale alla quale eravamo abituati tende a contaminarsi con una nuova lingua basata su una scrittura più complessa, nella quale i perimetri sono continuamente rimessi in discussione secondo il paradigma della creazione e della costellazione del valore.

Pietro Spirito

presidenza@porto.napoli.it

L'interesse degli industriali campani per la Macroregione

La creazione di una quinta macroregione, quella del Mediterraneo Occidentale, è ipotizzata non solo come un proseguimento di esperienze già in atto a partire dal 2009, con le creazioni della Baltica, della Danubiana, della Adriatico-Jonica e della Alpina, ma anche come uno strumento di una strategia di grande respiro.

Il futuro dell'Europa delle comunità territoriali, il recupero del rapporto tra cittadini e istituzioni, si coniuga in questo caso con la ricerca di una più completa identità europea.

Con la piena valorizzazione, finalmente! dell'Europa Mediterranea attraverso un dialogo più stretto e strategie di crescita più interagenti e integrate con i Paesi della sponda Sud. Nella consapevolezza, come ricorda il Professor Piraino, che appena un terzo dei cinquecento milioni di abitanti dell'area mediterranea sono cittadini dell'Unione Europea.

Da imprenditrice e rappresentante del mondo associativo, sono molto interessata a prospettive che favoriscano lo sviluppo economico e sociale attraverso nuove forme di dialogo territoriale, che facciano leva su esigenze comuni.

L'Italia piattaforma naturale del Mediterraneo ed in modo principale le regioni del Sud sono strategiche per l'economia del mare.

I campi di intervento su cui in linea prioritaria si potrebbe trovare un terreno fertile per le strategie cooperative sono stati indicati nella blue e nella green economy, nell'economia soft e slow, nella cultura e nell'istruzione, nel turismo, nell'energia, e naturalmente nella ricerca e nell'innovazione.

Per la Green Economy con la normativa in vigore dell'IMO si parla di una riconversione di oltre 7000 navi tra installazione di Scrubber e Ballast Water Management System.

Comprendiamo bene che dinanzi a queste enormi opportunità, il ruolo della supply chain di Big Player-attori di questo cambiamento - è veramente centrale.

Ritengo che la vera sfida sarà far credere le nostre PMI, sia in termini di sinergie creando reti dia in termini di competitività attraverso processi di innovazione ed internazionalizzazione.

Sono piste che stiamo cercando di percorrere con sempre maggiore determinazione anche sulla nostra scala locale campana e che, proprio per questo, per avere cioè già avviato iniziative specifiche, sappiamo bene debbano essere rilanciate su una dimensione più vasta.

Ricordo, ad esempio, che proprio in Campania è stato costituito il Cluster Tecnologico Nazionale BIG – Blue Italian Growth. Per la Blue Ecomomy, in pratica, è stata costituita una piattaforma di dialogo tra sistema pubblico della ricerca e le imprese, con funzioni di coordinamento tra ricerca pubblica e ricerca privata, tra governo e politiche territoriali.

Il Cluster BIG, pur in un ambito di riferimento territoriale e istituzionale ancora delimitato, è comunque espressione del tentativo di rompere schemi, di aggregare funzioni, di promuovere uno sviluppo che parta da esigenze e potenzialità di sviluppo concrete, dalle vocazioni dei territori.

Ricordo, al riguardo, che la filiera della cosiddetta «Economia del Mare» che rappresenta il 2% del PIL nazionale, è di grande interesse strategico per l'economia del Paese, ed in particolare del Mezzogiorno, generando un valore aggiunto in Italia pari a 44,4 miliardi di euro di cui 14,7 miliardi di euro originati nel Mezzogiorno (circa il 33%; dati SRM Società Studi e Ricerche del Mezzogiorno).

Lo sviluppo ulteriore di questa filiera è evidentemente collegato alla capacità della Campania, del Mezzogiorno continentale e insulare, di potenziare business ma anche e soprattutto individuare temi e valori comuni con altre aree del Mediterraneo.

La crisi delle regioni da una parte, e dall'altra il declino di un modello d'Europa accentratrice, normativo burocratica, vincolistica e scollegata dai territori è un dato che avvertiamo quotidianamente e che ha come contraltare il rilancio dei nazionalismi.

La prospettiva di soluzioni nuove che sappiano riavvicinare la politica ai problemi della gente e alle esigenze del mondo produttivo, a partire dalle piccole e medie imprese che ne rappresentano così tanta parte in Italia e in Europa, non può che intrigarci e renderci disponibili a ogni forma di collaborazione concreta, basata su strategie, programmi e azioni.

Come Confindustria siamo convinti che la strada per lo sviluppo non possa prescindere da un modello di crescita che recuperi il valore trainante dell'impresa, al servizio di una società inclusiva, che promuova lavoro qualificato e produttivo, che riconfiguri gli iter formativi, che non trascuri impegni e responsabilità e sappia pertanto perseguire anche una graduale riduzione del debito pubblico.

Ma per cogliere questi obiettivi c'è bisogno anche di modelli di governance adeguati alle esigenze della moderna competizione. In tal senso, l'idea di Macroregioni che superino i confini nazionali, che siano concepiti sulla base di funzioni e non si risolvano dunque nella sovrapposizione di nuove istituzioni, è di sicura suggestione, al di là dei risultati dei tentativi finora attuati.

C'è tuttavia bisogno di farle marciare concretamente, tanto più che per la loro operatività sono comunque indispensabili percorsi e intese istituzionali.

Il mondo dell'impresa è da sempre impegnato a misurarsi su obiettivi pragmatici ma - e lo abbiamo dimostrato ancora una volta con le Assise di Verona - sa anche che per creare sviluppo serve una vision, avere chiare le direttrici di marcia per quella che dovrà essere la nostra società nel prossimo futuro.

Su queste basi, siamo pronti a fornire ogni possibile contributo che vada nella direzione auspicata.

Anna Del Sorbo

presidenza@porto.napoli.it

Rete Transeuropea e rete Transmediterranea

L'Unione Europea, tra i tanti obiettivi che si è posta con il Trattato di Maastricht[1], ha deciso di sviluppare le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti[2], delle telecomunicazioni[3] e dell'energia[4].

> *Articolo 129 B del TRATTATO SULL'UNIONE EUROPEA (92/C 191/01)*
>
> *Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 7 A e 130 A e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.*

Nel 1996, partendo dalle singole reti ferroviarie nazionali dei 15 paesi membri dell'Unione europea, sono state delineate delle specifiche volte a costituire una grande rete di trasporto, sovranazionale (**TEN-Trans European Network**). Successivamente tali specifiche sono state aggiornate ed estese ai nuovi paesi aderenti.

Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una «rete essenziale» TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi (fig. 1).

Il Trattato di Maastricht, tra l'altro, si pone l'obiettivo di creare un mercato interno unico europeo in grado di sviluppare la coesione sociale tramite la crescita economica e occupazionale. La libertà di movimento

[1] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT
[2] https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_di_trasporto_trans-europee
[3] http://europa.eu/youreurope/citizens/consumers/telecoms-internet/index_it.htm
[4] https://ec.europa.eu/commission/priorities/energy-union-and-climate_it

per beni, persone e servizi, necessita di infrastrutture efficienti e moderne. Le reti TEN sono state individuate per raggiungere tali scopi, oltre che per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali.

La Commissione europea ha quindi sviluppato delle linee-guida relative ad obiettivi, priorità, identificazione dei progetti di interesse comune e linee maestre per i tre settori coinvolti (trasporti, energia e telecomunicazioni). Il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione europea hanno approvato tali linee-guida dopo essersi consultati con il Comitato economico e sociale e con il Comitato delle regioni.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, il trattato ha individuato le reti di trasporto trans-europee (TEN-T) suddividendole in:

→ Rete stradale trans-europea;
→ Rete ferroviaria trans-europea (che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale trans-europea che la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea);
→ Rete fluviale trans-europea e porti per la navigazione interna;
→ Rete di porti marittimi trans-europea;
→ Rete marittima trans-europea (detta anche «autostrade del mare») (aggiunta all'elenco dalla direttiva n. 884/2004/ce);
→ Rete aeroportuale trans-europea;
→ Rete combinata di trasporto trans-europea;
→ Rete di informazione e gestione delle spedizioni trans-europea;
→ Rete di gestione del traffico aereo trans-europea.

Limitando l'esame della situazione attuale al traffico dei container, appare evidente la netta disparità tra i traffici gestiti dai porti del mare del Nord Europa e quelli del Mediterraneo.

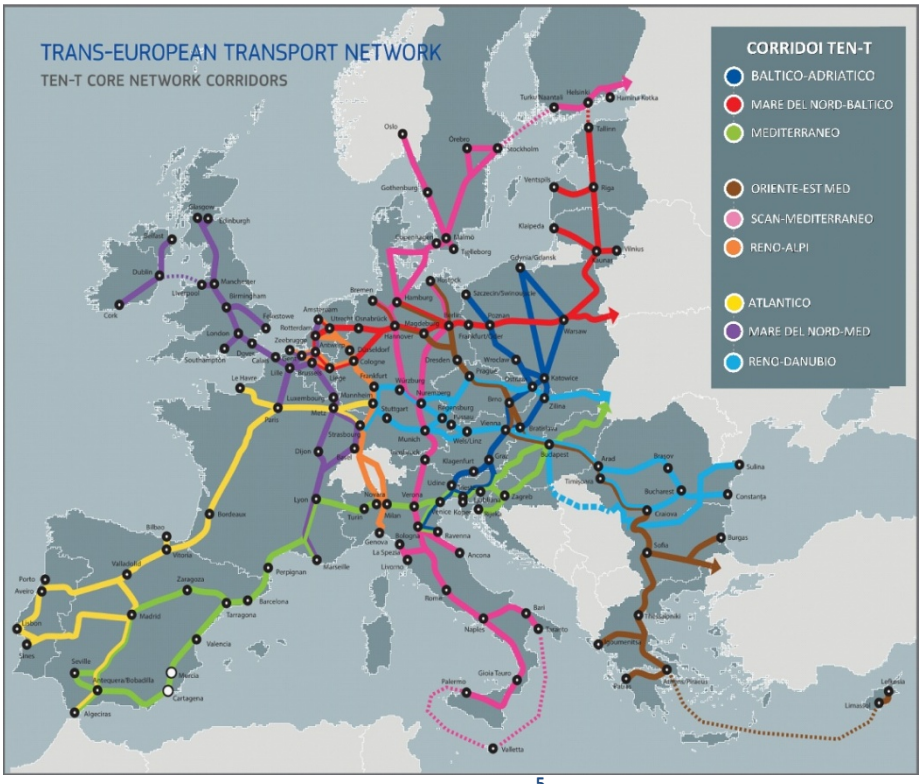


Figura 1 - Rete TEN-T[5]

[5] http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

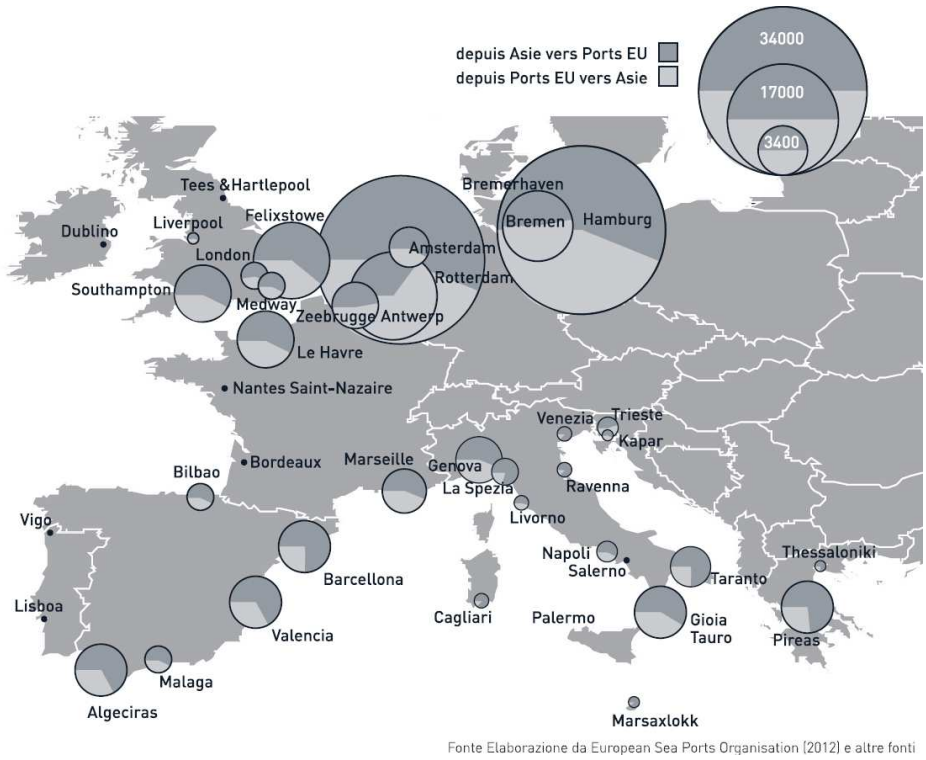


Figura 2 - Traffico container marittimo tra i porti dell'UE e l'Estremo Oriente nel 2012[6] migliaia tonnellate/anno

Figura 3 - Portgraphic: top-20 EU container ports, q1 2018[7]

[6] http://www.italiadecide.it/public/documenti/2014/6/Infrastrutture_e_competitività_2013.pdf
[7] http://www.porteconomics.eu/2018/05/29/portgraphic-top-20-eu-container-ports-q1-2018/

Attualmente la Germania, attraverso i porti del Northern Range, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio dei Paesi europei.

Il porto di Rotterdam insieme agli altri porti del mare del Nord e alle relative infrastrutture di supporto attualmente serve un mercato di circa 350 milioni di consumatori (fig. 4) e ha l'obiettivo di aumentarlo ulteriormente sino a circa 500 milioni (fig. 5).

Figura 4 - Attuale mercato servito dai porti del mare del Nord Europa

Figura 5 - Obiettivo di estensione del mercato servito dai porti del mare del Nord Europa

I porti europei del Mediterraneo occidentale stanno cercando di ridurre le proprie lacune guardando all'organizzazione e alla progettazione del Northern Range per creare sistemi di collegamento intermodale che permettano di raggiungere nel modo più veloce ed efficiente possibile i

mercati europei. Maggiore è la forza che il porto ha alle spalle, maggiore è l'attrazione per le grandi Compagnie di navigazione.

In base a studi NEA Transport Research Training del 2011, il mercato contendibile tra i sistemi portuali del Nord e del Sud Europa è tale da consentire alle regioni mediterranee un significativo rilancio del trasporto delle merci attraverso lo sviluppo dei porti, delle infrastrutture logistiche e dell'organizzazione (fig. 6).

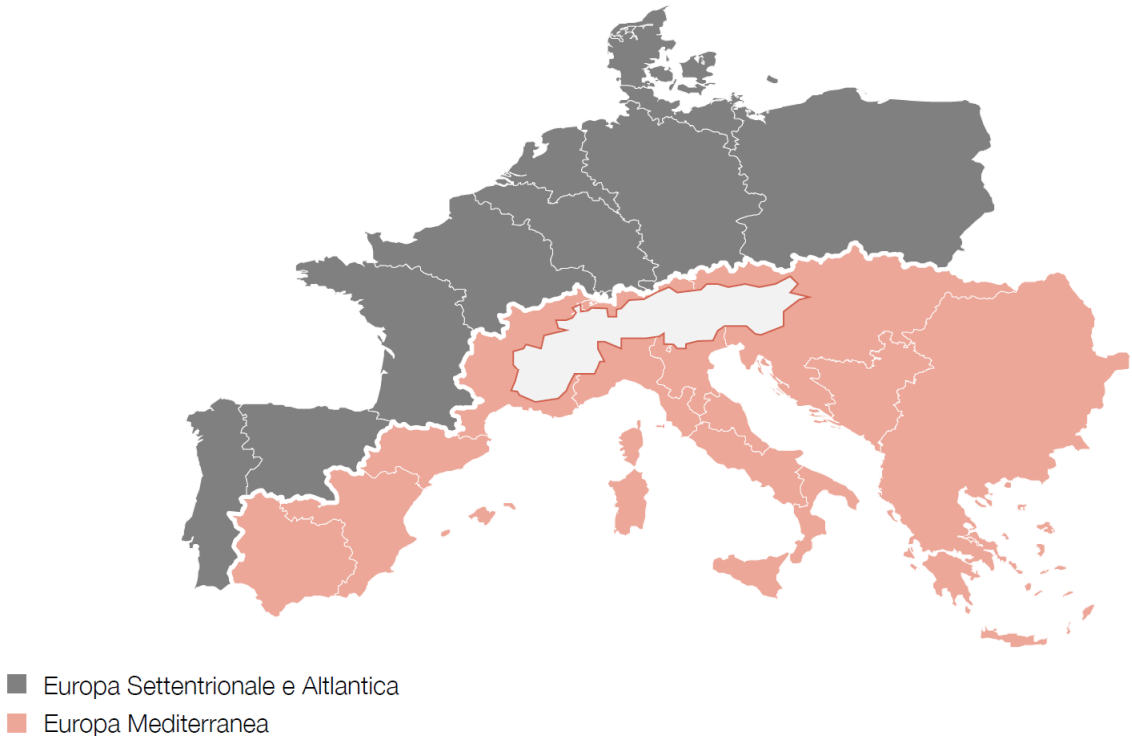


Figura 6 - Delimitazione del mercato contendibile fra i sistemi portuali del Nord e del Sud Europa
Fonte: NEA, Transport Research, 2011

È sorprendente che una percentuale non marginale di container in Italia del Nord non passi per i porti Mediterranei, ma sia instradata tramite i porti del Nord Europa con alcuni retroporti italiani (Novara, Verona e Padova) che avviano i carichi direttamente verso il Nord Europa.

Il problema del riequilibrio tra il Nord e Sud Europa sta diventando sempre più urgente ed evidente.

È necessario individuare al più presto delle strategie che inducano tutti i paesi europei a rispettare i principi stabiliti concordemente con il Trattato di Maastricht, in modo da raggiungere gli obiettivi comuni a partire dalla coesione sociale tramite una armonica crescita economica e occupazionale.

Negli ultimi anni a livello internazionale, soprattutto in Europa si assiste per effetto della stagnazione economica ad un crescente riduzione delle risorse disponibili che comportano, tra l'altro, lo scadimento dei servizi e un crescente divario fra territori (perdita di coesione) e crisi contestuale dell'inter-governabilità europea (populismi emergenti).

A partire dal 2009, non a caso, si è sentita l'esigenza di iniziare a costituire le Macroregioni.

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. Gli Stati di una determinata Macroregione possono anche non appartenere all'Unione Europea.

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**).

Il Parlamento Europeo ha esaminato periodicamente i progressi delle Macroregioni già istituite e ha discusso dell'istituzione di ulteriori Macroregioni. A tal proposito è significativa la proposta di risoluzione del parlamento europeodel 27 giugno 2012 riguardante l'evoluzione delle strategie macroregionali dell'UE: pratiche attuali e prospettive future, in particolare nel Mediterraneo (2011/2179(INI)[8].

Si rammenta a tal proposito che sin dal 1995 è stato avviato il «Partenariato euromediterraneo» (Euromed), chiamato anche «Processo di Barcellona» e che negli anni successivi sono stati sottoscritti accordi di associazione tra i paesi membri dell'Unione Europea e dieci paesi del Mediterraneo: Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Israele, Palestina, Giordania, Libano, Siria e Turchia.

Il 13 luglio 2008 durante il vertice di Parigi per il Mediterraneo è nata l'«Unione per il Mediterraneo» (UpM) ovvero «Union for the Mediterranean» (UfM) con il proposito di consolidare e rafforzare i traguardi ottenuti nell'ambito del Partenariato euro-mediterraneo (Euromed).

L'Unione per il Mediterraneo (UpM) raggruppa 43 paesi sulla base di una copresidenza paritaria tra la sponda sud e nord del mar Mediterraneo: i 28 paesi membri dell'Unione europea, Algeria, Balcani (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro), Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Mauritania, Principato di Monaco, Palestina, Siria, Tunisia e Turchia.

Il Segretariato generale dell'Unione per il Mediterraneo istituito il 3 marzo 2010 si trova in Spagna a Barcellona.

Nell'ambito di tali processi è stato avviato l'ammodernamento di tutte le infrastrutture delle nazioni del Nord-Africa e del Mediterraneo orientale.

Dietro mandato dei Ministri dei Trasporti il Forum Euro-MED, a partire dal 2009, ha predisposto annualmente nuove mappe relative alla rete globale (Comprehensive network) e alla rete centrale (Core network) dei paesi mediterranei ovvero nuove versioni della Trans-Mediterranean Network of Transport (figg. 7, 8 e 9).

[8] http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0219+0+DOC+XML+V0//IT

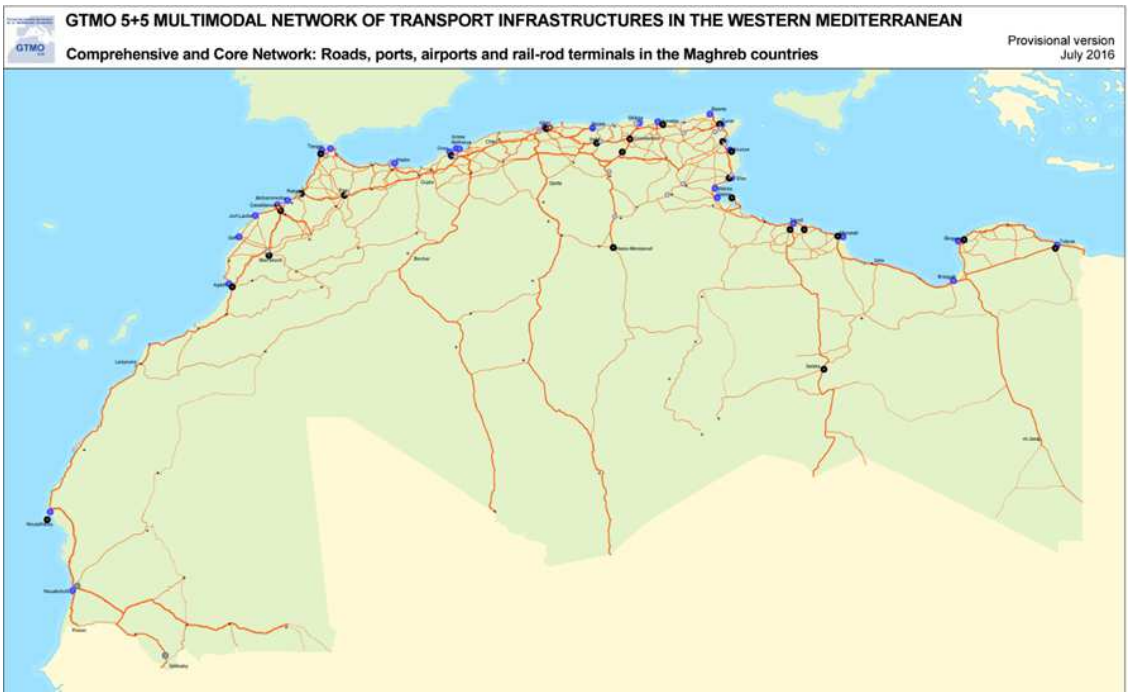


Figura 7 - Rete multimodale delle infrastrutture di trasporto nel Mediterraneo occidentale
Rete Comprehensive e Core: strade, porti, aeroporti e interporti nelle nazioni magrebine
(versione luglio 2016)

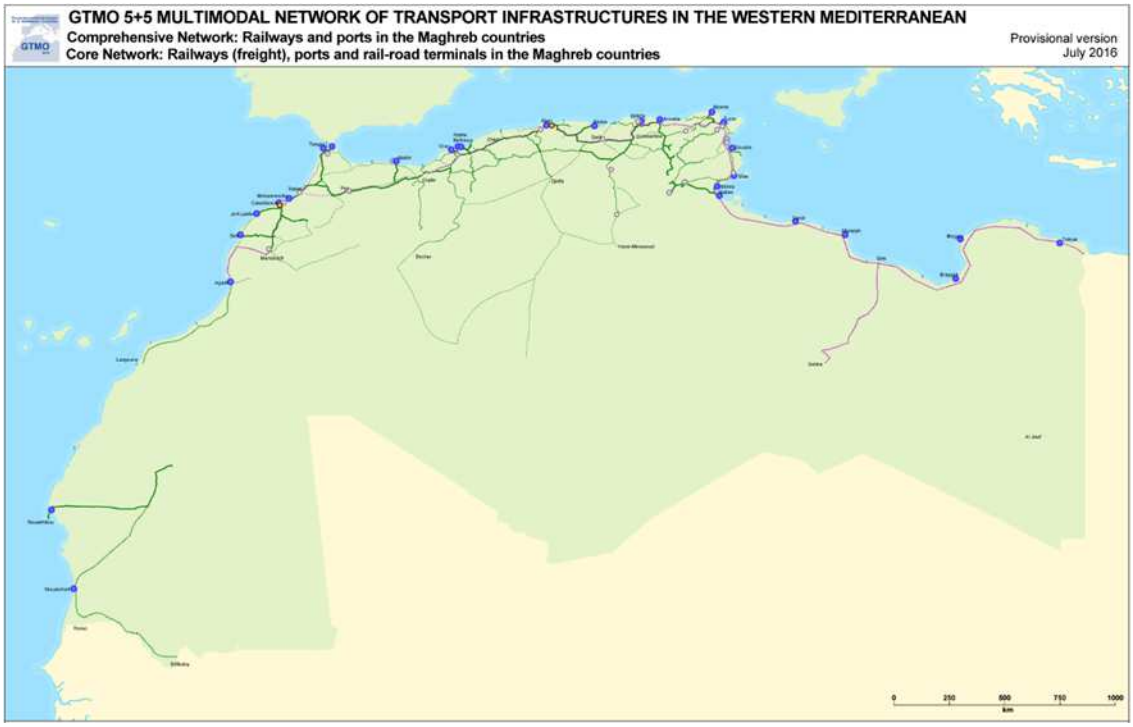


Figura 8 - Rete multimodale delle infrastrutture di trasporto nel Mediterraneo occidentale
Rete Comprehensive: ferrovie e porti nelle nazioni magrebine
Rete Core: ferrovie (merci), porti e interporti nelle nazioni magrebine
(versione luglio 2016)

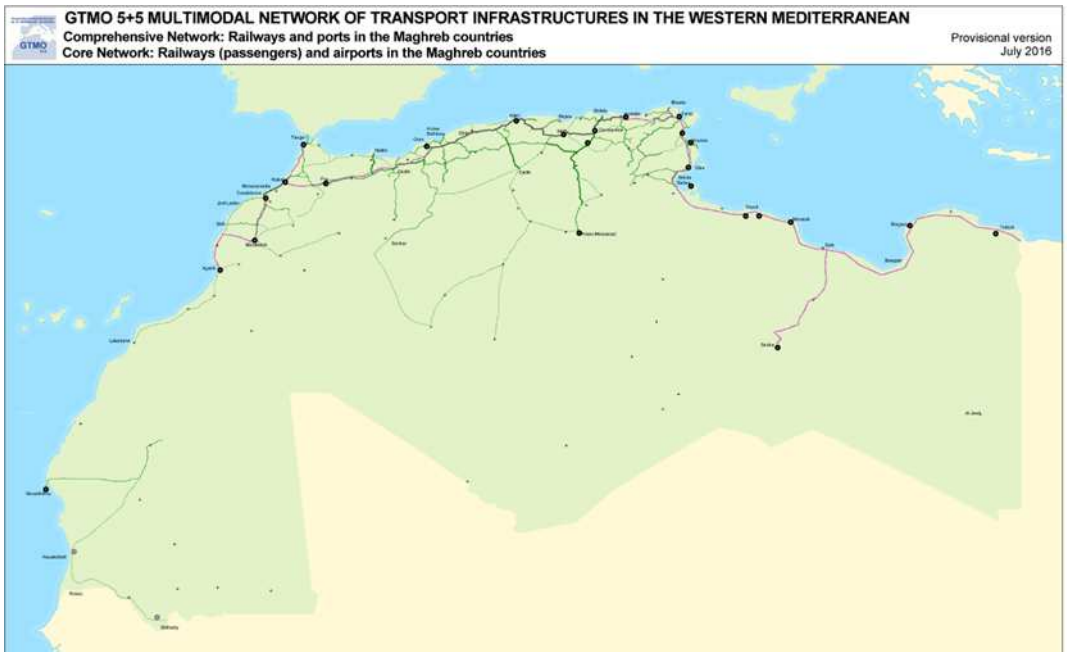


Fig. 9 - Rete multimodale delle infrastrutture di trasporto nel Mediterraneo occidentale
Rete Comprehensive: ferrovie e porti nelle nazioni magrebine
Rete Core: ferrovie (passeggeri) e aeroporti nelle nazioni magrebine
(versione luglio 2016)

All'elaborazione delle proposte hanno collaborato, tra gli altri, GTMO 5+5/CETMO, AMU e ESCWA, sotto la supervisione dell'UNECE[9].

L'implementazione del «Regional Transport Action Plan for the mediterranean region» (RTAP) 2014-2020 è coordinata e monitorata dallo Strumento per il dialogo Euromed istituito in seno all'UpM, coordinato dalla Commissione Europea con il supporto del Segretariato dell'UpM e con il coinvolgimento di tutti i Stati Membri (a livello ministeriale e con gruppi di lavori tematici EURO MED RETE E LAND TRANSPORT).

È stato quindi avviato l'ammodernamento delle linee stradali e ferroviarie delle nazioni del Nord-Africa (Tab. 1).

Stati del nord Africa	Lunghezza delle linee ferroviarie (km)	Lunghezza delle linee ferroviarie elettrificate (km)	Lunghezza totale strade (km)	Lunghezza totale strade asfaltate (km)	Lunghezza totale autostrade (km)
Egitto	5.085	62	137.430	126.742	838
Libia	0	0	100.024	57.214	0
Algeria	3.973	283	113.655	87.605	645
Tunisia	2.173	65	19.418	14.756	357
Marocco	2.067	1022	58.395	41.116	1.080
Mauritania	728	0	10.628	3.158	0
Totale	14.026	1432	439.550	330.591	2.920

Tabella 1 - Estensione della rete ferroviaria e stradale nel nord Africa[10], 2014

[9] https://www.unece.org/unece/search?q=TMN-T&op=Search
[10] https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/wfbExt/region_afr.html

Il Masterplan del Marocco prevede l'ultimazione dei lavori relativi alle nuove infrastrutture TMN-T entro il 2035, analoghi obiettivi sono stati approvati anche dall'Algeria e dalla Tunisia.

Alla fine di tali lavori saranno attivati due nuovi corridoi nordafricani chiamati Atlantico e Magrebino realizzati nel rispetto della Specifiche Tecnologiche di interoperabilità europee (STIs).

Durante la seduta del Parlamento Europeo del 27 giugno 2012, tra l'altro, si è discusso «dell'importanza di dare seguito ad una strategia macroregionale mediterranea che associ l'Unione, le autorità nazionali, regionali e locali, le organizzazioni regionali, le istituzioni finanziarie e le ONG della sponda europea del bacino del Mediterraneo e dell'Unione per il Mediterraneo, e che sia aperta ai paesi vicini e/o ai paesi in fase di preadesione, per innalzare notevolmente il livello politico e operativo della cooperazione territoriale in questa zona»;

Inoltre è stato sottolineato che «una macroregione del Mediterraneo potrebbe garantire che i vari programmi dell'UE concernenti il Mediterraneo si completino a vicenda e che i finanziamenti esistenti siano utilizzati nella maniera più efficace possibile, e potrebbe apportare un reale valore aggiunto ai progetti concreti dell'Unione per il Mediterraneo e associare i paesi terzi e le regioni interessati fin dalla fase di definizione della strategia, utilizzando a tale scopo lo strumento finanziario di vicinato e di partenariato, sempre nell'assoluto rispetto dello Stato di diritto e dei diritti umani, delle libertà fondamentali e della democrazia, e promuovendo, ove necessario, il principio del «di più per chi si impegna di più»;

Inoltre:

18. insiste sull'importanza del bacino del Mediterraneo come spazio di cooperazione decentrato – che va oltre i rigidi confini geografici – per rafforzare il processo decisionale transregionale e la condivisione di buone pratiche, non da ultimo per quanto riguarda la democrazia, i diritti umani, lo Stato di diritto, l'ecologia, lo sviluppo economico, l'ecoturismo nonché i partenariati in materia di cultura, ricerca, istruzione, gioventù e sport; sottolinea l'importanza specifica dell'istruzione quale catalizzatore per una transizione democratica;

19. ritiene che la macroregione mediterranea debba svilupparsi in conformità delle norme internazionali sui diritti economici, sociali e culturali, in particolare la Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e la Convenzione dell'Unesco sulla protezione e la promozione della diversità delle espressioni culturali;

20. esorta il Consiglio a dare seguito alle sue conclusioni del 24 giugno 2011 e a tenere conto delle volontà espresse in ordine alla strategia macroregionale adriatico-ionica dai territori interessati a livello nazionale, regionale e locale, nonché dei legami storici, delle tradizioni e delle iniziative intraprese, adottando tale strategia nei prossimi mesi, in modo da realizzare un primo passo verso l'attuazione di una strategia macroregionale mediterranea;

21. sottolinea che la strategia macroregionale adriatico-ionica costituisce un fattore significativo di riconciliazione tra i territori dei Balcani occidentali e può contribuire all'integrazione di questi paesi nell'Unione europea;

22. auspica che anche nel Mediterraneo occidentale e nel Mediterraneo orientale emergano strategie macroregionali che integrino una componente marittima sostanziale e tengano conto delle specificità dei numerosi territori costieri e insulari mediterranei e delle loro esigenze di sviluppo; ritiene che queste strategie future debbano dedicare maggiore attenzione alla tutela dell'ambiente, alla biodiversità e al turismo sostenibile;

23. invita la Commissione ad applicare pienamente l'articolo 174 del TFUE mediante un piano strategico, al fine di superare gli svantaggi strutturali dei territori insulari e di garantire le condizioni necessarie per la crescita economica e per un'effettiva coesione sociale e territoriale; rileva che occorre prestare particolare attenzione alla necessità di garantire la piena accessibilità e continuità territoriale di questi territori con il continente europeo, attraverso finanziamenti adeguati; esorta inoltre la Commissione ad adottare misure – come l'aumento della soglia degli aiuti «de minimis» a favore delle isole, in particolare nei settori dell'agricoltura, dei trasporti e della pesca – che contribuiscano a porre i territori insulari su un piano di parità competitiva con i territori continentali, in modo da ridurre il divario tra i diversi livelli di sviluppo delle regioni europee e da garantirne l'effettiva integrazione nel mercato unico;

24. auspica che la Commissione assuma una posizione favorevole nei confronti della dimensione insulare della strategia macroregionale mediterranea, in particolare nel valutare gli aiuti di Stato che rappresentano una legittima compensazione per gli svantaggi legati all'insularità e nell'adeguare la politica di coesione e le politiche di ricerca e innovazione alle esigenze specifiche delle regioni insulari, al fine di rafforzarne l'integrazione nell'Europa continentale;

25. sottolinea l'importanza delle industrie culturali e creative quali colonne portanti dello sviluppo e della creazione di posti di lavoro nelle regioni insulari;

26. esorta la Commissione a individuare gli strumenti necessari che permettano la valutazione e l'eventuale lancio di nuove iniziative macroregionali nel Mediterraneo occidentale e orientale, come ad esempio progetti pilota;

27. sottolinea che le principali aree di intervento per la macroregione del Mediterraneo dovrebbero essere mirate agli opportuni livelli subregionali per la cooperazione su progetti specifici e comprendere le reti energetiche, la cooperazione scientifica e l'innovazione, le reti per 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 attraverso la creazione di una rete integrata di sistemi di informazione e sorveglianza per le attività marittime, il rafforzamento della buona governance e una pubblica amministrazione efficiente, in modo da favorire la creazione di posti di lavoro;

28. ritiene che il coordinamento di queste tre strategie macroregionali – Mediterraneo occidentale, Iniziativa adriatico-ionica e Mediterraneo orientale – consentirà di condurre una politica d'insieme per tutto il bacino del Mediterraneo, in sinergia con le priorità definite dalle organizzazioni regionali e internazionali, in particolare quelle definite dall'Unione per il Mediterraneo, e di applicare le migliori pratiche in grado di contribuire al conseguimento degli obiettivi della strategia dell'Unione europea per una crescita economica intelligente e sostenibile.

Omissis ...

Le economie e i porti del Nord Africa (Marocco, Algeria e Tunisia) hanno un potenziale molto elevato di crescita e sono destinati a svolgere un ruolo sempre più importante nel bacino del Mediterraneo.

I paesi del Maghreb si stanno industrializzando e stanno migliorando le infrastrutture e le comunicazioni nel rispetto degli standard internazionali in modo da creare le condizioni per consentire importanti investimenti stranieri in grado di creare nuove significative opportunità di sviluppo economico e sociale[11].

In prossimità di Tangeri in Marocco, sullo Stretto di Gibilterra, la Cina costruirà un grande parco industriale che ospiterà duecento multinazionali. Per la struttura, grande circa duemila ettari, da realizzare nell'arco di 10 anni, l'investimento previsto è di 10 miliardi di dollari. Analoga iniziativa è prevista in prossimità del costruendo nuovo porto tunisino di Enfidha e del costruendo nuovo porto algerino di El Hamdania (Cherchell), che serviranno non solo la Tunisia, l'Algeria e il Mediterraneo Centro Occidentale, ma anche alcuni paesi subsahariani a partire dal Niger e dal Mali che non hanno sbocchi sul mare.

Connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T

Nelle Regioni europee bagnate dal Mediterraneo occidentale sono in corso i lavori relativi ai corridoi Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpi. Nel Nord Africa nelle nazioni magrebine sono in corso i lavori relativi al corridoio Atlantico e Magrebino[12] (figg. 10 e 13: stato attuale e stato futuro).

[11] http://www.experiences.it/esperienze-mediterranee-n-1/06-2

[12] YOUTUBE «Une ligne TGV TunisieAlgérie Maroc» -https://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg&t=55s

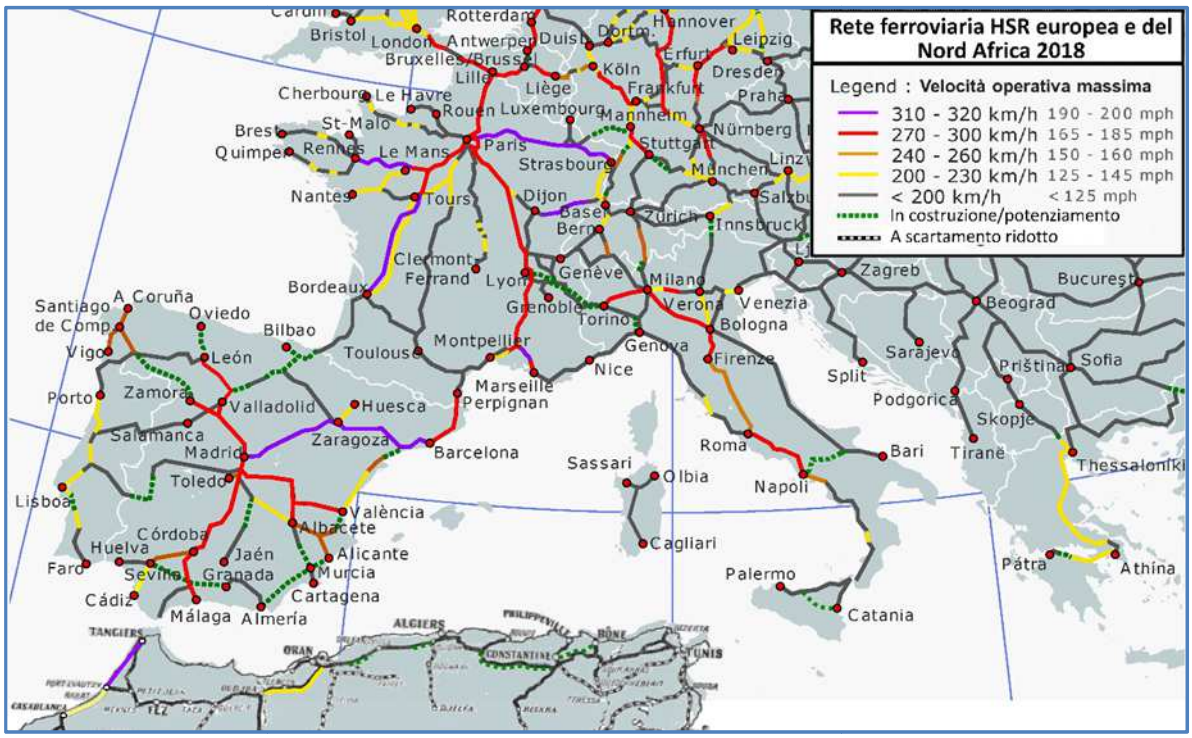


Figura 10 – Principali linee ferroviarie europee e del nord Africa (area magrebina) 2018

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra[13]. Tale progetto[14] 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[15] (figg. 11 e 12).

[13] YOUTUBE «Futurprojet Tunnel entre L'Europe et l'Afrique» - https://www.youtube.com/watch?v=YyNd9pU1mmA
[14] www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/TRANSPARENCIA/INFO_CORP/marco_institucional.htm
[15] http://www.ferrmed.com/

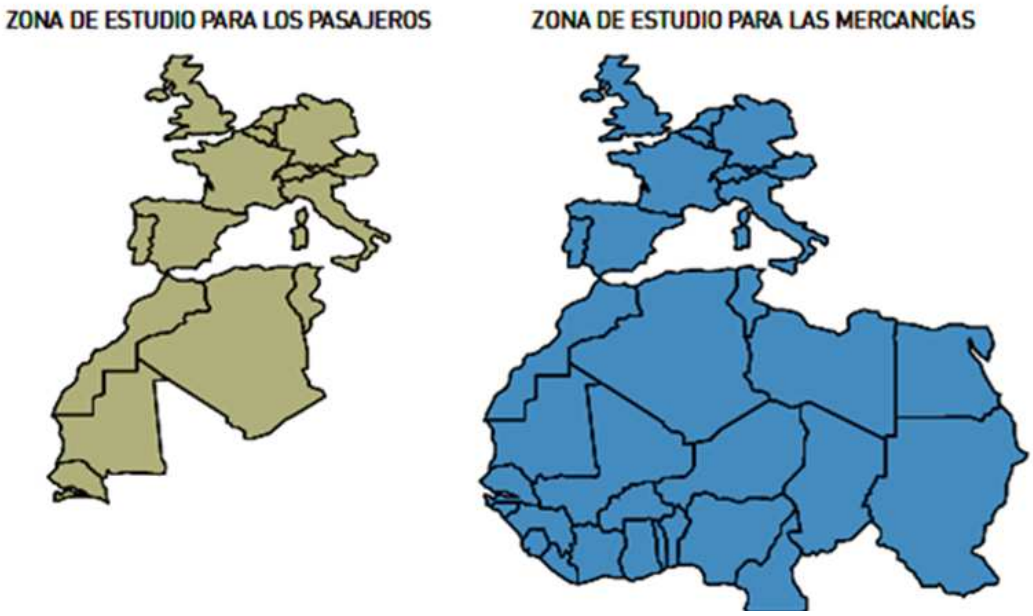


Figura 11 - Aree geografiche di origine/destinazione dei treni viaggiatori e merci che dovrebbero transitare nell'Afrotunnel di Gibilterra
Fonte: www.secegsa.com

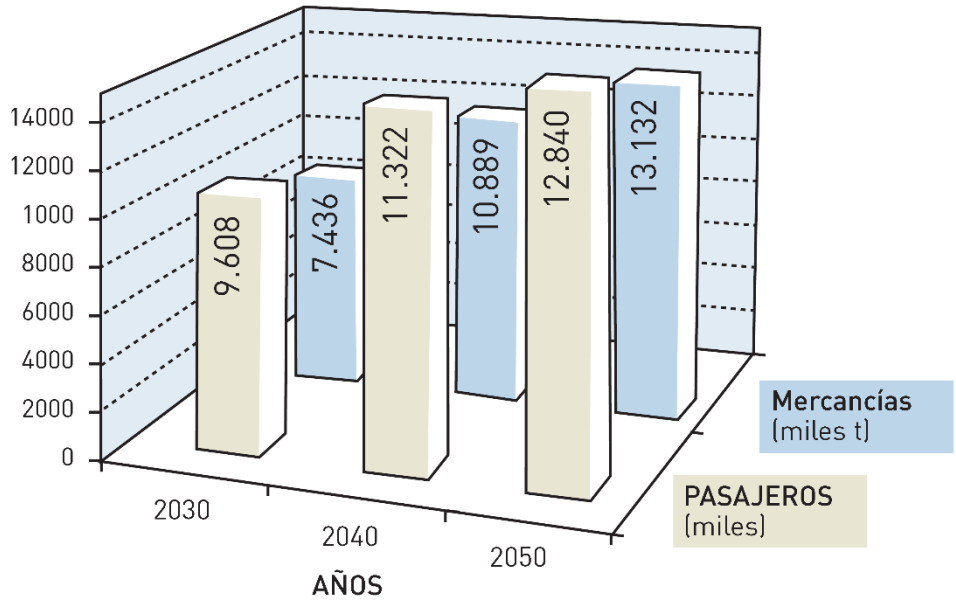


Figura 12 - Previsioni di traffico attraverso il tunnel ferroviario di Gibilterra: scenario tendenziale
Fonte: www.secegsa.com

Non bisogna dimenticare che attraverso il Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale navale (dati 2014) e che le quantità sono destinate ad aumentare anche in conseguenza delle stime di crescita della popolazione mondiale.

In particolare la popolazione dell'Africa è destinata a raddoppiare entro il 2050 e a quadruplicare entro il 2100[16] (nel 2015: 1.186 milioni di abitanti, nel 2050: 2.478 mil. di abitanti, nel 2100: 4.387 mil. di abitanti).

Questo comporta la necessità di programmare per tempo il potenziamento dei collegamenti nel Mediterraneo. Non è pensabile che l'unico collegamento stabile programmato tra l'Europa e l'Africa sia quello dello stretto di Gibilterra. È opportuno che l'Unione per il Mediterraneo (UfM) inizi a pianificare studi di fattibilità relativi alle possibilità di collegare il corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T con il corridoio Magrebino della rete TMN-T.

I due corridoi inizialmente potrebbero essere uniti tramite un collegamento marittimo e successivamente tramite un collegamento stabile tra la Tunisia e la Sicilia[17]. 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[18] (Appendice 2 - Interventi - pag. 132) e nel DEF 2018-Allegato infrastrutture[19] (INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROGETTO DI FATTIBILITÀ - MODALITÀ: FERROVIE - pag. 61) il Governo italiano ha previsto la predisposizione di un Progetto di fattibilità finalizzato a verificare la fattibilità del collegamento, stabile o non stabile, attraverso lo Stretto di Messina.

Pertanto, nelle prossime revisioni dei corridoi europei e nord africani, dovrebbero essere inserite le connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T (fig. 13) insieme al collegamento stabile dello Stretto di Messina.

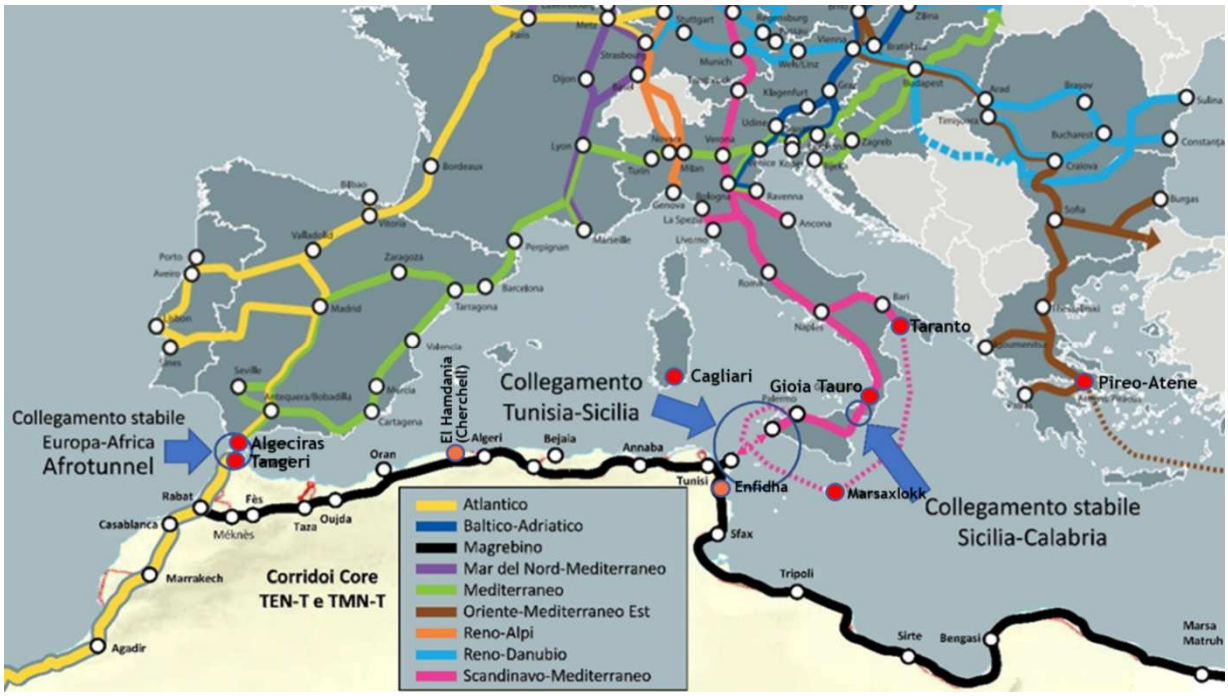


Figura 13 - Ipotesi di congiunzione dei corridoi ferroviari CORE europei TEN-T e del Nord Africa TMN-T

[16] http://www.un.org/en/development/desa/population/
[17] http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html
[18] http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/def-2017/allegato-al-def-2017-le-opere-fino-al-2030
[19] http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2018-05/Allegato_3%20bis_-_Connettere_lxItalia.pdf

La realizzazione del Corridoio Atlantico e del corridoio Magrebino della rete TMN-T insieme al loro congiungimento con i corridoi europei Atlantico e Mediterraneo della rete TEN-T tramite l'Afrotunnel di Gibilterra darebbe indubbi vantaggi strategici ed economici ai paesi attraversati da tali corridoi[20].Tale scenario è in linea con quanto auspicato dall'associazione Ferrmed[21].

La mancata realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione escluderebbe automaticamente la pianura padana e quindi l'Italia dal principale futuro flusso delle merci da e per l'Africa.

I porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico, a ridosso dei principali poli industriali nazionali, sono in posizione favorevole rispetto ai grandi corridoi europei e si caratterizzano come porti gateway.

La realizzazione di un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia e l'istituzione di un servizio di navi traghetto veloci tra la Sicilia e la Tunisia (dopo il completamento del corridoio Scandinavo Mediterraneo e del corridoio Magrebino) insieme alla trasformazione dei porti di transhipment del sud Europa in porti gateway, darà all'Europa la possibilità di rilanciare il traffico ferroviario merci attraverso la penisola iberica, italiana e balcanica creando nuove significative opportunità di lavoro[22]. Un porto di transhipment (fig. 14) trae forza dall'efficienza dei servizi e dalla posizione geografica, ma potrà sempre essere sostituito da un altro porto. Maggiore è la forza che il porto ha alle spalle, maggiore è l'attrazione per le grandi Compagnie di navigazione.

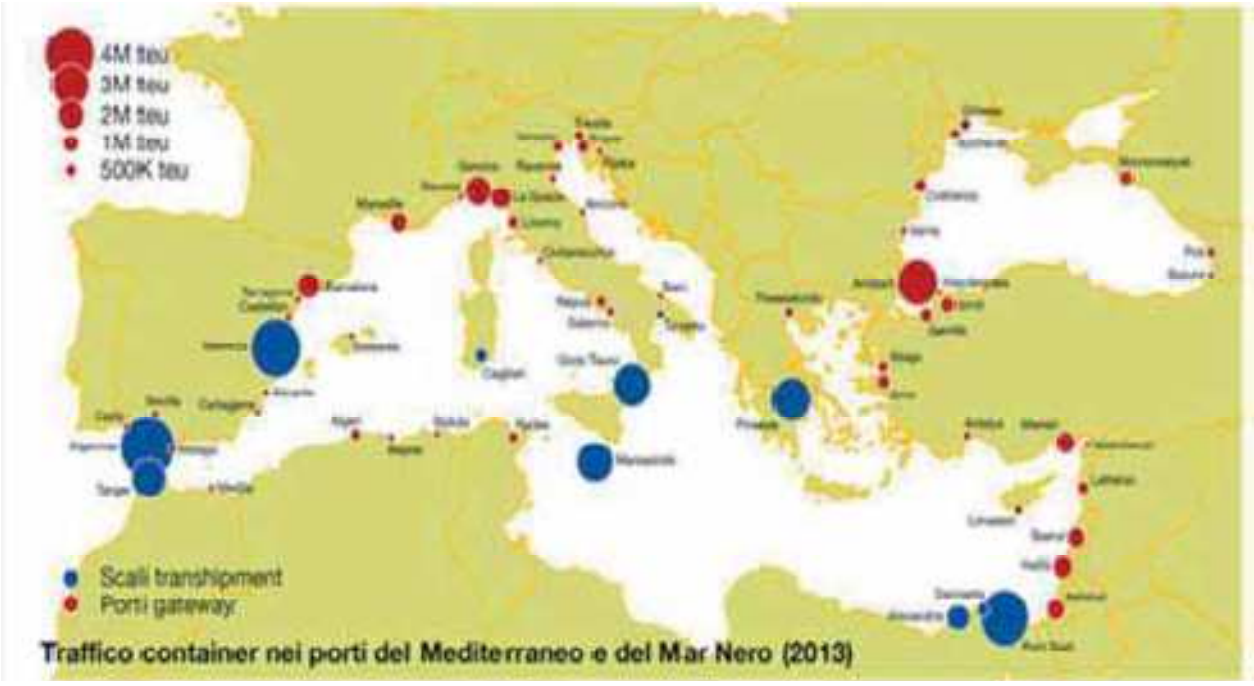


Figura 14 - Volumi di traffico container nei porti del Mediterraneo e del Mar Nero

Fonte: TRT, 2015 (pag. 91 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica 2015[23])

[20] http://www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/PROYECTO/COM_INTERN.htm
[21] http://www.ferrmed.com/
[22] http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html
[23] http://www.mit.gov.it/node/5278

Il reale sviluppo dipenderà dalla capacità organizzativa di trattenere i flussi di merci sul territorio limitrofo ai porti e di aggiungervi valore attraverso le fasi finali della lavorazione per i mercati di consumo. Infatti, la lavorazione dei container comporta impatti notevolmente superiori in termini di fatturato, di utile e di occupati prodotti rispetto al solo transito dei container, con ciò costituendo una grande opportunità per i potenziali effetti economici ed occupazionali.

	Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1.000 Teus
Container in transito	300	20	110	5
Container lavorato	2.300	200	1.000	42

Tabella 2 - Differenziale in termini di valore aggiunto prodotto da un container in transito ed un container «logisticizzato»

L'obiettivo principale deve essere quindi quello di sviluppare un sistema logistico in grado di intercettare anche i flussi, non originati o destinati alle regioni sede dei porti CORE, sui quali aggiungere lavorazioni e quindi valore. Un'economia, pertanto, basata sempre meno sulla produzione industriale e sempre di più sui servizi e, in particolare, sulla capacità di offrire servizi integrati di logistica.

Le aree circostanti i porti CORE, dopo l'ultimazione dei lavori relativi alla rete TEN-T e TMN-T, sono la sede naturale dove realizzare le ZES (Zone ad economia Speciale) di grandi dimensioni in grado di attrarre investimenti e creare occupazione significativa in grado di riequilibrare le economie dei territori.

Non bisogna dimenticare che i porti italiani sono quasi tutti collocati nei pressi del centro delle città storiche che condizionano e da cui sono condizionati, e che negli ultimi anni in Italia non è stata presa in seria considerazione la possibilità di realizzare nuovi porti lontani dalle città.

Il Global Competitiveness Index 2014-2015 del World Economic Forum, ha collocato le infrastrutture portuali italiane al 55° posto nella graduatoria di competitività, a fronte del 9° posto della Spagna, del 23° posto del Portogallo, del 32° della Francia, del 49° della Grecia e del 51° della Croazia. Tra gli elementi di debolezza del sistema portuale italiano, assumono rilievo la carenza di infrastrutture fisiche, arretrate rispetto agli standard europei, la perdita di competitività del sistema portuale nel sistema del transhipment, l'incremento delle quote di mercato dei sistemi portuali del Nord Europa sui traffici tra paesi extra-UE ed Italia.

Per concludere con quanto stabilito a pag. 49 del **Contratto per il Governo del Cambiamento** (dell'Italia) sottoscritto il 18 maggio 2018: «*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*».

Giovanni Saccà

giovanni.sacca@gmail.com

La questione meridionale è questione nazionale , europea e mediterranea

Quella che fino ad oggi abbiamo chiamato «questione meridionale» è questione nazionale, questione europea e questione mediterranea.

Se non la si risolve non si governa l'Italia intera e si resta prigionieri in una visione di parte.

Il non aver affrontato la questione ha contribuito a determinare una ricaduta su tutto il territorio nazionale in termini di sviluppo, a causa della cosi detta fuga dei giovani in cerca di lavoro, che rappresenta una nuova emigrazione differente dalle precedenti, e per la diffusione della illegalità, del riciclaggio, degli investimenti distorti anche all'estero, con visibili processi involutivi.

Questo breve scritto non ha alcuna pretesa, tranne quella di ricordare come sia centrale tale questione e come essa sia evidente fin dal tempo dell'unità d'Italia.

Aggiungo che, pur in presenza della visibile consapevolezza delle difficoltà in cui versa il Mezzogiorno, anche a fronte della pubblicazione di studi, saggi e documenti parlamentari nulla o poco accade sul piano concreto e un buco nero provvede ad archiviare impegni e proposte. I contributi scientifici, economici, culturali e propositivi che sono numerosi e sui quali è ampia la letteratura sono ben noti e ormai tutti gli Italiani hanno conoscenze per cui sperimentano anche nella quotidianità le differenti velocità dello sviluppo dell'intero territorio nazionale.

I dati, le statistiche dell'occupazione, disoccupazione, Pil, etc. sono recepibili dovunque e pubblicati e commentati. L'uomo della strada, pur non avendo conoscenze accademiche, non ha bisogno di leggere documenti e saggi; verifica come sia faticoso vivere nel Mezzogiorno d'Italia, anche per l'insufficienza dei servizi ed il ridimensionamento delle provvidenze proprie dello stato sociale.

Nel nostro meridione una persona su tre è in condizioni di povertà. Vorrei contribuire con queste note a far comprendere come, da politici, non si possa immaginare di disinteressarsi del Mezzogiorno d'Italia e come siano improprie le valutazioni sbrigative e superficiali che in questi ultimi anni sono state proposte a proposito della questione meridionale che è stata ignorata per anni.

È di tutta evidenza che mentre si trascurava la questione meridionale e mentre addirittura al Governo c'era chi irrideva agli uomini del Mezzogiorno immaginando per i territori del nord improbabili e antistoriche secessioni tutto il Paese accusava un declino che ha incrociato poi la grande crisi nella quale siamo immersi e dalla quale occorre uscire insieme agli altri Paesi europei.

La debolezza strutturale nella quale vivono numerose aree del Paese ha reso e rende più faticoso il percorso da intraprendere per battere la crisi.
Accade ciò che si sperimenta in un corpo malato se colpito da ulteriore malanno!
Se un politico, un amministratore, un uomo della classe dirigente non opera valutando la realtà nella quale è immerso e della quale è comunque espressione e si lascia condizionare da convinzioni infondate, la sua opera sarà improduttiva o addirittura dannosa.

Ritengo che ciò sia accaduto in questi anni a proposito dell'approccio insufficiente alla questione del governo dell'intero Paese.

Carenza di visione di insieme

Interventi negati, interventi inadeguati, sprechi, classe dirigente meridionale incapace ed anche in parte corrotta, e classe di governo priva, anche per scelta, di visione di insieme e poi clientelismo e criminalità ed ancora disinteresse, abbandono, cattivo uso, distrazione delle risorse, fuga delle migliori energie hanno determinato un disastro che è disastro italiano che appare tale in Europa.

Risulta più che evidente che il fenomeno del complessivo degrado del mezzogiorno attiene alla carenza 2 del senso dello Stato, all'affievolirsi dell' ethos civile, che si diffonde in tutto il Paese e la ricerca dei privilegi riduce lo spazio dei diritti.

Dico che le sempre annunciate riforme istituzionali non potranno da sole modificare e rendere migliori i cittadini e il Paese. Esiste un'emergenza etica e morale personale e sociale insieme a quella democratica dalle quali bisogna uscire affrontandole insieme. La storia di questi giorni, alla vigilia di importanti elezioni politiche, insegna.

Nasce la questione meridionale

La cosi detta questione meridionale nasce e si sviluppa come un particolare aspetto dell'evoluzione borghese e capitalistica del nostro Paese. Dobbiamo pensare che essa inizia già nel 1734 quando Carlo III di Borbone diviene Re nel territorio delle Due Sicilie.

Il Sud, prima dell'unità, ha progredito come il Nord e il Centro sulla base di meccanismi di mercato e dei rapporti di proprietà borghese. Il Sud ha partecipato al rinnovamento del nostro Paese con il movimento illuministico e riformatore nel Settecento poi al tempo della rivoluzione francese, al tempo di Napoleone fino ai moti liberali del nostro Risorgimento.
Non desidero dilungarmi.

Ricordiamo tutti che l'unificazione, che in sé è un bene, rese difficile la situazione economica del Mezzogiorno per la politica fondiaria, del credito e per ciò che avvenne nell'industria.

Non tutti sanno che una sorta di sanzione ufficiale della questione meridionale avvenne nel 1875 da parte di un fiorentino, di Pasquale Villari che pubblicava su «L'opinione» di Firenze. Nelle sue «Lettere meridio-

nali» scritte da Napoli riconobbe che il tema del Meridione era tra i più rilevanti da considerare.

La questione divenne talmente centrale che Giustino Fortunato nel 1880 parlò di «Due Italie». Si fece eco, in certo modo, di quanto affermò Mazzini con lucidità: «L'Italia sarà ciò che il Mezzogiorno sarà». Avemmo quindi la prima grande emigrazione tra il 1895 e il 1914: migrazione epocale. Immaginate che quasi tre milioni di italiani abbandonarono il Paese in cerca di fortuna. La popolazione delle Isole e del Sud ammontava a 12 milioni di cittadini. Un quarto di costoro emigrò. Evidenti le conseguenze.

Intanto nel 1900 il Presidente del Consiglio Saracco aveva firmato il decreto per la commissione di inchiesta sulla camorra amministrativa a Napoli, che, a 39 anni dall'unità d'Italia, era stata commissariata nove volte. L'inchiesta Saredo evidenziò l'altissimo livello di corruzione al Comune di Napoli e si parlò di alta camorra, come se noi dicessimo oggi di camorra dell'alta borghesia.

Il Presidente del Consiglio Zanardelli, nel 1902, visitò la Basilicata e si rese conto della questione che divenne questione nazionale. Dal giorno dell'unità d'Italia Zanardelli fu il primo Presidente del Consiglio che visitò una Regione del Sud.

Non sfugge a politici ed amministratori come questo avvenimento fosse anomalo.
E l'invito al trasformismo da parte di Depretis segnò la cultura meridionale fin dal 1882 e continuò con Crispi e con Giolitti che ebbe nella maggioranza di Governo la deputazione parlamentare meridionale conservatrice. Oggi il trasformismo è chiamato consociativismo.

Fu Nitti che individuò il problema meridionale come un'articolazione di un unico problema nazionale e Salvemini analizzò i rapporti di forza che erano nella società meridionale.

L'intreccio di potere che governava l'Italia e che, a parere mio, persiste, in forma più scientifica e pervasiva fu descritto da Salvemini in questo modo: «I moderati del Nord hanno bisogno dei camorristi del Sud per opprimere i Partiti democratici del Nord. I camorristi del Sud hanno bisogno dei moderati del Nord per opprimere le plebi del Sud». Forse, con un gioco di parole, eliminando le due parole nord e sud la frase potrebbe essere letta in maniera più aderente alla realtà del nostro tempo. Salvemini fu isolato e nel 1911 uscì dal Partito socialista.

La questione meridionale era irrisolta prima della grande guerra che aggravò le condizioni dei meridionali.

Su 600.000 morti i meridionali furono oltre mezzo milione. I dati sono ufficiali.
Si comprende che cosa abbia significato questo dato per la ricaduta sulle condizioni delle famiglie, per la forza lavoro, per lo sviluppo negato. E non stiamo parlando di eventi accaduti dei quali abbiamo perso la memoria. Parliamo dei nonni, di qualche bisnonno, dei Cavalieri di Vittorio Veneto che tutti abbiamo conosciuto e visto nelle piazze e nelle strade del nostro Paese ed in particolare nel Sud d'Italia.

Le grandi migrazioni prima e dopo le guerre hanno avuto ricadute sulle famiglie e le donne sono state coloro che maggiormente hanno sofferto e che poi hanno contribuito alla stessa complessiva periodica ricostruzione ed hanno dato un grande contributo anche nell'Assemblea Costituente.
Della questione si sono interessati in tempi più recenti Sturzo, Dorso, Gramsci da molti concittadini viventi conosciuti, le cui voci rimasero inascoltate.

La carenza delle classi dirigenti

Coloro che hanno avuto ed hanno a cuore il Mezzogiorno ed il Paese intero riconoscono che l'unità d'Italia è stata un bene per il Sud che è entrato in Europa e che era necessario lo sviluppo del Sud per superare dualismo e divario in funzione della stessa unità conquistata. Bisognava creare una politica tesa al miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi ed il Sud, come tutto il Paese, aveva bisogno di una classe dirigente di alto livello che fosse al vertice delle istituzioni pubbliche da amministrare e governare in modo rigoroso, virtuoso all'interno di una visione unitaria, che doveva essere patrimonio dell'intero Paese.

Il venir meno della borghesia meridionale al ruolo innovativo sperabile, anzi la tentazione talvolta accolta di attingere da fondi dello Stato la ha resa parassitaria, come in gran parte lo è stata, a parere mio, l'imprenditoria che ha anche svolto compiti di mediazione con imprese prosperanti nella illegalità.

Sappiamo come stanno le cose.

Uno dei grandi meridionalisti e quindi un grande italiano come Manlio Rossi Doria, convinto che la questione meridionale fosse questione europea ebbe a dire: «Uno sviluppo economico del Mezzogiorno degno di questo nome non ci sarà se non quando tutti gli italiani, vorrei dire gli europei e non solo i meridionali, si renderanno conto che il problema centrale sta nell'impegnarsi nella battaglia per il risanamento civile e morale prima che economico del Mezzogiorno».

Tale consapevolezza non è stata e non è patrimonio comune. Il fascismo in anni trascorsi aveva lasciato l'Italia in condizioni disastrose. Avemmo bisogno di ricostruzione dalle macerie della guerra ed il Sud, nonostante interventi mirati, ed anche a causa di una classe dirigente inadeguata, presente anche al Governo, acuì il «divario».

Eppure la questione meridionale fu riproposta all'indomani della Liberazione. Tra il 1946 e il 1950 prese avvio una politica speciale per il Sud. Ricordiamo tutti, ognuno per il suo ruolo, uomini come Saraceno, Alicata, Romeo, Compagna e De Gasperi, Vanoni, La Malfa, De Martino, Pastore e tanti altri. Purtroppo la politica economica venne subordinata ad interessi di forti gruppi economici e i flussi del denaro pubblico furono gestiti da costruttori, speculatori edilizi e burocrati, come accadde anche in occasione del terremoto. Proprio qui a Napoli l'avv. Gerardo Marotta ha parlato di un blocco sociale che all'epoca si creò, anche attraverso l'istituto della concessione e portò all'insabbiamento della politica

dell'intervento straordinario che pur produsse realizzazioni, ma insufficienti e a macchia di leopardo e che fu, quindi, mal governato.

Ricordiamo Augusto Graziani che ha denunciato la nascita di una pletora di intermediari che gonfiava i costi degli interventi e non permise il raggiungimento degli obiettivi di promozione economica e sociale del Mezzogiorno. Tutti ricordiamo come il Censis negli anni '80 parlò di regioni tartarughe come la Campania, la Sicilia, la Calabria e la Sardegna e di altre canguro come l'Abruzzo, il Molise, la Puglia e la Basilicata. Ancora oggi lo sviluppo del Mezzogiorno è diversificato al suo interno ed al suo interno le condizioni di vita civile ha ancora i caratteri, come affermò Gramsci, di una grande disgregazione sociale.

Da questione nazionale alla politica dello steccato

Gli stessi Vescovi del Sud e poi tutti i Vescovi italiani parlarono fin dal 1948 e poi nel 1989 e nel 2010 di un Mezzogiorno dallo sviluppo distorto nel quale convivono molti Mezzogiorni mentre invitavano a pensare al Sud come questione nazionale per cui occorreva un programma economico teso ad unificare l'intero Paese.

In anni recenti, di fronte ad un mondo che abbatte steccati, in Italia una rozza e superficiale politica ha operato per costruire cortili in cui rinchiudersi ed ha imprigionato creatività ed iniziative ed ha gridato contro la storia ed ha negato il futuro ed ha costretto gli italiani a sentire in modo forte una crisi mondiale. E chi ha lo sguardo corto non può governare una realtà che esige orizzonti e spazi e nessun confine. Proprio nel 1994, anno in cui la Lega andò al Governo, la Svimez indicava nel Mezzogiorno la nuova frontiera della così detta seconda Repubblica, che noi ben sappiamo non è mai esistita, come la stessa Padania, termine di moda, indicante un'immaginaria omogenea area territoriale. La realtà impone che nel Sud vi sia una imprenditoria responsabile, che investa capitali e regga sul mercato, finanziamenti con tassi favorevoli ed una formazione e qualificazione e riqualificazione professionale per imprese da innovare.

Sappiamo che nessuna area territoriale può svilupparsi da sola e quindi va aiutata a svilupparsi facendo maturare e crescere l'innovazione e dove essa si manifesta.

Oggi resta il divario tra Sud e Nord e, come sappiamo. La forbice si allarga. Vogliamo andare alla ricerca delle responsabilità?

Ben le conosciamo e sono diffuse e permangono.

Il Governo di un Paese ha la responsabilità di governare l'intero Paese, per cui è doveroso chiedere che esso operi in funzione e per il bene di tutta l'Italia.

Liberarsi dalla criminalità

Ritengo che è opera prioritaria liberare le nostre Regioni dalla malavita organizzata, qualsiasi denominazione abbia.

La «Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali anche straniere» il 9 Febbraio 2011 approvava la «relazione sui costi economici della criminalità organizzata nelle Regioni dell'Italia meridionale» e riporto alcuni passaggi: «L'analisi delle relazioni tra impresa, sviluppo economico e territorio, assume infatti un rilievo centrale soprattutto per impostare coerenti ed efficaci politiche di sviluppo e di sostegno in particolare delle piccole e medie imprese. Occorre anche riflettere sulla regolazione sociale deficitaria, individuata quale uno dei problemi storici del Meridione… Parallelamente occorre ricordare che nel Mezzogiorno il problema della disoccupazione ha le radici profonde e più che in altre aree del Paese, e che fin quando il tasso di disoccupazione delle aree più deboli del Paese continuerà ad essere così elevato, sarà sempre un problema contenere lo sviluppo delle organizzazioni criminali. Si deve allora ricorrere ad una utilizzazione proficua dei fondi strutturali per obiettivi infrastrutturali e di riequilibrio territoriale, soprattutto nel Mezzogiorno, con particolare attenzione alle reti viarie ed agli assi ferroviari di riconnessione del Mezzogiorno alle 5 direttrici nord-sud, est-ovest... È necessario in particolare che nelle aree urbane, in molti quartieri dove il radicamento delle mafie è fortissimo, nelle città della Calabria, a Palermo, a Napoli, a Catania, a Bari si intervenga con massicci investimenti virtuosi proprio sul piano sociale ed urbanistico. Si auspica un impegno in tal senso, perché ne deriverebbero effetti enormemente positivi per l'occupazione e l'intera filiera produttiva edilizia che oggi versa in condizioni critiche. Ne avrebbero giovamento anche il commercio, lo sviluppo del turismo e la tutela del territorio, posto che ogni centro storico restaurato sarebbe un centro di attrazione turistica... Le infrastrutture sono la via che consente alle aree meno dotate del Paese, in un certo momento storico, di potersi riequilibrare e, quindi, di arrivare a uguali condizioni di vita per imprese e persone che operano nelle diverse aree del Paese... Si ritiene dunque necessario rivolgere una particolare attenzione al problema delle infrastrutture nel Mezzogiorno, non solo per favorire il riequilibrio economico delle regioni del Sud, ma anche al fine di valorizzare gli ambiti socio culturali, quali le istituzioni scolastiche, la ricerca, l'università come importante strumento di contrasto alla presenza diffusa della criminalità organizzata per i riflessi negativi che comporta sul tessuto sociale di quelle regioni. Occorre tuttavia assicurare anche la presenza di una classe dirigente che sappia coniugare legalità e sviluppo, che devono procedere insieme perché senza le due dimensioni non si avrà mai una capacità di impatto contro le mafie in grado di sradicarle e non ci si limiterà semplicemente a contenere le manifestazioni violente, quando queste eccedono in un dato momento storico o in un dato territorio. La presenza delle mafie è infatti talmente strutturale da organizzarsi in forma di coabitazione con la società. L'economia, le istituzioni e la politica, al punto tale che oggi rappresenta il nodo principale da rimuovere per liberare le straordinarie potenzialità economiche del Paese, farlo diventare grande e metterlo nelle condizioni di competere in Europa e nella globalizzazione al meglio delle sue possibilità».

La «Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali anche straniere» il 22 Gennaio 2013 ha approvato la «relazione conclusiva». La relazione è tutta da leggere e approfondire. Interessante rilevare come sia stata valutata la capacità imprenditoriale delle mafie. Il volume del riciclaggio sarebbe il 12 per

cento del PIL e cioè 160 miliardi di euro. Ancora si presume che il fatturato criminale sia di 136 miliardi di euro ed un utile di 104 miliardi di euro. Il IV Comitato che ha predisposto la relazione sui costi economici della criminalità organizzata nelle Regioni dell'Italia meridionale, in conclusione, stranamente a parere mio, ritiene di «non poter serenamente attribuire agli studi prodotti in materia di fatturato delle mafie, ovvero di entità del riciclaggio la capacità di fornire indicazioni utili all'attività legislativa, giudiziaria ed investigativa».

Stupefacente l'affermazione, riportata in relazione, da parte del dr. Busà Presidente dell'Associazione SoS Impresa il quale ha riportato quanto affermato da imprenditori che hanno affermato che… prima si pagava il pizzo, adesso gli appalti li ottengono solo le imprese che fanno riferimento alle organizzazioni criminali, precisando che il pizzo si sta trasformando quasi nell'iscrizione ad una associazione. «Chi paga entra nel mercato, in un'economia protetta e, poi, può chiedere al mafioso un favore, può partecipare agli appalti che loro vincono. Può ottenere una determinata fornitura, può avere agevolazioni. Chi si oppone non lavora più…»

È stato sottolineato che non esiste settore dell'economia che non sia contaminato dalla presenza criminale e che la nostra economia è ormai impregnata ed infetta.

Ovvie priorità

La SVIMEZ nel Documento 675.1 dell'archivio della Commissione crede che per contrastare la situazione criminale bisogna mettere in piedi azioni compensative di due tipi. Occorre sostenere i redditi evitando tagli indiscriminati alle prestazioni sociali (pensiamo alla ricaduta sui Comuni, alle difficoltà per una ordinata gestione, ai sacrifici indotti per i tagli al cosi detto stato sociale, all'aumento delle tasse comunali in 6 conseguenza dei tagli lineari messi in atto dai Governi Berlusconi e Monti) ed attuare politiche di rigore selettive ripristinando la responsabilità dell'operatore pubblico non come pura entità di spesa bensì come capacità di definire e delineare una strategia… una strategia nazionale… (pensiamo alle conseguenze di una programmazione assente nelle scelte progettuali, al peso della corruzione, alla mancanza di controlli per la spesa e allo spreco delle risorse pubbliche, etc. etc.)
Sembrano a me tali relazioni bei temi scritti, spesso, dagli stessi che appartengono a partiti o movimenti che assumono poi comportamenti che appaiono distanti dai convincimenti espressi in tali condivisibili componimenti.
Abbiamo visto che per ottenere i risultati sperati occorrono la scuola, la cultura, il lavoro, l'aggiornamento per tutti e sviluppare le risorse e le professionalità esistenti.

Ed assistiamo alla moltiplicazioni delle Università ed alla caduta delle iscrizioni a causa dei costi non più sopportabili da famiglie con scarso reddito o prive di reddito certo.

Non è il caso di richiamare le priorità necessarie, ma il mettere in sicurezza il nostro territorio, intervenire sul patrimonio edilizio, agricoltura, imprese minori, patrimonio artistico, centri storici, turismo, trasporti sono soltanto titoli per interventi strutturali.

Abbiamo una rete commerciale arretrata e carenza di spazi per la fruizione della cultura. Esigere piani per l'ambiente, per l'approvvigionamento idrico, e poi investimenti per la ricerca, l'università, la conservazione e difesa del suolo, per le attrezzature, per la prevenzione sismica, per la riconversione di morenti industrie militari non è una richiesta esagerata o irresponsabilmente esigente.

Se non sbaglio ancora sovrapprezzi termici penalizzano le industrie del Sud ed il credito bancario è patrigno al Sud.

Un grande impegno di risanamento urbanistico e lo sviluppo dei servizi essenziali, a cominciare dai trasporti per uomini e merci sarebbero decisivi in un Sud che è Europa, che non sarebbe Europa senza il suo e nostro Sud. Direi poi che il tema della ecologia è legato a quello della sopravvivenza .
Il sud è stato individuato come una discarica e la questione rifiuti lo ha fatto precipitare in una condizione dalla quale uscirne diventa un'impresa. Non è ininfluente lo scontro tra chi vuole gli inceneritori e chi li rifiuta, tra chi vede nell'industria dell'incenerimento uno sbocco per la crisi e chi immagina il ciclo con l'obiettivo di «rifiuti zero». Il futuro richiede ricerca e innovazione tecnologica, che altri Paesi perseguono e che noi tralasciamo.

In ultimo e non ultima è la questione dell'informazione e dello sviluppo dell'editoria dal Sud e nel Sud che necessitano di una politica responsabile e lungimirante.

Infatti non avremo sviluppo se non rinforzando il quadro democratico all'interno della coscienza dei cittadini, a cominciare dai più giovani dei quali va accresciuto il livello di istruzione ed ai quali vanno presentati uomini esemplari cui ispirarsi, ricchi di ideali e valori e non portatori di messaggi fuorvianti. Una società giusta, solidale e democratica necessita di uomini funzionali a tale progetto.

La costruzione di una comunità nel Sud ha bisogno di una politica che non lasci prevalere la rissa e faccia vincere un clima di pace che favorisca lo sviluppo ordinato ed una progettualità possibile.

Il Governo che verrà può mettere come priorità la più grande innovazione programmatica possibile e mai dichiarata: costruire il Paese in maniera unitaria per competere nel mondo.

Credo che occorra realizzare la nostra Costituzione nei suoi principi e bisognerà guardare avanti e, in questi giorni, all'indomani delle elezioni, ricordiamo Dossetti dicendo insieme a lui: «La notte è notte, ma con l'anima della sentinella che è tutta tesa verso l'aurora. Sentinella, quanto resta della notte»?

Francesco de Notaris

francesco.denotaris@virgilio.it

Mezzogiorno e Mediterraneo

L'occasione della presentazione del libro dei prof. Piraino e D'Amico, ci permette di confrontarci su una tematica di fondamentale importanza e ci obbliga a fare delle riflessioni sull'Europa e sull'emergere di nuove istanze che portano ad aggregazioni tra aree del vecchio continente e aree extra europee, appunto la Macroregione del Mediterraneo.

La cultura europea si incontra con la cultura araba, creando opportunità di confronti culturali ed economici, non senza difficoltà e interrogativi.

Questa iniziativa può avviare quel processo virtuoso, che permetterebbe ai paesi del nord Africa di svilupparsi con l'aiuto dell'Europa, consentendo di ridurre i flussi di migrazione, che stanno creando forti tensioni all'interno di diversi paesi europei.

Dobbiamo essere grati agli Autori e agli organizzatori per la grande intuizione che hanno avuto nel credere in questa iniziativa per la costituzione della Macroregione del Mediterraneo, opportunità in cui il Mezzogiorno d'Italia deve poter guadare con interesse come un'occasione di sviluppo. Il confrontarsi con i grandi paesi rivieraschi del Mediterraneo, sia della sponda nord che quella sud, ci permette a noi del Mezzogiorno di avviare iniziative che creerebbero sviluppo con potenzialità molto interessanti.

L'Associazione Carlo Filangieri, che mi onoro di presiedere, composta per la maggior parte da giovani professionisti è intitolata al generale e politico della nazione napoletana, figlio di Gaetano Filangieri illustre giurista e filosofo ritenuto tra i massimi giuristi e pensatori napoletani ed europei del diciottesimo secolo, Carlo fu a fianco di Napoleone e fino all'ultimo tentò di modificare le sorti del Mezzogiorno. Egli ha incarnato tutto il travaglio di questa nostra terra nel XIX secolo.

Noi vogliamo focalizzare la nostra attenzione e i nostri sforzi inizialmente sul territorio peninsulare, poi ci confronteremo con le altre due regioni, ma prima vogliamo fare ordine qui, trovare qui le prime risposte all'esigenza di creare un mondo, dove si possano creare nuove opportunità di lavoro, dove si possa ricostruire una solidarietà civile, dove la legalità non debba essere sollecitata e bramata. Noi puntiamo e crediamo molto nei giovani, essi sono il nostro target, noi lavoriamo per loro!

Dobbiamo immaginare come se fino ad oggi avessimo vissuto una tragica guerra, ora ci troviamo tra le macerie di questo conflitto, per cui da adesso, in una fase post bellica vogliamo avviare una nuova fase storica, per cui come è avvenuto in altre parti del mondo, come ad esempio in Corea del Sud, in Indonesia, nel Vietnam, rimetterci in gioco, senza recriminare nulla, senza lamentose questue, partire da ciò che abbiamo, anche se questo può apparire a una prima lettura poco!

Da dove possiamo partire? Possiamo ad esempio partire dal nostro gettito fiscale, perché anche noi nel Mezzogiorno abbiamo un nostro gettito fiscale, dal sommerso da far emergere e tante altre risorse nascoste che potrebbero contribuire alla nostra ripresa. Poter partire da questa base individuando pochi, ma strategici investimenti per infrastrutture e fondi

per incentivare l'imprenditoria, naturalmente ribadiamo, stiamo a un livello di studio che si sta approfondendo e sarà nostra cura far conoscere a voi tutti, i risultati.

Ritorniamo a questo costante richiamo e interesse verso il Mezzogiorno, che ha suscitato, ha provocato, ha sollecitato centinaia di convegni, dibattiti, confronti, senza mai riuscire a trovare il bandolo della matassa o tirare il ragno dal buco. Cosa ancora più stupefacente è che tutti questi dibattiti e confronti, ufficialmente richiamavano e richiamano il Mezzogiorno come tema, ma poi si discuteva e si discute delle singole regioni di questa vasta area del nostro paese, mai immaginate come una forza unica, accomunate da un unico destino!

Chiedo agli esperti di economia, di finanza, di imprese, perché l'Europa ha deciso di unirsi? Ci è stato detto che la globalizzazione ci costringeva a confrontarci con realtà economiche e industriali molto forti, per cui l'Italia, la Germania, la Francia ognuna da sola non avrebbe avuta la capacità di misurarsi, con le economie emergenti della Cina, l'India, il Pakistan, il Brasile e quelle storiche come gli Stati Uniti d'America. Bene, se trasliamo tale esigenze nella nostra Italia e al nostro Mezzogiorno in particolare, la Basilicata, il Molise, la Calabria, la Campania, l'Abruzzo e la Puglia, ognuna da sola, cosa possono rappresentare? Che potenzialità hanno per potersi misurare in un contesto globale, come quello in cui viviamo ormai da oltre un ventennio? Come confrontarsi anche all'interno della costituenda Macro Regione del Mediterraneo?

Di conseguenza lo sviluppo del nostro Mezzogiorno deve essere affrontato, come sviluppo diffuso di una Macroregione del Mediterraneo, quindi non commettendo l'errore di voler programmare piani di sviluppo per ogni singola regione, ma definire piani di sviluppo per tutta l'area geografica del Mezzogiorno, da una comune cabina di regia. In quante occasioni si è parlato dello sviluppo dei porti del Mezzogiorno, Gioia Tauro, Brindisi, Salerno, Napoli, come porte d'acceso per l'Europa, da Sud. Bene, se vogliamo seriamente affrontare questo tema, il primo problema che ci troviamo d'avanti è l'interconnessione tra questi porti e la carenza d'infrastrutture, oltre ad aspetti di pari importanza di tipo organizzativo e di legalità, che non vanno dimenticati. Il settore marittimo che è stato uno dei maggiori punti di forza del Mezzogiorno da circa due secoli, deve essere potenziato e tutelato, come nostra eccellenza. Se invece continuiamo a ragionare con la visione regionalistica, ogni Regione potrebbe progettare iniziative non compatibili con le altre ed è il risultato che spesso abbiamo ottenuto. Quello delle infrastrutture è uno dei punti fondamentali, strategici per il nostro Mezzogiorno, in quanto negli anni passati sono state avviate moltissime opere, ma in larga parte sono rimaste incompiute, questo perché, alla base vi erano finalità esclusivamente regionali, mentre non vi era una programmazione strategica di ampio respiro che avrebbe dovuto coinvolgere anche le regioni limitrofe e l'intera area meridionale. Oltre a questi aspetti, si può considerare la realizzazione di una politica di sviluppo delle «Startup», da ritenere come cellule staminali totipotenti che interconnettendosi creino una rete di industrializzazione, realizzando la spinta propulsiva per il Mezzogiorno, da questo, guardare alla sponda meridionale del Mediterraneo come area in cui noi del Mezzogiorno possiamo offrire il nostro know-how ai paesi del Nord Africa con ricadute dirette per la nostra imprenditoria. Il Mezzogiorno non può essere solo il mercato di altri, ma deve es-

sere anche attore nella produzione industriale in senso lato, poiché solo in questo modo si creano posti di lavoro concreti e duraturi.

La modifica del titolo V della Costituzione con la delega alle Regioni delle materie di legislazione concorrente quelle relative all'art. 117.3 della Cost.:

a) rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni;

b) commercio con l'estero;

d) istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale;

f) ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi;

g) tutela della salute;

l) protezione civile;

m) governo del territorio;

n) porti e aeroporti civili;

o) grandi reti di trasporto e di navigazione;

p) ordinamento della comunicazione;

q) produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia;

r) previdenza complementare e integrativa;

s) armonizzazione dei bilanci pubblici e coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario;

t) valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali;

u) casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale;

v) enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale.

In queste materie concorrenti come sono intervenute le regioni del Mezzogiorno, come hanno sfruttato queste opportunità?

In realtà i risultati alla modifica del Titolo V della Costituzione sono stati a mio avviso, non il fallimento di una legge sbagliata, ma la cartina tornasole del valore dei nostri amministratori, in quanto le regioni del centro nord ne hanno beneficiato considerando l'opportunità che tale modifica offriva alle regioni stesse e traendone il massimo beneficio. Per noi invece vi è stato un arretramento generale, perché non si è compreso la portata di tale cambiamento, in quanto i nostri amministratori non sono stati all'altezza del momento storico, come è accaduto in più occa-

sioni nel passato, per cui la modifica del titolo V° è stato un fallimento esclusivo per le nostre regioni.

L'importanza di dare vita alla Macroregione del Mediterraneo diviene strumento strategico anche per confrontarsi all'interno della nostra nazione.

Cosa manca quindi per invertire la nostra attuale condizione?

Essere convinti che ciò che facciamo lo facciamo per il nostro Mezzogiorno, una forte volontà a contrastare l'attuale stato delle cose, una forte motivazione a contare solo sulle nostre forze, poiché noi, fuori dalla nostra terra siamo i migliori e siamo gli artefici dei successi di altri in realtà lontane da qui, dare vita e formare un forte senso di appartenenza con la riscoperta del nostro passato, delle nostre tradizioni.

Stanislao Napolano

stan.napolano@libero.it