

UN DECALOGO PER UNA PROSPETTIVA EURO-MEDITERRANEA

Questo decalogo tende ad individuare una “prospettiva euro-mediterranea” che promuova il ruolo geo-economico-politico dell’Italia come cerniera tra la megalopoli europea e quella mediterranea; e del Mezzogiorno, baricentro del Mediterraneo e “zona di libero scambio” (Conferenza di Barcellona, 1995), come Piattaforma Logistica Intermodale proiettata sul mare.

Questa prospettiva di medio e lungo termine scaturisce dall’esame dei problemi tutt’ora aperti esemplificati nei seguenti temi.

1. *L’era post-industriale e gli squilibri euro-mediterranei.*
2. *L’esplosione demografica e la globalizzazione di infrastrutture, mercati e sistemi urbani.*
3. *La crisi ambientale incombente: l’insostenibilità del modello tardo-industriale e del “mito dello sviluppo illimitato”.*
4. *La dinamica demografica europea e mediterranea.*
5. *La rifondazione post-industriale della megalopoli europea, la diffusione del nuovo modello di sviluppo e la “green economy”.*
6. *Le due Italie e la “faglia tra le diverse civiltà” mediterranee.*
7. *Le previsioni ISTAT al 2051 del declino demografico del Mezzogiorno.*
8. *La pervasività del grande sistema intermodale dei trasporti euro- mediterraneo e delle reti telematiche.*
9. *L’Italia come cerniera tra la megalopoli europea e quella mediterranea.*
10. *Il Mezzogiorno baricentro del Mediterraneo quale “zona di libero scambio” e Piattaforma Logistica Intermodale proiettata sul mare.*

Nel 1995 la conferenza euro-mediterranea di Barcellona ha indicato la possibilità di creare entro il 2010 una “zona di libero scambio”. Come è noto, questa prospettiva di cooperazione ha dato risultati più soddisfacenti sul piano culturale che su quello economico. Ma certamente una tale prospettiva è da considerare strategica per realizzare un dialogo continuo quanto indispensabile tra le civiltà che si affacciano sul Mediterraneo. Intanto se l’Italia svolgerà sempre più una funzione di cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea, quale può essere il ruolo del Mezzogiorno in tale contesto?

In realtà questo ruolo emergerà sempre più chiaramente nella misura in cui si realizzerà la suddetta “zona di libero scambio” soprattutto attraverso la creazione di un *sistema intermodale dei trasporti a scala euro mediterranea*, che può divenire la forza motrice dello sviluppo del Mezzogiorno.

Infatti, mentre le altre politiche europee sono meno centralizzate, il sistema intermodale dei trasporti transnazionali, in quanto scheletro portante dell'armatura urbana della nuova Europa, deve obbedire ad una strategia unitaria e sovraordinata dello sviluppo, definita soprattutto in sede UE.

D'altra parte, per misurare la potenza auto-propulsiva delle infrastrutture *hard* e delle reti *soft* nel rivitalizzare anche aree difficili, basti considerare che esse si sviluppano in modo esponenziale perché l'era post-industriale spinge incessantemente: da un lato, verso specializzazioni sempre più diversificate; dall'altro, verso una reintegrazione interdisciplinare sempre più inclusiva.

Questo doppio movimento determina una moltiplicazione continua delle reti per lo scambio e la distribuzione dei flussi di informazioni, merci e persone, garantendo una connessione sempre più estesa e articolata della città planetaria.

Questo processo di globalizzazione è irreversibile e tende a creare un cyberspace aperto, sempre più dinamico, complesso, interattivo.

Pertanto la sua pervasività travolgente può essere la forza trainante del suddetto processo di rigenerazione e riequilibrio economico-territoriale dell'armatura urbana nazionale, il quale non può che coinvolgere anche le aree difficili del Mezzogiorno.

Ma come si configurerà un tale sistema intermodale dei trasporti a scala euro-mediterranea? E tale realizzazione sarà capace di vertebrare e rigenerare l'armatura urbana del Mezzogiorno rimettendo in moto l'economia delle città?

In generale questo sistema intermodale tende a integrare i quattro Corridoi Trans-Europei che attraversano l'Italia, le "autostrade del mare" e le rotte trans-oceaniche che solcano il Mediterraneo facendo scalo nei grandi porti della riva sud (Tangeri, Orano, Algeri, Tunisi, Sfax, Alessandria, Damietta, Porto Said), quelli della riva orientale (Haifa, Beirut, Latakia, Smirne) e della riva nord (Pireo, Trieste, Venezia, Gioia Tauro, Napoli, Genova, Marsiglia-Fos).

Tale sistema intermodale sarà incardinato sul Corridoio Trans-Europeo I, Berlino-Monaco-Verona-Napoli-Palermo, che svolgerà il ruolo di spina dorsale del sistema.

Infatti collegherà la megalopoli europea a quella mediterranea: - anzitutto, potenziando la connessione della Sicilia col continente; - poi, disimpegnando adeguatamente il grande porto di Gioia Tauro specializzato nel *transshipment* dei container che "ha avuto in breve tempo un formidabile decollo raggiungendo la quota di 3 milioni di container/annuo" classificato "di rilevanza internazionale" (Legge 30/98); - inoltre, incrociando i due Corridoi est-ovest, VIII, Napoli-Bari-Sofia-Varna sul Mar Nero, aperto ai mercati di Balcani, Grecia, Ucraina, e V Lisbona-Madrid-Milano-Kiev che collega la costa atlantica alla Russia; - infine, il Corridoio ferroviario, in corso di attuazione, Parigi-Varsavia-Mosca-Pechino percorso dal *Trans-Eurasia Express* che collegherà il Canale della Manica al Mar Giallo cinese.

Dunque, il Corridoio I formerà la spina dorsale di un grande sistema intermodale euro-mediterraneo che investirà l'intero Mezzogiorno. Infatti, attraverserà Campania, Calabria e Sicilia, mentre due sue derivazioni: il Corridoio VIII, disimpegnerà la Puglia; e un'altra diramazione autostradale per Potenza - prolungata fino alla costa ionica, una straordinaria riserva paesaggistica e archeologica da valorizzare anche ai fini del turismo balneare -attraverserà l'intera Basilicata.

In particolare, il tratto laziale-campano del Corridoio I potrà svolgere la funzione di "asse di riequilibrio economico-territoriale" (F. Compagna, '67) tra le due più grandi metropoli del centro-sud, Roma e Napoli, reintegrate in un super-organismo eco-metropolitano pari, per peso demografico, alla "Grande Parigi" (11 milioni di abitanti), ma senza la congestione di quest'ultima.

Tale *sistema bipolare* comprende: - i terreni agricoli più fertili delle due regioni (agro romano, piane di Fondi e Garigliano, Terra di Lavoro, agro nocerino-sarnese, piana del Sele); - le aree industriali più vitali; - i “superluoghi” della grande distribuzione, dei macroservizi e della logistica; - le attrezzature di livello superiore (Università, centri di ricerca, servizi di eccellenza). Insomma questo asse di riequilibrio economico-territoriale potenzierà la sinergia tra attività primarie, secondarie, terziarie e quaternarie, moltiplicandone la vitalità.

Intanto tale asse forma un distretto turistico di interesse mondiale perché dotato di uno straordinario patrimonio archeologico-storico-paesaggistico, compreso tra il Tevere e il Sele corrispondente all’arcaico corridoio villanoviano, poi etrusco e al territorio della “*regio prima*” augustea. A tale proposito il presidente della Camera di Commercio di Roma e Provincia ha dichiarato: “nel campo turistico vedo le due città alleate per catturare i primi flussi turistici della Cina. Che colpo sarebbe un pacchetto Colosseo-San Pietro- Pompei-Capri. Parigi tremerebbe”.

Inoltre è dotato di circa 600 Km di costa balneare e altrettanti di parchi naturali montani. Queste due fasce di grande valore paesaggistico, destinate al tempo libero, possono essere raccordate all’asse di riequilibrio economico-territoriale RO-SA attraverso: - le *sette direttrici montane irpino-sannite* da potenziare con aree produttive e servizi per rivitalizzare le due province interne collegate a monte da un “corridoio ecologico” coincidente con la *via Minucia*, Sulmona-Benevento; - le *sette direttrici marine opposte* capaci di decongestionare le tre province costiere da attrezzare con attività ricettive, balneari e porti turistici collegati alle “autostrade del mare”, beninteso, nel rispetto dei valori paesaggistici.

In merito alla mobilità, l’asse di riequilibrio RO-SA è oggi disimpegnato: - dall’Alta Velocità in circa un’ora; - dal quarto aeroporto europeo, l’*hub* di Fiumicino (25 ml di utenti l’anno) da coordinare a quello internazionale programmato per Grazzanise; - dal più grande porto passeggeri, Napoli (9 ml); mentre tra Roma e Salerno connette sette interporti (Orte, Civitavecchia, Colleferro, Frosinone, Marciianise, Nola, Battipaglia).

Ma un tale sistema intermodale dei trasporti assumerà una scala territoriale euro-mediterranea nella misura in cui sarà realizzato un interscambio diretto tra: - la nuova Stazione dell’alta velocità di Afragola; gli interporti di Nola, Marciianise-Maddaloni, Battipaglia; - il porto crocieristico di Napoli; - l’Aeroporto Internazionale di Grazzanise; - i due Corridoi Trans-Europei I e VIII.

Tale ruolo eccezionale sarà svolto dal Grande Raccordo Anulare di Napoli, analogo a quello di Roma (23 Km di diametro), che integrato ai suddetti Corridoi si proietterà a scala euro-mediterranea.

Questo significa che il Mezzogiorno, baricentro del Mediterraneo, assume il ruolo di una *Piattaforma Logistica Intermodale* proiettata nel mare.

La realizzazione di tale riassetto infrastrutturale attiverà due fenomeni sinergici: - l’inquadramento terziario del territorio (maxiservizi, grande distribuzione, logistica, “superluoghi” polifunzionali); - la riqualificazione quaternaria delle grandi città (*centres de conception, de decisions, services rares*).

Pertanto, questo processo potrà innescare una rigenerazione dell’intero patrimonio edilizio, attraverso due politiche complementari di incentivi: - alla conservazione dei centri storici (mediante defiscalizzazione), alla salvaguardia del paesaggio e delle aree agricole da considerare “beni unici e irriproducibili”; - alla rottamazione dell’edilizia post-bellica priva di qualità e non antisismica (mediante incentivi volumetrici), mettendo in moto l’economia delle città.

Aldo Loris Rossi