



Analisi dei contesti e prospettive emergenti della Macroregione Mediterranea

Dicembre 2018



Questo documento a cura di Rocco Giordano è stato elaborato con il contributo di:

- Paolo Pantani**
- Pietro Spirito**
- Anna Del Sorbo**
- Giovanni Saccà**
- Francesco de Notaris**
- Stanislao Napolano**

Sommario

Presentazione.....	5
La costituzione della Macroregione Mediterranea.....	6
Premessa.....	6
La strategia delle Macroregioni per una risposta al processo di globalizzazione.....	7
Progetti di politica economica per la cooperazione e lo sviluppo per la Macroregione Mediterranea.....	8
Le zone Economiche Speciali strumenti per la crescita economica della MM.....	11
Il Decreto.....	13
Gli aspetti giuridici per una strategia Mediterranea.....	17
La Macroregione Mediterranea per superare il deficit di politiche europee.....	20
L'interesse dei settori economici.....	24
Rete Transeuropea e rete Transmediterranea.....	25
Connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T.....	30
La questione meridionale non è solo questione nazionale, ma europea e mediterranea.....	32
Carenza di visione di insieme.....	33
Nasce la questione meridionale.....	34
La carenza delle classi dirigenti.....	35
Da questione nazionale alla politica dello steccato.....	36
Liberarsi dalla criminalità.....	37
Ovvie priorità.....	38
Mezzogiorno e Mediterraneo.....	39
Parte II. I parametri operativi della Macroregione Mediterranea.....	42
Lo scenario euro mediterraneo ed il contesto mondiale.....	42
Un caso di studio: la popolazione mondiale.....	44
Le leve del cambiamento per la Macroregione.....	46
Nuove identità per rinnovare le politiche di intervento.....	47
Mantenere un tasso d'accumulazione vitale nel settore manifatturiero ed in quello delle infrastrutture complesse.....	48

Spostare la risposta dal solo versante economico è il grande lavoro da programmare.....	49
Macroregione Europee come strategia di sviluppo	50
Le connessioni in atto.....	52
Gli indicatori di sviluppo del bacino del Mediterraneo	53
L'interscambio dell'Italia nel Mediterraneo	55
Il peso delle aree geografiche del Paese	56
Conclusioni	56

Presentazione

Negli ultimi anni a livello internazionale, soprattutto a scala europea si assiste ad una crisi crescente del regionalismo nazionale per effetto della riduzione della spesa pubblica, tagli alle risorse, scadimento dei servizi, stagnazione socio-economica, divario fra territori (perdita di coesione) e crisi contestuale dell'inter-governabilità europea (populismi emergenti).

Questi aspetti vanno incardinati in un nuovo processo in atto che è quello delle autonomie regionali che non sono riuscite ad esprimere tutte le potenzialità del territorio in un processo globale.

A partire dal 2009, ad una scala territoriale sopra regionale, ma anche sopra nazionale si vanno costituendo le macroregioni.

È necessario pertanto che le Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania siano in concerto nella «Macroregione Mediterranea» per entrare nella competizione globale dei flussi commerciali. In questo scenario l'area dello Stretto rappresenta la cerniera indispensabile per una Sicilia continentale e per la Macroregione Mediterranea.

Un punto cardine in questo progetto schematicamente delineato sono le infrastrutture.

La via del potenziamento delle infrastrutture materiali ed immateriali rappresenta l'equivalente nervino nel Sistema Integrato dei Trasporti, in grado di interconnettere i nodi della rete in modo gerarchico e funzionale.

Per similitudine gli economisti, urbanisti, architetti, sappiano che, mutuando il linguaggio medico, quando un'emorragia colpisce un'area sensitivo-motoria dell'encefalo (ictus), la conseguente paralisi contro laterale corporea (emiplegia) determina un massiccio ristagno di sangue, creando come per la rete dei servizi congestione o scarsa accessibilità ai territori ed alle loro economie (Cosimo Inferrera).

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

* * *

Sull'esperienza delle quattro macroregioni già costituite è stata istituita la Macroregione Mediterranea (MM).

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

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

La istituzione della Macroregione Mediterranea sul piano istitutivo poggia su due capisaldi, oltre alle infrastrutture materiali ed immateriali, importante è l'ambiente urbano nella logica della città diffusa.

Questo significa:

- sviluppare il corridoio Scandinavo Mediterraneo in uno con il collegamento per una Sicilia continentale;
- potenziare e attuare le conurbazioni metropolitane, quali città diffuse, a partire da Messina e Reggio Calabria.
- Questo consentirebbe la base formativa della MM per affrontare e risolvere le seguenti problematiche:
- salvaguardare il mare Mediterraneo;
- promuovere la reciproca conoscenza e socializzazione tra i popoli;
- promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore, ricerca, sanità ecc.);
- migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per creare nuove opportunità di sviluppo che riducano la necessità di migrazione;
- sviluppare una rete immateriale per i servizi alle persone ed alle imprese;
- istituzione delle Zone Economiche Speciali;
- sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
- sviluppare e gestire un comune sistema di protezione civile e controllo delle migrazioni;
- combattere la delinquenza comune e organizzata.

Le attività proposte di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo per favorire la creazione della Macroregione Mediterranea consente anche di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo nello spirito di democrazia partecipata.

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

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

La costituzione della Macroregione Mediterranea

Premessa

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, 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*».

Il grande balzo di prospettiva, anche culturale, è quello di affacciarsi «al balcone africano» (Giuseppe Campione, 2017), ma che solo la Sicilia unita alla Penisola può garantire all'Italia (Giovanni Saccà, 2018) e le infrastrutture sono il sistema arterioso e venoso del tessuto economico da migliorare sul piano competitivo.

La strategia delle Macroregioni per una risposta al processo di globalizzazione

La Macroregione è uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea nato 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.

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).

- La strategia UE per la **Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)** coinvolge otto Stati membri (Svezia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania e Polonia), uniti dalla comune necessità di affrontare sfide specifiche attinenti alla regione, con un'attenzione particolare per la situazione ambientale del Mar Baltico. La strategia, oltre ad essere aperta alla cooperazione con i Paesi vicini non UE Russia e Norvegia, ha tre obiettivi principali: salvaguardare il mare, potenziare le infrastrutture per migliorare i collegamenti all'interno della macroregione e accrescere il benessere dei cittadini anche combattendo la criminalità.
- La strategia UE per la **Macroregione del Danubio (EUSDR)** ha quattro ambiti prioritari: promuovere i collegamenti nella regione del Danubio; proteggere l'ambiente; creare prosperità e rafforzare la regione anche dal punto di vista della sicurezza. La Macroregione del Danubio (EUSDR) raggruppa nove Stati membri dell'UE (Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Bulgaria, Romania e Croazia) e cinque Paesi extra-UE (Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Ucraina e Moldavia) attorno al comune obiettivo di trovare una risposta congiunta alle numerose sfide che interessano una macroregione che si estende dalla Foresta Nera al Mar Nero, e che conta più di 100 milioni di abitanti.
- La strategia UE per la **Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)** coinvolge 8 paesi di cui 4 stati membri Ue (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia) e 4 non membri (Montenegro, Albania, Bosnia Erzegovina, Serbia).Le regioni italiane coinvolte sono tutte quelle bagnate dall'Adriatico e dallo Jonio ed inoltre: Lombardia, Trentino Alto Adige e Umbria. promuove una crescita sostenibile in termini economici e sociali della macroregione, supportando al contempo il processo di integrazione dei paesi balcanici dell'area. La Strategia riguarda

principalmente le opportunità dell'economia marittima: trasporti mare – terra, protezione dell'ambiente marino, turismo sostenibile e connettività nel campo dei trasporti e dell'energia.

→ La strategia UE per la **Macroregione alpina (EUSALP)** coinvolge cinque paesi membri UE (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e due non appartenenti alla UE (Liechtenstein e Svizzera) per un totale di 48 regioni. La strategia comune interessa tre settori politici tematici orientati all'azione e un'unica area trasversale. Il primo è quello della crescita economica e dell'innovazione, mediante attività di ricerca su prodotti e servizi specifici della regione alpina, poi la connettività e la mobilità, con il miglioramento della rete stradale e ferroviaria e l'espansione dell'accesso a Internet via satellite nelle aree remote. Seguono interventi nel campo di ambiente ed energia, con la messa in comune delle risorse per salvaguardare l'ambiente e la promozione dell'efficienza energetica nella regione. L'area strategica trasversale riguarda la governance, compresa la capacità istituzionale per migliorare la cooperazione e il coordinamento dell'azione.

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è stata istituita la **Macroregione Mediterranea (MM)**.

La risposta alle esigenze di sviluppo emergenti della regione mediterranea, è l'impegno della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (ECE o UNECE dall'acronimo inglese di United Nations Economic Commission for Europe) che ha cooperato con l'Assemblea parlamentare del Mediterraneo (PAM) per promuovere lo sviluppo nella regione del Mediterraneo.

Durante la 2ª Conferenza Euro-MED dei Trasporti, tenutasi a Bruxelles il 14 novembre 2013, sono stati valutati i risultati del Regional Transport Action Plan (RTAP) per il periodo 2007-2013. Nel corso del 13° Forum del Trasporto Euro-MED (Bruxelles 25 marzo 2015) è stato approvato il nuovo Regional Transport Action Plan 2014-2020 (RTAP).

Progetti di politica economica per la cooperazione e lo sviluppo per la Macroregione Mediterranea

Le attività in atto di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo per favorire la creazione della Macroregione Mediterranea consente di allargare, come già richiamato, il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo.

«Il livello nazionale risulta troppo distante e probabilmente anche troppo poco attento; per questo è essenziale riavvicinare la titolarità delle strategie ai cittadini, restituendo alle autonomie locali e alle regioni un ruolo attivo e decisivo in fase di programmazione oltre che di attuazione» sono le parole pronunciate in Commissione Sviluppo regionale del Parlamento Europeo sull'attuazione delle strategie macroregionali dell'UE. I punti nodali di tali strategie, all'interno del complessivo quadro politico europeo sono quelli del superamento dei confini amministrativi.

Per accrescere le probabilità di successo delle strategie macroregionali dell'UE, i partner interessati devono consolidare le proprie azioni su alcuni principi chiave che sono un partenariato pertinente, un meccanismo di collaborazione appropriato, un buon coordinamento delle misure legate alle politiche e alle rispettive fonti di finanziamento, nonché un elevato spirito di cooperazione tra i vari paesi e settori della macroregione.

Un esempio tangibile è quello illustrato da Raffaele Cattaneo: «Se io devo intervenire in un progetto settoriale ed ho un progetto all'interno di una Macroregione, rischio di essere svantaggiato, perché se la politica è settoriale, meglio fare un progetto mirato su quel settore; lo stesso vale per i fondi delle politiche di coesione. Essere parte di una Macroregione rischia di essere quasi un handicap».

In mancanza di regole appropriate, la nota dolente richiama alla suddetta saggezza popolare: finché torna utile, l'unione (europea) fa la forza; in alternativa, è meglio far da sé. Ecco perché, sostiene Cattaneo, occorrerebbe un «premio differenziale» che avvantaggi la scelta strategica comunitaria. Per la verità, a distanza di un decennio la fase sperimentale dovrebbe essere superata, mettendo a frutto le esperienze maturate, soprattutto riguardo a quei tre pilastri, inizialmente ideati per evitare sovrastrutture e dispendio di fondi: no ad un budget ad hoc, no a un assetto organizzativo e a personale dedicati, no a regole diversificate. Ma sostituire la regola dei «tre no» con quella dei «tre sì». Sì a più sinergie con gli strumenti finanziari, più integrazione delle strutture esistenti nelle strategie macroregionali, e a una migliore applicazione delle regole esistenti. È giunto il momento di aprire una riflessione (Andrea Cozzolino) sulla regola dei tre no e valutare in che modo essa, a distanza di dieci anni, debba essere declinata per continuare ad avere un senso che comprendiamo, e non diventi solo una zavorra. La Commissione deve valutare i risultati dell'analisi dell'impatto dei tre nosull'implementazione delle strategie e sulla realizzazione dei progetti».

Occorrono, incentivi di sostegno allo sviluppo delle Macroregioni, in termini di finanziamenti e di risorse umane, giacché se da un verso gli attuali incentivi sono fondamentali per le Regioni già parte dell'Europa, dall'altro serviranno a sollecitare una pianificazione congiunta con realtà territoriali, che pur non comprese fra i ventotto Paesi europei, ne condividono le medesime problematiche. È il caso di una nuova auspicabile Macroregione, idonea a dialogare per la crescita e il benessere delle popolazioni che si affacciano sul bacino del Mediterraneo. Questa è la missione della Macroregione Mediterranea.

* * *

La geografia dei flussi passeggeri e merci nel Mediterraneo hanno riportato a Sud il baricentro geo-economico dei commerci e la priorità geo-strategica richiede di porre mano subito ad un piano di infrastrutture fra cui rimane di primaria importanza la connettività nello Stretto, ancor più indifferibile, senza forzature precostituite a favore del Tunnel o del Ponte.

La tipologia dell'opera strutturale prescelta deve riuscire ad affrontare e soddisfare la tematica della connessione territoriale fra le sponde dello Stretto in un quadro sistemico di rapporti. Non solo fra Sicilia, Calabria, Campania, Puglia e Basilicata - non solo quindi fra l'Italia e l'Africa - ma anche per dar vita reale alla Città Metropolitana dello Stretto. Il collegamento stabile da Messina C.le a Reggio Calabria C.le consente un tempo di percorso simile a quello da Padova a Mestre 14'. Questo è il Mezzogiorno in una prospettiva transcontinentale.

Nell'area individuata come ipotetica Macroregione Mediterranea Centro Occidentale (MMCO) attualmente sono in via di adeguamento e realizzazione molte linee ferroviarie paradossalmente sul versante del continente africano nei paesi mediterranei.

Il collegamento da Tangeri a Casablanca sarà pronto entro l'estate del 2018 (circa 900 km) insieme alle nuove stazioni Alta Velocità di Tangeri, Kénitra, Rabate Casablanca. Su tale tratta tra Tangeri e Kénitra nel 2017, durante le prove tecniche, è stata raggiunta la velocità massima di 320 km/h.

Il Master plan marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Atlantico e Magrebino entro il 2035.

Il programma ferroviario nazionale algerino prevede il completamento del corridoio magrebino entro il 2025. Le nuove linee ferroviarie della Rcade Nord e le interconnessioni saranno al servizio di 22 Regioni dove abitano più di 20 milioni di abitanti.

Le linee LGV avranno un'estensione di 1.822 km. Verranno collegati 7 porti (Oran, Mostaganem, Algeri, Bejaia, Jijel, Skikda e Annaba).

Complessivamente saranno realizzate 216 nuove Stazioni e fermate tra le quali la nuova stazione di Algeri (ÉTOILE d'ALGER)¹.

L'Unione Europea per questo ha istituito appositi gruppi di studio per garantire la coerenza dello sviluppo delle reti di trasporto realizzate all'interno dell'UE con quelle dei paesi confinanti. Le connessioni con le regioni limitrofe all'UE dovrebbero essere sviluppate in conformità con le politiche in corso nella Comunità. Sulla base di tali considerazioni, a partire dal 2007 sono stati avviati studi per esplorare le prospettive di connessione tra la rete TEN-T dell'UE e le esistenti e future reti delle regioni limitrofe e tra queste quelle con l'Africa per i Paesi Mediterranei.

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra.

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

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

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

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

Occorrono nuove strategie anche per costruire il domani tecnologico, iniziando dalle città: parcheggi, pagamenti digitali, illuminazione intelligente, raccolta differenziata, gestione delle acque e dell'area nelle città, infrastrutture flessibili uso differenziato per fasce orarie più specificamente una rete immateriale per i servizi.

¹ Gli approfondimenti sono riportati in un articolo di Giovanni Saccà su Sistemi di Logistica n. 4/2017, Giordano Editore.

1. Identità digitale e servizi innovativi per i cittadini: carta di identità e tessera sanitaria elettronica; anagrafe unificata, archivio delle strade, domicilio digitale e posta elettronica certificata obbligatoria per le imprese;
2. Amministrazione digitale: dati e informazioni in formato aperto e accessibile compresi quelli della pubblica amministrazione, biglietti di viaggio elettronici, sistemi digitali per l'acquisto di beni e servizi, trasmissione obbligatoria dei documenti via Internet;
3. Servizi e innovazioni per favorire l'istruzione digitale: certificati e fascicoli elettronici nelle università, testi scolastici digitali.
4. Forte impulso per la banda larga e ultralarga.
5. Moneta e fatturazione elettronica: pagamenti elettronici anche per le pubbliche amministrazioni, utilizzo della moneta elettronica.

Le zone Economiche Speciali strumenti per la crescita economica della MM

L'inserimento degli articoli 4 e 5 dedicati alle Zone Economiche Speciali (ZES) nel Decreto-Legge n. 91/2017, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 123/2017, recante: «*Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno*», ha consentito all'Italia di diventare il primo fra gli Stati fondatori dell'Europa Comunitaria e il primo Stato dell'Europa Occidentale a varare norme espressamente dirette alla regolamentazione di tali eccezionali strumenti di accelerazione dello sviluppo economico. Con il Decreto attuativo di tali norme, è possibile l'implementazione concreta delle ZES nelle aree eleggibili del Mezzogiorno.

A livello mondiale il costante aumento del numero di Zone franche e di ZES è giustificato da dati inequivocabilmente sintomatici del positivo legame esistente fra tali strumenti e lo sviluppo economico, che con riferimento a progetti di investimenti diretti esteri (FDI), si traducono in valori medi degli investimenti (e conseguentemente dei valori medi di posti di lavoro) generati al loro interno oggettivamente superiori in confronto a quelli generati all'esterno. Parallelamente la progressiva attenzione accordata dalle organizzazioni internazionali alla proliferazione delle ZES (in cui si svolge, unitamente alla macrocategoria delle zone franche, ormai più del 25% del commercio mondiale), ha determinato la definizione di precisi standard strutturali, per mantenerne inalterata la capacità di appeal nei confronti delle multinazionali.

Lo scenario evolutivo offre l'occasione per proporre un'ulteriore possibile funzione delle Zone Economiche Speciali, che, parallelamente a quella di catalizzazione dei FDI, potrebbe essere quella di laboratori istituzionali finalizzati a verificare se politiche innovative in campo economico, finanziario e commerciale adottate al loro interno possano essere poi estese all'intero territorio nazionale: precedenti esempi si sono avuti ad esempio, in Cina, Sud Africa, India.

Qualsiasi piano governativo di sviluppo economico e sociale basato sul varo di riforme a medio e lungo termine all'interno di un Paese, potrebbe ben conciliarsi con il regime tipico delle ZES (in cui assiomaticamente le attività industriali sono regolate da leggi economiche più liberali, rispetto a quelle applicate nel territorio circostante), così da consentire ai provvedimenti legislativi di trovare applicazione in un ambito assimilabile a un c.d. «laboratorio territoriale sperimentale» di politiche pilota.

Nell'ambito di questo processo evolutivo mondiale, per quanto riguarda l'Italia, soprattutto se (almeno in una fase più matura, successivamente all'imminente start up nel Mezzogiorno) sarà attribuito l'ulteriore ruolo di incubatore istituzionale di politiche innovative alle ZES, queste

ultime potranno rappresentare le sedi ideali in cui sperimentare nuove soluzioni che sappiano comporre esigenze ed interessi essenzialmente e geneticamente divergenti, e, in sintesi, diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione fra la politica ed il mercato.

Sulla base di queste premesse si sono costituiti gruppi di azione che hanno richiesto, attraverso una specifica Assemblea, che è seguita ad altri incontri tenuti a Messina e Napoli, al difensore civico della Regione Campania, la possibilità di istituire una Macroregione Mediterranea per cogliere gli obiettivi innanzi richiamati.

Il difensore civico ritenendo le richieste meritevoli di essere sostenute e considerato che l'Unione Europea lo prevede, ha accolto le motivazioni del gruppo di azione e con apposito decreto ha ritenuto di procedere per fare adottare dal Consiglio della Unione Europea la strategia, attraverso un processo di democrazia partecipata di costituzione della 5^a Macroregione europea.

Il Decreto

BOLLETTINO UFFICIALE
della REGIONE CAMPANIA



n. 89 del 29 Novembre 2018

PARTE I Atti della Regione

Consiglio Regionale della Campania

Il Difensore Civico

Decreto n. 09/2018

Prot. n. 0019376/I del 12.11.2018

IL DIFENSORE CIVICO PRESSO LA REGIONE CAMPANIA

VISTO il Libro Bianco sulla governance europea, COM (2001), 428, in G.U.C.E. C 287 del 12 ottobre 2001;

VISTO il “Libro verde sulla coesione territoriale. Fare della diversità territoriale un punto di forza” (2008) che già favoriva, su scala macroregionale, la collaborazione pubblico-privato al fine di promuovere le strategie di innovazioni;

VISTO il parere del Commissario UE per la politica regionale Pawel Samecki (2009), ove è stato evidenziato che non esiste un modello standard di Macroregione;

VISTO lo “Stato dei territori e prospettive dell’U.E.” (2011) e la centralità delle politiche macroregionali per l’ottimizzazione delle risorse in più ampie aree geografiche accomunate da un’identità comune;

VISTO il Regolamento UE n.1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013;

VISTA la Relazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni sul valore aggiunto delle strategie macroregionali (2013) 468 final;

VISTA la Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, COM (2016) 805 final e in particolare quanto riguarda le strategie macroregionali che “sono ormai diventate parti integranti nel quadro della politica di coesione”;

RILEVATO che

- la Macroregione si caratterizza quale processo in fieri, improntato a criteri di apertura, di standard rispettati e di compartecipazione trasparente;
- i Responsabili debbono, nel rispetto di preciso codice deontologico, svolgere continuamente e rigorosamente le loro funzioni, con possibilità di altri più meritevoli di accedere alle medesime funzioni;
- l’Assemblea della Macroregione Mediterranea con propria mozione del 9 novembre 2018 ha richiesto al Difensore Civico presso la Regione Campania di procedere come sede pubblica ospitante, amministrazione procedente e formalizzatrice della Macroregione Mediterranea dotandola di segreteria organizzativa;

1

fonte: <http://burc.regione.campania.it>



Consiglio Regionale della Campania

Il Difensore Civico

- diversamente dalle forme di cooperazione interregionali che sono tutte improntate alla compartecipazione di enti pubblici (es.: EUREGIO, comprendente l'area di Enschede nei Paesi Bassi, Münster in Germania; l'ARGEALP con fondatori Lander austriaci, Contee croate, Slovenia e Contee ungheresi di Vas... ; il Programma INTERREG; le Euroregioni, su accordi di enti transfrontalieri; i GELT con processi costitutivi rigidamente modellati e iscrizioni in apposito registro), la strategia macroregionale è fondata su un livello, appunto macroregionale, in una visione bottom-up che permette ai territori di interagire direttamente e risolvere problematiche comuni;

CONSTATATO che

- l'Ente Regione è effettivamente quello più prossimo alla Macroregione e non è dubitabile che le Regioni hanno "soggettività comunitaria" "nel momento in cui siano coinvolte nel processo esecutivo di iniziative configurate in norme comunitarie" (Corte Cost. 22 luglio 2004, n.258);
- indubbiamente il Difensore Civico è il pubblico potere idoneo per il totale passaggio dal modello gerarchico all'effettivo modello sussidiario in cui sono le formazioni della società civile a svolgere ruolo rilevante anche nell'assetto istituzionale;
- la Macroregione è nella sua essenza una struttura aperta, non top down ma placebased, un'organizzazione interna dinamica (in tal senso unanimemente la dottrina in materia) e quindi da non consegnare a precostituiti apparati ma da tenere permanentemente disponibile alla partecipazione attiva di stakeholders, facendo esprimere le formazioni sociali;
- la fase dell'impulso proveniente dal territorio, con l'individuazione di problematiche comuni e l'impegno di operare per risolverlo, si è già manifestata in convegni, incontri e discussioni politiche, diffusi dai massmedia e aperti ad aggregazioni della società civile e a istituzioni;
- nessun ente ha diritto di veto, nessun ente può con la non partecipazione bloccare il processo incrementale, nessun ente può opporsi alla cooperazione macroregionale;
- spetta al Consiglio Europeo, previa sua raccomandazione alla Commissione e previa consultazione aperta della stessa Commissione verso tutti gli stakeholders, l'adozione di strategia condivisa e del piano di azione (Action plan);



Consiglio Regionale della Campania

Il Difensore Civico

- in definitiva la stessa Macroregione, nel suo processo incrementale, si dota di “very soft political institutions” con una sua permanente “experimentalist governance”;
- è la società civile a favorire la partecipazione capillare, permettendo all’Unione Europea di bilanciare il suo carattere verticistico e il deficit di democrazia;
- occorre consolidare amministrativamente il processo incrementale in atto, lasciandolo alla sua evoluzione, sulla base degli impegni rispettati e comunicati;

CONSTATATO altresì che

- per la Macroregione Mediterranea sussistono notevoli ritardi e i Promotori, pur nella loro piena disponibilità, hanno constatato che non vi sono stati adeguati atti delle amministrazioni interpellate;
- ora occorre che la Macroregione Mediterranea non perda in Europa la quinta posizione in ordine cronologico di costituzione, pena uno sbilanciamento irreparabile, proprio ad opera di politiche coesive (ma non utilizzate dalla Macroregione Mediterranea);
- infatti la Macroregione Baltica (EUSBSR) ha avuto approvata dal Consiglio Europeo la strategia nell’ottobre 2009 (Stati UE Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia; Stati non UE nessuno); la Macroregione del Danubio (EUSDR) ha avuto approvata dal Consiglio Europeo la strategia nell’anno 2011 (Stati UE Austria, Bulgaria, Germania, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Romania, Ungheria; Stati non UE Bosnia-Erzegovina, Croazia, Moldavia, Montenegro, Serbia, Ucraina); la Macroregione Adriatica e Jonica (EUSAIR) ha avuto approvata dal Consiglio Europeo la strategia nell’ottobre 2014 (Stati UE Croazia, Grecia, Italia, Slovenia; Stati non UE Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia); la Macroregione Alpina (EUSALP) ha avuto approvata dal Consiglio Europeo la strategia nell’anno 2016 (Stati UE Austria, Francia, Germania, Italia, Slovenia; Stati non UE Liechtenstein, Svizzera);
- va augurato ogni successo ad altre Macroregioni (Nord Atlantico, Mare del Nord, Mar Nero) ma al tempo stesso va accelerato il processo per la strategia della Macroregione Mediterranea, anche in relazione alle tendenze in atto nel formulare l’assetto organizzativo europeo (ad esempio nel 2013 il Presidente del Consiglio dell’Unione Europea ha evidenziato e sostenuto l’“Europa delle Macroregioni” in sostituzione dell’Europa degli Stati e delle Regioni);



Consiglio Regionale della Campania

Il Difensore Civico

- non appare convincente e fruttuoso il sistema della designazione degli Enti Regioni partecipanti, anche perché la stessa Commissione Europea nelle sua relazione del 2016 evidenzia a proposito della EUSAIR, “i ritardi nella designazione dei membri” e la “scarsa partecipazione” che ha provocato il “blocco dell’intero processo”;
- l’unico sistema coerente e che porti ad accelerare il processo in atto è fare leva sull’assetto innovativo della strategia macroregionale rispetto a quelle interregionali e, pertanto, fare leva sulla società civile, sulle energie impegnate e sulle reti di collegamento;
- sul senso della piena valorizzazione del ruolo delle organizzazioni non governative (ONG) nelle politiche di coesione sono il Parere del Comitato Economico e Sociale Europeo (2015/C 012/10) e le Conclusioni del Consiglio dell’Unione Europea sull’implementazione delle Strategie Macroregionali nella UE (25 aprile 2017);
- non v’è dubbio che l’idea di Stato è stata erosa dal punto di vista economico dall’affermarsi del protagonismo delle multinazionali (spesso più potenti dei più potenti Stati) e che solo forme organizzative davvero partecipate dei cittadini possono equilibrare il modello democratico;

DECRETA

1. Sono riconosciuti i Gruppi di Azione (Action Groups) della Macroregione Mediterranea finalizzati alla strategia macroregionale, ciascuno con Responsabili e Coordinatore, nella composizione via via aggiornata della segreteria organizzativa sulla base degli incarichi espletati e dei riscontri in merito.
2. È riconosciuto il Comitato dei Coordinatori della Macroregione Mediterranea.
3. Con l’avvenuto varo dei Gruppi di Azione e del Comitato dei Coordinatori, la Macroregione Mediterranea, garantendo la Governance aperta, procede per far adottare al Consiglio Europeo la strategia nel rispetto delle procedure e di ogni contributo.
4. È riconosciuta l’Assemblea della Macroregione Mediterranea. Ne fanno parte i Responsabili degli Action Groups.

Napoli, 12 novembre 2018

Avv. Giuseppe Fortunato

Gli aspetti giuridici per una strategia Mediterranea

Il senso di questo processo è quello di voler procedere dal basso, secondo l'approccio bottom-up suggerito dall'UE e nel quale il «Territorio» e i «cittadini» sono chiamati ad assumere un ruolo di assoluti protagonisti. 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) troppo spesso trascurato dalle nostre istituzioni pubbliche. È quasi superfluo dire, inoltre, quanto l'istituzione della Macroregione del Mediterraneo costituisca un'occasione straordinariamente importante in particolare per il Mezzogiorno d'Italia, e, soprattutto per le Regioni occidentali che si affacciano sul Mediterraneo. 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, a cominciare dalle infrastrutture per la mobilità e dalle 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 è 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».

La Macroregione del Mediterraneo va 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. Occorre apprendere tutto questo, farlo divenire un patrimonio comune dei territori che aderiscono alla Macroregione, che non ha solo un valore in sé in vista di politiche che possano realmente creare sviluppo, bensì significa anche porre su solide fondamenta 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.

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 inter-governative, 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**).

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.

* * *

Il processo «rivoluzionario» che stiamo mettendo in moto 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. Riguarda 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 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.

Un'ampia componente dell'opinione pubblica europea, di fronte alle difficoltà indotte dallo sviluppo, in particolare tecnologico, di questi ultimi decenni, sta ripiegando su un nuovo ancoraggio che non ha ancora identità. Si sta determinando una condizione di difficoltà che rende impegnativo lo sforzo che bisogna fare per venire a capo di una rinnovata politica per il Paese per avviare un processo virtuoso di cambiamento all'altezza della complessità che le realtà socio-economiche territoriali richiedono.

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 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 preconditione di ogni ipotesi di sviluppo.

Questa condizione di non-istituzionalità, implica in primo luogo 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, la macroregione è 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.

Gli effetti di questa strategia macroregionale non si fermeranno agli specifici obiettivi 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 ricomporre nuove comunità geopolitiche di dimensione continentale.

Ma come procedere? In quale direzione muoversi per compiere i primi passi? Città e Regioni 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, 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.

Con tutte le difficoltà possibili ed immaginabili questa, è l'unica strada percorribile per salvare e rilanciare i territori e le comunità dei vari Paesi europei, a cominciare dal nostro. Si potrebbe, finalmente, sperimentare una nuova **governance multilevel** fondata sulla partecipazione ed il protagonismo delle Autorità regionali e locali che non sono in contrapposizione con quelle nazionali e, soprattutto, europee.

La Macroregione Mediterranea per superare il deficit di politiche europee

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

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 tentativo 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 politica 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.

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.

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.

Negli anni passati la geopolitica internazionale, aveva la convinzione 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 asseccato il ciclo della crisi, piuttosto che contrastarlo.

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

Proprio nell'area mediterranea sarebbe stata necessaria - ed ancora lo è - una iniziativa politica di rilancio della presenza europea. 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 riassetto 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.

Nel 1975, è stata definita una «politica globale per il Mediterraneo» basata su tre tipologie di cooperazione: commerciale, finanziaria ed economico-sociale.

Da quel momento 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.

Attualmente 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.

Esistono allo stato tre 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 contributo 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.

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.

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.

L'interesse dei settori economici

La creazione di una quinta macroregione, quella del Mediterraneo, è non solo il 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.

Gli imprenditori, sono molto interessati a prospettive che favoriscano lo sviluppo economico e sociale attraverso nuove forme di dialogo territoriale, che facciano leva su esigenze comuni.

L'Italia presenta 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 va trovato 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.

La vera sfida che devono avviare le nostre PMI, è in termini di sinergie creando reti, ma anche in termini di competitività attraverso processi di innovazione ed internazionalizzazione.

La filiera della cosiddetta «Economia del Mare» che rappresenta il 2% del PIL nazionale, è una priorità grande interesse strategico per l'economia del Paese, ed in particolare del Mezzogiorno, e per generare 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).

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.

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.

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.

Rete Transeuropea e rete Transmediterranea

Maastricht², ha deciso di sviluppare le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti³, delle telecomunicazioni⁴ e dell'energia⁵.

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 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;

²<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>

³https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_di_trasporto_trans-europee

⁴http://europa.eu/youreurope/citizens/consumers/telecoms-internet/index_it.htm

⁵https://ec.europa.eu/commission/priorities/energy-union-and-climate_it

- Rete combinata di trasporto trans-europea;
- Rete di informazione e gestione delle spedizioni trans-europea;
- Rete di gestione del traffico aereo trans-europea.

La situazione attuale al traffico dei container, mette in evidenza la netta disparità tra i traffici gestiti dai porti del mare del Nord Europa e quelli del Mediterraneo.



Figura 1 - 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 e ha l'obiettivo di aumentarlo ulteriormente sino a circa 500 milioni.

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.

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)⁶.

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.

⁶<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0219+0+DOC+XML+V0//IT>

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.

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).

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 sociale⁷.

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 Magrebino⁸.

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra⁹. Tale progetto¹⁰ 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'Africa¹¹.

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.

⁷<http://www.experiences.it/esperienze-mediterranee-n-1/06-2>

⁸ YOUTUBE «Une ligne TGV TunisieAlgérie Maroc» - <https://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg&t=55s>

⁹ YOUTUBE «Futurprojet Tunnel entre L'Europe et l'Afrique» - <https://www.youtube.com/watch?v=YyNd9pU1mmA>

¹⁰ www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/TRANSPARENCIA/INFO_CORP/marco_institucional.htm

¹¹ <http://www.ferrmed.com/>

In particolare la popolazione dell’Africa è destinata a raddoppiare entro il 2050 e a quadruplicare entro il 2100¹² (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 Sicilia¹³. 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 Infrastrutture¹⁴ (Appendice 2 - Interventi - pag. 132) e nel DEF 2018-Allegato infrastrutture¹⁵ (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 insieme al collegamento stabile dello Stretto di Messina.

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 corridoi¹⁶. Tale scenario è in linea con quanto auspicato dall’associazione Ferrmed¹⁷.

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 lavoro¹⁸. Un porto di transhipment trae forza dall’efficienza dei servizi e dalla posizione

¹²<http://www.un.org/en/development/desa/population/>

¹³<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html>

¹⁴<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/def-2017/allegato-al-def-2017-le-opere-fino-al-2030>

¹⁵http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2018-05/Allegato_3%20bis_-_Connettere_l'Italia.pdf

¹⁶http://www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/PROYECTO/COM_INTERN.htm

¹⁷<http://www.ferrmed.com/>

¹⁸<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html>

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.

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.

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».*

La questione meridionale non è solo questione nazionale, ma 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 così 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.

Occorre aggiungere 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.

Con queste note si vuole far comprendere come, è difficile 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.

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.

Sia chiaro 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 così 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 meridionali» 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 pletera 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

Si ritiene 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 così 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»?

Mezzogiorno e Mediterraneo

L'occasione delle riflessioni sulla Macroregione Mediterranea, 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 guardare 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 richiamaivano 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'accesso 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 essere 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 occasioni 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.

Parte II. I parametri operativi della Macroregione Mediterranea

Lo scenario euro mediterraneo ed il contesto mondiale

Negli ultimi anni si sta determinando un "conflitto" tra flussi di traffico e luoghi di generazione e destinazione degli spostamenti passeggeri e merci che non si riesce ancora a governare in maniera definitiva, ma più ancora non lo fanno le politiche europee ed internazionali di intervento che investono i diversi settori economici ignorando il ruolo rilevante che ricopre questo fenomeno.

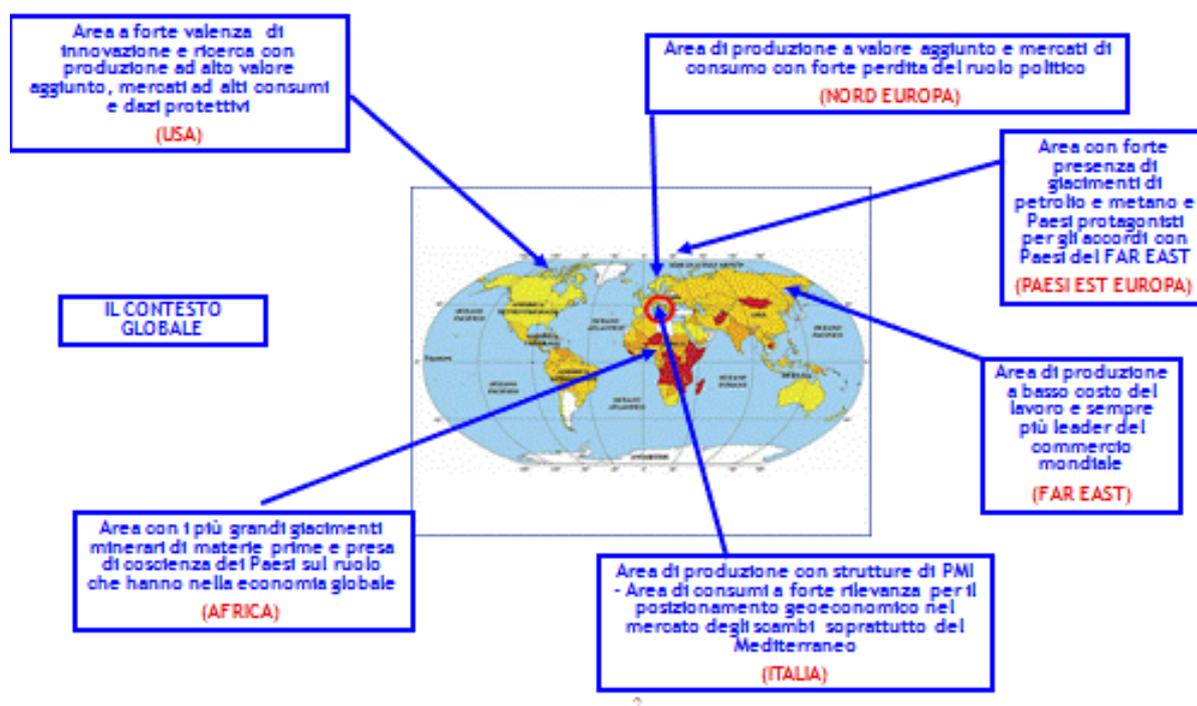
Non è pensabile individuare politiche di intervento corrette, se non si ha contezza di quello che sta accadendo nei processi di globalizzazione a livello mondiale.

A scala mondiale i forti cambiamenti nelle economie di sviluppo hanno riposizionato sul piano geo-economico e geo-politico i diversi continenti che possiamo così schematizzare:

- America del Nord - Area a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi;
- Europa del Nord - Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo;
- Area Euro asiatica data dai Paesi dell'Est-Emirati Arabi - Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano;
- Continente africano - Area con i più grandi giacimenti minerari di materie prime;
- Far East - Area di produzione a basso costo del lavoro con forti surplus finanziari;
- l'Italia si colloca nella nuova geografia dello sviluppo come area di produzione con strutture di PMI e area di consumi con forti vantaggi per il posizionamento geografico rispetto al mercato degli scambi.

Dalle consultazioni poste ai tavoli di lavoro per le valutazioni degli effetti e delle verifiche del nuovo contesto delineato e dei possibili scenari che si possono definire nei prossimi anni sulla evoluzione dei traffici del settori economici a scala internazionale e a scala mondiale, abbiamo potuto verificare che i risultati dati dalle applicazioni di alcuni modelli econometrici dell'anno 2008, verificati nell'anno 2017 per definire scenari al 2020-2030, sono risultati rispetto ai dati statisticamente rilevati, completamente irrealistici!

Dove guarda il mondo - Gennaio 2019



2

L'imbarazzo maggiore non è stato tanto nella lettura dei risultati, ma dal constatare che i parametri posti a base del modello sono risultati fortemente limitativi nel poter esplicitare fenomeni complessi come quelli dati dal processo di globalizzazione economica.

Ormai è sempre più evidente la "frattura" tra le metodologie messe a punto fino ad oggi ed i complessi temi economici che devono essere rappresentati.

Le variabili impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro.

Un caso di studio: la popolazione mondiale

I demografi sottolineano che le statistiche ufficiali contano a livello mondiale circa 7 miliardi di persone. Le stime operate sulla base dei consumi nei diversi continenti e fenomeni migratori che stanno determinando le grandi megalopoli, rispetto al dato ufficiale riportano centinaia di migliaia di persone, non censite. Le "aliquote" di maggiore deficit demografico si registrano in Cina, India, Africa, America Latina.

Lo scenario della popolazione mondiale nella variante media fa registrare inoltre al 2030 un trend di crescita molto sostenuto nel continente africano e quello asiatico con una stabilizzazione e lieve crescita negli altri continenti.

Se questo è lo scenario dobbiamo rivedere le politiche di censimento a livello globale, ma anche i fondamentali dell'economia globale. Non a caso negli ultimi anni il premio Nobel per l'economia è stato assegnato a psicologi, matematici "probalisti" e sociologi.

Lo scenario della popolazione mondiale nella variante media (mln) di abitanti

	2015	2030	2050	2100
World	7.349	8.501	9.725	11.213
Africa	1.116	1679	2478	4387
Asia	4393	4923	5267	4889
Europa	738	734	707	646
America Latina	634	721	784	721
Nord America	358	396	433	500
Oceania	39	47	57	71

Fonte: CESME Su dati UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015) World Population Prospects: The 2015 Revision. New York: United Nation

L'Europa continua ad invecchiare, la percentuale di anziani è in continuo aumento, nei diversi stati registriamo movimenti spontanei che avvertono i disagi del cambiamento in atto, contestando le politiche che si stanno adottando "incanalate" ancora sulle logiche del passato; i movimenti spontanei sono tutti ispirati viceversa a rivendicare: responsabilità, efficienza, equità delle politiche, e questo sta determinando processi che possiamo così sintetizzare:

- autonomie differenziate dei territori nei diversi Stati europei ed extraeuropei;
- interventi da parte di organi sussidiari (quali il difensore civico), per assicurare i principi di equità tra i cittadini dei diversi territori.

L'età mediana è più elevata in Germania e in Italia dove si riscontra che il rapporto è poco più di tre persone in età lavorativa per ogni persona di età pari o superiore ai 65 anni.

Le tendenze future dell'invecchiamento della popolazione UE nei prossimi 10 anni sarà di meno 3 persone per ogni individuo di età > 65 anni.

Ma qual è lo scenario di contesto che stiamo vivendo e le crisi globali che stiamo affrontando?

Il mondo negli ultimi 10 anni è cambiato e continua a cambiare con una rapidità inimmaginabile fino a pochi anni fa.

I forti mutamenti registrati nella geografia degli scambi e dei flussi di traffico hanno modificato la posizione geo-politica dei Paesi. Questo determina forti mutamenti anche nelle politiche del territorio, strutture urbane, modelli di mobilità con forti impatti sulle governance nei diversi Paesi.

Quello che è certo la ruota dello sviluppo si è invertita, sta girando in senso inverso a quello degli anni '60.

A livello globale le mappe del futuro ordine mondiale e la geografia dei flussi sta delineando una forte ascesa dei Paesi asiatici rispetto ai Paesi del blocco occidentale che paradossalmente stanno assecondando e sostenendo scelte come la "via della seta".

La OBOR (la Via della seta) è una iniziativa strategica avviata dal Governo Cinese per promuovere l'integrazione dei collegamenti tra Asia, Europa al fine di:

- Controllare i corridoi di trasporto per sostenere le esportazioni e facilitare gli approvvigionamenti di materie prime di cui detengono il controllo delle più importanti miniere di materie prime.
- Trovare uno sbocco produttivo ai capitali accumulati durante il primo boom economico che ha determinato un forte "surplus" finanziario ed utilizzato in parte per sostenere il debito pubblico dei Paesi occidentali.
- Creare nuovi mercati di sbocco sostenendo lo sviluppo economico di Paesi meno avanzati.

È necessario che i Paesi europei, occidentali diano, da un lato, segnali di una più forte capacità di governo e i diversi Stati risposte adeguate ai cambiamenti del tempo.

Alla "mano" pubblica, si chiede in primo luogo di attuare politiche economiche di medio-lungo termine, soprattutto per migliorare la gestione dei servizi, sburocratizzare l'economia e aumentare la produttività leva anche per abbassare l'incidenza della fiscalità sul costo del lavoro.

Alla "mano" privata si chiede maggiore partecipazione al partenariato pubblico/privato avendo fiducia nelle prospettive future.

Questo richiede un nuovo progetto geo-politico capace di posizionare l'Italia e l'Europa nel Mediterraneo per fronteggiare la sfida che si gioca soprattutto sul continente africano.

La Macroregione Mediterranea è una delle strade possibili!

Le leve del cambiamento per la Macroregione

La prima vera leva del cambiamento da mettere tra le priorità è culturale.

Il capitale umano è la prima vera sfida da affrontare per creare nuove competenze.

La scuola, le famiglie, le imprese devono concentrare gli sforzi per valorizzare il capitale umano per analizzare, progettare e gestire processi economici sociali e produttivi per un rilancio dell'economia integrata del Mediterraneo.

La formazione però va vista come reale acquisizione di competenze non basta il sussidio alla disoccupazione, ma occorre una formazione on the job.

Per questo occorre rinnovare i saperi e riscoprire la storia economica, la geografia economica e funzionale per seguire i processi di globalizzazione e formare allo stesso tempo una classe dirigente internazionale.

La zona Euro-Mediterranea è l'area del cambiamento se riusciamo entro il 2020 a determinare una zona di libero scambio costituita dagli stati membri dell'Unione Europea ed i paesi del Mediterraneo del Sud: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Autorità Palestinese, Siria, Tunisia, Turchia, Cipro e Malta.

L'Italia e il Mezzogiorno per la posizione strategica che hanno possono essere cerniera dei due grandi blocchi geografici: Europa e Africa Mediterranea e la Macroregione Mediterranea che abbiamo indicato è la saldatura tra i due blocchi.

Il nuovo posizionamento ha un significato solo se riusciamo a superare la provincializzazione del sistema mare, per fare posto ad una gerarchizzazione puntuale degli impianti e ad una specializzazione dei servizi.

Occorre però che le aree di riferimento del sistema mare del Mezzogiorno vengano attrezzate come fronti portuali che vanno utilizzati per riposizionare il Paese e il Mezzogiorno nel bacino del Mediterraneo.

Occorre operare in modo efficiente anche per migliorare le accessibilità rendendo efficienti i collegamenti stradali, ferroviari e territoriali.

Occorre anche una politica che organizza nuovi modelli concettuali ed operativi, partendo dalla prospettiva che solo una rinnovata politica economica è il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale delle popolazioni, attraverso:

- Accessibilità dei territori
- Connettività delle reti
- Finalismo economico dei trasporti.

Sia chiaro che il ruolo delle infrastrutture non è quello di aumentare gli investimenti, ma fare in modo che siano strategiche ad un modello economico e geopolitico.

Keynes si espresse a favore dell'investimento in lavori pubblici come strumenti per la creazione di occupazione e sostegno alla domanda aggregata.

Questa teoria Keynesiana è una teoria che possiamo relativizzare considerato che i cicli economici si susseguono a caratteri temporali sempre più brevi e le opportunità di sviluppo sono sempre più affidate a variabili quali il tempo di esecuzione degli investimenti.

Infatti oggi viene posta in discussione la politica degli investimenti pubblici quale cardine fondamentale dello sviluppo in termini di occupazione e sostegno alla domanda aggregata soprattutto in un momento come questo, ove le aree territoriali di riferimento sono sempre più ampie e più complesse.

Nuove identità per rinnovare le politiche di intervento

Moltiplichiamo i laboratori membrana delle comunità a forte vocazione sostenibile, aperte e con la visione di aree vaste componenti delle Macroregioni Europee, capaci di riconoscersi nel potenziale territoriale fino ad elaborare o inventare una nuova identità in metamorfosi del continente europeo, l'Europa delle Macroregioni, senza perdere memoria.

Le rete delle infrastrutture complesse, la rete delle città metropolitane e la rete dei territori a forte valenza ambientale, definiti altra città, devono poter sviluppare l'efficacia e l'efficienza delle loro componenti infrastrutturali (reti ecologiche, reti energetiche, rete dei servizi complessi, sanità, ricerca, alta formazione e formazione, etc..) con altre densità, e non devono separarsi in termini di simmetria della politica economica sebbene l'asimmetria o complessità sia anche un valore.

Occorre uscire dalla democrazia debole rafforzando il progetto politico dell'interazione europea è la speranza necessaria a cui dover dedicare gli sforzi del prossimo ventennio, e poter parlare di democrazia partecipativa con nuove componenti di governance territoriali.

Chi ha una visione lunga del futuro dell'industria dell'Italia e del Continente Europeo, e della sua capacità di contribuire al valore dei territori e delle regioni deve assolutamente respingere l'ipotesi di politica economica che faccia diminuire il peso dello sviluppo industriale nella formazione dei valori etici, sociali e economici di un territorio. Industria deve essere vista come intrapresa collettiva che riscrive la geografia dei territori valorizzando sempre il patrimonio naturale e quello culturale come patrimonio fortemente connesso al potenziale di sviluppo.

Mantenere un tasso d'accumulazione vitale nel settore manifatturiero ed in quello delle infrastrutture complesse

Da molte analisi ed indipendentemente dalle regioni del nord o del sud, si evince la necessità di portare in correlazione positiva ROI e ROE nel settore industriale ed in quello dei servizi, per evitare l'effetto spiazzamento definitivo nel grande comparto dei servizi manifatturieri, oggi al centro della competitività esportatrice dell'Italia e dell'Europa.

Un visione nuova deve rilanciare l'ipotesi di un settore manifatturiero che rilanci la possibilità di creare valore e ricchezza in ambiti territoriali allargati, non tanto nella visione dei distretti industriali ma nell'attribuire alle aree vaste di programma una nuova capacità di cucire il potenziale delle regioni economiche di riferimento, rompendo la dicotomia urbanizzazione come città e campagna, e come altro dallo sviluppo ed affidando al concetto di città-paesaggio il compito di investire in una nuova forma di fabbrica territoriale che tenga nel sistema produttivo il valore etico della produzione di ricchezza legato a saperi e ai valori di cucitura del tessuto sociale ed istituzionale dell'area vasta.

Un celebre istituto di studi internazionali, il McKinsey Global Institute ha voluto cogliere i cambiamenti destabilizzanti della "prima grande globalizzazione".

La risposta non è facile, occorre impegnarsi per trovare nuovi dispositivi, istituzionali, politici, economici e sociali che colgano le nuove opportunità che ogni metamorfosi contiene, per eliminare i timori (quelli che sentiamo da tempo ed ogni giorno) di non avere la capacità di uscire dalle difficoltà.

Deve nascere un approccio resiliente basato sulla base sociale aperta di riferimento, la base sociale che si prende carico della trasformazione possibile. Si tratta di ipotizzare che le difficoltà dei territori e delle città in crisi di identità possano essere superate se dalla città per progetti si riesce a passare al concetto di Città rigenerativa che presuppone la identificazione di una nuova base sociale che sia presupposto di una nuova tessitura territoriale in grado di produrre valore economico e valore sociale, in definitiva nuovi tessuti di comunità, beni economici e beni comuni a-specifici e specifici, devono nascere o manifestarsi.

Spesso, l'accesso, attraverso una molteplicità di reti economiche (chiare o scure), tecnologiche e sociali, istituzionali o informali, per inserirsi nei processi di globalizzazione, ha prodotto ruoli urbani subordinati o fortemente dipendenti. Il territorio si è destrutturato e in alcuni casi frammentato, la rete dei servizi al consumo ha fatto da patrone mentre la deindustrializzazione ha proposto vuoti e problemi sociali ancora non risolti. Il valore del territorio ha subito un decrescita dovuta alla perdita di identità produttiva e sociale. Ma il valore del territorio dovrebbe essere incarnato sulle persone e sulle istituzioni che possono riconoscere il territorio come potenziale ecologico su cui costruire il futuro possibile.

Saper vedere e sentire il territorio, con chi e per chi e perché, sono le nuove domande da farsi?

Spostare la risposta dal solo versante economico è il grande lavoro da programmare

Superare la crisi significa perciò andare oltre questa crisi del valore economico ed imboccare nuove vie sperimentali e creative.

I conti vanno fatti con la cultura del limite, una pianificazione umile ed aperta deve nascere, il limite è finanziario, sociale ed istituzionale.

Emerge il grande tema della sostenibilità profonda dei territori, della nuova generatività nell'approccio al progetto di città d'area vasta, riunificando la visione del territorio nel **concetto di città ed altra città, come base per definire la macroarea di riferimento e componente della macroregione.**

Allora il benessere territoriale dipende in maniera decisiva da alcuni specifici beni relazionali e da altrettanti beni immateriali oltre che da beni materiali.

I nuovi confini concettuali sono ancora da definire riscoprendo come sovrapporre regioni ecologiche a quelle amministrative, regioni economiche a quelle fisiche e geografiche, regioni politiche a quelle di una programmazione efficace ed efficiente.

Per l'Italia queste problematiche non sono più ingabbiabili dentro la questione settentrionale o meridionale, e nemmeno nelle ragioni del localismo virtuoso. Occorre far partire una riflessione sulle connessioni esistenti e su quelle sempre esistite per storia e tessuto sociale, per leggere la fase di trasformazione, fatta di conflitti forti, per evitare di perdere opportunità di sviluppo.

Il ridisegno del territorio è allora il campo dove si scontra la visione della drastica riduzione della strutturazione istituzionale intermedia e quella che invece vuole costruire un nuovo patto tra società civile e lo stato, tra risorse e potenziale.

Anche l'impresa dovrà decidere se il territorio è ancora un luogo di "localized technical progress and innovation o è sostituibile in termini di uso competitivo. La spending review in atto a già scelto il campo di appartenenza e quindi ha già stabilito in partenza i limiti della sua efficacia, vista l'assoluta assenza di un disegno riorganizzativi dello stato legato all'Europa che verrà ed al Mezzogiorno che cammina.

Macroregione Europee come strategia di sviluppo

L'estraneità delle logiche finanziarie rispetto all'esigenza di far ripartire un'economia sana, che produca soprattutto valori d'uso, è evidente, e sembra che il saper produrre bene beni non sia più una qualità dell'uomo.

Non si tratta di rifare il pelo alla definizione di "crescita" per contrapporla a quella di sviluppo ma si tratta di ripensare ai termini nella loro complessità ma anche nella loro semplicità.

Sviluppo sostenibile e sviluppo ad ecologia profonda sono terminologie oramai acquisite ed implicano una nuova arte nel pensare e fare pianificazione.

Un'arte che contenga una consapevolezza ed una voglia di condividere con altre discipline diverse da prima, un'arte che usi modelli di apprendimento capaci di riconoscere i processi di obsolescenza connessi all'uso delle informazioni e che sia capace di apprendere ad apprendere, senza rinunciare all'immaginario.

Un nuovo comportamento operativo in grado di riconoscere il potenziale evolutivo della Natura ed aprire scenari di potenziali, scelte connesse a questa comprensione deve emergere, perché dobbiamo essere capaci di disegnare potenziali di efficacia e di efficienza nell'uso delle risorse della Terra.

Le teorie economiche hanno abbandonato i riferimenti teorici dei prezzi ombra e/o prezzi opportunità ed hanno fatto convergenza sugli indicatori rivelati dal mercato come gli unici capaci di indirizzare l'uso delle risorse.

Ci si dimentica di un passaggio culturale chiave: we are the landscape, o ancora più difficile da comprendere: noi siamo il nostro paesaggio.

Innovazione sociale, innovazione tecnologica ed innovazione organizzativa hanno bisogno di altra sostanza di intervento e **la politica per la città e l'altra città** deve emergere come prospettiva multi scalare di nuova governance e nuovo government.

Multiscalare, implica sia un approccio verticale che orizzontale dove la governance intergenerazionale modifica anche la visione dei partiti e dei valori delle scelte.

Combattere la disuguaglianza deve stare dentro ad un programma di crescita globale in cui il fare individuale ed aziendale, pubblico o privato, deve rimanere in sintonia con il sociale. L'impresa sul territorio deve essere aiutata a creare valore e non solo ad estrarre valore.

La nostra opinione sulle Macroaree non prevede una riforma costituzionale, a breve, ma un nuovo slancio dell'Europa che nella revisione dei trattati consente la nascita di una nuova governance per la politica europea per la città e l'altra città dentro un quadro operativo per Macroaree e aree vaste di programma.

Sabino Cassese in recenti contributi sul ruolo dello stato, a partire dalla crisi, ha sottolineato che il tema della sovranità dello stato va inquadrato dentro al più generale tema della necessità di cedere sovranità per guadagnare scala di sovranità in un contesto internazionale in cui lo stato nazionale da solo non è più efficace; e, pertanto, gli mancano i presupposti per essere efficiente a diversi livelli.

È il tema della nuova Europa, del dopo Brexit e del nuovo mosaico da ricomporre sul post-nazionalismo da definire in termini di nuova soggettività istituzionale delle macroregioni, stati

e regioni che insieme dovranno definire i gradi di libertà della politica economica rispetto alle esigenze di appartenenza. I contesti di cooperazione internazionale dovranno esaltare il potenziale di un paese che vuole appartenere ancora ad una democrazia a forte desiderio di progresso, e che la storia passata e futura assegna all'Italia ed ai popoli che sapranno scrivere la nuova geografia di un territorio ancora a potenziale infinito.

1. Il percorso da fare: riconoscere le regioni ecologiche europee a partire dall'Italia;
2. rifare la sintesi del potenziale partendo dalla riconnessione del Capitale Naturale con quello culturale (compreso il potenziale produttivo e dei servizi);
3. rifare la mappa di processi decisionali;
4. elaborare un modello di governance più orizzontale e partecipativo.

La crisi crescente del regionalismo nazionale è l'effetto della riduzione della spesa pubblica; tagli alle risorse; scadimento dei servizi; stagnazione socio-economica; divario fra territori; crisi contestuale dell'inter-governabilità europea.

L'Europa e L'Africa sono due continenti che oggi sono posti a confronto con le diversità che sono coniugate dal Mar Mediterraneo. Nel Mare Mediterraneo infatti transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci ed esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa che necessitano di una soluzione geo-politica.

Le linee di intervento che sono scaturite dai diversi confronti sono:

1. Salvaguardare il mare Mediterraneo anche ai fini della sicurezza;
2. Promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore, ricerca, sanità ecc.);
3. Sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
4. Migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti e istituzione di Zone Economiche Speciali per creare nuove opportunità di sviluppo per realizzare la necessità di migrazione e sviluppare una rete immateriale per i servizi alle persone ed alle imprese;
5. Sviluppare la filiera agro-alimentare e seguire i mercati di consumo anche per diffondere la dieta mediterranea.

Le criticità della Macroregione Mediterranea sono di due ordini di motivi:

- Le Macroregioni ad oggi non hanno espresso tutte le loro funzionalità, perché non c'è un legame chiaro con i finanziamenti.
- L'Unione Europea ha fondato le Macroregioni sull'idea dei NO (no nuovi finanziamenti, no nuove strutture).

La specifica innovativa che abbiamo declinato è che i nuovi progetti sono inquadrati in una rinnovata politica economica di cooperazione e sviluppo.

Il punto non è ancora fugato ma è certo che dobbiamo strutturare le Macroregioni per dare risposte di scala ai processi di globalizzazione?

«Il livello nazionale risulta troppo distante e probabilmente anche troppo poco attento; per questo è essenziale riavvicinare la titolarità delle strategie ai cittadini, restituendo alle autonomie locali e alle regioni un ruolo attivo e decisivo in fase di programmazione oltre che di attuazione» sono le parole pronunciate in Commissione Sviluppo regionale del Parlamento Europeo sull'attuazione delle strategie macroregionali dell'UE. I punti nodali di tali strategie, all'interno del complessivo quadro politico europeo sono quelli del superamento dei confini amministrativi.

Le connessioni in atto

Nell'area individuata come Macroregione Mediterranea attualmente sono in via di adeguamento e realizzazione molte linee ferroviarie paradossalmente sul versante del continente africano nei paesi mediterranei.

Il collegamento da Tangeri a Casablanca sarà pronto entro l'estate del 2018 (circa 900 km) insieme alle nuove stazioni Alta Velocità di Tangeri, Kénitra, Rabate Casablanca.

Il Master plan marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Atlantico e Magrebino entro il 2035.

Il programma ferroviario nazionale algerino prevede il completamento del corridoio magrebino entro il 2025. 22 Regioni dove abitano più di 20 milioni di abitanti.

Le linee LGV avranno un'estensione di 1.822 km. Verranno collegati 7 porti (Oran, Mostaganem, Algeri, Bejaia, Jijel, Skikda e Annaba).

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra.

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

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

Il corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo potrebbe unirsi al corridoio TMN-T Magrebino inizialmente tramite un collegamento marittimo e successivamente tramite un collegamento stabile tra la Tunisia e la Sicilia. Ciò rende evidente la necessità di reinserire nel corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia in modo da evitare un'interruzione di carico in corrispondenza dello Stretto di Messina.

Preliminarmente è il caso di rilevare che l'imprenditoria in generale per potere sviluppare con maggiore intensità le proprie attività necessita:

1. di una burocrazia efficiente;
2. di rispetto delle Leggi e delle regole sul lavoro;
3. di serenità sul lavoro e quindi protezione contro il crimine organizzato.

Le diverse aree geografiche come è stato rilevato, sono ricche di fermenti intellettuali, capacità imprenditoriali, ricchezze del territorio: acqua, petrolio, gas, mare, sole, tradizioni culturali.

L'imprenditoria è pronta a fare un salto di qualità, il non dovere per forza dipendere dalle parti più ricche dei Paesi aiuterà a ragionare meglio in termini di maggiore responsabilità e respiro interregionale nell'ambito anche del mediterraneo.

L'imprenditore dovrà determinare il suo mercato in ragione di produzione interna e di esportazione nei paesi del mediterraneo. Una buona quota delle nostre imprese già lo fa, ma in percentuali ridotte rispetto al fatturato, l'apertura per i nostri imprenditori dei mercati interni e rivieraschi, garantirà loro una grande prospettiva di sviluppo, le quote produttive potranno essere assorbite in ambito macroregionale, potendo contare su di un mercato "agevolato".

Non avremo bisogno per fatturare di aziende di altre aree che determinano le nostre produzioni, i nostri costi e utili.

I nostri porti, interporti, piattaforme logistiche, aeroporti, autostrade ci permettono nell'immediato una sufficiente rete di comunicazione da sviluppare e incrementare per le aree interne.

Il settore del Food, per espandersi non avrà più necessità di andare a rimpinguare il paniere di grosse catene alimentari che utilizzano i nostri marchi di provenienza, al contrario un grande marchio macroregionale, darebbe una considerevole spinta ai nostri prodotti.

Fra le eccellenze produttive, non possiamo non citare l'abbigliamento moda, il settore calzaturiero, i guanti di cui nel passato eravamo la capitale mondiale di questo capo di abbigliamento, le cravatte, camicie, borse, ombrelli, siamo contoterzisti di: Ferragamo, Prada, dolce & gabbana, Louis Vitton etc.

Abbiamo molto di più di quanto noi stessi non crediamo a livello di capacità produttiva, il tutto però è tenuto con basso profilo, perché troppe aziende dipendono dal capitale altrui.

Antonio Gramsci sullo squilibrio fra nord e sud diceva: "lo Stato estorce alle regioni meridionali una somma di imposte che non restituisce in alcun modo. Somma che lo Stato usa poi per dare una base al capitalismo settentrionale".

Se riuscissimo ad ottenere una quota equilibrata delle imposte che paghiamo come regione e a queste aggiungessimo una forte iniziativa, intraprendente, che tenda al rilancio dell'economia, avremmo contribuito alla soluzione dell'indipendenza economica della macroregione.

Gli indicatori di sviluppo del bacino del Mediterraneo

Negli ultimi anni le economie africane hanno registrato tassi di crescita molto elevati e un forte aumento dell'interscambio commerciale, in particolare verso la UE.

- PIL: CAGR 2003-2008 + 10% (Algeria +12,5%, Egitto +10,5%, Marocco +7,5%, Tunisia +6,2%)
- Esportazioni: CAGR 2003-2008 +14,5%
- Interscambio commerciale con la UE27: CAGR 2004-2008 +15,3%.

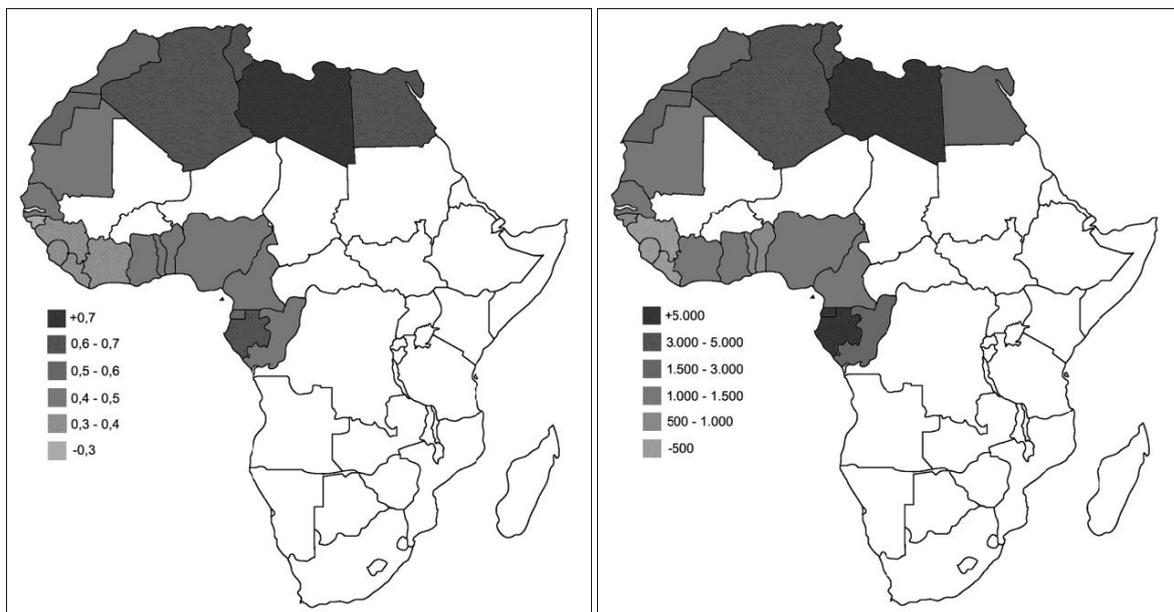
In coincidenza della crescita economica, tutti i Paesi dell'area hanno cercato di ampliare la capacità delle proprie strutture portuali al fine di intercettare volumi crescenti di merce.

I Paesi del Nord Africa hanno avviato progetti di potenziamento delle strutture portuali, per un ammontare complessivo di investimenti pari a oltre € 40 mld.

Il quadro sull'espansione delle linee d'interscambio europee può essere dedotto da un'analisi prospettica dell'Africa del Nord e quella Equatoriale, in particolare per quanto riguarda i Paesi mediterranei e atlantici.

Gli indicatori di sviluppo umano (HDI: Human Development Index 2010) e PIL pro capite delineano il seguente quadro macro-economico:

Indicatori di sviluppo e PIL procapite in Africa mediterranea ed equatoriale atlantica



Fonte: Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Anno 2012.

L'area in esame, segnata come quella più virtuosa, concentra pochi porti (all'incirca una decina), ma la loro quota sul totale mondiale è stimata variare tra il 25% ed il 30%.

Tale quota, di assoluto rilievo, è giocata in gran parte all'interno del Mediterraneo, e in particolare nei porti dell'Egitto, della Tunisia e del Marocco.

Si sta anche abbassando il baricentro degli scambi sulla direttrice Tanzania-Costa d'Avorio.

Non a caso gli interventi finanziati della Cina stanno gradualmente recuperando il sistema ferroviario di diversi stati africani.

Un elemento da non trascurare è che i porti extraeuropei registrano tassi di crescita maggiori rispetto a quelli europei.

Il più importante scalo italiano è Gioia Tauro con 2,9M TEU; in calo invece il secondo e il terzo scalo: Taranto (582K, -35%) e Cagliari (629K, -16%).

Questi dati testimoniano che i porti italiani soffrono di un forte nanismo.

Ritornando alla geografia dei flussi registriamo che i traffici sono concentrati soprattutto sul South Med (55% nel 2010), e in particolare su Algeria e Tunisia. Per l'East Med (che ha registrato una forte crescita) è invece la Turchia il punto di riferimento (60% da sola). Ruolo minore gioca l'Adriatic Med, principalmente con Albania e Croazia.

Flussi commerciali per categorie merceologiche e aree geografiche

	Alimenti	Tessile	Raffineria	Chimica, fibre e plastica	Metalli	Macchinari	Trasporti	Altro
South Med	1,6%	8,2%	19,7%	8,8%	13,8%	34,8%	5,4%	7,6%
East Med	3,2%	4,0%	23,1%	14,1%	11,0%	23,9%	12,0%	8,6%
Adriatic Med	6,2%	17,4%	25,4%	13,3%	8,4%	13,5%	5,4%	10,3%

Fonte: Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Anno 2012

I porti *hub* del nostro Paese nel 2005 registravano una quota di mercato del 28% nel trasporto container, scesa al 16% nel 2013 a tutto vantaggio dei porti della sponda Sud, la cui quota di mercato in questo periodo è passata dal 18% al 27%.

Le ragioni di queste *performance negative* sono riconducibili ai maggiori costi operativi, a infrastrutture tecnicamente meno avanzate e a una burocrazia più farragginosa, fattori che dilatano i tempi per espletare le procedure per l'export fino a quasi il doppio rispetto ai porti più efficienti.

L'interscambio dell'Italia nel Mediterraneo

Il trend dell'interscambio (import + export) tra i Paesi del Mediterraneo nell'ultimo decennio registra una crescita grosso modo costante per tutti i Paesi UE (a parte il crollo generalizzato del 2009).

Si considerano in particolare tre macro-regioni marittime di paesi extra-UE:

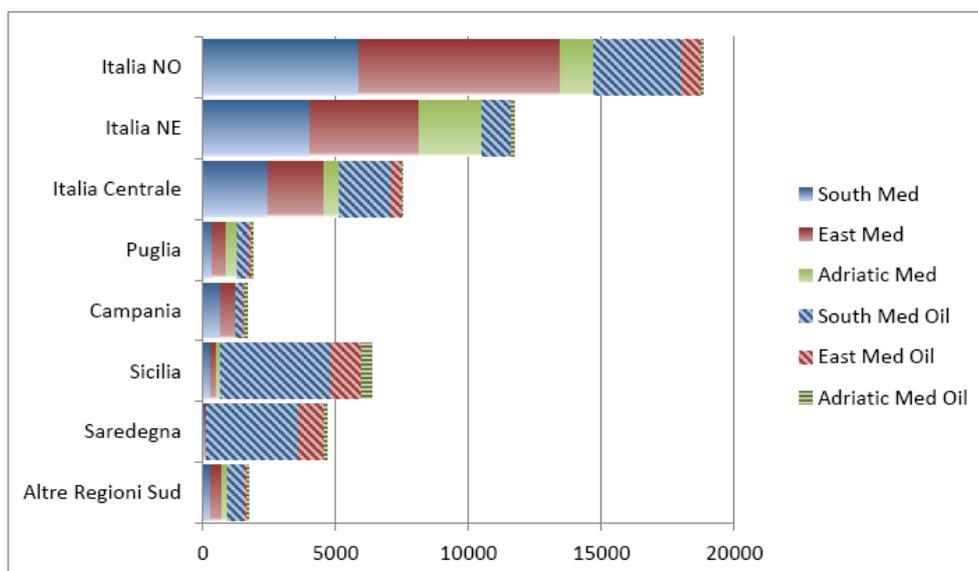
- South Med (Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto);
- East Med (Israele, Libano, Siria, Turchia);
- Adriatic Med (Albania, Bosnia, Croazia).

In termini assoluti l'Italia è il Paese che registra la crescita maggiore, passando dai 32,6 Mld € del 2001 ai 63,3 Mld € del 2010 (+ 94,2%), con un forte peso dei prodotti energetici, 27,38 Mld €.

43,3% di tutto l'interscambio Italia-Mediterraneo.

A fine 2013 l'interscambio è stato di 54,8 Mld €, che posiziona l'Italia al 3° posto dopo Stati Uniti e Germania.

Gli scambi commerciali tra le Regioni d'Italia e l'area Mediterranea



Fonte: Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Anno 2012

Il peso delle aree geografiche del Paese

Le Regioni che hanno il più forte interscambio sono il Nord-Ovest ed il Nord-Est.

Il peso del Sud Italia (Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna, Altre) negli interscambi Italia-Mediterraneo è pari al 28,3%: più del doppio rispetto al suo peso nell'interscambio con il resto del Mondo. Questo dato indica l'importanza dell'area Med stessa per il Mezzogiorno.

I settori manifatturieri più interessati dall'interscambio mediterraneo sono il tessile, i metalli, i prodotti chimici, i mezzi di trasporto. Il più alto valore di interscambio è dato proprio dal tessile, con circa 6 Mld €. Seguono i metalli (4,8 Mld €) e la chimica (3,3 Mld €). Segmentando il dato si ha:

- **South Med:** tessile (2,6 Mld €), metalli (2,2 Mld €), prodotti chimici (1,1 Mld €).
- **East Med:** trasporti (2,8 Mld €), tessile (2 Mld €), metalli (1,9 Mld €), prodotti chimici (1,8 Mld €).
- **Adriatic Med:** tessile (1,4 Mld €), metalli (0,7 Mld €), prodotti chimici (0,4 Mld €), trasporti (0,3 Mld €).

Conclusioni

Alla luce delle analisi operate quale "agenda" dei lavori, possiamo consigliare al decisore politico alcune politiche prioritarie:

- Attuare una nuova normativa di regolazione del settore che definisca leggi di riforma dei porti e degli interporti accompagnata da una classificazione degli impianti, il loro regime

giuridico, l'assetto delle competenze di riferimento con forte riorganizzazione della gestione dei terminali.

- Eliminare i “colli di bottiglia” sulle direttrici nazionali che impediscono il transito di treni lunghi e pesanti con semirimorchi e containers high cube, risoluzione dei problemi di connettività e di accessibilità nelle macro-aree.
- Sistemare gli impianti ferroviari di alcuni porti al fine di una loro maggiore interconnessione con le infrastrutture retroportuali.
- Mettere a punto un serie di strumenti informatici di sistema con i relativi raccordi operativi di interfaccia.
- Ripristinare gli incentivi agli investimenti per l'autotrasporto ai fini della intermodalità della logistica.
- Promuovere accordi con le Regioni ed i Comuni per progetti locali di incentivazione all'esternalizzazione delle attività che riguardano la logistica e attivare politiche di city logistics.