

sintesi dettagliata dell'intervento dell'Architetto **Pier Paolo Maggiora** tenutosi durante il convegno Resilienza Meridionale:

1. L'esistenza di progetti concreti e la critica alla superficialità della politica

- **Presenza di progettualità di livello globale:** Maggiora contesta l'idea che nel Mezzogiorno manchino i progetti, affermando che esistono già piani strategici complessi ed elaborati da progettisti e personalità di rilievo internazionale. Il vero problema risiede nella mancanza di volontà e capacità della classe politica locale di convergere su un'unica proposta concreta.
- **Fondamenti scientifici del Progetto di Sistema:** Il Progetto di Sistema affonda le sue radici teoriche nelle scienze della complessità e si ispira ai contributi di tre Premi Nobel: Giorgio Parisi per la Fisica, Edmund Phelps per l'Economia (con l'integrazione della complessità sociale nei modelli economici) e Lech Wałęsa per la Pace. Maggiora denuncia la cultura politica superficiale che riduce la pianificazione territoriale a meri slogan vuoti.

2. La genesi e l'approvazione del Corridoio Europeo E1

- **Il ruolo di Lech Wałęsa e il supporto multilaterale:** Grazie all'autorevolezza internazionale di Wałęsa e all'intesa tra tre Paesi proponenti (Italia, Polonia con l'asse di Varsavia e Malta, entrata nell'UE), il tracciato del corridoio trans-europeo è stato ridefinito. L'asse Helsinki-Berlino-Milano-Palermo-Valletta è stato così riconosciuto ufficialmente dall'Unione Europea come **Corridoio Prioritario Numero 1 (E1)**.
- **Il plauso delle istituzioni nazionali:** L'architetto ricorda che il piano fu presentato ufficialmente al Presidente della Repubblica **Sergio Mattarella**, il quale ne colse la portata e si compiacque vivamente con gli autori per la qualità della visione.

3. Inaffidabilità istituzionale e perdita di credibilità della Sicilia

- **L'episodio del 2015 con Crocetta e Wałęsa:** Maggiora rievoca con amarezza l'evento del 2015 a Palermo, quando Lech Wałęsa si recò in Sicilia per presentare il progetto; l'allora Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta non si fece trovare. Il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando dovette intervenire d'urgenza per conferire a Wałęsa la cittadinanza onoraria. Questo atteggiamento ha minato la credibilità della Sicilia di fronte alle istituzioni europee, dando l'impressione che la classe dirigente locale non fosse seria.
- **Trattative con il Governo Cinese e il caso Lombardo:** Maggiora rivela i dettagli dei contatti con il governo cinese (tramite la referente Gentium Fari) e con l'Ambasciatore Battani (Farnesina) per ottenere finanziamenti privati per il ponte e le infrastrutture con garanzia di Golden Share per l'Italia. L'allora Presidente della Regione Raffaele Lombardo annullò la missione ufficiale a Pechino due giorni prima della partenza

adducendo scuse personali, poi rivelatesi del tutto infondate agli occhi delle autorità cinesi (tra cui l'ex Primo Ministro Zhou Rongyi).

4. Visione infrastrutturale integrata: Aeroporti, Alta Velocità e Ponte

- **L'Hub aeroportuale baricentrico nell'Area di Enna:** Commentando le cicliche emergenze del sistema dei trasporti (come la chiusura dell'aeroporto di Catania), Maggiore evidenza che già negli anni '90 aveva illustrato a Nello Musumeci la necessità di realizzare un grande hub aeroportuale al centro della Sicilia (area di Enna).
 - **L'interdipendenza delle Tre Opzioni Essenziali:** Un aeroporto baricentrico non può funzionare isolatamente: deve essere necessariamente connesso a una rete ferroviaria ad Alta Velocità e al collegamento stabile dello Stretto di Messina. Solo l'integrazione di queste **tre opzioni essenziali** garantisce la sostenibilità complessiva dell'opera.
 - **Superamento della prassi dei rinvii:** Maggiore critica l'abitudine dei decisori politici di rinviare continuamente le scelte o di giustificare l'inazione con l'attesa di autorizzazioni esterne (come i continui rinvii legati agli accordi con la Tunisia).
-

1. Inquadramento Generale e Genesi del "Progetto di Sistema per il Sud"

Il "**Progetto di Sistema per il Sud in Italia e per l'Italia in Europa**", pubblicato ufficialmente come **Quaderno SVIMEZ n. 65 (Numero Speciale, aprile 2021)**, nasce dall'elaborazione congiunta e dal Dialogo Progettuale promosso da quattro storiche istituzioni della cultura economica, scientifica e territoriale italiana:

1. **SVIMEZ** (Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno), guidata dal Presidente Adriano Giannola e dal ricercatore Delio Miotti;
2. **ANIMI** (Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno d'Italia), con la presidenza dell'On. Gerardo Bianco;
3. **CNIM** (Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione), presieduto dal Prof. Aurelio Misiti;
4. **ARGE** (Associazione e centro di ricerca teratettonica), coordinata dall'Archistar Prof. Pier Paolo Maggiora.

Radici culturali, teoriche e scientifiche

Il Progetto riprende ed attualizza il pensiero **olistico e comunitario di Adriano Olivetti** (con il convinto sostegno della Fondazione Adriano Olivetti e di Laura Olivetti), saldandolo con la grande tradizione meridionalistica e di programmazione dello sviluppo della scuola SVIMEZ (Rodolfo Morandi, Pasquale Saraceno, Gabriele Pescatore) e dell'ANIMI (Leopoldo Franchetti, Giustino Fortunato, Gaetano Salvemini, Manlio Rossi-Doria). A queste visioni si affianca la cultura della **Manutenzione e Prevenzione** introdotta dal CNIM per garantire la durabilità e la sicurezza delle opere pubbliche.

L'impianto metodologico del Dialogo Progettuale ARGE, sviluppato da Pier Paolo Maggiora fin dagli anni '60, attinge alla fisica e all'economia dei **sistemi complessi**. Tra i riferimenti e i sostenitori internazionali spiccano il Premio Nobel per la Fisica Giorgio Parisi, il Premio Nobel per l'Economia Edmund Phelps (2006, per la complessità sociale nell'economia) e il Premio Nobel per la Pace **Lech Wałęsa**, che partecipò al lancio della proposta ARGE a Palermo nel 2014, definendola una prospettiva fondamentale per la pace e la stabilità del Mediterraneo.

2. L'Intervento dell'Archistar Pier Paolo Maggiora al Convegno di Messina (29 Settembre 2026)

Nel corso del convegno Resilienza Meridionale tenutosi presso l'Aula Cannizzaro dell'Università degli Studi di Messina, l'Arch. Pier Paolo Maggiora ha tenuto un appassionato e

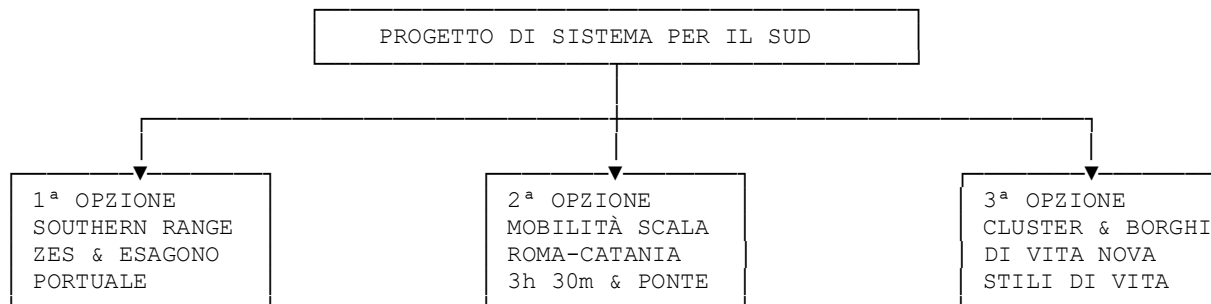
fermo intervento volto a chiarire il valore del **Progetto di Sistema** di fronte alle esitazioni della politica locale e regionale.

I punti cardine dell'intervento di Maggiora:

- **L'esistenza di progetti concreti e validati:** Maggiora ha ribadito con forza che non occorre continuare a vagare alla ricerca di nuove idee astratte o slogan conditi di tecnicismi superficiali. I progetti di sistema complessi esistono già, sono stati redatti da progettisti e personalità di livello scientifico e professionale globale, e attendono solo la volontà politica di convergere su di essi.
- **La denuncia della disattenzione istituzionale regionale:** Il relatore ha ricordato con amarezza l'episodio del 2014/2015 a Palermo, quando il Premio Nobel Lech Wałęsa giunse in Sicilia per presentare ufficialmente il Dialogo Progettuale ARGE: La Sicilia del III Millennio. L'allora Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta non si fece trovare, mentre il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando, compresa la gravità dell'assenza regionale, accolse Wałęsa al Comune conferendogli la cittadinanza onoraria. Questo atteggiamento ha storicamente minato la credibilità della Sicilia di fronte alle istituzioni europee.
- **Il plauso del Quirinale:** L'architetto ha evidenziato che il Progetto di Sistema fu presentato al Presidente della Repubblica **Sergio Mattarella**, il quale ne colse appieno la portata strategica e si compiacque vivamente con gli autori per la qualità e la visione dell'opera.
- **Lo spostamento del Corridoio Europeo E1 (Scandinavo-Mediterraneo):** Maggiora ha ricostruito come, grazie all'autorevolezza internazionale di Wałęsa e all'intesa tra tre Paesi proponenti (Italia, Polonia con l'asse di Varsavia e Malta, entrata nell'UE), il corridoio Helsinki-Berlino-Milano-Palermo-Valletta sia stato riconosciuto come **Corridoio Europeo Prioritario Numero 1 (E1)**.
- **La critica alla gestione infrastrutturale e agli aeroporti:** Maggiora ha portato l'esempio emblematico della crisi e chiusura dell'aeroporto di Catania, ricordando di aver illustrato già negli anni '90 all'allora Sindaco/Presidente Nello Musumeci la necessità di realizzare un **hub aeroportuale baricentrico ed intercontinentale al centro della Sicilia (area di Enna)**. Tale opera, tuttavia, non può essere un intervento isolato, ma deve essere connessa a una ferrovia ad Alta Velocità e al collegamento stabile dello Stretto.
- **Appello alla responsabilizzazione:** Maggiora ha invitato la classe dirigente ad abbandonare la prassi dei "rinvii infiniti" (come le continue attese nei confronti delle autorizzazioni della Tunisia o dei singoli enti locali) per adottare un'operatività conseguente e rigorosa.

3. Le Tre “Opzioni Essenziali” del Progetto di Sistema (Quaderno SVIMEZ n. 65)

Il Progetto di Sistema rifiuta la frammentazione in micro-interventi e la logica assistenziale, proponendo un'architettura integrata basata su **Tre Opzioni Essenziali** sinergiche e da attuarsi contestualmente entro il 2026:



Prima Opzione Essenziale: Il “Southern Range”, le ZES e l'Esagono della Nuova Portualità

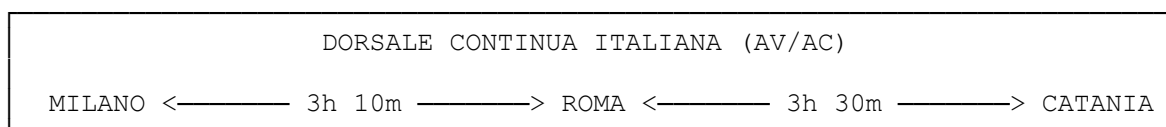
L'obiettivo è strutturare la **Porta Sud dell'Europa** (The South Gateway), creando una via logistica alternativa ed ecocompatibile al Northern Range (Rotterdam, Amburgo) capace di intercettare i grandi flussi commerciali provenienti da Suez, dai Dardanelli e da Gibilterra.

- **Dall'ex Quadrilatero all'Esagono della Portualità:** Il sistema integra le quattro ZES continentali (**Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro**) con le due ZES insulari della Sicilia (**Catania-Augusta e Palermo**), formando l'**Esagono della Nuova Portualità del Sud d'Italia**.
- **Il Porto HUB di Augusta-Catania:** Il Porto di Augusta, grazie ai suoi fondali naturali eccezionali di **oltre 30 metri** (unici nel Mediterraneo) e agli ampi spazi retroportuali, viene eletto Mediterranean Central Port (MCP), nodo di accoglienza primario interconnesso con l'Interporto e l'Aeroporto di Catania e con la ZES di Modica-Pozzallo.
- **Missioni specifiche delle ZES continentali:**
 - Napoli-Bari: Connessione AV/AC trasversale Tirreno-Adriatico.
 - Taranto: Valorizzazione del porto industriale e sviluppo dell'agro-industria del Metapontino.
 - Basilicata/Matera: Integrazione con la ZES dell'Innovazione Digitale e Trasferimento Tecnologico.
 - Gioia Tauro: Creazione del distripark retroportuale legato al new manufacturing e all'agricoltura di precisione nella Valle del Crati.
- **Le Autostrade del Mare:** Attivazione immediata di rotte marittime traghetto lungo i due corridoi costieri (Tirrenico ed Adriatico) per sgravare la rete stradale, abbattere le

emissioni e raccordare i mercati del Sud con i terminali ferroviari del Nord (Novara, Alessandria, Verona, Trieste).

Seconda Opzione Essenziale: Ridefinizione della Mobilità a Grande Scala e il Ponte sullo Stretto

L'asse portante del riequilibrio infrastrutturale è l'isocronia della mobilità nazionale: **"Roma-Catania in 3 ore e 30 minuti"** (pari al tempo del tragitto Roma-Milano di 3h 10'), unificando la geografia fisica e culturale del Paese dalle Alpi al centro del Mediterraneo.



Il "Progetto Rivisitato" del Ponte sullo Stretto (Reggio Calabria - Messina)

La continuazione della dorsale ferroviaria ed autostradale ad Alta Velocità richiede la realizzazione del collegamento stabile dello Stretto, aggiornato nel **"Progetto Rivisitato"** sulla base delle più recenti innovazioni dell'ingegneria industriale e navale off-shore.

- **Spostamento del tracciato e tipologia a tre campate:** Abbandonata la vecchia ipotesi a campata unica di 3.300 metri, il Progetto Rivisitato adotta la tipologia collaudata a livello mondiale (modello Akashi Kaikyo in Giappone) a **tre campate (1.000m - 2.005m - 1.000m)** con pile poggianti su cassoni immersi nei fondali dell'alveo.
- **Vantaggi ambientali e prestazionali:**
 1. Azzeramento dell'impatto ambientale: Lo spostamento del tracciato più a Sud **elimina l'attraversamento della Riserva Naturale di Capo Peloro e della zona di Ganzirri.**
 2. Uso di acciai speciali di nuova generazione: Riduzione del diametro dei cavi di sostegno (da 1,24 m a 0,82 m) con un calo del peso complessivo e dei costi.
 3. Integrazione urbana: Avvicinamento diretto tra i centri urbani di Messina e Reggio Calabria.
 4. Costi e tempi certi: Il costo dell'opera si riduce a circa **2 miliardi di euro** (comprensivi delle gallerie di raccordo), finanziabili direttamente dai bilanci di ANAS e Ferrovie dello Stato (unitamente alle Regioni), **senza dover gravare sul PNRR** ed evitando contenziosi comunitarie.
 5. Fattibilità al 2026: Inizio immediato dei lavori e consegna dell'opera entro il 2026.

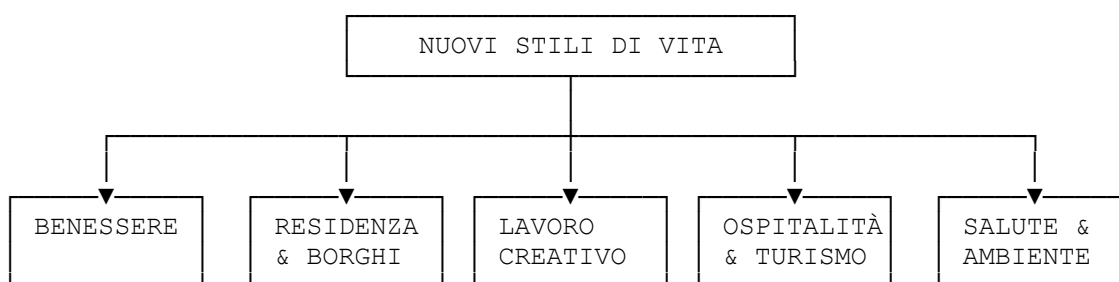
- **Impossibilità del Tunnel sottomarino:** Il Quaderno SVIMEZ n. 65 dimostra la totale inagibilità dell'ipotesi tunnel a causa dell'elevatissimo rischio sismico, della presenza di faglie profonde e del pericolo di invasione delle gallerie da parte di onde di maremoto (come avvenuto nel sisma del 1908).

La Grande Città Metropolitana dello Stretto e il Nuovo Politecnico

Il Ponte genera le condizioni per la fusione funzionale tra Messina e Reggio Calabria nella **Città Metropolitana dello Stretto (ME/RC)**, candidata a ruolo di Capitale del Mediterraneo. A supporto dell'opera nascerà il **Nuovo Politecnico dello Stretto**, polo universitario di eccellenza dedicato alla ricerca sui nuovi materiali, alla fluidodinamica, alle navi a idrogeno e alle energie rinnovabili marine.

Terza Opzione Essenziale: I “Cluster Innovativi Territoriali Integrati” e i “Borghi di Vita Nova”

Superando la rigidità dello zoning monofunzionale del secolo scorso, il Progetto propone modelli insediativi ad alta qualità ambientale basati sull'interconnessione tra **Benessere, Residenza, Lavoro, Ospitalità/Turismo, Salute e Cultura**.



- **I Borghi di Vita Nova:** Rete di borghi storici ed aree interne ricucite (partendo dall'asta jonica sicula Aci-Etna-Naxos-Taormina-Pozzallo e proseguendo verso l'interno e la Calabria) riqualificati secondo le lezioni dei maestri dell'architettura moderna (Alvar Aalto, Frank Lloyd Wright, Carlo Scarpa). I borghi ospiteranno lavoratori in smart working di seconda generazione, ricercatori, turisti stagionali e stanziali ("concittadinanza intermittente").
- **Industrie Culturali e Creative:** Insediamento di knowledge and creative factories dedicate alla produzione multimediale, al racconto della storia del Mediterraneo e alla valorizzazione dei beni culturali.
- **La Tripolarità dell'Eccellenza:** Il Mezzogiorno viene valorizzato per la combinazione unica al mondo di tre fattori:
 1. Patrimonio storico, archeologico ed artistico stratificato;
 2. Condizioni climatiche e paesaggistiche uniche;
 3. Infrastrutturazione tecnologica, ecologica e digitale avanzata.

4. Governance, Impatti Economico-Sociali e Prospettive nel Quadro Europeo

Calcolo dei Benefici ed Effetto "Spirale"

Il Progetto di Sistema non opera per semplice "somma" di risorse, ma genera una **progressione fattoriale (rappresentata dal diagramma della Spirale)**, in cui ogni opera amplifica l'impatto economico e sociale delle altre:

- **Restituzione generazionale:** Blocco della fuga dei cervelli e creazione di un forte flusso di rientro per i giovani professionisti ed intellettuali emigrati all'estero.
- **Posti di lavoro qualificati:** Creazione di centinaia di migliaia di impieghi diretti ed indiretti nella green e blue economy, nella logistica portuale, nelle bonifiche ambientali e nei servizi avanzati.

Governance e Riforma della Pubblica Amministrazione

Per garantire l'esecuzione dei progetti entro le scadenze vincolanti (2026/2027), il Quaderno SVIMEZ n. 65 individua le seguenti riforme:

1. **Superamento delle pastoie burocratiche:** Miglioramento delle strutture ordinarie della PA ed osmosi di competenze tra pubblico e privato.
2. **Promozione del Partenariato Pubblico-Privato (PPP):** Utilizzo dei fondi pubblici come "capitale di innesco" per attrarre grandi investimenti privati internazionali.
3. **Potere sostitutivo e Agenzia per la Coesione:** Rafforzamento dell'Agenzia per la Coesione Territoriale con un corpo di tecnici itineranti abilitati ad esercitare poteri sostitutivi in caso di inerzia dei comuni e degli enti regionali.

Conclusioni: Il Sud come Cuspide della Nuova Civiltà Europea

Il Progetto di Sistema per il Sud e la testimonianza dell'Arch. Pier Paolo Maggiora dimostrano che il Mezzogiorno d'Italia **non è la "finis Europae"** (un margine periferico e solitario), ma la **cuspide vitale dell'intera Unione Europea nel Mediterraneo**.

Restituire forza, infrastrutture ad alta velocità e centralità logistico-culturale al Sud significa dotare l'Italia di quel **"secondo motore"** indispensabile per far correre l'intero Paese e garantire all'Europa il suo posizionamento geopolitico e commerciale sullo scacchiere globale del XXI secolo.

“Progetto di Sistema per il Sud”

<https://www.svimez.it/wp-content/uploads/2025/02/Quaderno-SVIMEZ-n%C2%B0-65-1.pdf>
