

L'intervento

La strategia per il Sud nella nuova prospettiva euromediterranea

Giuseppe Soriero *

Ancora oggi Romano Prodi incita l'Italia e l'Europa a svegliarsi guardando al Mediterraneo, con una «politica europea robusta sistemica e duratura». Si propone dunque una mission eccezionale, da Bruxelles a Roma, per superare questi anni di solitudine che, assieme al Sud, hanno indebolito tutto il Paese. Ho ascoltato Gentiloni e De Vincenti giorni fa a Matera, nella Conferenza sul Sud protagonista, evocare che la «missione è possibile» e che sono ormai in via di superamento i terribili «20 anni di solitudine», da me illustrati sin dalla copertina del recente libro.

L'Italia insomma «può avere di nuovo a cuore i problemi del Mediterraneo» (P. Matvejevic) e dimostrare che le risorse del Sud possono essere molto utili anche al Nord. Solo un nuovo dialogo, tra le due aree del Paese, potrà superare i guasti delle reciproche derisioni ed egoismi. Giustamente a Matera è stata dichiarata conclusa anche la stucchevole disputa tra ottimisti e pessimisti, riconoscendo i guasti dell'oblio di oltre 20 anni e valorizzando così la nuova attenzione nazionale: Master Plan, recupero dei fondi Ue (2007-13) dal governo e dalla Agenzia per la Coesione; misure di contrasto alla povertà (Reddito d'inclusione) e di sostegno alle imprese di giovani che con competenza dicono «Io resto al Sud». Con il Decreto legge approvato si sperimentano finalmente Zone Economiche Speciali (Zes) come attrattori di

nuovi gruppi imprenditoriali, mentre si predispongono il decreto attuativo per garantire al Sud quel 34% della spesa pubblica che (dati Svimez) darà impulso anche all'interscambio produttivo con l'apparato industriale del Nord. Sono segnali rilevanti di un percorso che adesso deve compiere un salto di qualità per valorizzare stabilmente la piattaforma logistica nel Mediterraneo, ricordata da Romano Prodi. A proposito del corposo programma d'investimenti della Cina, suggestivamente indicato La Via della Seta, Paolo Gentiloni a Matera ha suggerito di evitare gelosie localistiche dai porti del Sud verso quelli del nord. È auspicabile naturalmente che anche Trieste, Venezia e Genova vogliano ragionare con ottica lungimirante. Giacché le attuali deficienze logistiche implicano per l'Italia un costo superiore dell'11% (12 miliardi euro) rispetto alla media europea, ampiamente documentato dalla Cassa depositi e prestiti, Srm, Svimez, Invitalia. È questa dunque la missione inedita su cui il Nord produttivo può incrociare potenzialità di sviluppo in alcune zone del Sud, valutando assieme costi e benefici. Ora che la velocizzazione dei giganti del mare fino a 20.000 container hanno annullato quel vincolo insuperabile nei «limiti massimi dei tonnellaggi e delle velocità» descritto mirabilmente da Fernand Braudel si ribalta definitivamente il pregiudizio coriaceo teorizzato da Vera Lutz sulla marginalità del territorio meridionale: adesso qui, più che altrove, è praticabile la riduzione del costo logistico totale attraverso l'of-

ferta di servizi completi e integrati per le aziende produttive e distributive nella sfida globale dei mercati.

Così giustamente la stazione di Afragola è oggi «una rampa di lancio da non lasciare sola» (Nando Santonastaso) e i corridoi europei della logistica descritti da Marco Esposito pretendono coerenti programmi nazionali. Va innanzi tutto rimosso un pregiudizio che va al di là delle pur comprensibili analisi dei costi, ricordando che non a caso le Istituzioni di Bruxelles hanno definito n.1 quel Corridoio che da Berlino a Palermo lambisce i porti di Napoli Salerno Gioia Tauro fino all'Area dello Stretto. Ogni ritardo influisce sull'intero sistema logistico giacché il primato raggiunto dallo scalo calabrese negli anni '90 aveva agevolato la crescita dei movimenti in tutti i porti settentrionali. Proprio l'esperienza di Gioia Tauro dimostra però che il vantaggio di posizione geografica non è di per sé sufficiente. Le istituzioni devono contrastare fino in fondo la mafia e l'affarismo politico-clientelare e procedere rapidamente ad attrezzare al meglio la piattaforma intermodale e il raccordo con la rete transeuropea. Senza spinte localistiche, bensì con il coraggio di rafforzare la credibilità di una nuova prospettiva euromediterranea attraverso la selezione delle macroaree del Sud effettivamente strategiche su cui concentrare per un decennio ingenti risorse della coesione. Risorse progettuali, culturali e morali ancor prima che finanziarie per alimentare ragionevoli speranze sul futuro dell'Europa e dell'Italia.

*Già Sottosegretario ai Trasporti
 © RIPRODUZIONE RISERVATA

