

## **UN PROGETTO DI SISTEMA: PER IL SUD IN ITALIA E PER L'ITALIA IN EUROPA**

### **Sviluppo Analitico del Documento di Sintesi versione 6**

#### **INDICE**

##### **I PREMESSA**

- 1. Un' epoca di svolta**
- 2. Programma e progetto**
- 3. Le richieste del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza**
- 4. Riprendere ed attualizzare la visione e l'iniziativa di Adriano Olivetti**

##### **II PROGETTARE UN SISTEMA**

- 1. Le Componenti del Sistema : Struttura e Infrastrutture**
- 2. L'Ambiente Cognitivo e l'Innovazione Umana**
- 3. La sostenibilità e le relazioni di congruenza paesaggistico-ambientale**
- 4. L'integrazione e la coerenza transcalare**
- 5. La Qualità delle realizzazioni e degli esiti**

##### **III UN PROGETTO DI SISTEMA PER IL SUD, FUNZIONALE ALL' ITALIA E ALL'EUROPA**

- 1. Perché un Progetto di Sistema “per il Sud”**
- 2. Gli obiettivi di un Progetto di Sistema per il Sud**
- 3. Un Sud per l'Italia e l' Europa**
- 4. Le Opzioni Essenziali del Progetto di Sistema per il Sud**

##### **IV LA PRIMA OPZIONE ESSENZIALE : IL SOUTHERN RANGE, LE ZES E LA RICONNESSIONE TERRITORIALE**

- 1. LE ZES il territorio e la logistica**
- 2. Le ZES e la riconnessione a sistema delle aree interne**
- 3. Le missioni specifiche delle ZES continentali**
- 4. Il sistema di Navi Trasporto a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della portualità di sistema.**
- 5. L'assetto operativo immediato**
- 6. La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo**
- 7. La mitigazione dei rischi ambientali attraverso il decongestionamento territoriale**

## **V LA SECONDA OPZIONE ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITA' A GRANDE SCALA**

- 1. "Roma Catania Tre ore e mezzo"**
- 2. Il collegamento Reggio Messina attraverso il Ponte: fattibilità, compatibilità giuridica, funzionalità tecnica**
- 3. Il ridisegno della mobilità interna e la maglia calabro-sicula**
- 4. Il MIH (Mediterranean Intercontinental Hub)**
- 5.. Le nuove energie**

## **VI LA TERZA OPZIONE ESSENZIALE – L'ATTERRAGGIO DEI NUOVI MODELLI E STILI DI VITA E LA RICUCITURA TERRITORIALE**

- 1. Il Mutamento dei nuovi modelli e stili di vita (Life Styles), ovvero le Nuove Interconnessioni fra "Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità, Tempo Libero, Salute"**
- 2. I cambiamenti nella industria turistica**
- 3. La filiera del turismo a elevata innovazione**
- 4. Ricuciture Territoriali e Borghi di Vita Nova**
- 5. La Comunità Creativa di Racconto Ideazione Produzione Multimediale**
- 6. Nuovi Attrattori metropolitani**
- 7. Condizioni di Accessibilità, percorribilità, fruibilità**

## **VII. BENEFICI RISORSE E GOVERNANCE DELLA ATTUAZIONE**

- 1. Calcolo degli Impatti Aggregati e Criteri di metodo per la stima dei benefici**
- 2. Il calcolo dei benefici connessi al Southern Range**
- 3. La Valutazione dei Benefici Occupazionali Generazionali**
- 4. Il prospetto dei costi ed il reperimento delle risorse finanziarie**
- 5. L'apporto privato**
- 6. La Governance "catastrofica"**
- 7. Dialogo progettuale come forma della sussidiarietà**
- 8. La Gestione e le sue condizioni**
- 9. Un precedente da meditare**
- 10. Una considerazione finale**

## I PREMESSA

### **1 Un' epoca di svolta**

La tempesta perfetta- globalizzazione in crisi, digitalizzazione dilagante, pandemia globale –in cui siamo immersi sta producendo una crisi di proporzioni mai viste dalla seconda guerra mondiale ad oggi. L' aumento della diseguaglianza e le preoccupazioni riguardanti il futuro alimentano proteste diffuse a livello mondiale. Sulla scala dell' Occidente si invoca una politica lungimirante, che si ponga l'obiettivo non già di sedare in qualsiasi modo la tempesta, ma di rispondere al malessere con senso di giustizia e volontà di pace, per evitare che le fondamenta stesse della nostra civiltà siano intaccate , e con esse siano travolte le basi delle istituzioni politiche e le regole della convivenza sociale.

L'Italia ha drammatico "bisogno" di progetti non solo per farsi valere rispetto ad una Europa che richiede "priorità" negli interventi che «rafforzino il potenziale di crescita», sostengano la «resilienza sociale ed economica e il contributo alla transizione verde e digitale», risolvano «i colli di bottiglia che hanno condannato l'economia italiana a una successione di fasi di stagnazione e di recessione, interrotte solo da sporadici periodi di crescita». Ed ha bisogno di una progettazione "di sistema" , capace di agire in vista di un rilancio complessivo e necessario del paese ma essa trova il suo limite maggiore nella mancanza di una chiara visione, che indichi con precisione "dove", "come" e "quando" fare atterrare sul territorio le ricadute delle diverse Missioni. In mancanza di ciò, si rischia di disperdere le preziose risorse ottenute nei meandri dei mediocri compromessi, dei finanziamenti a pioggia, della competizione, latente o dichiarata, fra i detentori del potere di spesa.

Vi è oggi non solo necessità teorica assoluta, ma interesse pratico operativo concreto di proporsi una "Trasformazione sociale e Territoriale Complessiva" dell'Italia, sorretta dalla visione di un

futuro possibile. E tuttavia di tutti coloro che si affannano a dare consigli di stile(usare i fondi per lo sviluppo, evitare i finanziamenti a pioggia, reagire alla inerzia della pubblica amministrazione, impiegare le risorse bene e non per scopi clientelari ecc.) ben pochi si arrischiano a dire che cosa in concreto bisognerebbe fare per raggiungere gli obiettivi virtuosi che si proclamano necessari. La ragione dell'afasia è in fondo assai semplice. Dire che cosa "non" bisogna fare, o ancor meglio "come" non bisogna fare, è molto più agevole che esporsi a dire "che cosa occorre fare"(senza ricorrere all'implicito "lasciar fare a chi lo sa fare":ma a condizione di sapere chi è ). L'Italia, in vista di un rilancio nuovo, complessivo e necessario del paese, si è dotata di una prospettiva generale, che individua quattro fondamentali Assi di Intervento (digitale, green economy, scuola, infrastrutture). Tale prospettiva deve completarsi con la determinazione conclusiva - un suo "fuoco" - precisato in ben definite fecondazioni territoriali - che indichi con precisione "dove", "come" e "quando" fare atterrare in modo coerente e concreto "le ricadute dei quattro Assi sul Territorio" - La qualità dei progetti specifici, come è stato giustamente detto, è la frontiera sulla quale il Recovery Fund può fallire o invece segnare una svolta in positivo, accompagnata da uno sguardo lungo sul futuro possibile e vitale per l'intero Paese.

## **2 Programma e progetto**

Per progettare occorre guardare ad un futuro. Ma nel provare a dire che cosa occorre fare, non sempre si supera la soglia della confusione tra "indicazione di obiettivi programmatici" e "progetti definiti e attuabili". Un progetto è tale, per non essere la semplice indicazione di obiettivi di massima e di generici contenuti, se delinea in termini inequivoci il percorso che va dalla chiara ideazione a una compiuta attuazione degli interventi progettati sul Territorio e nella Comunità.

È sul terreno della persistente confusione tra "indicazione di obiettivi programmatici" e "progetti" che si osserva e si sottolinea con forza il cruciale deficit dell'intero mondo culturale, politico e professionale italiano. E ciò è in diretta e inevitabile conseguenza della totale e continua incomprensione - di quel mondo - relativa a cosa in realtà significhi "progetto. "Progetto", infatti, nella sua accezione più ampia e completa, sta a significare - in termini inequivoci - "percorso obbligato che va da una chiara ideazione a una compiuta attuazione degli interventi progettati".

Il compito di rendere possibile e concreto tutto questo processo è il salto culturale che oggi appare più difficile da compiere per quell'intero mondo culturale, politico, professionale - che deve comprenderlo, regolarlo, renderne possibile la realizzazione oggi appare il più necessario per l'interesse e la sopravvivenza dell'intera nostra comunità. Non v'è dubbio, infatti, che la causa prima del gigantesco spreco di risorse e del colossale scempio "teratettonico" che ha investito l'Italia dalla seconda metà del secolo scorso fino ai giorni nostri, risiede nella totale ignoranza e

voluta trascuratezza della Qualità come criterio determinante degli interventi e nella parallela (ir)resistibile volontà di tendere al suo azzeramento. Quello della “somma urgenza” e del brutale azzeramento di “pali e paletti” è il vero insidioso Cavallo di Troia, che riporterebbe “in casa” i Vandali già così ben tratteggiati e messi sotto i riflettori oltre sessant’anni fa da Antonio Cederna.

Tutto ciò può, e perciò “deve”, essere evitato, agendo a monte delle Operazioni nella loro ideazione e costruzione, e non inseguendo a valle i loro esiti perversi; ancor meno confidando negli effetti sanzionatori, di cui l’esperienza ha mostrato a sufficienza la totale inefficacia, la pratica inattuabilità e la sostanziale ingiustizia. Il “Fine essenziale” è Portare al Centro della Cultura del Territorio - nel suo Progetto e nella sua Attuazione, e nelle sue possibilità di Metamorfosi nel tempo - una Filosofia e una Prassi di Trasformazione integrate alla più vera e concreta Cultura del nostro Tempo.

Territorializzare con precisione le risorse che sono disponibili è essenziale interesse pratico-operativo per condurre a termine investimenti strutturali, che qualifichino, ottimizzino e potenzino la trasformazione territoriale complessiva e quelle singole che la compongono. Infatti, se a “riempire lo Scatolone” bastano progetti nel caso migliore finalizzati ognuno al singolo obiettivo dichiarato da un singolo tema, un Progetto di Sistema è tale se include con efficacia e coerenza le proposte di interventi su tre distinti e sinergici livelli: i.) definiti “in sé”, finalizzati ognuno al proprio obiettivo dichiarato nel proprio tema ; ma, contemporaneamente, ii.) pensati e sviluppati per sé , finalizzati a considerare le possibili complementarietà con gli obiettivi degli altri progetti del Sistema ; iii.) configurati come fattori di un unico Sistema e considerati nella loro interazione sinergica, ossia finalizzati a moltiplicare gli effetti e i benefici dei propri obiettivi, determinando, come risultato, il loro prodotto . Progetti utili a produrre sul paese - come risultato positivo complessivo delle trasformazioni progettate e realizzate - un “Valore Generale degli Effetti degli Investimenti (VGEI)” pari al loro prodotto , in quanto “progetti strutturalmente sinergici e interagenti fra loro” e non valore assai inferiore pari alla loro pura somma .

### **3 Le richieste del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza**

Gli obiettivi assunti nella circostanza degli “Stati Generali” si possono desumere dalle schede di proposta/richiesta al tempo presentate

scheda 3

“un territorio più competitivo e resiliente”- “investimenti in formazione e ricerca”

scheda 4

“ridurre i divari territoriali di Pil reddito e benessere”

scheda 5

“anticipare i progetti di investimento pubblico maturi e promuovere gli investimenti privati”

scheda 11

“riconvertire produzione e trasporto energia in chiave sostenibile - “transizione ecologica per agricoltura industria e siderurgia(Taranto)”

scheda 13

“completamento dei corridoi TEN-T, alta velocità per passeggeri e merci”

scheda 15

“rigenerazione e riqualificazione contesti urbani borghi e aree interne”

scheda 18

criteri dei progetti:“esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto - indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali - chiara indicazione del soggetto attuatore- se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli”

scheda 19

criterio di valutazione positiva dei progetti:”previsione di forme di partenariato pubblico-privato”

#### **4 Riprendere ed attualizzare la visione e l'iniziativa di Adriano Olivetti**

Il Progetto di Sistema riprende, sviluppa ed attualizza elementi costitutivi della visione anticipatrice di Adriano Olivetti, la quale, se fu interrotta nella sua breve vicenda biografica, ritorna ad imporsi oggi all'attenzione della politica e della cultura, italiana e internazionale. Non a caso, perché i momenti di crisi verticale di una civiltà sono quelli che mostrano con la massima evidenza come sia necessario il coraggio della ideazione, unito alla capacità della realizzazione. E Molteplici furono le iniziative di Olivetti - dal piano intercomunale del Canavese agli stabilimenti in Campania agli interventi UNRRA Casas in Basilicata – che unirono il Nord ed il Sud in un medesimo comune spirito di anticipazione e di ricostruzione.

Nel primo numero della rinata (nel 1949) rivista “Urbanistica”, Olivetti affermava: “Una società che non crede nel proprio avvenire non potrà mai avviarsi verso una meta comune e affogherà in una vita limitata, meschina e corrotta. Darsi uno scopo, scoprire delle vocazioni, promuoverle è il modo più autentico affinché una civiltà possa esprimersi”. Credere al proprio avvenire significa avere una certa idea della via da percorrere e del modo di percorrerla, ispirarsi al principio che l'autentica innovazione umana si fonda sulla capacità di legare progetto e storia e di inserire il

cambiamento civile nell'esercizio responsabile dei poteri di sviluppo ad ogni scala di partecipazione.

Dalla cultura olivettiana – che ha oggi nella Fondazione Adriano Olivetti il suo interprete più autorevole - deriviamo l'idea che la vera Comunità, da sviluppare attraverso il Progetto, sia quella di un ecosistema aperto, dove “tutte” le iniziative migliori e di “tutte” le parti -economiche, sociali, civili, culturali, amministrative- abbiano modo di generarsi, mettersi alla prova, prosperare nell'interesse generale. L' alternativa non essendo mai quella fra “fare” o “non fare”, ma fra un fare che riordina e un fare che disordina, un fare che stravolge e decomponete, e un fare che completa e perfeziona.

## II PROGETTARE UN SISTEMA

### 1 Le Componenti del Sistema : Struttura e Infrastrutture

Un Progetto di Sistema presuppone una chiara configurazione del Sistema su cui si intende operare, ed un sistema tale se dispone di una Struttura riconoscibile, che risulta dalla composizione delle sue parti costitutive e del viluppo di relazioni e interdipendenze che le connettono.

Le parti della struttura sono le tre Infrastrutture Primarie seguenti:

- 1) L'Infrastruttura Primaria delle Culture, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali degli Stili di Vita , del Lavoro, delle Arti, dell'Educazione, dell'Informazione, dell'Abitare, dei Commerci, del Tempo Libero, del Turismo, dello Sport, del Benessere ), ovvero “I Territori del Vivere e della Storia”.
- 2) L'Infrastruttura Primaria della Mobilità, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali degli Spostamenti, delle Reti, della Logistica, del Digitale, ovvero “I Territori delle Relazioni, dei Flussi e degli Scambi”.
- 3) L'Infrastruttura Primaria della Innovazione, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali dell'Innovazione Umanistica, Sociale ed Economica e le Sub-Infrastrutture Funzionali dell'Innovazione Scientifica, Tecnologica e Tecnica), ovvero “I Territori delle Frontiere della Conoscenza, della Ricerca, della Formazione, dei Nuovi Saperi, delle Nuove Tecniche e dei Nuovi Lavori”.

Va precisato, e sottolineato, che il termine “infrastruttura” non è qui assunto nel corrente e limitato significato di “apparato fisico-materiale”, ma riguarda “ogni organica connessione di elementi all'interno del sistema dotata di configurazione riconoscibile”. E va altresì precisato che “tutte le Infrastrutture sono parimenti necessarie al Sistema: nella loro funzionalità specifica e nella loro integrazione-sinergia ben governata”.

Le Infrastrutture si definiscono non per ordine rigido di importanza, essendo “tutte” egualmente necessarie, ma per la diversa pertinenza che rivestono, rispetto alla storia, alla memoria, al presente ed al futuro possibile delle Società il che fa sì che il peso che ciascuna di esse assume nelle diverse relazioni ed il verso stesso prevalente della relazione (da.. a..) sia variabile, in rapporto ai

contenuti funzionali su cui la relazione si fonda all'interno del Sistema. E' comunque essenziale, ai fini della coerenza e stabilità del Sistema e del suo Progetto, che nessuna Infrastruttura prevarichi le altre escludendole, o addirittura annullandole, o pretendendo di assorbirle (come l'uso corrente mistificatorio, del concetto di infrastruttura in senso esclusivamente fisico materiale porterebbe a ritenere).

## **2 L'Ambiente Cognitivo e l'Innovazione Umana**

È, infine, da sottolineare che il “Progetto di Sistema” è collocato – nel tempo e nello spazio – entro un preciso “Ambiente Cognitivo” di riferimento, dove vengono selezionati i contenuti delle conoscenze scientifiche e tecniche, le narrazioni immaginifiche, le interpretazioni critiche delle eredità culturali. Essi operano quali selettori in grado di fornire al “Progetto” gli orientamenti strategici necessari a definire la “*Visione*”, indispensabile a trasformare in “Sistema” (nelle sue componenti “Struttura” e “Infrastrutture”) l’attuale disorganico e troppo improduttivo “insieme territoriale”.

Siano così inseriti in una dinamica di Innovazione Umana- alternativa alle sterili diatribe fra crescita e decrescita – che si pone come prospettiva di sintesi - tecnologica, organizzativa, produttiva, sociale, politica, culturale - nel cambio del paradigma storico politico. Mentre per una società “a una dimensione” l’innovazione si restringe al campo organizzativo, tecnico e ingegneristico, e al suo corollario finanziario e gestionale.<sup>1</sup>.l’IU è l’ attività in grado di perseguire intenzionalmente un impatto,sociale culturale economico e ambientale positivo a vantaggio di tutta la società e capace di generare effetti dimostrativi che superano le soluzioni correnti già disponibili e replicabili .Solo questa prospettiva conferisce valore effettivo ad esigenze come “ridare etica all’economia ,” “ridare responsabilità alla politica” “fare spazio ad attività realmente generative”

E’ necessaria pertanto una logica progettuale che consenta il felice contemperamento fra ricerca della miglior soluzione possibile nell’interesse generale , produzione di effetti positivi misurabili e valutabili, risultato economico delle iniziative e delle opere con l’capacità di agire sui due principali versanti dei problemi che- solo se affrontati in modo congiunto- consentono di dispiegare gli effetti migliori :il versante “umanistico-economico-sociale” ( e la qualità sociale e culturale che esso delinea ) ed il versante scientifico-tecnologico -tecnico( e la

---

<sup>1</sup> :”la Silicon Valley è guidata da geniali ingegneri che conoscono molto bene la matematica e l’informatica,ma che sono alquanto naif per quel che riguarda la storia, la filosofia e la politica.Questa è la ragione per cui storici,filosofi e sociologi hanno oggi un ruolo particolarmente importante da giocare. Costoro hanno bisogno di familiarizzare con le ultime tendenze tecnologiche per aiutare sia gli ingegneri sia la collettività nel suo insieme a comprendere le implicazioni di queste tendenze” :Y.N.Harari *21 lezioni per il XXI secolo*, n.ed. Roma,2020, p.422

componente cognitiva funzionale delle risorse e del loro impiego finalizzato). Solo mantenendo ferma e vitale la connessione è possibile dispiegare la capacità trasformativa oggi necessaria a vantaggio dell’Uomo e della Comunità . Solo se aperto alla “Innovazione Umana ” il Progetto è in grado di ibridare il know how tecno-scientifico, su cui molto e talora eccessivo affidamento si ripone, con le componenti umanistiche, sociali ed artistiche, che a tale know how danno senso e valore, Siamo chiamati a superare il conflitto tra humanities e technologies, ormai anacronistico rispetto alle vecchia teorizzazioni delle “due culture” degli anni Sessanta. Humanities e technologies sono ambiti di conoscenza entrambi chiamati a ridefinire i propri statuti, rafforzarsi a vicenda, confrontarsi, senza più sfidarsi..Una formazione la cui funzione non può essere banalizzata con il richiamo di maniera alle “risorse umane”, tipico di un managerialismo al tramonto, perché al centro della trasformazione deve porre “l’uomo come risorsa”, nella totalità dei suoi orientamenti, motivazioni, capacità e volontà di fare.<sup>2</sup> Questa prospettiva conferisce valore effettivo ad esigenze come “ridare etica all’economia ,” “ridare responsabilità alla politica” “fare spazio ad attività realmente generative”, spesso sbandierate retoricamente ma prive di conseguente sostanza progettuale.

### **3 La sostenibilità e le relazioni di congruenza paesaggistico-ambientale**

Il criterio della sostenibilità nell’ ambito del Progetto di Sistema viene assunto in una accezione generale e positiva, che lungi dal ricondursi ed autolimitarsi in una prospettiva di mera precauzione -contenimento dei rischi, guarda alla complessità sostenibile dell’intreccio fra le diverse dimensioni: sociale, economica, ambientale, istituzionale, culturale, estetica, che intervengono nel Progetto. La Sostenibilità Generale concerne gli obiettivi e i parametri delle trasformazioni. Non si pone in una ente prospettiva di precauzione e contenimento dei rischi ma guarda alla complessità positiva dell’intreccio di “9 Fattori”: I) Etico-Estetico; II) Naturale-Ambientale; III) Storico-Antropoculturale; IV) Socio-Relazionale; V) Teratettonico-Orchestrale; VI) Attuativo-Gestionale; VII) Economico-Finanziario; VIII) Giuridico-Amministrativistico; IX) Innovativo Umanistico/Sociale/Economico-Innovativo Scientifico/ Tecnologico/Tecnico.

La sostenibilità si declina e si misura nel Progetto attraverso l’obiettivo di valorizzare nuove relazioni :

---

<sup>2</sup> Si vedano alcune recenti riflessioni di Carlo Rovelli sui rapporti fra scienza e politica che sono messi in tensione dalla pandemia. La scienza –dice Rovelli- non può e non deve esonerare i decisorii del peso del decidere “Non si può governare solo con gli Rt, ma ci vuole una visione dell’intera società” Ma poiché non è egualmente possibile governare fuori (e contro)la scienza, la sintesi di cui siamo in ricerca è precisamente l’Innovazione umana.

- relazioni logiche di coerenza fra le diverse infrastrutture componenti del Sistema , e fra un singolo intervento e il sistema complessivo;
- relazioni di congruenza spaziale tra gli interventi da attuare ed i caratteri fisici morfologici e le qualità dei paesaggi storici;
- relazioni ecologiche degli assetti territoriali con i corridoi biologici e le matrici naturalistiche dei paesaggi che si coinvolgono o che si vogliono ricostituire;.
- relazioni di percezione, qualità e bellezza, che considerano gli interventi come parte integrante dell'immagine del paesaggio;
- relazioni di congruenza etica ed estetica nella logica, nella “astanza”(Brandi) e nelle finalità del “Progetto di Sistema”.

Per quanto concerne l' infrastruttura della mobilità, la Sostenibilità comporta precise scelte in ordine all'efficienza interna delle opere ed alla loro congruenza paesaggistica ed ambientale.

Per quanto concerne l'efficienza si tratta di:

- realizzare un articolato sistema di sub-infrastrutture tecnologiche, stradali, autostradali, ferroviarie, scientificamente avanzato ed economicamente vantaggioso, realizzando ad esempio, con riferimento al sistema ferroviario, un sistema AC/AV alla tedesca, più flessibile ed efficiente;
- contenere i costi complessivi di realizzazione del suddetto sistema infrastrutturale tra i 5, 15 e 30 milioni di euro medi per km di nuova linea, a seconda che si tratti di un sistema tecnologico, stradale, autostradale o ferroviario;
- provvedere al fabbisogno energetico richiesto per l'alimentazione ed il funzionamento delle infrastrutture, ricorrendo sempre di più all'utilizzo di fonti rinnovabili e trasformando, ad esempio, gli stessi corridoi modali dei trasporti e dei servizi in fasce tecnologiche tridimensionali per la produzione di energia rinnovabile.

Per quanto concerne la sostenibilità paesaggistica ed ambientale, occorre:

- porre attenzione al ruolo delle “green-ways” e delle infrascapes”, ed all’importanza dei tracciati infrastrutturali lineari. Questi vanno progettati non come nastri bidimensionali, corredata da fasce simmetriche di rispetto, ma come elementi complessi e tridimensionali del paesaggio, capaci anche di svolgere un ruolo positivo nel potenziamento e nella costruzione dei corridoi biologici e nel presidio dei suoli a rischio di dissesto idrogeologico e sismico;
- assumere come obiettivo la valenza qualitativa dell’ inserimento morfologico e paesaggistico e il rispetto delle aree e delle emergenze artistiche, archeologiche, ambientali e paesaggistiche dei luoghi attraversati e comunque coinvolti;

- esplorare la continuità della dimensione reticolare delle componenti ecologiche (acqua, vegetazione, fauna, ecc.) e della dialettica tra corridoi infrastrutturali e matrici biologiche del paesaggio;
- riscoprire le trame “deboli”, rappresentate dalle reti minori, spesso ereditate dal palinsesto storico del territorio, ma capaci di orientare una molteplicità di interventi di riconnessione ecologica in profondità dei territori attraversati (filari arborei, siepi, fossati, macchie, parcheggi permeabili, ecc.);
- valorizzare lo stretto rapporto esistente tra la costruzione delle infrastrutture della mobilità, della logistica e dei servizi e la presenza, o il ritrovamento, di siti e reperti archeologici, elementi di una Archeologia del Paesaggio, che rivela le forme di stratificazione e di intreccio di culture e popoli diversi, succedutisi o compresi sullo stesso territorio.

In breve, la sostenibilità persegue e verifica la congruenza delle relazioni spaziali tra gli interventi da attuare ed i caratteri fisici morfologici e le qualità dei paesaggi storici; delle relazioni ecologiche degli assetti territoriali, con i corridoi biologici e le matrici naturalistiche dei paesaggi che si coinvolgono o che si vogliono ricostituire; delle relazioni di percezione qualità e bellezza, che considerano gli interventi come parte integrante dell’immagine del paesaggio e li rendono funzionali a tale obiettivo.

#### **4 L’ integrazione e la coerenza transcalare**

La storia del territorio costituisce il ponte più valido fra storia politico-- sociale e storia dell’arte..Il territorio per la sua complessità urbana e paesaggistica, offre un veritiero riverbero dei fenomeni storici,nella grana degli insediamenti umani correlati dalle comunicazioni viarie e intervallati dai silenzi naturali”(Bruno Zevi) .

La Buona Trasformazione Territoriale evidenzia la necessità strategica di assicurare la massima possibile Integrazione di sistema fra le Tre infrastrutture Primarie , le sub-infrastrutture componenti e gli interventi puntuali che ne discendono, e perseguire soluzioni capaci di determinare, la più ampia sinergia nel rispetto di un principio di coerenza “transcalare”.

La Coerenza transcalare concerne invarianza e/o trasformabilità degli interventi sui territori ai passaggi di scala come punto di atterraggio di 5 diversi livelli del Progettare Teratettonico secondo un ordine che può essere definito - per analogia –su una“misura” dalla tecnica fotografica ossia la “Lunghezza Focale”.1)Il Livello generale(Fish eye) è quello della “Visione del Progetto” come “Archetipo Olistico dell’Insieme degli Obiettivi e dei Progetti”. 2) Il Livello Alto (degli ultragrandangolari) che ospita e definisce i “Progetti Quadro” e 3) il Livello Largo (dei supergrandangolari) dove insistono i Progetti Integrati Sostenibili. Avvicinandosi al suolo dove atterrano le scelte concrete e visibili abbiamo 4) il Livello “Straight photography” (le focali medie)

dei Progetti Architettonico/ Urbanistico/Territoriali operabili, che ulteriormente si specificano in un Livello 5) "Lunga Focale" (dei teleobiettivi) ossia nei Progetti ed Interventi di Agopuntura Teratettonica

Lo sguardo "glocale" trasposto nel progetto mette in guardia contro il culto del vernacolare e del tipico , che blocca ogni identità al punto in cui l'inerzia storica l'ha collocata, privandola di capacità di interna dinamica ed evoluzione. D'altro canto non è chi non veda, in negativo, come la retorica del glocale venga ad assumere i tratti di una concezione riduttiva dell'intervento di progetto, in quanto dà per scontata l'esistenza di una macchina "globale" del mondo che il progetto dovrebbe fare propria, limitandosi ad articolarla territorialmente secondo opzioni e vincoli di contesto. Con scelte in apparenza plurali, che sono in realtà semplici variazioni ed adattamenti di modelli sovra e preordinati. Questa direzione progettuale( implicita nel "non luogo" di Augé) fa del locale una serie di punti del globo dove la macchina globale del mondo trova via via le sue scene formali di esposizione.

La teratettura richiede una integrazione fra piani reti e dispositivi disposti a differenti livelli di scala e di complessità:

- piani urbanistici e territoriali, piani di settore, programmi complessi programmazione delle opere pubbliche (specie se sostenute, a loro volta, da forme di integrazione pubblico-privata, come quella del "Project Financing") e forme di interazione sociale ed economica, che, in un'ottica di "Planning by doing", richiedono pertinenza tecnica ed efficacia decisionale, ma anche condivisione, variabilità e valutabilità nel tempo dei risultati acquisiti;
- reti sovra-locali e locali, connesse attraverso la costruzione di grandi nodi intermodali (porti, interporti, stazioni ferroviarie, aeroporti, ecc.), che siano luoghi della contiguità tra scale differenti ;
- reti locali, nell'ambito delle strategie di trasformazione urbana e territoriale , con la costruzione di piccoli nodi intermodali e di interscambio, in grado di connettere l'intera gamma delle velocità e dei vettori entro le molteplici identità dello spazio urbano ed extraurbano. Il diverso utilizzo delle sedi ferroviarie e stradali può essere rivolto a garantire la compresenza di vettori differenziati, risolvere alcune intermodalità, prevedere interscambi distribuiti in modo diffuso lungo i tracciati lineari di superficie;
- reti tecnologiche, come ricerca di soluzioni tecniche efficaci, in grado di garantire la massima frequentazione in promiscuità delle reti esistenti (con particolare riferimento a quelle ferroviarie) da parte di vettori capaci sia di offrire servizi diversi (treni come metropolitane), sia di muoversi entro reti diverse (treni su linee a diverso scartamento o tram che, in ambito urbano e suburbano, corrono anche sulla rete ferroviaria)

L'integrazione concerne scelta adeguata delle tecnologie nel loro rapporto con la morfologia del territorio, del paesaggio e dell'ambiente ed una attenzione costante al "palinsesto" del territorio, ai valori storici e culturali in esso sedimentati, alle forme sociali e spaziali di convivenza che in esso si sono realizzate. Ed è altresì integrazione dei tempi storici, poiché guarda al passato non come una traccia da fronteggiare e se del caso rimuovere, ma come un repertorio necessario di modelli, e immagini a cui attingere per il nostro presente.

Il glocal- se si vuole ricorrere a questo termine che pone in relazione il livello più alto e quello più basso nella scala transcalare- risulta dalla intersezione di un duplice movimento, in uscita dal locale- per ampliamento di scala e innalzamento di livello linguistico e progettuale, ed in ingresso dal globale, per concretezza di insediamento e qualità realizzativa. La capacità simultanea dei due movimenti di perseguire ciascuno la dinamica che gli è propria e di interagire virtuosamente fra di loro, quando raggiunge il punto di miglior equilibrio dinamico e di maggior riuscita formale, conferisce alla nozione di globale la sua più profonda portata attrattiva.

## **5 La Qualità delle realizzazioni e degli esiti**

La qualità nelle realizzazioni e negli esiti degli interventi e delle opere è parametro essenziale perseguitibile attraverso svariate dimensioni, fra loro interrelate:

- i) territoriale paesaggistica: formazione di organismi territoriali integrati, armonico rapporto fra città e intorno rurale, equilibrio fra radicamenti e mobilità, salvaguardia della forma urbis storicamente affermata
- ii) risarcitoria e risanatrice: è perseguita da tutti quegli interventi che reagiscono ad impieghi irrazionali del territorio precedenti e /o ipotizzati, e ne assicurano la cura e la manutenzione adeguate
- iii) nel rapporto con il patrimonio storico culturale : con la tutela attiva del patrimonio sia storico culturale sia naturale ambientale come elemento di identificazione delle comunità umane
- iv) ambientale: sicurezza fisica, pedologica, delle funzioni ecosistemiche, della sostenibilità dei cicli di energia-materia-rifiuti
- v ) nell' uso e nella distribuzione delle tecnologie : rifiuto del determinismo tecnologico proprio a modelli come la smart city ed impiego delle tecnologie e delle loro reti territoriali come effettivo principio di Quality Sustainable Extended Community (QSEC)
- vi) qualità sociale: misura della riduzione delle disparità socioeconomiche all'interno delle città e dei territori attraverso gli interventi di trasformazione, equa distribuzione dei benefici che essi apportano e l'incremento delle opportunità di sviluppo

- vi) qualità del lavoro: misura, riferita soprattutto alle nuove generazioni, dei valori del lavoro, secondo criteri di libertà ed autonomia personale, affidabilità delle strutture organizzative, uso delle competenze
- vii) qualità percettiva e iconica : valore formale estetico conseguito ai livello di realizzazione delle opere, in termini di riconoscibilità complessiva, organicità dell'insieme, accuratezza e stile dei componenti e dei particolari.

. Inderogabile “ipotesi-oggettivo” che governa le trasformazioni teratettoniche (architettura; nanotecnologie e design - da un lato -; urbanistica, paesaggio, ambiente, territorio -dall’altro -) è la necessità di portare la “Qualità” di tutte le Opere e di tutte le Operazioni, allo stesso livello di importanza, e portata decisiva, che ha la considerazione meramente “quantitativa” degli investimenti e dei volumi da realizzare. La realizzazione compiuta di una progettualità qualitativamente alta nei punti di maggior complessità ed impegno del Sistema contiene di per sé un valore – anche esemplare - di impatto tale da poter rifluire, beneficamente, con forza e immediatezza, su ogni altro livello di scala intermedio e minore. Sottrae il rapporto fra le diverse scale degli interventi al criterio meramente quantitativo delle grandezze e dei volumi, e all’illusorio ordine di importanza che ne discende. Sa che la grandezza di un’opera non risiede nella sua dimensione, ma nella densità e intensità della sua riuscita. <sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Non è possibile non riconoscere che “c’è di gran lunga maggior valore e importanza, maggior Qualità e più Eccellenza, nei pochi metri cubi del minuscolo negozio Olivetti di Scarpa in piazza S.Marco a Venezia che non in tutti i milioni di metri cubi messi insieme dei più grandi, celebrati enfaticamente dai media, nuovi interventi, e recuperi dei Centri Storici, del nostro (già) Bel Paese ”

### **III UN PROGETTO DI SISTEMA PER IL SUD, FUNZIONALE ALL' ITALIA E ALL'EUROPA**

#### **1 Perché un Progetto di Sistema “per il Sud”**

La filosofia e la metodica di un Progetto di Sistema per il Sud trovano una circostanza di applicazione e verifica nella situazione in cui l'Italia ha l'occasione di trasformare una potenzialità, ad oggi puramente virtuale e totalmente inespressa, in una fonte di ricchezza, capace di incrementare a livello nazionale , Prodotto Interno Lordo, Benessere Equo Sostenibile e Coesione Sociale e Territoriale . Si tratta di fruire appieno di quella “rendita mediterranea” , che finora, per inerzia e assenza di visione strategica, il Paese ha ignorato e completamente sperperato, lanciando un messaggio che sia come il primo sasso, che a partire dal nostro Sud, si propaga con effetti concentrici in tutta la UE.

Questo sforzo è reso necessario dal fatto che il Sud d'Italia attraversa non da oggi una gravissima crisi , che lo sospinge in una prospettiva di marginalità sociale ed economica e degrado demografico, che stanno condannando l'intero Mezzogiorno alla decadenza e al declino. La crisi sconta il ruolo sempre più marginale e frenante in cui sono relegate aree, che pur coprono oltre il 40% del territorio nazionale e si associa a quella che investe le cosiddette “aree motrici” del Paese.

Il trentennio glorioso 1945-1975 si è realizzato perché il Sud è stato reso parte integrante delle strategie di sviluppo della nazione, con la manodopera emigrata che ha reso possibile il balzo industriale del Nord, con la costruzione di infrastrutture che hanno fatto uscire dall' inerzia feudale intere comunità isolate, con l'allargamento della base industriale e agricola, con la partecipazione ai consumi di una parte consistente della popolazione, con la scolarizzazione di massa che ha permesso a diverse generazioni di cambiare radicalmente il mestiere dei padri. Nel 1951 il Pil pro- capite nel meridione era il 52,9 rispetto a quello del centro-nord e nel 1973 arrivò al 60,5 (quasi otto punti in più ), risultato mai più raggiunto negli anni successivi. Investendo sulle sue parti meno sviluppate, l'Italia si è trasformata in una grande potenza economica; e quando lo Stato italiano e la sua classe dirigente si sono posti seriamente il problema di allargare il perimetro

geografico della crescita, il Sud si è mosso dalla sua staticità e ha ottenuto performance di crescita anche superiori alle aree più sviluppate del paese, con la conseguenza che l'Italia intera è stata proiettata tra le prime nazioni al mondo.

Il Sud è stato reso parte integrante delle strategie di sviluppo del Paese, finché lo Stato italiano e la sua classe dirigente si sono posti seriamente il problema di allargare il perimetro geografico della crescita, investendo sulle parti meno sviluppate. Grazie a queste scelte, il Sud ha lasciato la sua staticità e ottenuto performance di crescita anche superiori alle aree più sviluppate, con la conseguenza che l'Italia intera è stata proiettata tra le prime nazioni al mondo. E questo, nonostante le molte (troppe) occasioni disperse, soprattutto nei primi anni Sessanta, dopo la fase tumultuosa della ricostruzione.

Dopo la seconda metà degli anni Settanta del Novecento è stata scelta la strada - opposta - di non allargare lo sviluppo industriale e produttivo alle parti che ne erano prive, ma di concentrarlo solo nella parte più avanzata. Da allora, e fino ad oggi, l'alleanza statica fra "produttori del Nord" e "assistiti del Sud" si è fatta realtà di lungo periodo, consolidata fin quasi a sembrare fatalità storica. Né la cose sono granché migliorate, quando il governo del territorio e dello sviluppo è passato in larga misura alle regioni. Fin d'allora si sarebbe dovuta scoprire e praticare la sussidiarietà della leale collaborazione fra livelli istituzionali - perché nei territori arretrati l'autogoverno funziona solo con un ruolo attivo dello Stato centrale- invece di affidarsi a un assetto regionalistico spesso meramente distributivo o declamatorio, entro il quale le distanze tra Nord e Sud invece di ridursi si sono accentuate.

Se la ricchezza di una nazione passa attraverso il benessere di tutte le sue parti, oggi va constatato che una parte cospicua d' Italia (un terzo degli abitanti) vive in condizioni sociali, economiche e civili da nazione a sé e che ciò determina la difficoltà in cui tutta l'Italia intera versa. Il pur soddisfacente andamento delle esportazioni di merci prodotte al Nord non può compensare lo scollamento strutturale, prodotto dall'indebolimento di una domanda interna, che viene faticosamente sostenuta da politiche meramente distributive prive di vere prospettive di sviluppo. La crisi che investe le cosiddette "aree motrici" del Paese sconta il ruolo sempre più marginale e frenante di altre aree del Paese, che pur coprono oltre il 40% del territorio nazionale e nelle quali vive oltre il 30% dei cittadini italiani.

Se evapora il mito di un Nord compreso tra le macroregioni più dinamiche d'Europa, "locomotiva" del Paese, ciò viene a riprova del fatto che si è sottovalutato, pericolosamente, quanto le economie di Nord e Sud dell' Italia siano fortemente integrate e come il pur soddisfacente andamento delle esportazioni non possa compensare lo scollamento strutturale prodotto

dall'indebolimento della domanda interna frutto di politiche meramente distributive senza vere prospettive di sviluppo. E' quindi da segnalare come un pericolo di estrema rilevanza qualsiasi illusoria tentazione per singole macroaree d'Italia di perseguire ciascuna un "proprio" percorso separato di ripresa dello sviluppo. Tutto ciò segnala il pericolo presente nell' illusoria tentazione di ritenere che singole macroaree d'Italia siano in grado di perseguire ciascuna un "proprio" percorso separato di ripresa.

## **2 Gli obiettivi di un Progetto di Sistema per il Sud**

Un Progetto di Sistema per il Sud si propone due connessi obiettivi:

- ridurre le diseguaglianze territoriali e sociali presenti nel Paese che attentano a fondamentali diritti di cittadinanza e impediscono livelli coerenti e omogenei di qualità della vita;
- dotare l'Italia di un necessario "secondo motore" – quello del Sud -, sinergico col "primo motore" – quello del Centro-Nord -, che concorra stabilmente all'equilibrio organico dell' intero paese. Porre il Sud, nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente con il Centro-Nord, rende un servizio al compiuto risanamento e al reale rilancio di entrambe le macro-aree, ed è necessario per consenire all'intero "Sistema Italia" di funzionare come effettivo e potente organismo unitario a vantaggio dell'intera sua Comunità.

Con "due motori" accesi il nostro Paese andrebbe molto più veloce. E la prospettiva di affiancare un secondo motore socioeconomico italiano, che punta sul protagonismo del Sud è del tutto realistica, come dimostrano gli studi al riguardo, e atta a rilanciare aree che l' Unione Europea ha da decenni chiaramente individuato tra le più problematiche. Sono aree nelle quali la politica di coesione fino ad ora ha molto investito, ma poco realizzato, dovendo di anno in anno constatare la persistenza e l' aggravarsi del disagio sociale e delle diseguaglianze, con i relativi impatti demografici ed ambientali .

Queste considerazioni giovano a chiarire che un progetto applicato al Sud non è un progetto esclusivamente rivolto al Sud, ma è parte integrante del tentativo di "ricucire l'Italia " e di raggiungere un nuovo equilibrio-territoriale sociale ed economico- che concorra alla reintegrazione organica unitaria del Paese. Elaborare le idee di un tale progetto per il Sud non significa compiacere una parte avulsa dal resto del sistema Italia, ma aiutare, se non sospingere, quello stesso Sud ad entrare in relazione- in termini strutturati e irreversibili - con il resto del paese – e viceversa . Porlo nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente con il Centro-Nord vuol dire rendere un servizio al compiuto risanamento e al reale rilancio di entrambe le macro-aree e consentire all'intera Italia di funzionare come effettivo e potente organismo unitario. Come insegnava la riunificazione tedesca, che con i massicci investimenti

nella sua parte più arretrata e l'avvio di reali partnership fra i paesi ha fatto della Germania d'oggi la prima nazione in Europa.

Solo grazie al progredire di un progetto di sistema, il Sud potrà uscire dall'essere un mosaico di territori separati, ognuno avendo una sua pretesa strategia, che non si raccorda né si integra in una visione più alta e generale: una condizione di frammentazione e dispersione a cui ha fornito da decenni alimento anche l'interpretazione corrispondente di un regionalismo distorto. Ciò consentirebbe, da un lato, di focalizzare "da subito e sinergicamente" l'interesse e gli interventi su questi assi di massima attrattiva internazionale, quale condizione indispensabile per i vitali collegamenti logistici che consentono di ridurre in misura rilevante tempi e costi del trasporto; dall'altro ne farebbe visibili momenti di innesco – funzionali e simbolici – della rinascita etica, culturale e sociale del Mezzogiorno e conseguentemente dell'Italia intera.

Inserire il Sud in una visione più generale di ricomposizione di sistema è perciò l'unica via per limitare in modo strutturale le crescenti diseguaglianze, territoriali e sociali, che stanno dividendo il Paese in sottopolazioni a diritti diseguali e con condizioni di vita differenziate. Si aggiunga che un Progetto di Sistema per il Sud è chiamato ad intervenire con determinazione all'interno stesso del territorio meridionale- continentale e insulare- per superare il mosaico delle mille pretese strategie, separate e sconnesse, che determinano effetti "frattalici" ad ogni abbassamento di scala e di poteri, col solo risultato di generare una babaie di microprogetti dal fiato corto e dai rischi elevati.

### **3 Un Sud per l'Italia e l'Europa**

Nel processo di inevitabile ristrutturazione del sistema della "Globalizzazione", l'Italia deve assumere il tema della "Logistica a valore Mediterraneo" proponendosi, sia pur come late comer, di intercettare e promuovere il gigantesco flusso dei traffici marittimi che arrivano dal Mediterraneo – asiatici, nordafricani ed europei in primis – e generare lo sviluppo di un "Southern Range", capace di offrire anche opportunità di nuovi insediamenti globali per imprese, centri di ricerca e di conoscenza, poli di nuove culture, trasformando, in tal modo, una potenzialità virtuale e finora totalmente inespressa in una straordinaria fonte di ricchezza e coesione sociale e territoriale per l'intero paese.<sup>4</sup>

Un'impresa siffatta non propone in termini oppositivi una via alternativa al "Northern Range", ma completa per l'intera Europa le opportunità per il trasporto e lo scambio delle merci da e per

---

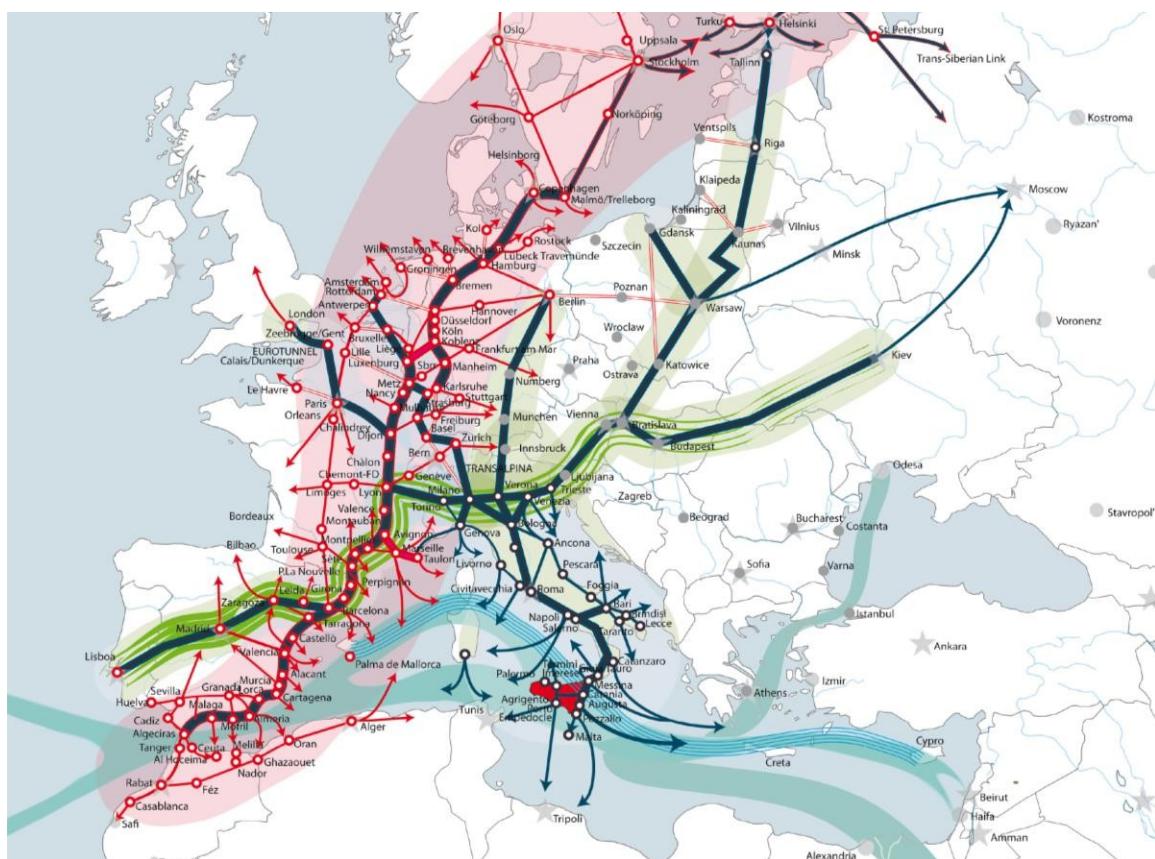
<sup>4</sup> L'impreparazione e l'inadeguatezza logistica dell'Italia produrrebbero, secondo alcune stime, una perdita annua calcolabile in 70 mld euro; perdita dovuta sia alla prevalenza del Northern Range centrato su Rotterdam rispetto all'inesistente Southern Range, sia alla tempistica delle consegne, la cui puntualità avvantaggia il Nord Europa anche rispetto a porti nel Nord Italia come Genova e Trieste. Il tutto con evidenti penalizzazioni, per l'Europa dal punto di vista ambientale, per l'Italia dal punto di vista dei costi dei prodotti finiti.

il Centro-Nord Europa. Se il mondo economico tedesco ha fatto pressioni affinché fosse sostenuta la ripresa dell'Italia, con la destinazione di cospicui fondi a disposizione del nostro Paese, è perché le due economie sono strettamente integrate e interdipendenti fra loro. L'Europa - e per essa la Germania in primis – ha capito che, senza rilancio del Mezzogiorno, l'Italia non può crescere, e se non cresce l'Italia la Germania e l'Europa soffriranno.

Non a caso il Mediterraneo, a lungo ritenuto e per buone ragioni storiche un mare interno, viene ora correttamente definito un "Medio Oceano": uno scambiatore di merci e di civiltà, che fa incontrare l'Oriente di provenienza asiatica e l'Occidente di provenienza atlantica. Un mare che occupando l'1% delle aree liquide del globo, movimenta il 20% del volume globale degli scambi. E' chiara ormai la prospettiva che il Mediterraneo non sia solo un cruciale mare di transito, bensì (e a maggior ragione per gli effetti della pandemia) un tramite necessario e al centro dei mercati e della demografia. In un futuro che impone di coltivare il rapporto Europa-Africa-Medio Oriente in una prospettiva multilaterale (al riparo dalle tentazioni delle "vie della Seta", delle quali è quanto mai opportuno il disaccoppiamento dalle sorti del Mediterraneo), anche perché la necessaria transizione dal modello di produzione lineare a quello circolare è ben più che un semplice re-shoring e accorciamento delle catene del valore. La macro dimensione strategica riconosciuta al Mediterraneo risponde anche a novità apparentemente spiazzanti come la Rotta Artica, che coagula in realtà l' accumulo di pericolosissime semplificazioni, che mettono a rischio la stessa sopravvivenza del pianeta. Questa contraddizione andrebbe fortemente denunciata in sede UE, poiché una "rotta artica" praticabile tutto l' anno da vettori di grandi dimensioni (magari del tutto carbon free) è solo l' altra faccia del fallimento nel contrasto al mutamento climatico e ai suoi effetti catastrofici.

Visto alla luce di tutto ciò, lo sviluppo del Southern Range rappresenta anche una indispensabile macro-componente della strategia Europa 30 e Europa 50, perché non solo consente di ridurre in misura significativa tempi, costi del trasporto, ma, in misura ancor più decisiva, riduce drasticamente l' impatto ambientale del funzionamento dei mercati e degli scambi globali ed opera quindi per la completa decarbonizzazione della UE. Il percorso operativo finalizzato alla progressiva strutturazione di tale Southern Range logistico euromediterraneo, geneticamente competitivo, green, sostenibile e socialmente inclusivo, è incombenza che spetta prima di tutto all'Italia promuovere, realizzare e governare, in nome e per conto dell'intera UE. Questo consente all'Italia di trovare un obiettivo assolutamente preminente e condizionante, in grado di reagire alla stagnazione e crisi, tutta nostra, degli ultimi venti e più anni e conferisce all' opzione euro mediterranea in sé un tratto per molti versi inedito, finora totalmente trascurato, ma decisivo anche per il conseguire l' obiettivo della sostenibilità green. Un fattore decisivo di "trasversalità sinergica sistematica" è oggi ulteriormente reso evidente dall'importanza assegnata in sede

europea al fattore "Green" - nella sua duplice accezione "economica" e "culturale" - , ancor più sottolineata dalla previsione di destinarvi quasi il 40% delle risorse comunitarie. Il Green apre a politiche ed interventi che hanno reale "valenza sistematica", in quanto concernono via via - e in modo interconnesso -: i.) la stabilità climatica del Pianeta; ii.) la salute: dell'uomo, delle altre specie viventi, dell'ambiente e della natura; iii.) la salvaguardia del paesaggio – storico, urbano e rurale -; iv.) la produzione di nuove energie ecocompatibili; v.) la de-carbonizzazione dei trasporti, delle città e dell'ambiente; vi.) la progettazione e la realizzazione delle Infrastrutture Primarie delle Mobilità.



Senza un rilancio complessivo del Mezzogiorno, l'Italia non può crescere, e non solo l'Italia, ma tutta la compagine europea ne soffrirà. Si impone dunque la scelta di attrezzare al meglio l'Italia e l'Europa per cogliere l'opportunità storica di un asset posizionale infungibile, che consente di intercettare traffici e valori logistici provenienti dalle rotte asiatiche attraverso Suez e attraverso un Southern Range efficiente portarli verso le destinazioni italiane ed europee (elemento che nel

Concept ARGE.0 abbiamo definito la “grande potenziale piazza degli scambi” ) Di riconnettere i territori del Sud intorno all’esagono della portualità. Di farsi valere in quel Mediterraneo allargato, che sarà non solo cruciale mare di transito, bensì (e a maggior ragione per gli effetti della pandemia) uno snodo necessario al centro dei mercati e della demografia futura.

#### **4 Le Opzioni Essenziali del Progetto di Sistema per il Sud**

Il Progetto di Sistema per il Sud esplora le possibilità di programmare e realizzare un sistema territoriale sociale ed economico - che interessa l’intero Mezzogiorno continentale e insulare - alla luce delle seguenti prioritarie esigenze e conseguenti proposte:

- la trasformazione degli assetti di mobilità e logistica, prevedendo anche un moderno e stabile collegamento dell’Isola con la Penisola e verso e dall’Europa;
- l’ avvio di un sistema integrato di portualità del Mezzogiorno continentale e insulare-siciliano, con un assetto di impianti portuali e retroportuali interconnessi e sincronizzati fra loro;
- il decongestionamento necessario a fronteggiare la dimensione "rischio", legata alla fragilità ambientale ed alla pericolosità e intensità del rischio vulcanico e tellurico su una scala di emergenza che coinvolge milioni di individui;
- la sperimentazione di nuove forme di residenza vita lavoro turismo, adeguate alla transizione “post pandemica” con la modifica necessaria degli stili di vita lavoro e fruizione del territorio
- l’ avvio e sviluppo di nuove industrie della conoscenza, della comunicazione e della multimedialità.

Questa Visione esige di compiere delle Scelte essenziali (“Opzioni di sistema”), che il Progetto riconduce a tre , fra loro interconnesse e interdipendenti:

- 1) -il riassetto logistico e la riconnessione territoriale nell’Esagono della Portualità;
- 2) .la ridefinizione della mobilità di grande scala e l’innovazione dei trasporti;
- 3) l’atterraggio dei modelli e stili di “vita nova” in nuovi organismi territoriali.

All’interno di queste grandi Opzioni si pongono scelte operative rilevanti di più breve periodo(entro il 2025) :

- la rapida realizzazione del corridoio ferroviario TAV-TAC Napoli-Bari, le cui stazioni dislocate tra Irpinia, Sannio, Murge, si prestano ad orientare lo sviluppo metropolitano nella diretrice di nuovi insediamenti ed a rivitalizzare borghi e territori delle aree interne;

- il collegamento ad alta velocità Roma/Catania attraverso lo Stretto, al fine di ricongiungere Nord e Sud del paese con due percorsi di pressoché equivalente durata (“3 ore da Roma a Milano” e “3 ore e 30 da Roma a Catania”).
- la realizzazione immediata di Comparti dell’ Ospitalità e Borghi di “Vita Nova”.

## IV LA PRIMA OPZIONE ESSENZIALE : IL SOUTHERN RANGE, LE ZES E LA RICONNESSIONE TERRITORIALE

### 1. LE ZES il territorio e la logistica

Nel quadro dei nuovi assetti della mobilità e della logistica e dell’ innovazione delle forme di vita, appare strategico l’utilizzo dello strumento delle Zone Economiche Speciali (ZES).

A tutt’ oggi è il consuntivo di questa che avrebbe dovuto rappresentare una cruciale innovazione è a dir poco sconfortante: dal 2017 le 6 ZES finora istituite attendono di entrare concretamente in funzione, in attesa dei tre strumenti necessari: 1) il decreto per la semplificazione normativa specifica per le loro esigenze (un riferimento immediato è per questi profili a quanto è già in vigore a Taranto); 2) l’attivazione della Zona Doganale Interclusa, provvedendo alle necessarie infrastrutture per soddisfare i criteri di interclusione; 3) l’ attrezzatura, con le necessarie bonifiche, dei retro porti, per renderli il cuore produttivo della ZES secondo i canoni del distripark per lo sviluppo della logistica a valore. Da notare che -nella attuale situazione di emergenza dell’ economia la bonifica necessaria dei siti per l’avvio delle ZES inaugura una transizione propulsiva, che mobilita opportunità di notevole rilievo in termini occupazionali e produttivi, in particolare per l’edilizia e i settori connessi.<sup>5</sup>

Per avviare il percorso compiuto della strategia logistica dell’ Italia nel Mediterraneo, si impone pertanto l’ urgenza di dare completa e prioritaria attuazione alle Zone Economiche Speciali (ZES),

---

<sup>5</sup> Il DL 16.7.2020, convertito con la legge 120 del 14 settembre 2020, introduce due novità rispetto agli adempimenti preliminari necessari per l’ avvio delle ZES

-per le semplificazioni, l’istituzione della figura del Commissario straordinario del Governo può abbreviare l’iter ma non risponde alla richiesta di ottenere per le ZES una “autorizzazione unica” sostitutiva della miriade di autorizzazioni : l’unica variazione del complicatissimo iter autorizzativo- che resta sostanzialmente immutato-è la riduzione dei tempi entro i quali esse vanno deliberate;

-per le “zone doganali intercluse” (in conformità al regolamento UE 952/2013), il Comitato di indirizzo delle ZES per le quali la Regione di insediamento abbia presentato il piano strategico entro il 2019 può chiedere entro il 31.12.2020 la perimetrazione della zona interclusa .La richiesta va approvata -entro sessanta giorni dalla proposta- dall’ Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

al momento identificate nel sistema della nostra portualità (Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro, alle quali si aggiungono ora quelle di Catania e Palermo). Le ZES mediterranee (il Mezzogiorno ne può attivare 12) e le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) al Centro-Nord possono assumere una funzione decisiva nel processo di razionalizzazione logistica, incentivato dall'esperienza della pandemia, dando impulso al rientro su territori domestici di specifiche delocalizzazioni: il re-shoring connesso all'accorciamento delle "catene del valore" va calibrato per definire e qualificare più in generale una politica industriale attiva.

Ma il potenziale di innovazione complessiva socioeconomica e territoriale che le ZES rivestono consentirebbe al Paese di valorizzare e fruire della "rendita mediterranea" , che la globalizzazione ha reso concretamente disponibile. Ed avviare oggi in più luoghi strategici del Mediterraneo italiano una transizione guidata dall'attivazione delle ZES avrebbe un primo impatto anticiclico di estrema rilevanza, dando un segnale e schiudendo un orizzonte produttivo, non assistenziale, al contesto economico e sociale che -proprio in questi luoghi- è in particolare sofferenza. Le ZES, centrate su retroporti e distripark, rappresentano così una fertile discontinuità da rendere rapidamente operativa rispetto all'inerzia strategica di decenni. Inoltre -tratto comune a tutto il sistema delle ZES- esso ha il pregio fondamentale di promuovere ed alimentare lo sviluppo dell'intermodalità, e realizzare i canoni di sostenibilità ambientale, in sintonia con l'obiettivo del contenimento delle emissioni fossili secondo i cogenti criteri fissati dal progetto Europa 2030.

## **2. Le ZES e la riconnessione a sistema delle aree interne**

Il valore di innovazione complessiva che le ZES potenzialmente rivestono è amplissimo. Esso richiede che le stesse ZES, lungi dall'essere ridotte in ambiti autocentrati di favore fiscale , assurgano alla funzione di vertici di una maglia, fitta ed espansiva, che attraversa i territori e li lega secondo intermodalità e trasversalità, fungendo da tessuto connettore per l'intera macroarea del Mezzogiorno.

Sarebbe limitativo considerare il Southern Range come una mera via di transito facilitato, che percorre l'intero Mezzogiorno senza generare alcuna ricaduta diffusiva sulla integrazione territoriale, socio-economica e culturale delle aree che esso attraversa e contiene. In altri termini, l'attivazione del "Southern Range" deve allargarsi dalla prospettiva del riassetto logistico ad una ipotesi di più ampia riconnessione territoriale, che ha i suoi vertici fondamentali in sistemi portuali e retroportuali interconnessi e interrelati, avrà la qualità territoriale derivante dalla maglia fitta che unisce tutti i vertici fra loro, raccorda ciascun vertice con i propri ambiti di riferimento, li lega secondo densità, intermodalità e trasversalità, opera una sapiente tessitura di connessione, comunicazione e valorizzazione di Nuovi Modelli e Stili di Vita.

In altri termini, il valore reale di innovazione cui le ZES traguardano diventa superiore alla pur decisiva innovazione logistica, che esse concorrono a realizzare. Ciò a condizione che le stesse ZES, da aree di favore fiscale e primario strumento di politica industriale e commerciale come sono correntemente intese, puntino ad assurgere alla dignità di veri e propri Nodi Territoriali, a cui ancorare circuiti di sviluppo, efficaci per contrastare la marginalità economica e il degrado demografico e sociale.

Già le dodici stazioni della Napoli-Bari dislocate tra Irpinia, Sannio, Murge, funzionali alle ZES dei punti di partenza e di arrivo, si prestano “in automatico” ad interventi strutturali utili all’intero Sistema, e sinergicamente raccordati ad esso. Tali interventi sono adatti a rivitalizzare borghi e territori delle aree interne, se resi organicamente complementari e funzionali attraverso la identificazione di Aree Vaste, da organizzare in Filiere Territoriali Logistiche (FTL), che si aggiungono a quelle già identificate (nell’area Torrese in Campania, nell’agro metapontino in Basilicata, nella Valle del Crati in Calabria).

Le aree interne, attualmente sottoposte in Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia ad un processo di desertificazione, verranno strutturalmente coinvolte dalla riorganizzazione organica dello spazio dell’Esagono, diventando di fatto dirette beneficiarie delle occasioni di sviluppo che si possono attivare, in connessione alle molteplici forme di trasversalità ed intermodalità che il Progetto promuove. E’ questo il solo vero modo per contrastare la fragilità e crescente marginalità di estese zone del Sud e far sì che da mosaico di territori ognuno con una sua pretesa strategia di sviluppo, il Mezzogiorno possa valorizzare le enormi risorse, potenziali ma “inagite”, disperse ed irrelate, che vi si trovano: porti, interporti, eccellenze universitarie, centri di ricerca, eccellenze industriali (aerospazio, automotive, agroindustria, abbigliamento), residenzialità, turismo.

### **3. Le missioni specifiche delle ZES continentali**

Per mettere a terra il progetto di un “Southern Range” efficiente, sostenibile e competitivo del Mezzogiorno mediterraneo, occorre quindi affidare una missione appropriata ad ogni ZES.

In estrema sintesi, e scendendo lungo il meridiano del Mezzogiorno continentale-

- Accelerare, se non “bruciare”, i tempi di realizzazione del corridoio TAV-TAV che unisce le ZES di Napoli e Bari: condizione essenziale per conservare il vantaggio competitivo di una inedita

trasversalità, che realizza la connessione Tirreno-Adriatico, connette due ZES "apicali", promuove lo sviluppo dell'intermodalità. Le FFSS, impegnate da oltre dieci anni a realizzare il progetto, hanno fissato il completamento per un troppo lontano 2026, ed anche con l' ulteriore finanziamento di 2 mld€ , concesso dalla BEI per quel progetto, la previsione 2026 rimane confermata.

-Alla ZES Biregionale di Taranto spetta la duplice funzione della valorizzazione del porto, struttura fondamentale nel progetto (cruciale anche per governare l'emergenza ILVA) e - interpretando la peculiarità che la riconosce come ZES biregionale - di puntare a promuovere l'integrazione dell'agricoltura di eccellenza (il Metapontino in particolare in un disegno agro-industriale,che attraverso una diffusa industria di trasformazione ha prospettive molto significative di inserimento e crescita nel mercato globale.

- La regione partner, la Basilicata, inizia a rompere l'isolamento, partecipa attivamente al processo di reinustrializzazione, e consolida a Matera il polo digitale vocato allo sviluppo tecnologico-culturale, dando così continuità e corpo all'intuizione maturata e realizzata nel periodo di Capitale Europea della Cultura. Matera può così proseguire nel disegno di diventare focus di una "ZES della Cultura e dell'Innovazione Digitale" ed essere attrattore e diffusore di nuove culture.

-In Calabria la condizione di "miglior Porto del Mediterraneo", indiscussa e riconosciuta a Gioia Tauro, va attualizzata con il mai realizzato retroporto in funzione di "distripark": una trasformazione da coltivare con continuità e determinazione, puntando alla diversificazione necessaria al superamento della monocultura, a basso valore aggiunto, del "transhipment". Il costituendo distripark va radicato alla logistica del "new manufacturing" su svariati fronti di specializzazione e può trovare un immediato avvio nella valorizzazione Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, la cui agricoltura può alimentare e consolidare lo sviluppo dell'agricoltura di precisione e localizzare processi di trasformazione industriale, per incrementare le esportazioni, oltre che da Gioia Tauro, da altri porti dell'area ZES (Corigliano e Crotone ).

#### **4 Il sistema di Navi Trasporto a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della portualità di sistema.**

Il sistema delle ZES va sviluppato e supportato anche attivando un efficiente supporto infrastrutturale terrestre di connessione tra i territori perimetinati dai vertici del quadrilatero continentale e dell' esagono meridionale. Il sistema della nuova portualità,di cui le ZES sono componenti fondamentali, trova perciò completamento e coronamento in un complesso di

Autostrade del mare attestato sui vertici dell'Esagono, il cui sviluppo è già ora, e ancor più in prospettiva, uno strumento essenziale per lo sviluppo ottimale dell'intermodalità ferro-gomma-mare sulle dorsali Tirrenica e Adriatica. La possibile e rapida attivazione di un efficiente sistema di Autostrade del mare è agevole da realizzare, fidando sull'intera gamma di vettori dalle nostre flotte che, per operatività, sono tra le più consistenti al mondo e fortemente insediate nel Mezzogiorno. Tale potenzialità si è finora limitata a cogliere solo il tema della continuità territoriale, trascurando (per carenza di strategia logistica nazionale) l'ormai enorme opportunità di tessere la rete logistica euromediterranea. Il passaggio all'effettiva operatività delle ZES e le interdipendenze settoriali che ne potrebbero derivare consentirebbero nel breve-medio periodo un'accelerazione dei processi d'integrazione fra le Autostrade del Mare e le zone interne –

La messa in opera di un Sistema di Navi Trasporto( " Autostrade del Mare") è operazione estremamente rapida, e funzionale per garantire prima, e complementare poi, un adeguato servizio, rispetto alla più lunga fase di progettazione e realizzazione delle nuove infrastrutture di terra, che hanno il compito di trasformare la rete ferroviaria e autostradale interregionale e regionale in un sistema di trasporti che permetta una adeguata intermodalità, anche in previsione della progressiva ascesa dei flussi di traffico marittimo, che approderanno soprattutto nei porti siciliani.

Il grande vantaggio di sviluppare un modello centrato sull' inedita integrazione per linee marittime è di essere un progetto di immediata realizzazione, molto meno impegnativo sul piano dei costi e di sicura efficacia nella capacità di servire il complesso processo logistico economico, rispetto al più articolato e decisamente impegnativo irrobustimento della rete ferroviaria. La quale richiede tempi lunghi per riuscire a garantire -ad esempio- l' adeguamento dello stock di capitale fisso, specie se come è necessario fare si punta agli standard dell' AV-AC. Mare e ferro debbono quindi cooperare al comune fine di qualificare il Southern Range per una adeguata e tempestiva operatività. Pertanto, nell'attesa di realizzare il necessario completamento della tessitura della rete ferroviaria nel Mezzogiorno, prevedibili vantaggi si possono cogliere in misura significativa, adottando "da subito" il modello dei due Corridoi co-modali paralleli alle coste italiane. Lo sviluppo che si potrà determinare sarà -a regime- la migliore garanzia che sia le autostrade del mare che la tessitura territoriale della rete ferroviaria siano entrambe pienamente operative.

La missione "marittima" del Southern Range si struttura sui due Corridoi costieri, serviti da linee coppia nei due sensi porto-porto, privilegiando le linee a maggiore percorrenza, dirette ai due archi geo marini del Nord Italia, quali nodi intermodali di inoltro dei flussi import-export verso il centro Europa. La rete, ad alta frequenza nelle partenze e ad alta frequentazione, potrebbe coinvolgere, considerando Catania caposcalo meridionale, nel versante del Tirreno i porti a

cominciare da Gioia Tauro, per toccare Salerno, Napoli, Civitavecchia, Livorno e, quindi, La Spezia, Genova e Savona. Di qui per l'inoltro internazionale, anche ferroviario, dei flussi, diretto dai porti (terminal raccordati) e/o verso le piattaforme ferroviarie interne del Nord-Ovest (Torino/Novara, Novi Ligure/ Alessandria, Milano) per l'integrazione con i corridoi Rail Freight Corridors (RFC) europei.

Nel versante adriatico la rete marittima si dispiega verso i porti di Corigliano, Taranto, Brindisi, Bari, Ortona, Ancona, e, infine, Ravenna, Venezia e Trieste, per l'inoltro internazionale, anche ferroviario, diretto dai porti (Trieste dispone di un efficiente raccordo ferroviario per l'est Europa) e/o verso i nodi interni del Nord-Est (Verona, Padova) per l'integrazione con i RFC europei.

I due corridoi possono ulteriormente sviluppare la propria capacità di servizio, se collegati tra loro da linee trasversali nazionali, ad esempio tra Ancona/Ravenna e Trieste, tagliando l'arco adriatico per l'inoltro ai paesi dell'est europeo, ed altre in funzione dell'attivazione di ponti terrestri con i porti frontalieri dell'est Europa, Africa, Medio Oriente e verso i paesi della c.d. Eurasia. Analogi effetti per i potenziali collegamenti marittimo-terrestri verso Francia e Spagna, Nord Africa, Grecia, Turchia e Mar Nero. In sostanza, avremmo un sistema di linee che andrebbe a potenziare l'offerta e addurre domanda di Short Sea Shipping delle connessioni internazionali Ro-Ro, consentendo l'integrazione e la connessione plurima nel West-Med e nel East-Med tra ben 6 degli 11 Rail Freight Corridors della complessiva rete delle ferrovie merci interoperabili europee e di ben 5 dei 9 TEN-T Core Corridors dell'UE (corridoi plurimodali passeggeri e merci), con funzione di integrazione intermodale tra gli stessi Corridoi terrestri, con link marittimi e non solo funzione complementare, come è spesso considerata la rete delle Motorways of the Sea (MOS) dell'UE.

In sintesi, il sistema congiunto ZES e autostrade del mare costiere assolve la funzione di connettere e sostenere, partendo dal Mezzogiorno, l'intero assetto logistico italiano, riorientando il potenziale vantaggio rappresentato dal maggiore capitale navale presente nel Sud Italia, che offre soluzioni di estrema convenienza alle imprese di autotrasporto, concentrate in particolare in Sicilia. Il contemporaneo riorientamento dei traffici (transiti ed approdi), secondo protocolli che debbono governare la logistica del Mediterraneo, potrà essere capitalizzato dall'Italia in termini di potere contrattuale, se abbinato al "naturale" protagonismo strategico del Paese, nel processo di sviluppo sostenibile, che rappresenta la sfida epocale per l'intera Unione Europea.

## 5 L'assetto operativo immediato

Quanto alla immediata operatività sul mare, è sufficiente mettere in esercizio navi traghetti nelle diverse tipologie Ro-Ro, Ro-Pax e Con-Ro di ultima generazione, dal costo medio tra 60/80 mln

(Ro-Ro; Con-Ro) fino a 180/200 mln di euro per le Cruise Ferry, con vita utile prevedibile di oltre 25/30 anni. Si tratta di un naviglio disponibile sul mercato mondiale, che potrebbe impegnare la cantieristica italiana e quella meridionale in particolare con i cantieri di Castellammare di Stabia e Palermo, di cui sono note le capacità e la notevole esperienza internazionale.

Alla scelta delle coppie di porti nazionali su cui strutturare i corridoi intermodali costieri, si potrà provvedere con l'applicazione di programmi di ricerca operativa e/o di intelligenza artificiale (simulazioni di gravitazione dei flussi tra breve, media e lunga percorrenza, rispetto alle origini e alle destinazioni degli itinerari), che sono sempre più prassi internazionale nei flussi import-export, tramite geo localizzazione ottimale di itinerario per il rispetto dei tempi di imbarco e consegna e l'ottimizzazione programmata dei tempi di accesso e deflusso dai terminali Ro-Ro.

Appare intuitivo il grande vantaggio apportato dalla generazione di rotte di diversa lunghezza-migliatico, ma ad alta frequenza delle corse esercitate da naviglio intermodale, con conseguente maggiore sostenibilità ambientale. Ciò soprattutto in presenza del sempre maggior ricorso al c.d combinato "non accompagnato", dove centinaia di semi-rimorchi stradali in quanto tali, o casse mobili o trailer gommati, viaggiano sulle navi senza motrice, che troveranno allo sbarco per effettuare la fase terminale del viaggio. In tale prospettiva è evidente, dal confronto tra i tempi di percorrenza tra il tutto-strada ed il combinato mare-gomma, il vantaggio offerto dal trasporto intermodale costiero dei due mari e la successiva penetrazione verso le destinazioni nazionali e continentali europee dei flussi provenienti dai porti delle coste dei due mari verso le piattaforme logistiche di inoltro ai mercati dell'Europa centro continentale, con i porti Core connessi alla rete ferroviaria dell'arco nord-tirrenico e nord-adriatico.

In questa prospettiva i due archi: Nord Tirreno e Nord Adriatico sono i grandi terminali, attrezzati e aperti ai molteplici livelli di fruizione territoriali, che il Southern Range potrà alimentare a ritmi esponenziali. A governare lo sviluppo spedito di questo modello sarebbe sufficiente un sistema incentivante, regolato da un'autorità pubblico-privata, che preveda la messa a gara dei servizi marittimi, destinando in maniera più efficiente gli incentivi e contributi, attualmente allocati con il Marebonus ed il sovvenzionamento della "continuità territoriale" (in forme ormai superate dal mercato). Questo sistema fruisce di circa 75 milioni di euro l'anno di contributi pubblici erogati senza gara (un sistema ora in regime di proroga, per un periodo non superiore ai dodici mesi successivi alla scadenza dello stato di emergenza COVID-19) per servizi che l'intensificazione della tessitura dei traffici renderebbe sempre più compatibili con una sostenibilità economica di libero mercato. Le risorse di abbvivio del modello operativo potrebbero rappresentare un impiego di finanziamenti europei definiti dal Recovery Fund, con una scelta molto produttiva, innovativa e di natura strategica per l'intera UE.

## **6 La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo**

La scelta di estendere il quadrilatero continentale delle ZES di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro in direzione Sicilia, includendo l'area Catania-Augusta e in prospettiva Palermo allarga il Quadrilatero continentale in un Esagono, composto di sistemi portuali e retroportuali interconnessi e sincronizzati fra loro.

La scelta che comprende la Sicilia ha trovato nel 2020 conferma con l'istituzione delle ZES localizzate nella regione siciliana. Il 65% del territorio destinato alla loro attivazione ricade sulla parte orientale dell'isola e comprende un articolato sistema di aree integrate, dotate di importanti infrastrutture portuali, aeroportuali (Catania e Comiso) e nodi di scambio strategici per la mobilità: i, i porti di Catania e Augusta, il primo, più orientato ai collegamenti marittimi nazionali e alla crocieristica; il secondo, terminale primario dei traffici oil in via di riconversione, con i relativi retroporti e aree industriali: ii, gli interporti di Augusta-Melilli e Catania che completano la parte costiera di sud-est. Nella parte sud-orientale, opererà la ZES di Modica-Pozzallo-porto e l'area industriale ragusana, caratterizzata dalla diffusa presenza di pmi della filiera agro-alimentare

La costituzione di una ZES di Catania-Augusta appare coerente con la vicinanza del porto di Augusta e degli altri porti del Sud-Est della Sicilia, con la forza prossima della filiera agricola retrostante, e sinergica alle dinamiche di innovazione neoindustriale, che l'area catanese esprime in connessione con l'università, l'industria e la ricerca. A sua volta la risoluzione della sfida dell'alta velocità Roma-Palermo-Catania con il collegamento via Ponte rafforzerà il "sistema Esagono" delle ZES e concorrerà a generare un assetto territoriale allargato, che consentirà di attivare molteplici relazioni su tutto l'intero Mezzogiorno e grazie ad un sapiente tessitura di potenziare l'intero territorio e, connettendolo, di valorizzarlo.

Augusta, inserita nel sistema della portualità e da un punto di vista strategico-logistico riorientabile in direzione del "Southern Range", occupa una posizione determinante, ma ancora sottoutilizzata. Augusta, grazie agli ampi spazi retrostanti il porto ed insieme all'interporto di Catania, potrà fungere da "Centro di Sistema" della portualità ionica, estesa sull'intero arco che va da Pozzallo a Taranto: un ideale "imbuto primario di accoglienza" dell'intero Mediterraneo, per i traffici e gli

scambi marittimi intercontinentali provenienti da Suez, Gibilterra e Dardanelli. A sua volta Catania può svolgere il ruolo di "capo porto" del sistema delle AM sui due corridoi costieri.

Sul piano del progetto urbanistico territoriale, in riferimento alla riqualificazione, all'ammodernamento ed al potenziamento del Porto di Augusta, tre sono le principali questioni da affrontare e risolvere :

-la relazione da istituire e rivalutare con la base originaria da cui la storia del luogo ha preso inizio: l'antichità romana e greca (Megara Iblea) e le dimensioni più profonde e latenti (preistoriche, naturali e ambientali), che di tale storia sono state inquadramento, condizione e risorsa;

-la riappropriazione della dimensione industriale del territorio, dove l'industrializzazione forzosa ha avuto conseguenze dolorose di disastro ambientale, igienico e sanitario (Priolo); la sfida è quella di far percepire come l'industria possa diventare un asset positivo, che – a condizioni certe e stabili di sicurezza, emissioni ed accesso – qualifica la struttura economica dell'area , è un bene di cui la società locale può avvalersi e – tema progettuale più arduo - è un elemento che concorre alla qualità complessiva dell'ambiente e del territorio;

- l'inserimento del valore delle coste e la salvaguardia della biodiversità delle acque nell'ambito della nuova infrastruttura portuale: occorre evitare che il nuovo porto – pur se presentato come un fattore di crescita economica ed occupazionale e, proprio per questo, auspicato come infrastruttura logistica necessaria – sia percepito come l'equivalente contemporaneo dei vecchi insediamenti industriali, con medesimi od analoghi effetti di esternalità negative. Il Nuovo Porto deve invece saper instaurare, attraverso scelte funzionali e compositive sue proprie ed un suo inserimento calibrato nel contesto, un dialogo efficace con tutte le differenti proprietà del luogo, di cui coste ed acque sono tra gli aspetti più significativi e non rinunciabili.

## **7 La mitigazione dei rischi ambientali attraverso il decongestionamento territoriale**

Per sua logica il Progetto di Sistema può essere piegato a fornire ulteriori esternalità. Ciò è evidente se adottiamo il sempre più cogente approccio a valutare le sistematiche e spesso confliggenti relazioni della società con la dimensione del "mondo-natura", che ci ricorda anche implacabilmente il suo latente dominio e il fatto che ad esso dobbiamo adeguare il nostro "mondo-società".

Si colloca in questa prospettiva la dimensione "rischio" che -abbinato al territorio- rappresenta un ingrediente fondamentale centrato sui molteplici aspetti della fragilità ambientale che caratterizza l'intero Paese e in particolare il Sud. I temi del rischio, dell'intensità dei danni previsti e dell'ampiezza dei problemi, che incombono sulla Campania in particolare, dovrebbero sollevare il problema della assicurabilità dell' evento catastrofico a copertura di un impatto economico

devastante. E' una assicurabilità impossibile ad attuarsi su base locale e perciò da realizzare con una ampia mutualizzazione del rischio, da predisporre ovviamente ex ante in una previsione di costi ingentissimi e prolungati nel tempo. Nel caso specifico l' assicurabilità è problema di tale rilevanza sarebbe da richiedere una soluzione mutualistica da realizzarsi a scala di Unione Europea. E' del tutto evidente che tecnica attuariale, urbanistica, economia e diplomazia debbono incontrarsi e concorrere a definire una soluzione complessa, sostenibile nel lungo periodo e se tutto ciò non è avvenuto ed è improbabile che avvenga, dipende dalla debolezza di un livello politico abilitato a dichiarare l' emergenza che investe oltre un milione di individui. Il decisore designato avrebbe la responsabilità di agire razionalmente, come operatore avverso al rischio, pur essendo sostanzialmente privo di attendibili previsioni rispetto a ipotesi di un evento catastrofico, del quale può invece pienamente valutare l' impatto economico e sociale. Di fronte ad una dimensione del rischio e a una incertezza che non potrà mai tradursi in un attendibile equivalente di certezza, la politica avrebbe l' onere di avviare fin da ora (il più possibile unanimemente) con razionalità quello che dovrebbe poi dover implementare in una tempestosa e drammatica emergenza.

Non è questa l'unica, ancorché sia la più diretta, prospettiva di prevenzione. Le indicazioni strategiche del Progetto di Sistema, alternative alle fragili intenzioni del piano ufficiale, puntano su un fortemente innovativo indirizzo di assetto territoriale, che consente, e promuove, la connessione ed accessibilità di territori anche distanti tra loro, a ciò abilitati dalle tecnologie informatiche integrate da una razionale attività di infrastrutturazione strategica di stampo tradizionale.

Nel caso della area metropolitana flegrea, il costituendo corridoio AV Napoli-Bari, oltre ai vantaggi di riconnessione delle aree interne già ricordati, offre una prospettiva importante di mitigazione progressiva dei rischi, se utilizzato a favorire il decongestionamento delle aree interessate, orientando lo sviluppo metropolitano di Napoli nella diretrice occidentale verso nuovi insediamenti. Da rendere attrattivi - risultato può fin d'ora essere messo in cantiere- trasferendovi opportunamente funzioni pubbliche e incentivando un riorientamento significativo di attività produttive private.

## **V LA SECONDA OPZIONE ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA**

### **1 “Roma Catania Tre ore e mezzo”**

Collegare la Sicilia all’Italia e ricongiungere Nord e Sud del paese con due percorsi di pressoché equivalente durata (“3 ore da Roma a Milano” e “3 ore e 30 da Roma a Catania”) significa puntare ad un equilibrio complessivo territoriale italiano totalmente nuovo. L’AV/AC continua Roma-Catania non è solo l’asse portante per imprimere un cambio decisivo alla mobilità interterritoriale dell’intero Paese, ma una scelta di fortissimo significato anche simbolico. L’isocronia del collegamento fra Roma Milano e fra Roma Catania determinerebbe il valore della “parità territoriale e funzionale”, atta a segnare un’epoca di vera ritrovata Unità, in un Paese messo finalmente in condizione di funzionare e vivere organicamente come complesso unitario.

Il fattore decisivo, rappresentato dalla estensione e dal rafforzamento della Rete di Mobilità da e per l’Italia continentale nel senso della AltaVelocità/AltaCapacità, porterebbe l’Italia a fruire di una dinamica di mobilità già realizzata da tempo in altri ambiti europei, come mostra il decisivo mutamento apportato in Francia ai rapporti fra Parigi e la regione Provenza-Costa Azzurra (mutamento che data da ormai 50 anni!), e le connessioni più recenti in Spagna, (che datano comunque dal 1992!) nel collegamento fra Madrid e Siviglia, che hanno segnato il grande rilancio di una Regione (l’Andalusia), che appariva avviata a un inarrestabile declino.

Si tratta di un obiettivo concreto, perfettamente conseguibile – sul piano tecnico, imprenditoriale, economico-finanziario, giuridico- amministrativi stico- e fruibile da parte degli utenti entro il 2025. Per conseguire tale obiettivo nel periodo di cinque anni, sarà necessario in primis concentrarsi su due sole “Tratte” del percorso Roma-Catania dove ottenere il collegamento stabile e sicuro i.) la “Tratta Salerno-Reggio Calabria”, mediante una Nuova Galleria da realizzare in corrispondenza del tratto tirrenico-lucano della linea; ii.) la “Tratta Reggio Calabria-Catania”, da considerare come parte integrante dell’AV/AC Roma-Catania, mediante la costruzione del Ponte sullo Stretto. In una prospettiva temporale più ampia si potrà provvedere all’adeguamento dell’intero percorso con il quadruplicamento ferroviario tra Salerno e Reggio Calabria, che consentirà al Sud Italia di eliminare del tutto il gap con il resto del Paese.

Il rafforzamento previsto della tratta Salerno Reggio favorirà inoltre una più netta diversificazione funzionale dei due percorsi della mobilità: quella delle persone, condotta prevalentemente lungo la costa tirrenica; quella delle merci, avviata lungo la trasversale calabria ,a completamento dell'asse ferroviario jonico. Riprendendo vecchi tracciati sulla direttrice Reggio-Catanzaro-Sibari-Taranto, la linea Gioia Tauro-Paola-Rende si collega alla Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, raggiunge la costa jonica per proseguire verso Taranto, Bari e il Nord, individuando una seconda bretella di collegamento deputata al traffico più lento delle merci.

## **2. Il collegamento Reggio Messina attraverso il Ponte: fattibilità, compatibilità giuridica, funzionalità tecnica**

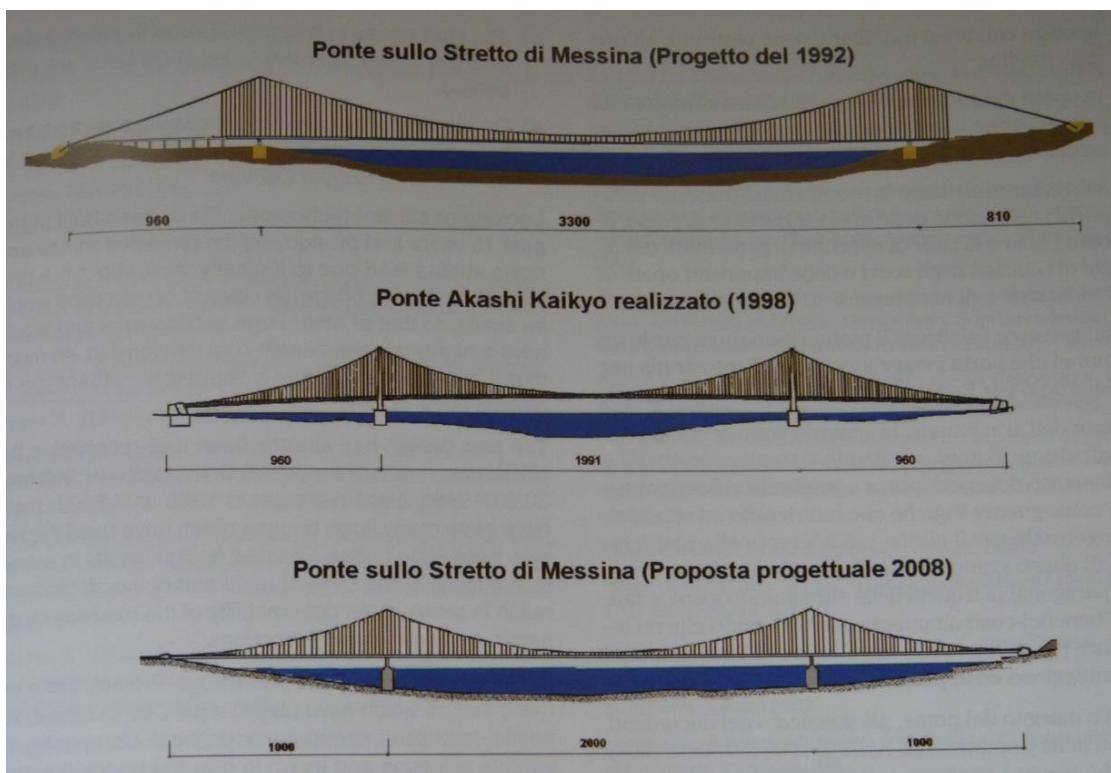
Il collegamento stabile tra Reggio Calabria e Messina, necessario alla realizzazione della “Roma-Catania Tre ore e mezzo”, richiede la realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Il progetto di tale opera dovrà necessariamente essere rivisto per tener conto dei progressi scientifici e tecnologici fino ad oggi intervenuti, che riguardano, in particolare, l'evoluzione dei lavori in mare ed i nuovi materiali. Questi progressi consentiranno di realizzare un ponte più fattibile e meno costoso, più sostenibile sotto i profili economici, ambientali e sociali, e più accettabile da parte delle Comunità locali. Non vi è da sorprendersi del fatto che i costi di produzione dell'opera in sé si siano ridotti, dai 6.000 milioni di euro degli studi di fattibilità del 1986, ai 2.800 milioni del progetto a base di gara del 2004, ai 1.550 milioni di euro del progetto elaborato con le ottimizzazioni apportate nel 2008 dal Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina. Esaminando i costi degli ultimi ponti costruiti in Cina, che hanno dimensioni simili al nostro, si constata che i costi di ciascuno si aggirano su 1,5 miliardi di euro. Pertanto il costo del Ponte di Messina-Reggio non supererà i 2 miliardi di euro.

Il trend di diminuzione dei costi di queste grandi opere è lo stesso in tutte le parti del mondo: i mezzi d'opera che si utilizzano per costruirle diventano sempre più grandi, la tecnologia progredisce, la scienza e la tecnica avanzano nelle ottimizzazioni progettuali. Ad esempio, sotto la spinta dell'industria petrolifera, nell'ultimo quarto di secolo le costruzioni off- shore hanno avuto uno sviluppo notevolissimo e di questa evoluzione hanno goduto le fondazioni delle pile in alveo dei ponti sospesi.

La realizzazione dei grandi ponti con pile in alveo, il progresso delle costruzioni off-shore, l'esigenza di avere certificazione a priori, attraverso il comportamento di opere molto simili, del raggiungimento delle prestazioni attese, fanno perdere significato ed interesse per la soluzione

precedente a campata unica di 3.300 m, e militano a favore di una soluzione sperimentata e certa nel filone delle scelte ponderate e di sicuro successo. In particolare, l'insieme delle opere realizzate nelle ultime due decadi ha individuato un trend progettuale di interesse per la tipologia del ponte a tre campate, con un rapporto dimensionale tra campata centrale e campata laterale di "a-2°-a", come nel caso del ponte Akashi Kaikyo in Giappone. Seguendo questo indirizzo realizzativo, troverebbe assoluta conferma, per il collegamento sullo Stretto di Messina, il disegno progettuale di un ponte a tre campate, di lunghezza totale di 4.000 m, con una campata centrale di 2.000 m – rispetto ai 3200 del vecchio progetto- e due campate laterali di 1.000 m . A confronto si riportano nel seguito le sezioni longitudinali del 1992 e del Ponte Akashi,



L'aggiornamento del progetto, basato soprattutto sulle nuove tecnologie dei materiali che ridurranno il diametro dei cavi da 1,24 a 0,82 metri e permetteranno di collocare i pilastri in mare, consentirà grandi risparmi negli investimenti e porterà inoltre ad un ponte più accettabile dal punto di vista dell'impatto ambientale. Si può evitare la zona sensibile di Ganzirri. ed arrivare a Messina a circa 30 metri sul livello del mare, indi proseguire con la ferrovia e l'autostrada verso Catania da dove raggiungere Palermo con AV.

Quanto alla fantasiosa ipotesi del tunnel sottomarino, è certamente vero che in generale le linee ferroviarie e le autostrade utilizzano le gallerie per attraversare i monti e le colline. Ciò costituisce la normalità tecnica soprattutto nei Paesi come l'Italia, la Svizzera, l'Austria, il Giappone e in parte la Francia e gli Stati Uniti. Esistono però dei casi, proprio in questi Paesi, in cui le gallerie o i tunnel

non possono essere utilizzati, in presenza di faglie attive sotto il livello del mare o dei fiumi. In questi casi si è fatto ricorso ai ponti, in quanto essi hanno contatti con il terreno solo nelle fondazioni dei pilastri, mentre il tunnel può essere tranciato lungo la faglia. Che il tunnel sia del tutto improponibile in presenza di una faglia sismica, lo dimostrano l'esperienza di San Francisco, dove nel 1905 il primo di questi ponti - il Golden Gate, per molti anni il più lungo ponte sospeso al mondo- fu realizzato per attraversare la baia , che si trova nei pressi della grande faglia di Sant'Andrea; e l'esperienza opposta di New York ,che ha costruito il tunnel sotto l 'Hudson, in relazione alla del tutto opposta natura del sottosuolo e del rischio sismico .

Si è capito da oltre un secolo che, in presenza di faglie attive sotto i fiumi o il mare, è sconsigliato realizzare tunnel, in quanto un malaugurato evento sismico di media rilevanza può comportare danni enormi alle persone e alle cose. La rottura della galleria con relativa entrata dell'acqua non può essere nemmeno ipotizzata in via probabilistica, in quanto contraria alla sicurezza secondo la normativa italiana. Nessun progettista o Istituzione dello Stato può sottoscrivere un progetto che contrasti tale normativa.

Si aggiunga che un ponte con periodo di oscillazione di minuti è in grado di assorbire la durata-in secondi - del periodo di oscillazione del terremoto, come dimostrato in Giappone in occasione del terremoto di Kobe. Il Ponte Akashi ha resistito al terremoto di Kobe del 1995, che ha prodotto solo modesti spostamenti sul manufatto. La stessa eccezione si è verificata per attraversare il Bosforo in Turchia in presenza di faglie attive e sotto il mare; sono stati infatti realizzati due ponti spettacolari dalla ditta italiana Astaldi nella città di Istanbul. La situazione dello stretto di Messina è analoga ai casi sopra riportati, con in più la possibilità del maremoto, come successo nel 1908, che aumenterebbe il pericolo di invasione del tunnel da parte delle onde provocate dal fenomeno .

A seguito delle conoscenze acquisite nella costruzione dei grandi ponti dell'ultimo ventennio, del progresso scientifico, dello sviluppo delle tecnologie e della disponibilità di nuovi materiali, mezzi d'opera e macchine moderne per la costruzione, l'evoluzione progettuale del Ponte sullo Stretto richiede un check tecnico-scientifico attento, atto a controllare se, a parità di specifiche progettuali, non esistano soluzioni di maggiore sicurezza, affidabilità e di minor costo, cominciando a confrontare le proposte progettuali sulla base della fondamentale analisi dei costi e dei benefici.

E' importante rilevare che il nuovo disegno del ponte, pur rispettando i documenti "Indirizzi Progettuali e Deliberazioni per il Progetto Preliminare" e "Fondamenti Progettuali e Prestazioni Attese per l'Opera di Attraversamento ", sulla base dei quali era stato studiato dal Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina il disegno del 2004, e soddisfacendone tutte le

indicazioni, risulta molto migliorativo rispetto al disegno del 1992, sia per quanto concerne la sicurezza e l'impatto ambientale, sia per quanto riguarda la funzionalità e, in particolare, la percorribilità ferroviaria sia, ancora, per quanto riferisce all'economia dei costi che, come detto, diminuiscono drasticamente<sup>6</sup>.

### **3. Il ridisegno della mobilità interna e la maglia calabro-sicula**

Come si è già ricordato, la immediata e rapida realizzazione del corridoio ferroviario TAV-TAC Napoli-Bari assume una rilevanza strategica, per la messa in comunicazione “trasversale” dei due vertici superiori dell’Esagono, con le positive conseguenze sulla rivitalizzazione delle aree interne ed il decongestionamento della conurbazione metropolitana campana.

A sua volta L’AV/ AC Roma Catania, ponte compreso, e le due “bretelle” ferroviarie risalenti sull’asse tirrenico e jonico, già descritte, sono componenti di una complessiva ridefinizione della mobilità nei territori interregionali e regionali dell’ambito calabro-sicula. Ridefinizione che, oltre a macro Interventi in proiezione esterna( porti, aeroporti) ,comporta il completamento ed il sostanziale upgrading delle reti interne:

- i.) la rete ferroviaria veloce – “metropolitana regionale” – che serva residenti, operatori, pendolari, turisti- con connessioni ad alta qualità, capacità e confortevolezza;
- ii.) la rete autostradale e stradale – che attende il completamento, in Sicilia, della Gela-Castelvetrano e della Palermo-Agrigento, e, nel continente, della ionica Reggio-Taranto .

Il ridisegno dell’assetto autostradale così definito sarebbe reso possibile da un nuovo, più equo e virtuoso meccanismo di copertura degli investimenti ancora da sostenere (“privati”) e di rientro di quelli già sopportati nel passato (“pubblici”): ciò mediante la costituzione di una “società a maggioranza pubblica”, che attraverso un equilibrato ricorso a forme di pedagiamento scalare – distinguendo fra “locali” e “terzi”, ma altresì azzerando l’esenzione tariffaria indiscriminata, ingiustamente posta a totale carico dell’intera collettività, utenti e non utenti della mobilità, fasce deboli comprese – produca un immediato flusso di risorse da reinvestire in ulteriori interventi necessari.

Va anche osservato che la coesistenza degli assi di mobilità (ferroviaria e autostradale ) favorisce la ricerca delle soluzioni tecniche più efficaci, in grado di garantire la massima frequentazione in promiscuità delle reti esistenti (con particolare riferimento a quelle ferroviarie) da

---

<sup>6</sup> La recente sentenza della Corte Costituzionale, che respinge le tesi del consorzio vincitore dell’appalto, consente allo Stato di ripartire con decisione per realizzare il collegamento.

parte di vettori capaci di offrire servizi diversi (treni come metropolitane), e di muoversi entro reti diverse (treni su linee a diverso scartamento, tram che, in ambito urbano e suburbano, corrono anche sulla rete ferroviaria). Un diverso riutilizzo di sedi ferroviarie e stradali può garantire la compresenza di vettori differenziati, risolvendo alcune intermodalità e prevedendo interscambi distribuiti in modo diffuso lungo i tracciati lineari di superficie.

#### **4 Il MIH (Mediterranean Intercontinental Hub)**

Una questione connessa, all'apparenza più visionaria, riguarda l'esecuzione degli studi di fattibilità per realizzare, al centro della Sicilia, un grande hub aeroportuale intercontinentale (MIH - Mediterranean Intercontinental Hub),

E' opportuno ricordare che dal "Piano Nazionale degli Aeroporti", redatto nel 2010 dall'ENAC, era stato evidenziato nella regione siciliana un sensibile scostamento dei volumi di traffico passeggeri, rapportati alla popolazione residente, rispetto ai valori medi nazionali e, ancor più, rispetto ai valori medi dei paesi centro-nordeuropei. Le previsioni di traffico formulate nel "Piano" ipotizzavano allora, in particolare per il breve-medio periodo, un apprezzabile trend incrementale, giustificato dalla necessità di allineare la "propensione al volo" della popolazione siciliana alle suddette medie nazionali.

In uno scenario di sviluppo del traffico aereo "pre-pandemia", il "Piano" confermava l'articolazione del sistema aeroportuale siciliano sui due tradizionali poli di Palermo e Catania, aeroporti di primo livello, e sui rispettivi scali secondari di Trapani e Comiso. Nel "Piano" erano altresì individuati sia gli interventi di sviluppo capacitivo-infrastrutturale dei due scali principali, sia le nuove opportunità di specializzazione commerciale degli scali sussidiari. Tal scenario, coerente con i criteri adottati per l'intero sistema nazionale, si sviluppava in un perimetro di opportunità fortemente condizionato sia dai limiti fisici allo sviluppo, presenti nei due scali primari, sia dalla non risolta accessibilità intermodale degli stessi da parte di vaste aree della regione.

Gli studi che si propongono di esplorare le opportunità offerte dallo sviluppo di una nuova rete ferroviaria AC/AV e dal completamento dell'asse autostradale regionale interno, aprono una diversa prospettiva di localizzazione di un nuovo scalo aeroportuale, baricentrico rispetto all'intero territorio regionale, e meno soggetto a vincoli fisico-ambientali rispetto ad aeroporti situati in prossimità delle coste e delle grandi aree urbane.

Alla base della proposta, si pone l'ipotesi che un macrosistema integrato di trasporto regionale possa assicurare, tramite il collegamento ferroviario AC/AV e l'autostrada, tempi di accesso al

nuovo scalo dalle due aree metropolitane di Palermo e Catania assolutamente raffrontabili con quelli attuali e, al contempo, porsi in contiguità ai centri di Enna, Caltanissetta ed Agrigento, mediante connessioni di tipo ferroviario-metropolitano di alta qualità e confortevolezza.

Tale scenario comporterebbe conseguentemente, la ridefinizione delle opportunità di traffico commerciale; in particolare, per Palermo e Catania, la possibilità di rimodulare i rispettivi scali sul modello del “City Airport” londinese, sviluppandone il sedime di atterraggio non più per incrementare le infrastrutture di volo, ma per sviluppare poli direzionali, da dedicare ad attività amministrative istituzionali o ad attività terziarie di pregio.

Quanto allo sviluppo del nuovo aeroporto, la sua “catchment area” può essere considerata l’intera macroregione mediterranea, della quale la Sicilia, per ubicazione geografica, stratificazione culturale e vocazione relazionale, rappresenta un virtuoso baricentro. In questo ambizioso perimetro di riferimento, il nuovo aeroporto può assumere il ruolo di “Hub Intercontinentale”, cardine dei traffici tra i paesi emergenti della sponda sud del Mediterraneo, l’Europa ed il resto del Mondo. Questo nell’ipotesi, di prospettiva al momento ancora incerta, che una ripresa del traffico aereo consenta di recuperare – ed in taluni casi- ridefinire le rotte e le destinazioni, in funzione dei nuovi circuiti di mobilità internazionale delle persone e degli scambi.

## 5 Le nuove energie

L’innovazione nella mobilità si associa strettamente alla ricerca in campo di produzione energetica, che ha fatto passi da gigante a partire dal settore spaziale. Accanto ai risultati brillanti nell’uso delle energie alternative (solare, geotermia, eolico, del mare e delle biomasse), si va affermando sempre di più l’uso dell’idrogeno per produrre energia elettrica, tramite la tecnologia delle celle a combustibile.

La Germania investe in materia 7 miliardi di euro nel bilancio statale di quest’anno, in l’Italia comincia a muoversi, ma da oltre un anni, per iniziativa delle Ferrovie dello Stato( R.F.I., Trenitalia) e del Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione si sta procedendo, tramite Convenzioni con tre Università (Sapienza, Calabria CS, Mediterranea RC), a studiare la possibilità di sostituire i motori diesel con celle a combustibile e batterie nei convogli che attraversano linee ferroviarie non elettrificate. I risultati di questa ricerca sono molto incoraggianti . L’adozione della tecnologia delle celle a combustibile, usata nella stazione spaziale potrebbe portare, in tempi non molto lunghi, all’abbandono delle grandi centrali che bruciano combustibili fossili e consentirebbe di “idrogenizzare” tutto il sistema energetico italiano.

Nella prospettiva di provvedere al fabbisogno energetico, richiesto per l'alimentazione ed il funzionamento delle infrastrutture della mobilità, l'utilizzo di fonti rinnovabili potrà avvantaggiarsi trasformando gli stessi corridoi modali dei trasporti e dei servizi in fasce tecnologiche tridimensionali per la produzione di energia rinnovabile. Si aggiunge a sostegno di tutto ciò la necessità/possibilità di muoversi più decisamente nel verso della dearbonizzazione, con la ricerca di soluzioni ibride ai trasporti terrestri e marittimi, che prefigurano ormai soluzioni radicalmente diverse dall'esistente, per quanto riguarda i cicli energetici ed il loro impatto ambientale.

La ricerca e la sperimentazione delle nuove energie applicate ai trasporti avrebbe conseguenze rilevanti anche sul piano della trasformazione territoriale. La riconversione di Taranto potrebbe qui svolgere una funzione strategica- oltre che nella produzione e fornitura di acciai speciali (richiesti a partire dal "Ponte")- per la sperimentazione della già avanzata applicazione dell'idrogeno ai trasporti ibridi . Ciò analogamente a quanto già avviene per Civitavecchia, come prototipo per l'idrogenazione dei porti, e per Catanzaro, come sede della prima stazione ferroviaria sperimentale per vetture ibride.

## **VI LA TERZA OPZIONE ESSENZIALE – L'ATTERRAGGIO DEI NUOVI MODELLI E STILI DI VITA E LA RICUCITURA TERRITORIALE**

### **1 Il Mutamento dei nuovi modelli e stili di vita (Life Styles), ovvero le Nuove Interconnessioni fra “Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità, Tempo Libero, Salute”**

Ben s'intende che una infrastrutturazione della mobilità, quando fosse avulsa da un quadro organico di sistema che implica interventi e conseguenze sulle altre infrastrutture, sarebbe largamente insufficiente a determinare esiti complessivi globalmente positivi<sup>7</sup>. E non terrebbe in alcun conto il nuovo assetto spazio-temporale, che si profila nella discontinuità postpandemica. Esso richiederà risposte inedite nel modo di combinare prossimità-distanza, velocità-rallentamento, attività-quiete, movimento-sosta, individui –organizzazioni ,superando i primati della densità aggregativa, che rimanda alle economie di scala tipiche della produzione industriale propria del secolo passato, e favorendo relazioni più diffuse di prossimità e condivisione di vita.

Nel processo di globalizzazione che abbiamo alla nostre spalle, le città di mera produzione, con una sola traiettoria di sviluppo, si sono trovate in evidente difficoltà a ridefinire la propria vocazione, nel venir meno della spinta tecnologico produttiva originaria. E' il caso di Torino, Detroit, della Ruhr, dei vari rust belt in giro per il mondo. Un paradosso emergente è tuttavia che, all'indebolimento di consolidate egemonie territoriali dei centri urbani metropolitani non corrisponda il rilancio automatico delle aree marginali, ma i fattori di crisi finiscano per sommarsi in contesti pur così differenti <sup>8</sup>. Le conseguenze della Pandemia, aggiungendosi ai fattori in essere della globalizzazione economica e della digitalizzazione tecnologica, rendono ancora più urgente una ridefinizione complessiva- territoriale culturale socioeconomica- dei rapporti fra grandi aree metropolitane e sistemi territoriali collegati . Impongono scelte di organizzazione territoriale, che riescano ad intrecciare ,in modi ancora largamente inesplorati, il destino delle aree a forte congestione e densità, con i loro problemi di saturazione , alle sorti delle aree marginali, che sembrano consegnate ad irreversibili prospettive di desertificazione e declino.

---

<sup>7</sup> Riprodurre, aggiornati, i meccanismi “della frontiera” americana, con la corsa ad Ovest a metà Ottocento, sarebbe il rovesciamento ironico di una immagine spesso abusata, quella del Meridione, e della Sicilia in particolare, come “California d’Italia”. Occorre ricordare peraltro che l’insediamento di molte attività high tech sta abbandonando l’iperaffollata e inquinata California a vantaggio del Texas.

<sup>8</sup> ” La popolazione che vive fuori dai grandi centri urbani non può essere sottoposta a disagi sul piano dei servizi e della mobilità che giungono, talvolta, a comprimere gli stessi diritti di cittadinanza, favorendo, così, l’ulteriore spopolamento di paesi e borghi, con il manifestarsi di fragilità sociali e ambientali destinate a impoverire l’intero Paese”. Sergio Mattarella messaggio alla XIX conferenza nazionale dei piccoli Comuni luglio 2019, Gornate Olona (Va )-

Rallentamento dei ritmi e delle attività e rarefazione degli spazi e della mobilità, potranno evitare di tradursi in impoverimento generalizzato degli standard di vita di vita, ed aumento delle diseguaglianze territoriali, con conseguenti gravissimi problemi di stabilità economica e sociale, solo se interverrà un sovrappiù di connettività e relazione nella formazione di organismi territoriali che siano in grado di interessare –contemporaneamente- le grandi aree metropolitane, favorendone la decongestione e l'innovazione funzionale, i centri minori, resi portatori di nuove capacità e aspettative, e le stesse aree marginali, che potranno trovare nuove occasioni di rivitalizzazione con il mix lavoro- residenza- turismo-ambiente che si viene affermando<sup>9</sup>.

Il nuovo scenario induce ormai molti a ripensare all'importanza del “dove vivere”<sup>10</sup> e come mantenere aperte le possibilità di lavoro in luoghi non consueti, ma con una “Qualità della vita” più alta. Se si ridimensiona il peso del fattore agglomerativo della mera densità fisica, a vantaggio della concentrazione di reti di ricerca e informazione, di relazioni e di scambi, si accresce il bisogno di territori variegati, che costituiscano veri e propri “ecosistemi di Vita Nova” capaci di assicurare la qualità delle relazioni cognitive e creative; l'intensità e l'apertura della membership sociale; l'attrattività estetica dei luoghi di residenza, di lavoro e di vita quotidiana. Queste tendenze –se riconosciute accolte e attrezzate- possono avere conseguenze altamente positive per l'assetto territoriale complessivo, sia per i processi di riconnessione territoriale e riduzione delle diseguaglianze fra gruppi e territori, sia per l'introduzione di cambiamenti sociali e culturali di più vasta portata. Ma nulla di tutto ciò può avvenire per semplice esito deterministico dei processi in corso. E benché molte e correnti retoriche si affannino a sostenere che “nulla sarà più come prima”, il senso della discontinuità e della rottura, con tutte le incertezze ed i rischi che comporta, e con tutte le esigenze ed opportunità che afferma, non sembra essere stato ancora sufficientemente metabolizzato a livello di Infrastruttura del Sistema. Al fine di “rigenerare davvero la convivenza” servono nuove risorse sia di atteggiamento culturale che di insediamento territoriale,

## 2. I cambiamenti nella industria turistica

Il primo impatto del modello socioculturale in formazione si avverte intanto nel cambio dei modelli di turismo, una delle principali “industrie” del Sud d’Italia. Si era resa già evidente da tempo la spinta a mutare i modelli di turismo, a seguito della globalizzazione, materiale e immateriale, con

---

<sup>9</sup> Le interazioni sociali e professionali della quotidianità mediate da tecnologie digitali hanno compresso la distanza fisica (Edoardo Campanella e Francesco Profumo (“Cambiano le gerarchie urbane ma le città non moriranno”, “Corriere della Sera”, 26 settembre 2020).

Scegliere “dove si vive” è la scelta più importante nella nostra vita” (secondo Richard Florida, The emerging creative class (2008) Tale scelta perde via via i caratteri della necessità immutabile ed assume quelli della flessibilità e dell’intermittenza.

le sue conseguenze nella digitalizzazione delle tecnologie, nella rivoluzione dei trasporti e nella flessibilità dei tempi di vita e di lavoro. Le tendenze in atto ponevano al sistema turistico Italia problemi seri di adeguamento a fronte della sua debolezza nell' accessibilità (basti confrontare la frequenza "storica" dei voli per le Baleari e per la Sicilia) , di una ricettività alberghiera a prevalente base familiare molto frammentata e di una insufficiente acquisizione dei sistemi tecnologici e della riorganizzazione conseguente. Fattori che si cumulava no in un eccesso di concentrazione stagionale e locale, che in certe aree ha finito per richiedere attività di reindirizzamento di nuovi potenziali flussi turistici in aree collegate .

Tutti questi aggiustamenti, già di per sé necessari, si scontrano ora con le più dirette conseguenze "da Pandemia" , che aumentano la ricerca di sicurezza psicologica e sanitaria, svuotano alcune destinazioni e rafforzano la tendenza a viaggiare localmente, su più corti raggi, e con più sicurezza, igiene e pulizia. Al tempo stesso, il turista "non più estemporaneo" <sup>11</sup> che chiede di disporre di spazi privati, allunga i tempi di soggiorno, riduce la frequenza degli spostamenti , vorrebbe che i "pacchetti" di ospitalità incorporassero contenuti di cura e di assistenza. Si attende nuove formule di ospitalità :hotel dotati di nuove tecnologie, veri luoghi di lavoro con tutte le connessioni necessarie, di incontro, di residenza temporanea; luoghi dove il turista viene a vivere come concittadino "intermittente",senza scontrarsi contro inutili barriere logistiche e sociali di ingresso. In generale, innovazioni che segnano il passaggio dal "turismo consumo" al "turismo benessere"<sup>12</sup>.

### **3 La filiera del turismo a elevata innovazione**

Sul piano del turismo "a elevata innovazione" potrà essere giocata la partita per investimenti di grande scala, fortemente attrattivi di nuove presenze nazionali e internazionali.

Molti asset di pregio presenti nel Mezzogiorno sono qui da riconoscere e valorizzare: un ecosistema cibo-clima-cultura, che consente protezione alimentare nutrizionale e condizioni eccezionali di microclima mediterraneo; una ospitalità fortemente connessa ad ambienti di grande qualità; una varietà di miglioramenti possibili nell'offerta, dalla vendita dei soggiorni, all'

---

<sup>11</sup> Del turismo estemporaneo una vivace rappresentazione critica fu data ben oltre sessant' anni fa :"è un turista che non viaggia per acquistare esperienza, ma perché affamato di onnipresenza e di rapido mutamento in sé e per sé. Mediante la velocità si priva della possibilità di fare esperienza (tanto che ora la velocità diventa per lui la sola e ultima esperienza) . Rendendo uniforme il mondo, come sta effettivamente facendo, diminuisce in realtà il numero degli oggetti ancora degni di essere esperiti e che procurano esperienza"( G.Anders, L'anima nella seconda rivoluzione industriale, 1958, tr.it, 2003,p. 137).

<sup>12</sup> Consone alla ricerche sugli indicatori di Qualità della Vita, e di Benessere Equo e Sostenibile, proposti in Italia da Istat-Cnel, e ripresi dai Millennium Goals 2030 delle Nazioni Unite. Infine avvalorati a livello governativo dalla istituzione della apposita Cabina di Regia "Benessere Italia".

estensione della stagionalità, al reimpiego di dimore storiche ecc.; le possibilità future di successi inaspettati e travolgenti, come quelli della “zona Montalbano”, integrata con escursioni ed invii in/da altre destinazioni turistiche regionali e interregionali .

Offre una immagine sintetica di questa prospettiva l’ espressione “Buona Dieta” <sup>13</sup>(si ricordi il riconoscimento dato dall’UNESCO alla dieta mediterranea)m, che allude ad un turismo di esperienza, residenza, con cittadinanza, aperto a spazi di vita temporanei, ed alternati con altri luoghi di vita e di lavoro in altre parti d’Italia e d’Europa. Sono parte integrante della Buona Dieta la fruizione dell’ immenso patrimonio culturale e delle connessioni simboliche che collegano il passato al presente in una circolarità compiuta dei tempi e delle icone (per limitarci a un solo esempio, Aidone con le sue figure di Demetra e Kore, simbolo delle origini mitiche della agricoltura) ; il recupero- riattivazione dei tracciati che attraversano le antiche strade del vino, del grano, del sale, dell’olio, del miele e dello zolfo, passando per i principali insediamenti del patrimonio ed unendosi alle grandi strade culturali dell’Europa d’oggi. I mutanti stili di turismo sono parte rafforzativa di cambiamenti sociali e culturali di più vasta portata, da introdurre attraverso la formazione di nuove comunità di neoresidenti e la partecipazione reale alla vita dei luoghi.

#### **4. Ricuciture Territoriali e Borghi di Vita Nova**

Nuovi stili di turismo, di vita e di lavoro, e lo sviluppo di forme di residenzialità che consentano lavoro “di seconda generazione”, turismo di esperienza e con cittadinanza intermittente, sfociano nella proposta di attrezzare un sistema di Borghi “ di Vita Nova ” , insediato lungo l’intera asta jonica tra Pozzallo e Taormina; con investimenti di grande scala, fortemente attrattivi di nuove presenze nazionali e internazionali, che riguardino sia aree di turismo da sviluppare(ad es. il triangolo estremo della Sicilia orientale: Siracusa Pachino Ragusa, al di sotto della via selinuntina dell’interno; parti della Calabria), sia aree di turismo consolidato, da conservare e rinnovare (ad es. l’area Naxos- Taormina-Etna).

---

<sup>13</sup> Dieta va intesa nei suoi due significati classici di regime regolato di vita (diaita, greco) e di incontro nel tempo (dieta latino). Una endiadi che se da un lato allude ad una elevata qualità salutistica dall’altro evita una lettura tutta spostata in senso preventivo - terapeutico, con evidente alterazione del senso e dei significati del Buon-Vivere.



La domanda di nuovi stili di residenzialità, che consentano lavoro “di seconda generazione”, turismo di esperienza e concittadinanza intermittente, sfocia nella proposta di progettare ed insediare dei Borghi “di Vita Nova” .

Tratti caratterizzanti i “Borghi di Vita Nova” sono :

- i limiti verso l’alto alla nuova popolazione co-residente e sua efficace distribuzione sul territorio;
- l’interpretazione teratettonica, funzionale e formale di edifici e parti costruite esistenti, dal disuso alla realizzazione di strutture di trasformazione e distribuzione - agricola e artigianale -, di servizi adatti alla contemporaneità e di insediamenti innovativi compatibili, ritagliati sulle logiche dei Nuovi Modelli e Stili di Vita.
- l’addizione di elementi innovativi contemporanei, destinati ad accogliere le nuove funzioni (scuole e servizi sanitari), che vertebrino il livello di sicurezza e socialità indispensabile;
- l’invenzione di tipologie funzionali e formali innovative, che accolgano il mix di funzioni e la coesistenza di tempi e attività proprie alle forme di vita - familiare, lavorativa e sociale - che, di volta in volta, si vorranno promuovere;
- la definizione di modelli insediativi sviluppati sulla filigrana della grande lezione dei maestri dell’architettura moderna del secolo passato. Una lezione sempre attuale, da decenni colpevolmente troppo dimenticata, nella vacua incessante ricerca di sempre nuove mode imposte dell’archistar-ismo mediatico. Una lezione ancora vitale e feconda per generare gli organismi dei Nuovi Modelli e Nuovi Stili di Vita, significativi di un neo-urbanesimo innovativo e al tempo stesso saldamente radicato nelle ragioni storiche profonde e nell’essenza “senza tempo” dei luoghi. A partire dalle meravigliose espressioni compositive - formali e funzionali -

dell'architettura (cosiddetta - assolutamente a torto - "minore" ) mirabilmente restituite alla nostra attenzione da alcuni dei grandi fondatori e maestri del Movimento Moderno": da Alvar Aalto, in primis, che ha operato sull'"Architettura senza tempo" dei nuclei urbani-rurali storici dell'Isola; dagli insegnamenti di integrazione uomo-società-natura, con l' uso sapiente della dialettica fra materiali (naturali e storici ) del luogo e i prodotti artificiali dell'innovazione alloctoni – contenuti nelle realizzazioni di Frank Lloyd Wright, soprattutto a Taliesin West; nelle riflessioni "meravigliosamente esemplari" sull'uso compositivo della dialettica irrinunciabile fra Storia e Contemporaneità , del Carlo Scarpa di Palazzo Abatellis a Palermo e in altre parti d'Italia.

Una "Rete" di "Borghi di Vita Nova" , situati lungo l'intera asta jonica compresa tra Pozzallo e Messina, avrebbe straordinarie potenzialità di attrazione sui grandi investimenti globali - nazionali e internazionali - in un'area di turismo già consolidato - pur in termini fortemente squilibrati - sia aree di turismo consolidato , da conservare e rinnovare, ma perfettamente adatto a raggiungere un livello di eccellenza assoluta, attraverso un'opera di ripristino e di innovazione teratettonica (territoriale, paesaggistica e architettonica) di grande respiro e qualità. Le aree da sviluppare in questa logica interessano l'arco estremo della Sicilia sud-orientale che, sull'asse Ragusa-Comiso, si stende -al di sotto della via selinuntina dell'interno, verso Pachino e Pozzallo e di qui risale ad un "centro di irradiazione" ( stra-conosciuto a livello globale: sia in termini colti ed esclusivi, che in quelli ad ampia diffusione nel grande pubblico ) nell'ambito del Distretto "Naxos-Taormina-Etna". Né vanno escluse quelle parti della Calabria costiera e interna, che la realizzazione dell'AV renderà più prossime ed accessibili, come del resto sarà per tutti i Borghi Novi della costiera jonica.

Il modello dei "Borghi di Vita Nova" trova un campo significativo di applicazione e verifica "sperimentale" nell'intervento rivolto a particolari situazioni di isolamento e abbandono, che non sono rare nel territorio siciliano, soprattutto in zone collinari e montane, e presenti altresì pressoché ovunque, pur nel quadro di situazioni paesaggistiche di straordinaria qualità. Tali "Borghi disfatti" potranno essere promossi a livelli di vivibilità complessiva, grazie ad interventi che siano capaci di agire sui diversi e connessi piani della trasformazione - demografica; economica del lavoro; della residenza, dell'uso del tempo libero, della fruizione dei luoghi attraverso un turismo diffuso nel tempo; della convivenza di popolazioni, etnie e generazioni diverse - riscattando le condizioni locali da condizioni di manifesto inarrestabile declino e rendendo le popolazioni insediate protagoniste di una rigenerazione comunitaria di grande significato.

## 5 La Comunità Creativa di Racconto Ideazione Produzione Multimediale

Nella definizione e nel supporto delle nuove Forme di Vita, posto non secondario vengono a svolgere le attività che concorrono alla formazione di “atmosfere creative” (“knowledge and creative factories” – W. Santagata) e sono a loro volta fattori di rigenerazione di aree e luoghi (come mostrato da “Matera 2019 – Capitale europea della cultura”).

Insediare poli di attività legate alla multimedialità e ai nuovi formati di comunicazione e cultura può attivare nelle regioni meridionali un potenziale ancora largamente inespresso. Si pensi ad una Comunità del Racconto, di Ideazione e Produzione (evoluzione dei tradizionali modelli del secolo passato, Cinecittà e Hollywood) ubicata in un milieu, fisico e sociale, che la connota come “industry” fortemente topica. Essa dal luogo dove si trova trae giustificazione, alimento e valore, e sostiene le presenze dei talenti che da ogni parte del mondo vi convergono all’impresa narrativa e produttiva. Una tale Comunità ha come scena intrinseca della sua narrazione il Mediterraneo di cui fa racconto, attingendo alle inesauribili risorse dell’immenso patrimonio culturale del Mare e delle Terre che lo circondano, e alle connessioni simboliche che collegano il passato al presente in una circolarità compiuta dei tempi e delle icone.

Primo Attore del Progetto è un Soggetto d’impresa, dedicato alla produzione di contenuti multimediali nelle forme più avanzate (cinema, tv, video, animazione, documentari, docufilm), che si muove su un registro di spettacolarizzazione di alta qualità, sorretto da un livello elevato di invenzione e scrittura, e con adeguate capacità di produzione e diffusione nei mercati nazionali e internazionali. La proposta ha come benefici diretti la promozione della conoscenza su scala mondiale del territorio raccontato (“modello Montalbano”); lo sviluppo di stanzialità prolungata, permanente e ciclica, per dirigenti, attori, maestranze; i positivi indotti di lavoro servizi e commercio per la comunità sociale che accoglie la “Nuova Cinecittà”. Così in modo efficace verrebbe da chiamarla, ma sarebbe una definizione impropria, non dovendosi trattare di una enclave separata, ma di una connessione diffusa, che collega aeroporto, residenze private, luoghi creativi, luoghi di produzione, contesti territoriali di supporto e riferimento.

Rilevanti benefici indiretti e di più lungo periodo dell’insediamento di siffatta industria creativa sono da ricercare nello sviluppo del potenziale immaginario, che favorisce “lunga percorrenza” e “buona permanenza” di residenti, visitatori, turisti, e nel rafforzamento dell’Italia nei mercati internazionali dell’industria creativa, delle nuove residenzialità, del turismo.

## 6 Nuovi Attrattori metropolitani

Gli ecosistemi dell' innovazione , oltre che nelle proposte dei Borghi di Vita Nova di cui si è detto e dei nuovi insediamenti diffusi ad alta densità creativa, trovano ulteriori atterraggi - che il Progetto di Sistema rende prevedibili e convincenti – nella prospettiva di generare dei sistemi territoriali urbani metropolitani dotati di forte attrattività ed elevata capacità espansiva.

- Un primo esito sarebbe la inevitabile formazione della Città Metropolitana dello Stretto, resa possibile dall'AV/AC Roma-Catania e dal suo Ponte. Tale Grande Città Metropolitana dello Stretto(ME/RC) si dispone a costituire una sorta di “baricentro <sup>14</sup> dotato di incontestabilità storica – se non “mitica” – per l'esclusivo vantaggio di posizione che le deriva dal trovarsi sull' unico luogo, in tutto il Mediterraneo, che venga ad affacciarsi contemporaneamente sia sul versante “greco-mediorientale” (a Sud) sia su quello “romano-celtico” (a Nord) del mare. In concreto, essa potrebbe ospitare attività di eccellenza della ricerca , incubatrici di nuovo grande Politecnico interuniversitario, con l'insediamento di strutture di grande rilevanza internazionale. Un “Centro di Ricerca sui Nuovi Materiali” ed un “Centro di Ricerca sulla Fluidodinamica, insieme a centri avanzati di ricerca e sperimentazione sulle Nuove Energie vi troverebbero la loro prima destinazione al servizio della realizzazione del ponte e delle altre infrastrutture di mobilità connesse.

-Un secondo caso cruciale è Matera, che si trova al baricentro del quadrilatero del Mezzogiorno continentale. La città, proseguendo il processo già avviato con il riconoscimento europeo per l'anno 2019 , può allargare e consolidare il disegno di diventare il focus di un ecosistema(o “ZES”) della Cultura e dell'Innovazione Digitale, che persegue la vocazione alla innovazione tecnologica produttiva, alla valorizzazione del suo patrimonio culturale mondialmente riconosciuto (dai Sassi, al Museo della Scultura) ed alle attività di ricerca avanzata di cui accoglie le presenze nell'università e nel complesso di San Rocco (che ospita CNR, l'Academy di Huawei, Campania new steel, ed altri operatori di primo livello sul terreno dell' innovazione e del trasferimento tecnologico).

## **7 Condizioni di Accessibilità, percorribilità, fruibilità**

Condizione prioritaria ed essenziale, per sostenere i Borghi di “Vita Nova”, l'atterraggio delle industrie creative, gli insediamenti metropolitani e favorire in concerto il mix fra lavoro creativo, residenza, nuovo turismo che configura i nuovi stili di vita , è una accessibilità totale , che favorisca mobilità ed interscambio in presenza, assicuri l'inserimento agevole nelle

---

<sup>14</sup> Per non evocare, in quanto “precedente di formazione di Capitale”, l'analogia avventura di Buda-Pest  
*Pag. 48*

interconnessioni del cyberspazio globale e consenta di attrarre investimenti altrimenti destinati a scegliere altre destinazioni.

Le clamorose carenze dell'accessibilità richiedono risposte adeguate, in tempi brevi e certi, in primo luogo per garantire efficienza delle reti di telecomunicazione, che sono condizione vitale delle nuove tipologie di sviluppo del lavoro e di un connesso turismo diffuso di eccellenza. E' evidente che la diffusione totale della banda larga è componente di ogni residenzialità anche temporanea, dell'industria creativa, della ricerca, nonché fattore essenziale di sostenibilità dei nuovi organismi territoriali, grazie ai quali non meno rilevante è dare soluzione rapida e stabile alle strozzature delle strutture viarie interne, per consentire il collegamento fra ambiti urbani e rurali, e fra costa, collina e montagna retrostante, e migliorare l'accesso ai poli logistici maggiori (aeroporti, stazioni ferroviarie, autostrade) e in particolare collegamento veloce con gli aeroporti di Catania e di Comiso e il Porto di Augusta. Per la citata citata Comunità del Racconto, l'ampia disponibilità dell'aeroporto di Comiso come scalo di servizio è decisiva per attrarre in ogni stagione flussi nazionali ed internazionali di persone, mezzi e dispositivi tecnici. Si aggiunga il fattore assolutamente decisivo per l'ampliamento dei circuiti di mobilità su larga scala, che è rappresentato dalla estensione e dal rafforzamento del sistema di Alta Velocità ed Alta Capacità, che rompe definitivamente l'isolamento auto contenuto e raccorda le presenze locali ai circuiti nazionali ed internazionali.

L'accessibilità determina un'importante potenzialità di attrazione correlata agli investimenti e all'insediamento di residenze e nuovi centri di ricerca, di conoscenza, di produzione. Essi saranno i motori indispensabili: i.) del rinascimento reale e permanente dell'intera comunità insediata, nei suoi punti di eccellenza come il Distretto Naxos Taormina Etna come nelle aree da rilanciare e interconnettere; ii.) dell'attrazione dei nuovi residenti - permanenti e temporanei, nazionali e internazionali in questi territori ; iii.) del conseguente sviluppo dei Nuovi Modelli e Stili di Vita , di Lavoro e di Habitat , che caratterizzeranno i tempi prossimi venturi.

## **VII. BENEFICI E RISORSE DELLA ATTUAZIONE**

### **1 Calcolo degli Impatti Aggregati e Criteri di metodo per la stima dei benefici**

Per stimare il “value pool” complessivo delle trasformazione logistica proposta, occorre procedere ad una valutazione di massima sul ritorno globale degli investimenti abilitanti in un orizzonte complessivo di circa 25-30 anni. L’analisi dei costi-benefici - impiantata secondo la metodologia standard adottata dall’Unione Europea - comporta l’elaborazione di due-tre scenari alternativi, rispetto all’andamento dei parametri chiave (crescita o stagnazione del commercio internazionale, scala realizzativa, tempistica esecutiva delle infrastrutture abilitanti), con “diversi gradi di ottimismo” nel calcolo dei parametri chiave e del rischio sui parametri medesimi attraverso stime probabilistiche, connesse ai diversi scenari. La creazione di valore, misurata attraverso il Valore Attuale Netto (VAN = NPV - Net Present Value), scontando i flussi finanziari negativi derivanti dagli investimenti e quelli positivi indotti dai benefici consentirà di verificare se i benefici siano sufficienti a coprire gli investimenti (VAN positivo) con quale grado di rischio, e con quali vantaggi nel medio lungo periodo .

L’incremento va stimato in termini di benefici “diretti”, “indiretti” ed “indotti” – tripartizione tipicamente seguita in ambito internazionale - distinguendo, inoltre le ricadute “dirette”, conseguenti all’attuazione delle singole iniziative, e quelle “indotte stabilmente”, attraverso gli impatti permanenti che si verranno ad esercitare sulla configurazione delle Componenti Infrastrutturali.

### **2. Il calcolo dei benefici connessi al Southern Range**

Le stime sul ritorno degli investimenti e dei benefici che il Progetto di Sistema prefigura riguardano, in primo luogo, le scelte relative alla logistica ed ai trasporti di merci e persone, ed i vantaggi assicurati dal decisivo miglioramento delle reti ferroviarie stradali e marittime.

Lo sviluppo di un “Southern Range” capace di intercettare grandi flussi di merci, e di offrire servizi integrati di logistica in grado di ridurre in misura significativa tempi e costi del trasporto, è tale da mettere un ingente valore a disposizione di tutti i cittadini italiani ed europei e dei loro partners internazionali e di creare migliaia di nuovi posti di lavoro. La logistica da funzione secondaria di mera distribuzione rispetto ad una produzione tradizionale, è passata a supporto

necessario di un nuovo assetto economico, che comprende ed integra, oltre alla produzione e circolazione delle merci, la creazione di beni immateriali, di servizi e capitale umano.

Quanto al riassetto logistico euro-mediterraneo, attualmente transitano per il canale di Suez opportunamente ampliato(e di cui si annuncia un ulteriore ampliamento) merci per svariate centinaia di miliardi di euro l'anno, con una crescita che, nonostante la crisi, ha continuato ad aumentare mediamente, a livello mondiale, del 5% all'anno (in termine di ton-miles). Più precisamente, il volume delle merci, che transitano fra Suez ed il Centro- Nord Europa ha il valore rilevante di circa 500 miliardi di euro/anno; nel contesto attuale, l'approdo tipico di queste merci è il "Northern Range", che rappresenta il sistema portuale principale del continente europeo, con Rotterdam in posizione preminente.

Ora, pur tenendo conto delle limitazioni imposte dal futuro collegamento stradale-ferroviario rappresentato dal Ponte sullo Stretto di Messina (che consente un massimo 200 treni/giorno, tra viaggiatori e merci, della lunghezza massima di 600 m ciascuno), si potrebbero inoltrare via terra, dal solo porto di Augusta, circa 2.500.000 Teus/anno su ferro (pari a 120 treni/giorno da 60 Teus) e circa 1.000.000 Teus/anno su gomma. Il totale di circa 3.500.000 Teus/anno costituisce all'incirca un 10% del traffico merci che, mediamente, ogni anno attraversa il Canale di Suez per fluire verso i porti del Nord Europa ( circa 35 mln Teus/anno, del valore di circa 500 mld euro/anno).

Pertanto, se si considera che il "costo medio" del trasporto merci possa oscillare, a seconda della localizzazione e delle modalità di trasporto prescelte, tra circa 0,03 e 0,05 euro-ton-km, e che il "tempo medio" per raggiungere le principali destinazioni del Centro-Nord Europa, in funzione della distanza ed ancora delle modalità di trasporto, sia di circa 4 giorni (contro i circa 9 giorni, transitando da Rotterdam) si potrebbe stimare che il transito da Augusta consenta un risparmio, nei costi, nei tempi e nelle emissioni di CO2 correlati al trasporto ed alla logistica, di valore monetario complessivo tra i 2,5-3,0 mld euro/anno, a favore della localizzazione di Augusta.

Si tenga conto che le suddette valutazioni sono svolte senza considerare, ad esempio, ai fini del raggiungimento degli obiettivi della sostenibilità, l'importante e strategica riduzione dei costi associabile alla diminuzione dell'inquinamento dei mari, che è causato dal transito delle petroliere sui lunghi percorsi e del rischio di sversamento in mare del petrolio trasportato.

Notevoli sono anche i benefici derivanti dal rapido sviluppo di un sistema di Autostrade del Mare. Il sistema consente in primo luogo un drastico contenimento, rispetto ai 2 mld € attuali,

del costo di manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, ai quali vanno aggiunti i connessi risparmi sulla incidentalità e il decisivo apporto alla sostenibilità ambientale. Nell'ipotesi di partenza di Corridoi marittimi intermodali paralleli alle coste, potrebbero essere dislocate tra le 5 e 10 navi per corridoio, con un costo totale tra 700/800 mln di euro e 1,4 miliardi di euro. Tale parco mezzi sarebbe adeguato a garantire un'alta frequenza delle corse e una scelta delle rotte porto-porto basata sull'alta frequenza e sull'alta frequentazione della domanda, tarate sull'obiettivo di sottrarre nel breve-medio termine dal 20% al 30% del traffico pesante "tutto strada". Un tale beneficio, già estremamente positivo in termini economici, lo sarebbe ancor di più in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti, realizzando più rapidamente e compiutamente gli obiettivi del progetto Europa 30.

In conclusione: il valore catturabile attraverso una nuova logistica di accesso, che ha i suoi centri principali localizzati nei porti-retroporti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Bari e Taranto, dipende dall'entità degli investimenti infrastrutturali che devono essere messi in campo ed è connesso in via diretta ai benefici che possono derivarne per la logistica merci, ma i benefici complessivi- indiretti ed indotti- del riassetto logistico coinvolgono ambiti assai più vasti: dall'infrastruttura della mobilità e dei servizi, alle infrastrutture dell'innovazione scientifica e sociale, alla quantità e qualità dell'occupazione, fino alla cultura ed alla formazione degli stili di vita e del benessere.

### **3 La Valutazione dei Benefici Occupazionali Generazionali**

I benefici di carattere qualitativo sono da valutare nelle loro implicazioni più diffuse: sviluppo locale, riconnessione territoriale, riduzione delle diseguaglianze fra gruppi e territori incremento di bellezza e sostenibilità attrattività ecc. Le conseguenze sistemiche più generali sono lo sviluppo di know- how, la crescita di reputazione per il Mezzogiorno e per l'Italia, i processi di sviluppo sociale civile e culturale nel medio lungo periodo. Si tratta di esiti indubbiamente positivi, da fare oggetto di "apprezzamenti competenti", basati sulle ipotesi di mutamento complessivo degli assetti sociali e culturali che concorrono a determinare.

Per quanto concerne l'occupazione e la qualità della forza lavoro, una domanda di nuovi lavori trainata dal Progetto di Sistema potrà emergere e differenziarsi rispetto ai repertori mansionali rigidi, su cui sovente si impiantano le previsioni di "job creation", consentendo ai nuovi occupati di acquisire competenze da impiegare anche in tempi successive ed in differenti contesti. Anche di là del destino occupazionale specifico, la prospettiva di unire lavoro, coinvolgimento operativo e partecipazione sociale diventa opportunità destinata a modificare positivamente una condizione giovanile, che appare in forte disagio e apparentemente priva di orizzonti di speranza. Il lavoro

generato, se viene raccordato intrinsecamente alle azioni intraprese, è in grado di evitare quella alternativa strumentale privilegio-assistenzialismo, che affligge ogni seria politica di “job creation” a scala regionale e locale, in quanto, “costringendo” per così dire la preparazione scolastica professionale ed universitaria e la formazione sul campo a confrontarsi con la realtà dei contesti territoriali potrà promuovere quel “bagno di concretezza” cui le giovani generazioni anelano.

E’ altresì ragionevole ritenere che il Progetto di Sistema concorra a richiedere nuove capacità imprenditoriali e professionali, radicate nelle comunità, nei territori e nelle aree di intervento; promuova innovative forme sociali di cittadinanza, più interdipendenti, consapevoli, responsabili, ecologiche e creative; attivi istituzioni e reti integrate e diffuse sul territorio capaci di condividere saperi, conoscenze, tecnologie, servizi e risorse. La formazione del capitale umano è quindi una componente rilevante della trasformazione prospettata: in negativo, poiché l’insufficiente dotazione culturale e cognitiva della popolazione, incluse le componenti di essa più giovani, anche se più scolarizzate, determina strozzature pressoché insuperabili sulla produttività e vitalità del sistema; in positivo perché consente di recuperare alla formazione sia quantità di accessi (lotta agli abbandoni) che ampiezza di fruizione (scuola come servizio da rendere massimamente funzionante, anche con nuovi prototipi di edifici, servizi e apertura al territorio, ad esempio nei Borghi di Vita Nova di cui s’è detto) e più ampiamente concorre a sviluppare conoscenze, competenze cognitive organizzative, doti di autonomia personale, spirito di cooperazione.

Ed è realistico altresì affermare che l’attivazione del Progetto di Sistema è in grado di richiamare intelligenze e competenze, che hanno dovuto lasciare il Mezzogiorno e l’Italia stessa alla ricerca di condizioni di impiego più adeguate per la valorizzazione del “sapere” e del “saper fare” acquisiti. Un “Grande Richiamo di Rientro” sarebbe la miglior riparazione del vulnus inferto non solo alla giustizia distributiva, ma alla stessa logica economica, recuperando parte dei costi umani, finanziari, scientifici e istituzionali, che il Mezzogiorno nel suo complesso e l’Italia hanno dovuto sopportare, per produrre capitale umano utilizzato da Paesi che non hanno concorso alla sua formazione né sopportato i relativi costi. Si aggiunga che offrire la possibilità di lavorare per il futuro della propria terra consente di motivare all’espressione del massimo di coerenza cognitiva e gratificazione sentimentale. Gli stessi dispositivi di comunicazione sociale, quali il web, il social networking e la cultura della rete”, che sono oggi piegati in direzioni che poco incidono in positivo sulla condizione giovanile, potrebbero essere volti proficuamente a superare angustie localistiche e situazioni di frammentazione, isolamento ed apatia sociali, consentendo anche a singoli e piccoli gruppi l’ espressione di capacità diffuse. Così da rendere, in definitiva, l’interazione sociale meno dipendente dalla propinquità fisica e dai vincoli di influenza costrittiva, che continuano ad essere blocchi passivizzanti di società statiche e prive di futuro ed intercettare sindromi di fuga, che altrimenti continuerebbero inevitabilmente a manifestarsi .

#### 4 Il prospetto dei costi ed il reperimento delle risorse finanziarie

Un prospetto sommario dei costi per gli investimenti previsti dalle diverse iniziative che compongono il Progetto di Sistema è presentato nella tabella che segue

Investimento	Miliardi di euro	Periodo
ZES (2 mld per ciascuna)	8 / 12	nd.
AUTOSTRADE DEL MARE	2	nd
OPERE FERROVIARIE E AUTOSTRADALI	40	5 anni
-- ponte sullo stretto	2	5 anni
- galleria lucana	1.5	
- quadruplicamento linea ferroviaria Salerno Reggio	28	10 anni
- completamento rete stradale e autostradale	8.5	nd
NUOVE ENERGIE	15	5 anni
DIGITALIZZAZIONE E NUOVI STILI DI VITA	5	5 anni
RISANAMENTO MARE E TERRITORIO DISTRETTO TAORMINA ETNA NAXOS	5	5 anni
STRUTTURE DI RICERCA UNIVERSITA' RC /ME	2	5 anni
MATERA CAPITALE DIGITALE	1	nd
<b>TOTALE</b>	<b>78</b>	<b>5-10 anni</b>

Al momento le linee di finanziamento pubblico interessabili al Progetto di Sistema sono tre:

- 1) -fondi strutturali ordinari 2020-2027 (più coda al 2022 del periodo 2013-2020) di cui sono attori Governo e Regioni con gli strumenti PON POR;
- 2) -fondi del Recovery Fund su progetti elaborati dal Governo sottoposti al vaglio del Parlamento e trasmessi alla Commissione per l' approvazione il finanziamento e il controllo;
- 3) - fondi BEI (incluso il fondo BEI di sostegno alle imprese). La BEI valuta i progetti sottoposti con criteri che riguardano il corredo adeguato degli studi di prefattibilità e fattibilità, la natura

puntuale e fortemente esecutiva dei piani, il partenariato nella gestione tra soggetti pubblici e privati. Si ricordi il sostegno BEI al finanziamento dell'asse AV Napoli-Bari.

Nella considerazione della Somma-Algebrica del Quadro Economico-Finanziario vanno inseriti i benefici che si possono ottenere, intercettando da 8 a 10 milioni di teus: si tratta di risparmi di circa 8 Mld di Euro/anno e di poste che vanno positivamente ad incidere in termini determinanti nella somma algebrica finale per questa fase di avvio dell'intero Progetto di Sistema.

## **5. L'apporto privato**

Ai tre meccanismi, sostanzialmente pubblici, si aggiunge un quarto dispositivo, costituito dai fondi nazionali e internazionali, comprese le spa a prevalente capitale pubblico(RFI) o fondi di investimento totalmente privati. La costituzione di società di gestione interamente private o miste vale soprattutto per quanto concerne le grandi infrastrutture della mobilità e gli insediamenti dei "Distretti e Borghi di Vita Nova". A questo riguardo va anche osservato che oggi, più che un mero "problema di quantità di risorse", la condizione più ostica per avviare grandi iniziative sta nell'assicurare agli investitori, insieme alla più alta qualità delle trasformazioni e delle realizzazioni, garanzie di tempi certi, affinché le risorse impegnate siano in grado di poter concretamente conseguire gli obiettivi prefissati.

Alcuni strumenti di Gestione fortemente Innovativi provano ad indicare la strada utile a formulare dei nuovi "Soggetti Giuridici", capaci di offrire garanzie autentiche di regolazione promozione e sviluppo.

-La Società di Sviluppo Mista (SSM), segue il modello delle "società miste di sviluppo francesi", che hanno dato prova nel tempo di saper garantire e attuare processi complessi di trasformazione urbana e di rivitalizzazione di interi distretti. In Italia il caso che più si avvicina a questo modello di attuazione è stata la ricostruzione del Ponte di Genova, dove un unico Soggetto ha accentratato tutti i poteri per coordinare e tenere sotto controllo tutte le proprietà e tutti gli enti che erano interessati dai lavori ( ferrovie, autorità di bacino, genio civile.....).

-Il Consorzio di Promozione e Sviluppo (CPS): necessario laddove il Territorio, su cui si prevede di operare, risulta frazionato e parcellizzato fra una molteplicità di soggetti, nessuno dei quali dispone di una posizione di preminenza che gli consenta di operare liberamente. In tal caso perlopiù avviene che dagli Investitori sia giudicato eccessivo rischio acquisire direttamente gli immobili (aree ed eventuali fabbricati) necessari allo sviluppo dell'Iniziativa i.) in assenza dei Piani e Progetti necessari per il rilascio delle relative approvazioni; ii.) in ulteriore assenza dei relativi Permessi di Costruire, iii.) in assenza delle necessarie "Ecobonifiche Ambientali", iv.) in assenza

di un “Quadro realistico della Mobilità” , che dia certezze di accessibilità alle grandi reti di trasporto(aereo, ferroviario autostradale) .

Un CPS dovrà prevedere in una prima fase l’acquisizione della disponibilità alla cessione, una volta che venga approvata la trasformazione; in una seconda fase, definire le regole per l’adesione di eventuali altre proprietà, una volta avviata la trasformazione. Le regole dovranno altresì prendere in considerazione e fronteggiare - a garanzia di tutti gli Attori e del buon esito complessivo dell’operazione - l’eventualità che il Progetto, pur preventivamente dialogato e concordato fra i diversi Attori - una volta reso pubblico ed attivato sia messo in difficoltà attuativa da comportamenti, anche irrazionali, di alcuni dei soggetti partecipanti, sia di prima adesione che successivamente intervenuti. Al riguardo il Consorzio, a garanzia del buon esito dell’operazione, deve elaborare e far valere opportuni e cogenti strumenti di regolazione e controllo

## **6 La Governance “catastrofica”**

Un altro fattore cardinale, che attiene al governo istituzionale e procedurale del cambiamento, deriva dall’ applicazione della “Teoria delle Catastrofi”, nell’accezione datale da René Thom, che allude al brusco cambiamento nella strutture di un sistema e della sua traiettoria, quando intervengono situazioni di forte crisi economica od eventi naturali sconvolgenti(dai terremoti alle pandemie).

La situazione “catastrofica” da un lato sollecita le capacità di reazione nelle popolazioni e nei territori, dall’altro impone il ricorso a legislazioni che si configurano spesso come “leggi speciali”. Ad esempio, dopo il terremoto che ha colpito l’Emilia- Romagna nel 2012, oggi è disponibile un “Protocollo Emilia” , che ha razionalizzato la materia dell’emergenza, e ha consentito di avviare delle procedure molto più snelle, semplificando la presenza di 80 protocolli diversi e di 80 distinti livelli di autorizzazione, che prima bloccavano, sostanzialmente, la macchina della Protezione Civile e degli aiuti istituzionali e privati.

Senza processi di revisione e semplificazione come quelli richiamati, sono elevati i rischi che impediscono e contropinte sul piano gestionale finiscono per ostacolare in modo decisivo l’ uso più efficace ed efficiente delle ingenti risorse pubbliche e private implicate dal Progetto di Sistema. L’efficienza su questo terreno appare tuttavia, nelle condizioni attuali di funzionalità amministrativa, ancora altamente problematica, considerando che la rigidità di norme e procedure blocca spesso non solo i processi attuativi, ma anche i finanziamenti , con il conseguente sottoutilizzo delle risorse economico-finanziarie disponibili.

E' ragionevole ipotizzare che un Progetto di Sistema possa proporsi di innovare le formule giuridiche ed istituzionali per l'organizzazione, la gestione e la realizzazione della molteplicità dei progetti , portando avanti con successo la ricerca del giusto equilibrio fra semplificazione giuridico-normativa e burocratico-prescrittiva, riorganizzazione strutturale profonda delle Pubbliche Amministrazioni, chiare prospettive temporali di realizzazione.

La riorganizzazione strutturale profonda delle Pubbliche Amministrazioni dovrebbe riguardare sia l'architettura, giuridica ed operativa, degli eventuali Accordi di Programma Quadro, sia le statuzioni necessarie per avviare la realizzazione di una molteplicità di opere , "maggiori" o "minori" , e le correlate procedure di approvazione e di controllo. Il modello prescrittivo uniforme minuzioso e procedurale ha inevitabili effetti di paralisi, mentre hanno assai maggiore efficacia poche norme prescrittive, assecondeate da un incremento dei controlli ,che non siano meri adempimenti certificatori, ma inquadrati in una logica di "Portfolio/Program/Project Management", che mira ad evidenziare l'entità, la qualità e l'efficacia- efficienza dei risultati raggiunti ed a garantire moralità e legalità nei processi realizzativi.

È del tutto evidente che un Progetto di Sistema come quello ipotizzato obbliga anche ad una grande chiarezza nelle prospettive temporali di realizzazione, e comporta, sia in relazione alle emergenze del Paese, sia in relazione al richiesto coinvolgimento di capitali (non solo pubblici, ma privati e di provenienza anche internazionale), la capacità di dare risposte esaurienti ed utili ai diversi interlocutori. Saper sostenere il confronto globale su tempi di attuazione e ritorni degli investimenti non solo è una delle condizioni necessarie per restare competitivi come Sistema-Paese, ma condizione necessaria per evitare ulteriori ingenti perdite economico-finanziarie. Perdite che sarebbero inevitabilmente associate al mancato rispetto dei tempi realizzativi ed al ritardo del "non fare", con il rischio tutt'altro che improbabile di disperdere le risorse straordinarie ottenute, condizionate al rispetto dei tempi e degli obiettivi.

## **7. Dialogo progettuale come forma della sussidiarietà**

Nessun esito positivo – di breve o di lungo periodo- sarebbe infine perseguitibile, e soprattutto raggiungibile, senza l'esercizio sdi un costante Dialogo progettuale, sorretto da solidi principi di sussidiarietà, per far sì che gli interventi rispondano al massimo di adeguatezza nei contenuti, nella scala territoriale, nella scelta degli attori che lo realizzano.

La Sussidiarietà nella elaborazione dialogica progettuale delle scelte è il primo Punto Cardinale nella metodica del Buon Progettare.

Essa comporta che le prestazioni rispondano al massimo di adeguatezza nei contenuti, nella scala territoriale, nella scelta degli attori che le realizzano e costituisce la via - etica e funzionale – da percorrere , per mettere in rapporto e in sintonia, nell'interesse generale, il ruolo di governo delle istituzioni pubbliche ai diversi livelli, e l'apporto dei soggetti (culturali,economici,civili) presenti ed operanti nelle società locali e nei territori.

Il “Dialogo Progettuale”, rettamente inteso, va ben oltre “la pura sfera della rappresentanza degli interessi dei loro diretti portatori”. E ciò in quanto, con tutta evidenza e per sua natura - rispetto ai suoi fini, ai suoi interessi, alle sue logiche, ai suoi obiettivi, in una parola, alla sua “Cultura” - il Dialogo Progettuale nulla ha da condividere con la definizione della propria “Attività” come “attività negoziale e contrattuale basata sullo scambio di utilità fra le parti in un gioco a somma zero”.

Una “Attività” così intesa sarebbe del tutto incapace a cogliere il “Fine” sostanziale” “ Portare al “Centro” della Cultura del Territorio - nel suo Progetto e nella sua Attuazione, nel sua Attualità e nelle sue possibilità di Metamorfosi - una Filosofia e una Prassi di Trasformazione del tutto omogenee, continue e integrate alla più generale “vera e concreta” Cultura del nostro Tempo. E’ la via per fare ri-acquisire all’architettura quel ruolo storico e prospettico - perduto colpevolmente in queste ultime decadi a cavallo del millennio - che l’Architettura ha sempre interpretato che le è sempre stato riconosciuto , e della cui funzione la cultura e la società contemporanee oggi di esso “orfane”, hanno più che mai necessita”. -

Per queste ragioni , il Dialogo Progettuale non può essere ricondotto a microiniziative di portata esclusivamente locale, come se la scala locale fosse - anche solo per ragioni pratiche - la più adatta o l'unica atta a consentirne l'esercizio. E' vero, al contrario, che il “Dialogo Progettuale”, pur avendo - sovente - in temi ed esigenze che emergono a scala locale un importante luogo di “occasione-sperimentazione-verifica”, d'altro canto – e di norma “sempre” - risponde a temi e problemi che la “ragion storica” fa emergere e porta a riconoscere - -se “reali” e come tali concordemente riconosciuti – come “temi-esigenze-problemi “centrali”, che necessitano di attenzione e di soluzione a tutti i livelli di scala

Il Dialogo Progettuale ha accertato che altrettanto significative opportunità di apprendimento e di applicazione sono perfettamente estendibili a tutte le scale, e - massimamente auspicate ed attese - alla “grande scala”. Quella scala dove la realizzazione di una “buona progettualità” - “qualitativamente alta” - contiene di per sé un valore – anche “esemplare” - di impatto tale da poter rifluire, beneficamente, con forza e immediatezza su ogni altro livello intermedio e minore. E come il grande passato deve legarsi ad una prospettiva felice di futuro, così in nome della “qualità” il rapporto virtuoso fra le diverse scale degli interventi va sottratto al parametro puramente

quantitativo delle grandezze e dei volumi, degli utili e delle utilità, ed all'illusorio ordine di importanza che ne discende.

Un "Dialogo progettuale" riuscito minimizza, fino ad azzerarlo, il duplice rischio , di cui l'esperienza dà invece costante evidenza :

- che da parte delle "Istituzioni" - "pesanti" per poteri, ruoli e "comando burocratico" – si eserciti una prevaricazione esplicita o tacita, atta a far prevalere logiche di mero consenso politico (o peggio) di inerzia burocratica, e ad imporre scelte aprioristiche, sottraendole al confronto ed alla verifica;
- che da parte delle "Comunità" - più "leggere" per poteri ruoli e modalità organizzative- la debolezza si presti alla estremizzazione conflittuale o meramente rivendicativa, o scada nella sottomissione in cerca di riconoscimenti e favori, anziché nella volontà di esprimere ed esercitare la portata innovativa di cui esse sono o possono diventare capaci.

In breve, solo un Dialogo aperto, ordinato, fondato sulla comune "leale" reciproca accettazione del suo metodo e delle sue regole, è in grado di fare interagire "collaborativamente e pariteticamente" tutti gli attori presenti su entrambi i versanti della "Sussidiarietà" e può far emergere le soluzioni progettuali migliori, ovvero , "quelle che più e meglio realizzano in concreto l' interesse generale".

Si obietta talvolta che il metodo del Dialogo Progettuale , per la sua natura interattiva aperta e continuata, è più adatto ad affrontare esigenze limitate a scala locale, rispetto a temi e problemi che la "ragion storica" porta a riconoscere come centrali. Ma invero, tutto al contrario, è precisamente la rilevanza storica del Progetto di Sistema che "impone" di fare ricorso al metodo , sia per quanto attiene alla visione generale(qui definita attraverso le Opzioni Essenziali ) , sia per quanto attiene alla impostazione e conduzione della gestione. Questo ultimo "tempo prolungato e continuo ", spesso sottovalutato o del tutto trascurato nei processi di attuazione, è una variabile cruciale, che rende la presenza e la fruizione delle Opere nei luoghi un elemento positivo del capitale, materiale ed immateriale, delle comunità coinvolte, e rappresenta una certezza, iconica e funzionale, per i luoghi in cui esse vivono.

## **8. La Gestione e le sue condizioni**

Il Progetto di Sistema" richiede di mantenere una salda coerenza fra i momenti d'avvio della ideazione, delle scelte fondamentali di visione, della tematizzazione-prototipazione ;e della attuazione, gestione,realizzazione,manutenzione delle opere e degli interventi. Alla

Programmazione delle Scelte condotta secondo criteri di plausibilità-coerenza-realizzabilità ed alla Progettazione degli Interventi, che consente di tradurre le scelte programmate e verificate in Progetto che è in grado di dare forma alla loro realizzazione , deve seguire una fase compiuta e coerente di Gestione degli interventi, fino alla loro compiuta Attuazione.

Questo percorso non scorre in sequenza lineare da mero “crono programma esecutivo”, ma si sostanzia di rimandi interni e di verifiche continue, condotte in uno spirito di recursività e circolarità In tal modo l’ intero processo di Programmazione/Progettazione assume un profilo di coerenza sostanziale, destinato a retroagire a monte sul miglioramento della qualità delle scelte programmate. Conseguenza non secondaria di un processo così articolato sarà i promuovere e realizzare negli interventi e grazie ad essi , la buona crescita di una cultura complessiva della trasformazione, finalizzata a perseguire effettivamente gli interessi generali ed il bene della Comunità.

Gli Strumenti orientati all’implementazione del Dialogo Progettuale nello spirito della Sussidiarietà sono stati finora troppo parzialmente individuati e poco focalizzati nel dibattito e ancor più timidamente stati, consolidati e avviati nella pratica. Ci si riferisce in particolare alla prospettiva di sviluppare nelle policies di attuazione:

- le Intese di Progetto”, esito e frutto condiviso del Dialogo Progettuale condotto fra Istituzioni, Soggetti di Comunità, Stakeholder e Soggetti Attuatori, che definiscono obiettivi chiaramente concordati e rispondenti ai criteri di Qualità e di Eccellenza;
- i “Patti di Collaborazione” , relativi alla gestione manutenzione utilizzo di Beni comuni e di interesse generale, da recuperare,rifunzionalizzare,trasformare, realizzare ex novo nel quadro delle scelte programmate condivise;
- I “Protocolli di Gestione e Manutenzione” che definiscono i vincoli di congruenza per la attuazione, gestione e manutenzione delle Opere e delle Operazioni, nel rispetto degli obiettivi e del raggiungimento dei parametri di Qualità e di Eccellenza concordati. La Gestione non è mai – come erroneamente si crede e purtroppo si pratica- un momento esecutivo meramente derivato, ma è il modo reale di attuare gli interventi, parte integrante del processo di attuazione, a garanzia della realizzazione piena delle scelte iniziali e dei livelli di qualità che le devono caratterizzare. La verifica formale degli adempimenti, spettante ad attori istituzionali deputati al controllo, va distinta, perché non la sostituisce né la rende superflua, dalla valutazione - istituzionale e sociale- sulla congruenza dell’ attuazione rispetto agli obiettivi ed al raggiungimento dei parametri di qualità e di eccellenza, aperta agli adeguamenti e miglioramenti in itinere che la valutazione fa emergere come necessari.

Né la gestione si esaurisce nella conclusione puntuale degli interventi, ma si estende ad un ultimo "tempo prolungato e continuo spesso sottovalutato o del tutto trascurato nei processi di attuazione, che è invece variabile cruciale, che rende la presenza e la fruizione delle Opere nei luoghi un elemento positivo del capitale, materiale ed immateriale, delle comunità coinvolte, e rappresenta una certezza, iconica e funzionale, per i luoghi in cui esse vivono. . Il Dialogo Progettuale – se esercitato in tutti i momenti del ciclo operativo - costituisce il filo unificante, che attraversa le scale territoriali e mette in relazione fra loro borghi sparsi, aree marginali, contesti intermedi, realtà urbane e metropolitane, grandi "aree vaste", nello sforzo teso a ritessere la trama di un Paese disperso, smarrito nella sua identità ed alla ricerca della ri-composizione di quella identità e della pre-figurazione del suo futuro.

## **9. Un precedente da meditare**

Una struttura di progetto che sfoci in un percorso di esecuzione di un piano di investimenti per molti aspetti ricorda il Recovery Fund operato in Italia alla svolta dei primi anni 50. Si disse allora: "Il governo sente il peso della responsabilità che assume proponendo al Parlamento il programma per il Mezzogiorno che è indubbiamente il più esteso che sia stato ideato dalla costituzione dell'Italia ad unità, ma ritiene che le proposte che esso avanza, siano nell'ordine delle cose possibili sol che sorregga in tutti la ferma volontà di collaborare, ciascuno nel suo campo, alla loro realizzazione".

La legge per la Cassa per il Mezzogiorno datata 17 agosto 1950 istituiva un Ente che (art.1) "prepara, coordina e finanzia programmi di carattere straordinario". Secondo la relazione tecnica delle poca : "La necessità di dar vita a un simile meccanismo ha concorso a far ritenere indispensabile la costituzione di un ente apposito che presiedesse allo svolgimento del programma con unicità e costanza di direttive e con l'elasticità necessaria per adattare la programmazione e l'esecuzione delle opere, con adeguata sollecitudine, alle mutevoli esigenze economiche e sociali".

L'elenco delle opere riguardava "la bonifica, l'irrigazione, i grandi acquedotti, la valorizzazione dei prodotti agricoli e le opere di interesse turistico". "Nella redazione dei progetti la cassa è autorizzata anche a predisporre progetti di competenza delle amministrazioni dello Stato, degli enti pubblici e dei consorzi"(art.2) una metodologia che comporta una interlocuzione costante dal forte impatto operativo con l'amministrazione statale, i poteri regionali e locali, le forze economiche private e i soggetti sociali attivi.

Oggi si tratta di infrastrutture digitali, e materiali, svolta green in economia e territorio educazione, competitività del sistema Italia. Ma resta da considerare il criterio operativo di avere un ente in

grado di presiedere “ allo svolgimento del programma con unicità e costanza di direttive e con la elasticità necessaria per adattare la programmazione e l'esecuzione delle opere, con adeguata sollecitudine, alle mutevoli esigenze economiche e sociali”.

## 10. Una Considerazione finale

“Sistema” “Territorio” “Lavoro” sono riferimenti necessari per definire una Visione articolata, integrata e realistica: la sola che può aspirare a rappresentare con successo – presso i grandi investitori , le istituzioni sovrannazionali, i governi centrali e locali , gli attori economici e sociali attivi, le popolazioni – l'elemento di attrazione e motivazione, determinante per un loro diretto impegno, in forme e termini adeguati all'importanza ed alla vastità del Progetto. Una visione complessiva del sistema cultura-istituzioni-economia-territorio si distanzia in modo radicale da una mera contabilità economica sommatoria ed assicura il passaggio ordinato ed armonico dalla Grandi Scelte ai definiti e puntuali interventi sul territorio, dando loro coerenza di attuazione e concretezza realizzativa.

Si potrà legittimamente chiedersi se riflessioni e proposte come quelle che precedono siano adeguate al momento di drammatica svolta storica che attraversiamo, nel mare di una crisi che ha allargato già insopportabili diseguaglianze sociali ed esige cambiamenti radicali negli assetti di vita e di lavoro, per fronteggiare una sindrome di abbandono , particolarmente avvertita nel Sud d'Italia, mentre crescono ovunque bisogni di protezione e lavoro, e in breve di “buona vita”.

A queste obiezioni si può ( e quindi si deve) rispondere che delineare una visione, a livello di utopia concreta, è compito a cui ci richiamano i doveri stessi che avvertiamo verso le giovani generazioni. E'chiaro che le nuove generazioni hanno un ruolo determinante sia quali destinatarie della trasformazione prospettata sia come co-attori degli interventi. Senza lavoro non si ammoderna il Paese, non si formano né si assumono i giovani, non si costruisce nessun futuro. Un discorso di Mario Draghi richiama alla necessità che la ripresa economica avvenga non umiliando la dignità umana, ma esaltando capacità intelligenze e voglia di fare soprattutto delle giovani generazioni, in un moto di rigenerazione morale e civile, che deve incorporare capacità specifiche e disposizioni di imprenditività personale e collettiva, ponendo risorse di progettualità a servizio dei territori e delle vocazioni che li abitano<sup>15</sup>.

Il Progetto di Sistema contiene precisi obiettivi e chiare proposte sugli Asset da valorizzare, gli Interventi da realizzare, le Energie Intellettuali ed Esperienziali da coinvolgere, in una

---

<sup>15</sup> “Certo che abbiamo bisogno di nuovi ponti, di una rete digitale più efficiente ,di robot e intelligenza artificiale. Ma tutto questo non servirà a nulla se non investiremo contemporaneamente nelle persone,nella loro formazione,nella loro intelligenza,nel loro senso civico, Il ritardo del nostro paese riguarda tanto il piano infrastrutturale quanto(e forse ancor di più quello umano)”(M.Magatti) .

circostanza per molti versi eccezionale. Esso avanza esigenze e propone soluzioni a cui devono corrispondere risposte adeguate e tempestive:

- la Presa di Decisione, volta a ritrovare le ragioni di una integrazione interna dell'Italia e dell'Italia nell'Europa;
- le opportunità per l'Italia, in presenza di una crisi sanitaria ed economica, di dimensioni inusitate, di aprirsi a convenienze geopolitiche e geoconomiche che esistono, da cogliere con efficacia, lanciando segnali convincenti a tutti i soggetti interessati;
- la necessità dell' Incontro- di Dialogo e Corresponsabilità- tra Economia,Società, Ambiente, Istituzioni e Cultura ;
- il bisogno di rispondere alla domanda di certezze e lavoro per le future generazioni, che senza lavoro non avranno neppure dignità e qualità di vita;
- il costante perseguitamento degli obiettivi di Sostenibilità, Integrazione, Innovazione, Qualità; il cui conseguimento può conferire a tutti i territori italiani attrattività sostanziale e non meramente decorativa o nostalgica, e, parallelamente, rafforzare in modo vigoroso la coesione sociale del Paese, e, in particolare, quella interna al Mezzogiorno continentale e insulare.

I rischi di un Paese allo stremo sono al tempo stesso una opportunità e una potenzialità uniche - obbligatorie se vogliamo- di vivere e contare come Italiani nel Mondo e nella Storia. La tradizione nazionale , e le immagini che essa ha lasciato dietro di sé, certo non aiutano. Circola e permane un giudizio impietoso, condiviso dai Grandi (Italiani e non solo), sugli Italiani e sul loro "peggior costume": da Cuoco a Leopardi, da Goethe a Maupassant, da Gobetti a Pasolini, serpeggia l'idea che gli Italiani non siano all'altezza dell'Italia. Che debba sempre prevalere "l'Italiano del Guicciardini" , risoluto nel prendersela a vanvera con tutto e tutti, in realtà sempre pronto ad acconsentire - sotto la maschera della rassegnata indignazione - a chiunque adombri l'eventualità di concedere un qualche favore o privilegio.

Affrontare la sfida di un salto epocale storico, dove "progettare è necessario per sopravvivere", come ha insegnato Richard Neutra, un grande maestro del Novecento rende dunque necessaria una "auto-riforma degli Italiani per gli Italiani". Chiede che la retorica dei grandi valori non inibisca il coraggio delle idee nuove per tempi nuovi, e non vanifichi la qualità del fare operoso e concreto. Se per una volta saremo capaci, "insieme", di smentire i pregiudizi, le verità e l'opinione corrente del mondo, e corrispondere oggi non ai dubbi e ai timori, ma alle attese migliori di quei Grandi,italiani e non, potremo , a buon diritto e con orgoglio, mandare all'Europa e al Mondo un avviso forte ed una promessa convinta: "We Shall Overcome!"

Adriano Giannola - Presidente Svimez  
Pier Paolo Maggiora - Presidente ARGE  
Aurelio Misiti - Presidente C.N.I.M.