

Politica

«All'Ue serve un Sud dotato di infrastrutture per arrivare in Africa»

Misiti: «Obiettivo togliere spazio all'egemonia di Cina, Russia e Turchia. Il porto di Augusta è fondamentale assieme a quello di Gioia Tauro»

MICHELE GUCCIONE

«L'Europa, soprattutto Germania e Francia, non potendo più sviluppare le proprie attività economiche e l'export a Nord dopo la Brexit e a Est per l'acuirsi delle tensioni con Russia e Turchia, ha assoluta necessità di espandersi in Nord e Centro Africa, non secondo il vecchio colonialismo, ma per produrre lì e commercializzare sia in questo continente, che avrà presto 3 miliardi di abitanti, sia nel resto del mondo. Ha necessità di essere presente per togliere spazio all'egemonia africana di Cina, Turchia e Russia. E per farlo, l'Europa ha estremo bisogno che il Sud Italia diventi presto un hub logistico capace di fare arrivare in 24 ore le merci a Francoforte e a Parigi via treno».



Aurelio Misiti

È la tesi di Aurelio Misiti, presidente del Cnim, comitato nazionale italiano per la manutenzione. Misiti, ingegnere e docente universitario, è stato presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, commissario straordinario per le Grandi opere al Sud, sottosegretario e viceministro alle Infrastrutture e Trasporti.

Il suo ragionamento vede l'Africa come «il continente del futuro» e l'Europa spingere Roma perché capovolga la propria politica per il Sud: «Nel secolo scorso - spiega Misiti - gli interessi economici dell'Europa fecero sviluppare le attività economiche nel Nord e nel Centro del continente, coinvolgendo il Nord Italia, e le infrastrutture si realizzarono secondo le esigenze di trasporto dei prodotti primari e secondari. Così il Sud fu "condannato" al ruolo di zona distributiva, turistica e di consumo dei prodotti lavorati al Nord con manodopera meridionale».

«Oggi - prosegue Misiti - le esigenze sono opposte, anche perché il "motore" industriale del Nord sta andando in tilt, ed è per questo che l'Europa col "Recovery Plan" ha dato all'Italia più soldi che agli altri Paesi: perché trasformi il Sud e la Sicilia in una piattaforma logistica del Mediterraneo. Qui ci sono oltre 18 milioni di persone che non possono partecipare alla produzione di ricchezza e alla crescita del Pil. La Commissione europea vuole che al Sud e in Sicilia si costruiscano infrastrutture fondamentali, come i collegamenti stradali e ferroviari, gli hub portuali e i terminal cargo negli aeroporti, perché il volume previsto di merci è tale che sarà necessario anche trasportare in volo prodotti in tre ore. Questo sarà il futuro e l'Italia non può permettersi di non esserci».

Si spiega anche così l'intensificarsi congiunto delle relazioni del premier Mario Draghi, del presidente francese Emmanuel Macron e della cancelliera tedesca Angela Merkel con Libia, Tunisia e altri Paesi africani, e del lavoro unitario che stanno svolgendo per arrivare ad una gestione comune in Ue dei flussi di migranti.

In questa logica, che Misiti ha tradotto in "Progetto di sistema per il Sud" con il presidente della Svimez, Adriano Giannola, col ricercatore Svimez Delio Miotti, col presidente di Animi, Gerardo Bianco, e con il coordinatore del Progetto dei Dialoghi Arge,

Pier Paolo Maggiora (che è stato presentato al capo dello Stato, Sergio Mattarella), c'è un ostacolo che sembra insuperabile: il Ponte sullo Stretto di Messina: «Il porto di Augusta - osserva Misiti - è strategico e può creare con Gioia Tauro quella necessaria piattaforma capace di accogliere 20 milioni di Teus l'anno. Il porto di Augusta si presta a diventare il migliore e più moderno hub logistico del Mediterraneo: ha un pescaggio di 36 metri e enormi spazi inutilizzati. In due anni può essere dotato delle infrastrutture a terra ed essere collegato alle strutture di Catania: l'interporto, il retroporto Zes e l'aeroporto. Da Augusta le merci potrebbero arrivare direttamente in Europa. Potrebbero, perché se è vero che si faranno le opere ferroviarie in Sicilia e in Calabria, ad oggi manca la previsione del Ponte».

In realtà, secondo l'esperto, questo oggi è un falso mito: «Il progetto tanto contestato si basava sulle tecniche dell'epoca, che non consentivano di posare piloni su fondali marini di 80 metri. Allora fu necessario progettare i piloni ad una grande distanza e posarli fuori dallo Stretto, impattando sulla riserva di Capo Peloro. Ciò non solo mi vede contrario, ma oggi non sarebbe né possibile né autorizzabile. Per fortuna - annuncia Misiti - le nuove tecniche oggi consentono di realizzare un ponte a tre campate, più corto, con materiali più leggeri e meno costosi, le cui estremità sarebbero lontane da Capo Peloro e più vicine alle periferie di Messina e Reggio, quindi anche più funzionali per la viabilità urbana. Oggi il costo totale dell'opera non supererebbe i due miliardi e si potrebbe realizzare in 4 anni. In Turchia ne



RIBALTARE LA VISIONE

«Le merci dal Continente nero devono arrivare in 24 ore a Francoforte e Parigi, se occorre anche in 3 ore su voli cargo»



UN MITO DA SFATARE

«Il Ponte? Oggi le nuove tecniche consentono di farlo in quattro anni a tre campate, senza impatto ambientale: costo 2 miliardi»

stanno costruendo uno identico sul Bosforo, che sarà inaugurato il 18 marzo 2022».

Ma, nonostante la relazione consegnata al Parlamento, che privilegia proprio questa soluzione, si è riaperto lo scontro politico: «In realtà - conclude Misiti - c'è già un progetto, di proprietà dell'Anas, che può essere aggiornato in due mesi. C'è una legge, il decreto legislativo 50 del 2016, che consente al committente Anas e alle due Regioni di scegliere fra tre progetti di fattibilità quello da sviluppare come definitivo. Ci sono i fondi, nei bilanci di Anas e Fs. I problemi ambientali sono superati. Il Parlamento approvi la relazione e consenta all'Italia di non arrivare in ritardo rispetto a Turchia, Russia e Cina».

Un "Progetto di sistema" per il Mezzogiorno consegnato al presidente della Repubblica



L'INIZIATIVA

Realizzato da Svimez, Animi, Cnim e Arge, il Progetto prevede tre opzioni di sviluppo complementari fra loro e indica interventi, costi, fonti di finanziamento, tempi di realizzazione e benefici sul territorio. Si va dalla logistica in chiave mediterranea ai trasporti rapidi da e verso l'Europa, fino alla ricostruzione del tessuto sociale.

PALERMO. È un "Progetto di sistema", minuzioso, quasi esecutivo, quello per lo sviluppo del Mezzogiorno che i promotori hanno presentato al capo dello Stato, Sergio Mattarella.

Firmato da Svimez, Animi, Cnim e Arge, il quaderno "Per il Sud in Italia e per l'Italia in Europa" individua ogni singolo intervento necessario e ne calcola costi, tempi di realizzazione, fonte di finanziamento e benefici sul territorio. In termini tecnici si chiamerebbe "computo metrico". Ma su vasta scala, visto che ragiona del futuro di quasi venti milioni di italiani.

Lo studio mette insieme le opere (poche) inserite per il Sud nel "Pnrr" e nel Fondo complementare, aggiunge quelle realizzabili con la collaborazione degli investitori privati e traccia una "road map" secondo tre "opzioni essenziali".

La prima prevede il "Southern Range", cioè un nuovo organico sistema logistico-produttivo che faccia del Sud un principale ingresso

delle merci verso l'intera Unione europea e l'Africa, ed ha come pilastri le sei Zes (il "Quadrilatero" continentale Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e le due Zes siciliane di Catania-Augusta e Palermo) unite nell'"Esagono" della "Nuova Portualità di Sistema del Sud d'Italia".

La seconda opzione riguarda "la ridefinizione della mobilità a grande scala", perché il secondo fondamentale elemento del Sistema è costituito dal collegamento organico fra Sicilia e Continente e viceversa. A ciò si aggiunge il ridisegno della Maglia Calabro-Sicula della mobilità ferroviaria e stradale.

Il progetto ha come obiettivi il realizzare la dorsale infrastrutturale dell'Alta Velocità e portare alla isocronia di spostamento ferroviario fra Roma e Milano e Roma e Catania (ossia Roma-Catania in tre ore e mezzo. Il che significa "unificare" realmente - per la prima volta concretamente - la geografia fisica e culturale italiana. Ma anche consentire all'Europa di produrre in A-

frica e, tramite la Sicilia, fare arrivare velocemente queste merci nel Vecchio Continente.

La terza opzione essenziale è rappresentata dai "Cluster innovativi territoriali integrati", cioè come ottenere nuovi modelli di stili di vita. Si tratta di ricucire e rinnovare il tessuto culturale e socio-economico del territorio, che appare come l'opera più impegnativa delle tre.

Infatti, promuove la creazione di prototipi innovativi di insediamento e convivenza replicabili in tutto il Mezzogiorno; esalta le 12 potenzialità di nuovi attrattori strategici del Sistema Sud (quali la "Grande Città Metropolitana dello Stretto", unita dal Ponte e dall'Alta Velocità/Alta Capacità; e la "funzione Matera", posta al baricentro del Sud continentale. Inoltre, rende possibile - all'interno di un nuovo organismo territoriale continuo di Aree Vaste coese fra loro, di intervenire su logistica, aree urbane, periferie, aree interne.

M. G.