

Alcuni Paesi hanno avviato da tempo iniziative mirate alla captazione dei flussi mercantili, al duplice scopo di orientare a proprio vantaggio le opportunità create dalla Logistica e di stimolare la crescita sociale ed economica dei territori attraversati dai grandi Assi ferroviari.



Due di tali progetti interessano particolarmente il nostro Paese, in quanto ne causano l'ulteriore emarginazione dai flussi mercantili intercontinentali. Al primo partecipano circa 150 grandi aziende di 13 Paesi europei che mirano a promuovere la creazione di un Grande Asse Ferroviario Scandinavia-Reno-Rodano-Mediterraneo occidentale (FERRMED) allo scopo di farlo divenire l'itinerario privilegiato per l'interscambio col continente africano. Il secondo si propone di spostare su ferrovia una parte rilevante del traffico na-



vale con l'Estremo Oriente. Sotto la regia della Bundesbahn - la cui politica è funzionale agli interessi del Governo - Cina, Russia e Germania hanno già attivato collegamenti ferroviari che uniscono Pechino e Shanghai con l'Europa centrale.

Nei prossimi decenni, l'Africa sarà sempre più considerata come un grande mercato in espansione, con tassi di crescita multipli rispetto a quelli europei, ma le opportunità offerte all'Italia dalla globalizzazione e da Madre Natura non dureranno in eterno. Se non adotteremo **subito** opportune iniziative, le nostre ancora inesprese potenzialità nell'ambito della Logistica sono destinato a ridursi in misura consistente.

Il nostro Paese si trova oggi di fronte a un bivio:

- adeguare la propria rete trasportistica alle strategie del mercato globale;
- proseguire nell'attuale politica di rigore e marginalizzazione del Mezzogiorno.

Una Politica che decida di imboccare la prima strada deve farlo con convinzione, chiarezza di obiettivi e in conformità a considerazioni metodologiche indiscutibili. Senza i condizionamenti dettati da lobby e potentati politico-economici che mirano a mantenere i propri privilegi a danno di uno sviluppo equilibrato e complessivo dell'intero Paese. Ciò si traduce nell'entrare in competizione con altri Paesi europei nel ricco settore della Logistica, nel ricercare nuove alleanze e riesumare l'antica Questione Meridionale, bandiera oggi ammainata della Sinistra di un tempo.

Il primo percorso, oltre a presentare costi politici e sociali insostenibili, non consente di avviare un reale rilancio dell'economia, come la storia recente ha ampiamente dimostrato.

A parere di **Innovatori europei**, un Governo che vuole realmente **cambiare l'Italia**, non può non affrontare con determinazione questo audace viaggio verso il futuro, promuovendo un equilibrato sviluppo dell'intera Nazione attraverso un Mezzogiorno al quale va restituito, insieme all'orgoglio della partecipazione, quel ruolo di piattaforma logistica mediterranea che è stato suo per millenni.

Sabato 21 Giugno 2014 - via S. Andrea delle Fratte - Largo del Nazareno - Sede del PD



### Sessione del mattino (inizio ore 9,30)

- On.li **Graziano Delrio**, **Lorenzo Guerini**, **Gianni Pittella** e **Roberto Speranza**: Messaggi di saluto
- Ing. **Massimo Preziuso**: Introduzione al tema del Convegno
- On.le **Bartolomeo Giachino**: Come flussi mercantili e Logistica contribuiscono allo sviluppo economico delle Nazioni europee
- Ing. **Giovanni Saccà**: Il ruolo dell'Italia nel panorama mediterraneo. Qual è oggi e quale potrebbe essere
- Prof.ssa **Francesca Moraci**: Come un sistema infrastrutturale è in grado di irradiare sviluppo nei territori attraversati
- Prof. **Alfonso Celotto**: Un uso efficiente ed efficace dei fondi europei per le Grandi Opere
- Avv. **Francesco Attagui**: Una nuova cultura delle relazioni commerciali internazionali
- Ing. **Saro Capozzoli**: Il Mezzogiorno d'Italia visto dalla Cina
- Dott. **Mario Ciaccia**: Le condizioni poste dai mercati per finanziare un sistema infrastrutturale nel Mezzogiorno
- Cons. **Mario Polese**: Una Macroregione per dare più forza al Sud
- On. **Umberto Ranieri**: Per un Mezzogiorno più vicino all'Italia e all'Europa
- Coordinamento: Ing. **Giovanni Mollica**

### Sessione del pomeriggio (inizio ore 14,30)

- Introduzione: Ing. **Massimo Preziuso**
- Ing. **Armando Zambrano**: L'ingegnere italiano di fronte alle Grandi Opere europee
- Prof. **Fabio Brancaloni**: L'Europa e le Grandi Infrastrutture, le sfide dell'Ingegneria
- Ing. **Gianpaolo Basoli**: Reti TEN-T e Corridoio scandinavo-mediterraneo, una grande occasione per il Sud
- Ing. **Pietro Paolo Marcheselli**: Il Terzo Valico dei Giovi, l'PA/V ferroviaria tra Genova e Milano
- Ing. **Giuseppe Pugliese**: Il ruolo del Project Manager per una corretta gestione tecnica e amministrativa delle Grandi Opere
- Prof. **Enzo Siviero**: Un ponte tra due continenti. Il collegamento tra Sicilia-Tunisia
- Prof. **Antonino Galloni**: Le ragioni economiche di un'opera epocale
- Dott. **Sergio Piazzini**: Il Mezzogiorno, porta d'Europa verso il Mediterraneo
- Coordinamento: Ing. **Gianni Massa**
- Conclusioni e ringraziamenti: Ing. **Massimo Preziuso**

## LA PROPOSTA

La tesi che vogliamo sostenere si fonda sulla Direttiva del Ministro Passera del Gennaio 2012, nella quale erano forniti gli indirizzi generali per la redazione del Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, rivista alla luce di quanto è accaduto nei due anni trascorsi da allora. In sintesi, ci proponiamo di riaffermare la vocazione trasportistica euro mediterranea dell'Italia, inserendola però in una visione secondo la quale **l'infrastrutturazione del Mezzogiorno è da considerare prioritaria.**

Al campionato del mondo non si lasciano in panchina gli attaccanti migliori !

La decisione di lanciare la sfida agli altri Paesi Europei nel ricco settore della Logistica passa infatti per l'attribuzione di **un nuovo ruolo al Meridione: non più inerte beneficiario di provvidenze utili a consolidare rapporti clientelari ma parte integrante del territorio nazionale, organica allo sviluppo del Paese.** Dovrebbe essere ormai evidente, infatti, che non è possibile conquistare quote rilevanti dei flussi mercantili mediterranei puntando solo sull'ammodernamento della rete portuale e trasportistica settentrionale.

Con ciò non vogliamo affatto scendere in competizioni localistiche che ricordano i manzoniani polli di Renzo: l'obiettivo principale resta quello di rendere vincente l'intero Paese, non di dare qualche chance in più solo a una sua parte, per quanto importante. Ben vengano, quindi, il potenziamento dell'Arco Ligure e di quello Veneto-Friulano ma deve essere chiaro che ciò non potrà portare una modifica radicale dei flussi mercantili mediterranei. Né una diversificazione dei ruoli degli scali italiani - a Nord i *gateway* e a Sud il *transshipment* - rappresenta una soluzione accettabile: il *transshipment* europeo sarà messo sempre più fuori gioco, e per molti decenni, dai porti africani. Per ovvii motivi di costi; le vicende di Gioia Tauro dovrebbero aver insegnato qualcosa.



Limitarsi a tali considerazioni può apparire saggio ma sterile: le risorse disponibili sono limitate, indirizzarle verso una parte del Paese vuol dire toglierle a un'altra e gli investimenti pubblici vanno dove le rappresentanze politico-economiche sono più forti.

L'unica soluzione realisticamente possibile passa attraverso la consapevolezza – prima di tutto, politica - che il progetto di infrastrutturazione del Mezzogiorno consente di ottenere **per tutti** consistenti benefici economici e strategici nella competizione per assicurarsi quote più ampie del trasporto merci mediterraneo. O,

con una formulazione largamente condivisa dai maggiori esperti della materia: **La Logistica può rappresentare per l'Italia quello che il petrolio è stato ed è ancora per i Paesi arabi.**



## LA GLOBALIZZAZIONE

Con buona pace delle teorie economiche di prossimità, appare molto improbabile che il fenomeno mondiale della globalizzazione si attenui nei prossimi decenni.

E' ampiamente dimostrato, infatti, che i modelli derivanti dall'economia di prossimità, tanto cara agli Ambientalisti occidentali, sono applicabili solo a una piccolissima frazione della popolazione mondiale, in particolare a quella più ricca. Della globalizzazione, pur con tutti i suoi limiti e inconvenienti, non si può oggi fare a meno, pena un tragico peggioramento delle condizioni di buona parte della popolazione della Terra, a cominciare da quella dei Paesi in via di sviluppo.



Poiché l'efficacia dell'azione di un Governo si misura anche dalla sua capacità di mettere a disposizione del maggior numero possibile di cittadini il maggior numero possibile di prodotti, al prezzo più favorevole, non si può non convenire che una politica lungimirante deve inserire tra le sue priorità il tema del trasporto mediante la creazione di una rete infrastrutturale in grado di rendere rapidi, economici e ambientalmente compatibili gli spostamenti delle merci.

Un tema del quale si sta occupando ormai da molti anni la stessa Unione europea che ha individuato 9 corridoi principali di trasporto (Reti TEN-T = Trans-European Transport Network) per i quali ha stanziato 26,3 miliardi di euro per il periodo 2014-2020.

Una rete di 15 mila km di ferrovia ad Alta Velocità – in parte già realizzati dalle Nazioni più previdenti - che metteranno in comunicazione tra loro 94 scali marittimi e 38 aeroporti, formando la così detta Core Network (Rete Principale), da completare entro il 2030. Dei 9 Corridoi principali, 2 saranno sull'asse Nord-Sud, 3 sulla direttrice Est-Ovest e 4 taglieranno in diagonale il continente.

I Paesi che non si adegueranno rapidamente a questa nuova visione non resteranno certo esclusi dalla disponibilità di prodotti di ogni tipo, ma li pagheranno a prezzi più alti, non godranno di finanziamenti comunitari e, soprattutto, non avranno modo di gestire quote della ricchezza prodotta durante la fase di distribuzione delle merci. Ciò assume particolare rilevanza per l'Italia che - in base a evidenti considerazioni storico-geografiche e alla constatazione che ben 4 dei 9 Corridoi la riguardano direttamente -, appare vocata a occupare il ruolo di canale trasportistico naturale tra diversi Paesi e diversi continenti.

