

Sistemi di Logistica *Numero Speciale*

SISTEMI DI LOGISTICA *Numero Speciale*

Supplemento a
Sistemi di Logistica
Anno XI - n. 1
Marzo 2018
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale
Rocco Giordano

Direttore responsabile
Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

Analisi e proposte per la Istituzione della Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO)



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano

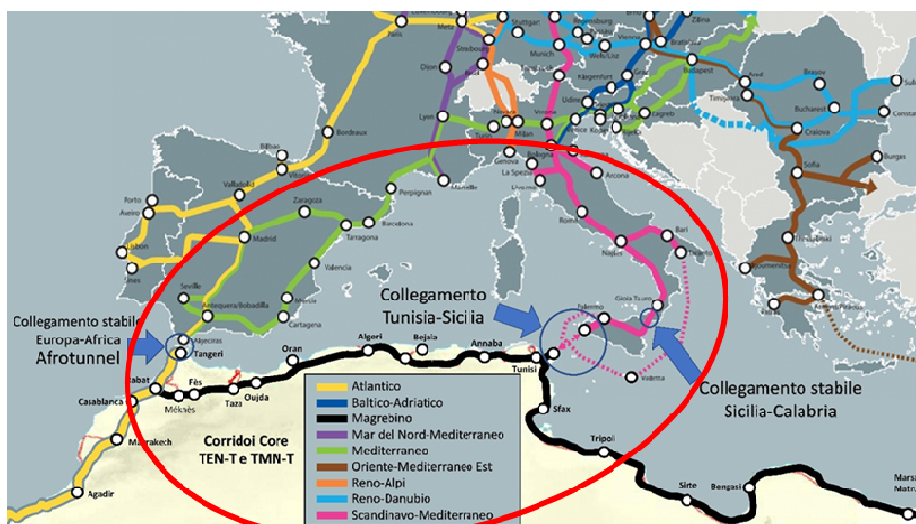


Accademia Peloritana
dei Pericolanti



Macroregione Mediterranea
Centro Occidentale (MMCO)

<LA MACROREGIONE MEDITERRANEA CENTRO - OCCIDENTALE>



FORUM

Università degli Studi di Messina
Aula Magna - Piazza Pugliatti N. 3
Sabato 7 Aprile 2018 - Ore 9.00

"Esserci per testimoniare"

La MMCO è una struttura di governance multilevel che, con il superamento dei limiti territoriali può garantire la partecipazione delle Autorità regionali, locali e dei cittadini alle politiche di cooperazione europee ed euro-mediterranee per la cultura, la tutela ambientale, la ricerca scientifica, l'innovazione, i sistemi energetici, la connettività territoriale, la mobilità urbana sostenibile, e dunque lo sviluppo socio-economico non solo del Mezzogiorno e dei Paesi del Mediterraneo.



Presentazione

Negli ultimi anni a livello internazionale, soprattutto a scala europea si assiste ad una crisi crescente del regionalismo nazionale per effetto della riduzione della spesa pubblica, tagli alle risorse, scadimento dei servizi, stagnazione socio-economica, divario fra territori (perdita di coesione) e crisi contestuale dell'inter-governabilità europea (populismi emergenti).

Questi aspetti vanno incardinati in un nuovo processo in atto che è quello delle autonomie regionali che non sono riuscite ad esprimere tutte le potenzialità del territorio in un processo globale.

A partire dal 2009, ad una scala territoriale sopra regionale, ma anche sopra nazionale si vanno costituendo le macroregioni.

È necessario pertanto che le Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania siano in concerto nella «Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale» per entrare nella competizione globale dei flussi commerciali. In questo scenario l'area dello Stretto rappresenta la cerniera indispensabile per una Sicilia continentale e per la Macroregione Mediterranea.

Un punto cardine in questo progetto schematicamente delineato sono le infrastrutture.

La via del potenziamento delle infrastrutture materiali ed immateriali rappresenta l'equivalente nervino nel Sistema Integrato dei Trasporti, in grado di interconnettere i nodi della rete in modo gerarchico e funzionale.

Per similitudine gli economisti, urbanisti, architetti, sappiano che, mutuando il linguaggio medico, quando un'emorragia colpisce un'area sensitivo-motoria dell'encefalo (ictus), la conseguente paralisi contro laterale corporea (emiplegia) determina un massiccio ristagno di sangue, creando come per la rete dei servizi congestione o scarsa accessibilità ai territori ed alle loro economie (Cosimo Inferrera).

L'area dello Stretto in questo quadro costituisce una paralisi.

Se persisteremo nell'isolamento, saremo schiacciati fra l'opulento Nord Italia/Europa e il Nord Africa in crescita visibile (Filippo Romeo, 2018). Ciò non solo in tema di infrastrutture integrate per connettività, logistica, mobilità urbana sostenibile, ma in tanti altri campi delle economie dello sviluppo.

La Macroregione è uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea nata con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti Locali e della Società civile in aree circoscritte dello spazio europeo aperte all'integrazione economica e territoriale.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione denominata Regione del Mar Baltico (EUSBSR), nel 2010 la regione del Danubio (EUSDR), nel 2014 l'Unione europea per l'Adriatico e Ionio (EUSAIR) ed infine nel 2015 venne istituita la macroregione Alpina (EUSALP).

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è nata la proposta di istituzione della Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO).

Nel Mare Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci ed esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa che necessitano di una soluzione geo-politica.

È opportuno per questo che lo sviluppo delle regioni del sud Europa e del Nord Africa abbiano uno sviluppo economica, commerciale, sociale e culturale equilibrato per affrontare e tentare di risolvere allo stesso tempo problematiche comuni.

La istituzione della nuova Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO) sul piano istitutivo deve poggiare su due capisaldi, oltre alle infrastrutture materiali ed immateriali, importante è anche l'ambiente urbano nella logica della città diffusa.

Questo significa:

- sviluppare il corridoio Scandinavo Mediterraneo in uno con il collegamento stabile dello Stretto;
- potenziare e attuare le conurbazioni metropolitane, quali città diffuse, a partire da Messina e Reggio Calabria.

Questo consentirebbe la base formativo della MMCO per affrontare e risolvere le seguenti problematiche:

- salvaguardare il mare Mediterraneo;
- promuovere la reciproca conoscenza e socializzazione tra i popoli;
- promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore e ricerca);
- migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per creare nuove opportunità di sviluppo che riducano la necessità di migrazione;
- sviluppare una rete immateriale per i servizi alle persone ed alle imprese;
- istituzione delle Zone Economiche Speciali;
- sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
- sviluppare e gestire un comune sistema di protezione civile e controllo delle migrazioni;
- combattere la delinquenza comune e organizzata.

Le attività proposte di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo per favorire la creazione della Macroregione Mediterranea Centro Occidentale consente anche di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo.

Le Macroregioni ad oggi non hanno espresso tutte le loro funzionalità, perché non c'è un legame chiaro con i finanziamenti. L'Unione Europea ha fondato le Macroregioni sull'idea dei NO (*no nuovi finanziamenti, no nuove strutture, no nuove regole, no nuovi progetti settoriali, ma progetti di politica economica di cooperazione e sviluppo*).

I punti nodali di una nuova strategia, all'interno del complessivo quadro politico europeo, sono quelli del superamento dei confini amministrativi ed il superamento dei «no».

Rocco Giordano

r.giordanoeditore@gmail.com

1. Contributo alla costituzione della Macroarea Mediterranea (Centro Occidentale) MMCO

Documento di base

Negli ultimi anni a livello internazionale, ma soprattutto a scala europea si assiste ad una crisi crescente del regionalismo nazionale per effetto della riduzione della spesa pubblica, tagli alle risorse, scadimento dei servizi, stagnazione socio-economica, divario fra territori (perdita di coesione) e crisi contestuale dell'inter-governabilità europea (populismi emergenti) e non si capisce se sia causa o effetto, sono tutti aspetti che vanno incardinati in un nuovo processo in atto che è quello delle autonomie regionali.

Parallelamente si vanno costituendo, a partire dal 2009, ad una scala territoriale sovra regionale, ma anche sovra nazionale le macroregioni.

È necessario pertanto che le Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania siano in concerto nella «Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale» per entrare nella competizione globale dei flussi commerciali; l'Area dello Stretto rappresenta la cerniera indispensabile per una Sicilia continentale.

Il grande balzo di prospettiva, anche culturale, è quello di affacciarsi «al balcone africano» (Giuseppe Campione, 2017), ma che solo la Sicilia unita alla Penisola può garantire all'Italia (Giovanni Saccà, 2018) e le infrastrutture sono il sistema arterioso e venoso del tessuto economico da migliorare sul piano competitivo.

La via del potenziamento delle infrastrutture materiali ed immateriali rappresenta l'equivalente nervino nel Sistema Integrato dei Trasporti, in grado di interconnettere i nodi della rete in modo gerarchico e funzionale, proprio come il sistema nervoso fa nel corpo umano, raccordando organi e apparati. Per similitudine i sapientoni fra cui economisti, urbanisti, architetti sappiano che, quando un'emorragia colpisce un'area sensitivo-motoria dell'encefalo (ictus), la conseguente paralisi contro laterale corporea (emiplegia) determina un massiccio ristagno di sangue, color rosso acceso nei visceri dei territori colpiti, creando come per la rete dei servizi congestione o scarsa accessibilità ai territori ed alle loro economie (Cosimo Inferrera).

Se persisteremo nell'isolamento, saremo schiacciati fra l'opulento Nord Italia/Europa e il Nord Africa in crescita visibile (Filippo Romeo, 2018). Ciò non solo in tema di infrastrutture integrate per connettività, logistica, mobilità urbana sostenibile, ma in tanti altri campi delle economie dello sviluppo.

Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo: la strada maestra per una risposta al processo di globalizzazione

La Macroregione è uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea nato con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti Locali e della Società civile in aree circoscritte dello spazio europeo.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione denominata Regione del Mar Baltico (EUSBSR), nel 2010 la regione del Danubio (EUSDR), nel 2014 l'Unione europea per l'Adriatico e Ionio (EUSAIR) ed infine nel 2015 venne istituita la macroregione Alpina (EUSALP).

- La strategia UE per la **Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)** coinvolge otto Stati membri (Svezia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania e Polonia), uniti dalla comune necessità di affrontare sfide specifiche attinenti alla regione, con un'attenzione particolare per la situazione ambientale del Mar Baltico. La strategia, oltre ad essere aperta alla cooperazione con i Paesi vicini non UE Russia e Norvegia, ha tre obiettivi principali: salvaguardare il mare, potenziare le infrastrutture per migliorare i collegamenti all'interno della macroregione e accrescere il benessere dei cittadini anche combattendo la criminalità.
- La strategia UE per la **Macroregione del Danubio (EUSDR)** ha quattro ambiti prioritari: promuovere i collegamenti nella regione del Danubio; proteggere l'ambiente; creare prosperità e rafforzare la regione anche dal punto di vista della sicurezza. La Macroregione del Danubio (EUSDR) raggruppa nove Stati membri dell'UE (Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Bulgaria, Romania e Croazia) e cinque Paesi extra-UE (Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Ucraina e Moldavia) attorno al comune obiettivo di trovare una risposta congiunta alle numerose sfide che interessano una macro-regione che si estende dalla Foresta Nera al Mar Nero, e che conta più di 100 milioni di abitanti.
- La strategia UE per la **Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)** coinvolge 8 paesi di cui 4 stati membri Ue (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia) e 4 non membri (Montenegro, Albania, Bosnia Erzegovina, Serbia). Le regioni italiane coinvolte sono tutte quelle bagnate dall'Adriatico e dallo Jonio ed inoltre: Lombardia, Trentino Alto Adige e Umbria. promuove una crescita sostenibile in termini economici e sociali della macroregione, supportando al contempo il processo di integrazione dei paesi balcanici dell'area. La Strategia riguarda principalmente le opportunità dell'economia marittima: trasporti mare - terra, protezione dell'ambiente marino, turismo sostenibile e connettività nel campo dei trasporti e dell'energia.
- La strategia UE per la **Macroregione alpina (EUSALP)** coinvolge cinque paesi membri UE (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e due non appartenenti alla UE (Liechtenstein e Svizzera) per un totale di 48 regioni. La strategia comune interessa tre settori politici tematici orientati all'azione e un'unica area trasversale. Il primo è quello della crescita economica e dell'innovazione, mediante attività di ricerca su prodotti e servizi specifici della regione alpina, poi la connettività e la mobilità, con il miglioramento della rete stradale e ferroviaria e l'espansione dell'accesso a Internet via satellite nelle aree remote. Seguono interventi nel campo di ambiente ed energia, con la messa in comune delle risorse per salvaguardare l'ambiente e la promozione dell'efficienza energetica nella regione. L'area strategica trasversale riguarda la governance, compresa la capacità istituzionale per migliorare la cooperazione e il coordinamento dell'azione.

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è nata la proposta di istituzione della **Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO)**.

Nel Mare Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci creando problemi all'ambiente (inquinamento, pesca, ecc.), inoltre esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa. Sarebbe opportuno che lo sviluppo delle regioni del sud Europa e del Nord Africa avessero uno sviluppo economica, commerciale, sociale e culturale equilibrato per rafforzare una crescita sostenibile che riduca la necessità di migrazione per affrontare e tentare di risolvere allo stesso tempo problematiche comuni¹.

La risposta alle esigenze di sviluppo emergenti della regione mediterranea, è l'impegno della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (ECE o UNECE dall'acronimo inglese di United Nations Economic Commission for Europe) che ha cooperato con l'Assemblea parlamentare del Mediterraneo (PAM) per promuovere lo sviluppo nella regione del Mediterraneo.

Durante la 2^a Conferenza Euro-MED dei Trasporti, tenutasi a Bruxelles il 14 novembre 2013, sono stati valutati i risultati del Regional Transport Action Plan (RTAP) per il periodo 2007-2013. Nel corso del 13° Forum del Trasporto Euro-MED (Bruxelles 25 marzo 2015) è stato approvato il nuovo Regional Transport Action Plan 2014-2020 (RTAP).

La istituzione della nuova Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO) che deve poggiare su due capisaldi, infrastrutture materiali ed immateriali ed ambiente urbano nella logica della città diffusa significa:

- sviluppare il corridoio Scandinavo Mediterraneo in uno con il collegamento stabile dello Stretto;
- potenziare e attuare la conurbazione metropolitana, città diffuse, Messina e Reggio Calabria.
- Questo consentirebbe di affrontare e risolvere le seguenti problematiche:
- salvaguardare il mare Mediterraneo;
- promuovere la reciproca conoscenza e socializzazione tra i popoli;
- promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore e ricerca);
- migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per creare nuove opportunità di sviluppo che riducano la necessità di migrazione;
- sviluppare una rete immateriale per i servizi alle persone ed alle imprese;
- istituzione delle Zone Economiche Speciali;

¹Per poter dare attuazione all'ipotesi di costituzione della Macroregione MMCO è necessario basarsi su accordi internazionali già in essere. Come noto durante la conferenza ministeriale euromediterranea di Barcellona del 27 e 28 novembre 1995 è stato avviato il «Partenariato euromediterraneo» (Euromed), chiamato anche «Processo di Barcellona» ovvero una strategia comune europea per la regione mediterranea. Negli anni successivi sono stati sottoscritti accordi di associazione tra i paesi membri dell'Unione Europea e dieci paesi del Mediterraneo. Nel 2007 è stato approvato il Piano di Azione Regionale per i Trasporti (RTAP) per la regione MED per il periodo 2007-2013. Il 13 luglio 2008 durante il vertice di Parigi per il Mediterraneo è nata l'Unione per il Mediterraneo (UpM) con il proposito di consolidare e rafforzare i traguardi ottenuti nell'ambito del Partenariato euro-mediterraneo (Euro-MED).

- sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
- sviluppare e gestire un comune sistema di protezione civile e controllo delle migrazioni;
- combattere la delinquenza comune e organizzata.

Gli interventi in ambito macroregionale possono e devono essere sostenuti dai fondi strutturali e da investimenti europei per affrontare le sfide comuni.

Progetti di politica economica per la cooperazione e lo sviluppo per le Macroregioni

Le attività in atto di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo per favorire la creazione della Macroregione Mediterranea Centro Occidentale consente di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo.

«Il livello nazionale risulta troppo distante e probabilmente anche troppo poco attento; per questo è essenziale riavvicinare la titolarità delle strategie ai cittadini, restituendo alle autonomie locali e alle regioni un ruolo attivo e decisivo in fase di programmazione oltre che di attuazione» sono le parole pronunciate in Commissione Sviluppo regionale del Parlamento Europeo sull'attuazione delle strategie macroregionali dell'UE. I punti nodali di tali strategie, all'interno del complessivo quadro politico europeo sono quelli del superamento dei confini amministrativi.

Per accrescere le probabilità di successo delle strategie macroregionali dell'UE, i partner interessati devono consolidare le proprie azioni su alcuni principi chiave che sono un partenariato pertinente, un meccanismo di collaborazione appropriato, un buon coordinamento delle misure legate alle politiche e alle rispettive fonti di finanziamento, nonché un elevato spirito di cooperazione tra i vari paesi e settori della macroregione. Le Macroregioni ad oggi non hanno espresso tutte le loro funzionalità, perché non c'è un legame chiaro con i finanziamenti. L'Unione Europea ha fondato le Macroregioni sull'idea dei tre NO (*no nuovi finanziamenti, no nuove strutture, no nuove regole, no nuovi progetti settoriali, ma progetti di politica economica di cooperazione e sviluppo*).

Un esempio tangibile è quello illustrato da Raffaele Cattaneo: «Se io devo intervenire in un progetto settoriale ed ho un progetto all'interno di una Macroregione, rischio di essere svantaggiato, perché se la politica è settoriale, meglio fare un progetto mirato su quel settore; lo stesso vale per i fondi delle politiche di coesione. Essere parte di una Macroregione rischia di essere quasi un handicap».

In mancanza di regole appropriate, la nota dolente richiama alla saggia saggezza popolare: finché torna utile, l'unione (europea) fa la forza; in alternativa, è meglio far da sé. Ecco perché, sostiene Cattaneo, occorrerebbe un «premio differenziale» che avvantaggi la scelta strategica comunitaria. Per la verità, a distanza di un decennio la fase sperimentale dovrebbe essere superata, mettendo a frutto le esperienze maturate, soprattutto riguardo a quei tre pilastri, inizialmente ideati per evitare sovrastrutture e dispendio di fondi: no ad un budget ad hoc, no a un assetto organizzativo e a personale dedicati, no a regole diversificate. Ma sostituire la regola dei «tre no» con quella dei «tre sì». Sì a più sinergie

con gli strumenti finanziari, più integrazione delle strutture esistenti nelle strategie macroregionali, e a una migliore applicazione delle regole esistenti. È giunto il momento di aprire una riflessione (Andrea Cozzolino) sulla regola dei tre no e valutare in che modo essa, a distanza di dieci anni, debba essere declinata per continuare ad avere un senso che comprendiamo, e non diventi solo una zavorra. La Commissione deve valutare i risultati dell'analisi dell'impatto dei tre nosull'implementazione delle strategie e sulla realizzazione dei progetti».

Occorrono, incentivi di sostegno allo sviluppo delle Macroregioni, in termini di finanziamenti e di risorse umane, giacché se da un verso gli attuali incentivi sono fondamentali per le Regioni già parte dell'Europa, dall'altro serviranno a sollecitare una pianificazione congiunta con realtà territoriali, che pur non comprese fra i ventotto Paesi europei, ne condividono le medesime problematiche. È il caso di una nuova auspicabile Macroregione, idonea a dialogare per la crescita e il benessere delle popolazioni che si affacciano sul bacino del Mediterraneo. Questa è la missione della Macroregione Mediterranea.

Un corridoio europeo ed un breve tratto di mare per un Mezzogiorno continentale

La ripresa di interesse per il Corridoio 1 ex Berlino-Palermo divenuto Corridoio 5 Scandinavo-Mediterraneo. Bisogna aprire il dibattito sulle valutazioni che meritano la biforcazione Napoli-Bari-Taranto in corso di realizzazione e l'oblio per la Napoli-Palermo.

Fare riprendere la scelta europea sull'asse Napoli-Palermo è necessaria non solo per sviluppo del trasporto rapido dei passeggeri, ma soprattutto per il blocco del turnover dei teu-container nel Meridione italiano (versante tirrenico), senza il quale la Sicilia diverrebbe il naturale «balcone africano» per un va e vieni dall'Italia.

La scelta del collegamento stabile di attraversamento dello Stretto consente infatti la saldatura al Mezzogiorno e l'avvio della macroarea regionale mediterranea.

Il collegamento stabile fra le sponde dello Stretto consente lo sviluppo di un sistema integrato avanzato di trasporto in tutto il meridione fino a fare diventare una sola banchina la fascia che va da Messina a Pachino e i porti del sistema territoriale meridionale rafforzati dalla logica sistemica.

La geografia dei flussi passeggeri e merci nel Mediterraneo hanno riportato a Sud il baricentro geo-economico dei commerci e la priorità geo-strategica richiede di porre mano subito ad un piano di infrastrutture fra cui rimane di primaria importanza la connettività nello Stretto, ancor più indifferibile, senza forzature precostituite a favore del Tunnel o del Ponte.

La tipologia dell'opera strutturale prescelta deve riuscire ad affrontare e soddisfare la tematica della connessione territoriale fra le sponde dello Stretto in un quadro sistemico di rapporti. Non solo fra Sicilia, Calabria, Campania, Puglia e Basilicata - non solo quindi fra l'Italia e l'Africa - ma anche per dar vita reale alla Città Metropolitana dello Stretto. Il collegamento stabile da Messina C.le a Reggio Calabria C.le consente un tempo di percorso simile a quello da Padova a Mestre 14'. Questo è il Mezzogiorno in una prospettiva transcontinentale.

Nell'area individuata come ipotetica Macroregione Mediterranea Centro Occidentale (MMCO) attualmente sono in via di adeguamento e realizzazione molte linee ferroviarie paradossalmente sul versante del continente africano nei paesi mediterranei.

Il collegamento da Tangeri a Casablanca sarà pronto entro l'estate del 2018 (circa 900 km) insieme alle nuove stazioni Alta Velocità di Tangeri, Kénitra, Rabate Casablanca. Su tale tratta tra Tangeri e Kénitra nel 2017, durante le prove tecniche, è stata raggiunta la velocità massima di 320 km/h.

Il Master plan marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Atlantico e Magrebino entro il 2035.

Il programma ferroviario nazionale algerino prevede il completamento del corridoio magrebino entro il 2025. Le nuove linee ferroviarie della Rocade Nord e le interconnessioni saranno al servizio di 22 Regioni dove abitano più di 20 milioni di abitanti.

Le linee LGV avranno un'estensione di 1.822 km. Verranno collegati 7 porti (Oran, Mostaganem, Algeri, Bejaia, Jijel, Skikda e Annaba).

Complessivamente saranno realizzate 216 nuove Stazioni e fermate tra le quali la nuova stazione di Algeri (ÉTOILE d'ALGER)².

L'Unione Europea per questo ha istituito appositi gruppi di studio per garantire la coerenza dello sviluppo delle reti di trasporto realizzate all'interno dell'UE con quelle dei paesi confinanti. Le connessioni con le regioni limitrofe all'UE dovrebbero essere sviluppate in conformità con le politiche in corso nella Comunità. Sulla base di tali considerazioni, a partire dal 2007 sono stati avviati studi per esplorare le prospettive di connessione tra la rete TEN-T dell'UE e le esistenti e future reti delle regioni limitrofe e tra queste quelle con l'Africa per i Paesi Mediterranei.

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra.

Tale progetto trae le sue origini nella dichiarazione comune spagnola-marocchina del 16 giugno 1979 sottoscritta dal re Juan Carlos I di Spagna e dal re di Hassan II del Marocco.

La posizione strategica dello stretto di Gibilterra in un contesto di mobilità crescente su scala internazionale dà a questo progetto una chiara componente geopolitica in termini di opportunità che apre allo sviluppo del trasporto terrestre intercontinentale, favorendo l'integrazione tra l'Europa e l'Africa.

Il corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo potrebbe unirsi al corridoio TMN-T Magrebino inizialmente tramite un collegamento marittimo e successivamente tramite un collegamento stabile tra la Tunisia e la Sicilia. Ciò rende evidente la necessità di reinserire nel corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia in modo da evitare un'interruzione di carico in corrispondenza dello Stretto di Messina. Coerentemente con tale necessità nel DEF 2017-Allegato Infrastrutture (Appendice 2 - Interventi - pag. 132) il Governo italiano ha previsto la predisposizione di un Progetto di fattibilità fina-

² Gli approfondimenti sono riportati in un articolo di Giovanni Saccà su Sistemi di Logistica n. 4/2017, Giordano Editore.

lizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili dello Stretto di Messina.

Pertanto nelle prossime revisioni dei corridoi europei e nord africani vanno inserite le connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T attraverso il collegamento stabile dello Stretto di Messina. Se i tempi si allungano sarà troppo tardi!

Occorrono nuove strategie anche per costruire il domani tecnologico, iniziando dalle città: parcheggi, pagamenti digitali, illuminazione intelligente, raccolta differenziata, gestione delle acque e dell'area nelle città, infrastrutture flessibili uso differenziato per fasce orarie più specificamente una rete immateriale per i servizi.

1. Identità digitale e servizi innovativi per i cittadini: carta di identità e tessera sanitaria elettronica; anagrafe unificata, archivio delle strade, domicilio digitale e posta elettronica certificata obbligatoria per le imprese;
2. Amministrazione digitale: dati e informazioni in formato aperto e accessibile compresi quelli della pubblica amministrazione, biglietti di viaggio elettronici, sistemi digitali per l'acquisto di beni e servizi, trasmissione obbligatoria dei documenti via Internet;
3. Servizi e innovazioni per favorire l'istruzione digitale: certificati e fascicoli elettronici nelle università, testi scolastici digitali.
4. Forte impulso per la banda larga e ultralarga.
5. Moneta e fatturazione elettronica: pagamenti elettronici anche per le pubbliche amministrazioni, utilizzo della moneta elettronica.

Le zone Economiche Speciali strumenti per la crescita economica della MMCO³

L'inserimento degli articoli 4 e 5 dedicati alle Zone Economiche Speciali (ZES) nel Decreto-Legge n. 91/2017, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 123/2017, recante: «*Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno*», ha consentito all'Italia di diventare il primo fra gli Stati fondatori dell'Europa Comunitaria e il primo Stato dell'Europa Occidentale a varare norme espressamente dirette alla regolamentazione di tali eccezionali strumenti di accelerazione dello sviluppo economico. Con il Decreto attuativo di tali norme, è possibile l'implementazione concreta delle ZES nelle aree eleggibili del Mezzogiorno.

A livello mondiale il costante aumento del numero di Zone franche e di ZES è giustificato da dati inequivocabilmente sintomatici del positivo legame esistente fra tali strumenti e lo sviluppo economico, che con riferimento a progetti di investimenti diretti esteri (FDI), si traducono in valori medi degli investimenti (e conseguentemente dei valori medi di posti di lavoro) generati al loro interno oggettivamente superiori in confronto a quelli generati all'esterno. Parallelamente la progressiva attenzione accordata dalle organizzazioni internazionali alla proliferazione delle ZES (in cui si svolge, unitamente alla macrocategoria delle zone franche, ormai più del 25% del commercio mondiale), ha determinato la definizione di precisi standard strutturali, per mantenerne inalterata la capacità di appeal nei confronti delle multinazionali.

³Maurizio D'Amico, Segretario Generale dell'Advisory Board FEMOZA Federazione Mondiale delle Zone Franche e delle Zone Economiche Speciali Ginevra.

Lo scenario evolutivo offre l'occasione per proporre un'ulteriore possibile funzione delle Zone Economiche Speciali, che, parallelamente a quella di catalizzazione dei FDI, potrebbe essere quella di laboratori istituzionali finalizzati a verificare se politiche innovative in campo economico, finanziario e commerciale adottate al loro interno possano essere poi estese all'intero territorio nazionale: precedenti esempi si sono avuti ad esempio, in Cina, Sud Africa, India.

Qualsiasi piano governativo di sviluppo economico e sociale basato sul varo di riforme a medio e lungo termine all'interno di un Paese, potrebbe ben conciliarsi con il regime tipico delle ZES (in cui assiomaticamente le attività industriali sono regolate da leggi economiche più liberali, rispetto a quelle applicate nel territorio circostante), così da consentire ai provvedimenti legislativi di trovare applicazione in un ambito assimilabile a un c.d. «laboratorio territoriale sperimentale» di politiche pilota.

Nell'ambito di questo processo evolutivo mondiale, per quanto riguarda l'Italia, soprattutto se (almeno in una fase più matura, successivamente all'imminente start up nel Mezzogiorno) sarà attribuito l'ulteriore ruolo di incubatore istituzionale di politiche innovative alle ZES, queste ultime potranno rappresentare le sedi ideali in cui sperimentare nuove soluzioni che sappiano comporre esigenze ed interessi essenzialmente e geneticamente divergenti, e, in sintesi, diventare gli ambiti ideali per realizzare la concertazione fra la politica ed il mercato.

Il porto e la Free Zone di Tanger Med in Marocco: un caso di studio⁴

Il porto di Tanger Med è tra i maggiori hub del Mediterraneo per movimentazione container e mezzi navali transitati ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km dalla città di Tangeri, è il più grande porto del Marocco e punto d'incontro navale tra il Mare Nostrum e l'Atlantico, gode di una posizione geografica di rilievo sullo stretto di Gibilterra e la caratterizzazione tipica del porto è che la nave per transitare nello scalo non ha bisogno di complesse manovre di attracco ma solo di rallentamenti per l'accosto in banchina, ciò velocizza notevolmente le procedure di imbarco e sbarco.

Nonostante sia uno scalo «giovane» (il primo terminal è stato inaugurato nel 2007), è in breve tempo diventato un modello internazionale di governance da imitare e un riferimento per il trasporto via nave di merci. Dal 2007 (data in cui è quasi completamente partita l'operatività del terminal) al 2016 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a circa 3 milioni di Teus. Nella prima metà del 2017 il traffico contenitori ha registrato una crescita dell'11,2% pari a quasi 1,6 milioni di Teu rispetto a 1,4 milioni del primo semestre del 2016.

L'ascesa del porto è dovuta oltre che a una spinta strategica del Governo in termini di investimenti pubblici, anche a quattro driver che lo trascinano ad avere una posizione di primo piano; si enfatizza questo passaggio in quanto Tanger Med riesce a svolgere un ruolo da protagonista pur avendo di fronte il primo (e tra i più efficienti) porto container del Mediterraneo quale è lo spagnolo Algeciras che muove una concorrenza non di poco conto allo scalo.

⁴ Alessandro Panaro, Head of Maritime & Mediterranean Economy Dept.

Il primo driver che Tanger Med ha saputo sfruttare è la location geografica; è situato, come accennato, allo sbocco di Gibilterra in un'area nodale quanto Suez sulla via di passaggio tra Asia, Nord Europa, Nord e Sud America ed ha banchine facilmente raggiungibili.

Il secondo è la capacità che ha avuto il porto di attrarre carrier e terminalisti di primo livello come Eurogate (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai) che gestisce il terminal 2 e APM (del Gruppo danese Maersk, primo vettore al mondo per volumi di container trasportati) che gestisce il terminal 1. I terminal 3 e 4, assegnati a Marsa Maroc e APM, in fase di allestimento, consentiranno di aumentare la capacità del porto a 8,2 milioni di Teus.

Il terzo è la capacità di svolgere il ruolo di Multipurpose e quindi di accogliere ogni tipologia di nave, dal container, al Ro-Ro alle rinfuse; questo rende il porto molto flessibile ai mutati scenari del mercato che oscillano in funzione dei noli e del prezzo delle rinfuse.

Veniamo al quarto driver che è il cuore pulsante del Porto: la dotazione di una Free Zone strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area «Franca» ospitano complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un export totale di oltre 4 miliardi di euro.

Il tutto contornato da una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative, che vengono concesse e che possono essere riassunte in questo modo:

- esenzione dalle imposte di registro e di bollo;
- esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana 5 anni;
- esenzione dell'imposta sul reddito;
- esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali;
- le merci che entrano nella zona, così come i servizi resi dal territorio, sono esenti da IVA;
- per alcuni settori, lo Stato, attraverso il Fondo Hassan II, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive;
- il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un abbattimento del costo del lavoro.

L'insediamento imprenditoriale è anche facilitato dalla presenza di nuove infrastrutture, ampi spazi per lavorare le merci ed efficienti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali. In conclusione il successo del porto marocchino deriva da una serie di fattori combinati tra loro. Tra questi, gli elementi chiave di maggior rilievo riguardano le favorevoli condizioni di sviluppo e le grosse opportunità economiche che il porto è stato ed è in grado di offrire agli investitori esteri logistici e manifatturieri.

a cura della Redazione di Sistemi di Logistica

segreteria.giordanoeditore@gmail.com

2. Risultati dei lavori dell'incontro di Messina del 7 aprile 2018⁵

Si è svolto nell'Aula Magna dell'Università degli Studi di Messina il Forum sul tema «La Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale».

Con il Patrocinio dell'Accademia Peloritana dei Pericolanti dell'Università di Messina, in collaborazione con il Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (CAFI), con il Gruppo MMCO, con numerose Associazioni, Club Service e organizzazioni di varie regioni d'Italia si è svolto sabato 7 aprile 2018 presso l'Aula Magna dell'Università degli Studi di Messina il FORUM su «**La Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale**» (MMCO).



Il benvenuto di Maurizio Ballistreri a nome dell'Ateneo messinese

Dopo i saluti delle autorità, sono intervenuti il Presidente dell'A.I.C.C.R.E. Puglia Giuseppe Valerio, il Presidente del Rotary Club Messina Alfonso Polto, il Presidente Domenico Magliarditi del Kiwanis Club Milazzo, Sergio di Giacomo a nome dell'Associazione Culturale Antonello, Patrizia Causarano ha ricordato come l'istituto della macroregione sia uno strumento della Comunità Europea, nato con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti Locali e della società civile in aree circoscritte dello spazio europeo.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione, denominata del Mar Baltico (EUSBSR), poi, nel 2010 la macroregione del Danubio (EUSDR), nel 2014 l'Adriatico-Ionica (EUSAIR), infine, nel 2015 la macroregione Alpina (EUSALP).

La strategia UE per la **Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)** coinvolge otto Stati membri (Svezia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania e Polonia), riuniti dalla comune necessità di affrontare sfide specifiche attinenti alla macroregione, con particolare attenzione per la situazione ambientale del Mar Baltico. La strategia, aperta alla cooperazione con i Paesi vicini Russia e Norvegia, non appartene-

⁵ Per una analisi completa del tema vedi Esperienze Mediterranee, Sergio Bertolami.

nenti all'Unione Europea ha tre obiettivi principali: salvaguardare il mare, potenziare le infrastrutture per migliorare i collegamenti all'interno della macroregione e accrescere il benessere dei cittadini, anche combattendo la criminalità.



Sergio Bertolami, Patrizia Causarano, Giovanni Saccà, Cosimo Inferrera presentano l'idea progetto MMCO

La strategia UE per la **Macroregione del Danubio (EUSDR)** coinvolge nove Stati membri dell'UE (Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Bulgaria, Romania e Croazia) e cinque Paesi extra-UE (Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Ucraina e Moldavia) ed ha quattro ambiti prioritari: promuovere i collegamenti nella regione del Danubio; proteggere l'ambiente; creare prosperità e rafforzare la regione anche dal punto di vista della sicurezza.

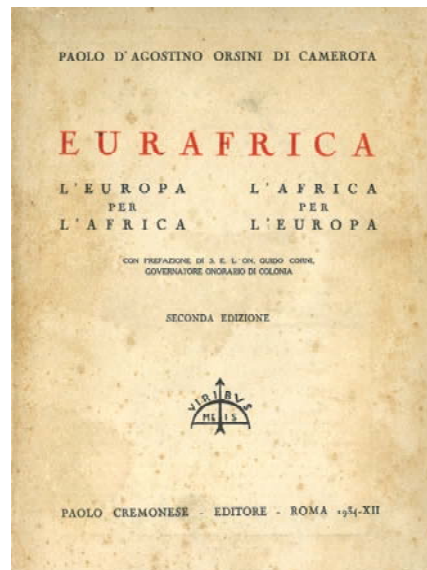
La strategia UE per la **Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)** coinvolge 8 paesi di cui 4 stati membri UE (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia) e 4 stati non membri (Montenegro, Albania, Bosnia Erzegovina, Serbia). Le regioni italiane coinvolte sono tutte quelle bagnate dall'Adriatico e dallo Jonio, ed inoltre comprendono la Lombardia, il Trentino Alto Adige e l'Umbria. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di promuovere una crescita sostenibile in termini economici e sociali della macroregione, supportando al contempo il processo di integrazione dei paesi balcanici dell'area. La strategia riguarda principalmente le opportunità dell'economia marittima: i trasporti mare - terra, la protezione dell'ambiente marino, il turismo sostenibile e la connettività nel campo dei trasporti e dell'energia.

La strategia UE per la **Macroregione alpina (EUSALP)** coinvolge cinque paesi membri UE (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e due non appartenenti alla UE (Liechtenstein e Svizzera) per un totale di 48 regioni. La strategia comune interessa tre settori politici tematici orientati all'azione e un'area trasversale. Il primo è quello della crescita economica e dell'innovazione mediante attività di ricerca su prodotti e servizi specifici della regione alpina, poi la connettività e la mobilità, con il miglioramento della rete stradale e ferroviaria e l'espansione dell'accesso a Internet via satellite nelle aree remote. Seguono interventi nel campo dell'ambiente e dell'energia con la messa in comune delle risorse per salvaguardare l'ambiente e promuovere l'efficienza energetica nella

regione. L'area strategica trasversale riguarda la governance, compresa la capacità istituzionale per migliorare la cooperazione e il coordinamento dell'azione.

Sull'esperienza delle quattro macroregioni esistenti è nata l'idea di istituire la MMCO

Il Prof. Cosimo Inferrera, emerito dell'Accademia, già patologo universitario, da qualche anno dedito allo studio dei problemi del territorio meridionale ha sottolineato come dalla istituzione della MMCO debba finalmente emergere «il focus» della futura politica interna ed estera nazionale. Da quasi XX secoli Strabone, geografo storico e Paolo D'Agostino Orsini di Camerota scrivono le stesse cose.



E Franco Cardini al Parlamento Europeo afferma, a conclusione della Sua lectio magistralis, che l'Italia ha bisogno del Mediterraneo, che il Mediterraneo ha bisogno dell'Italia, che l'Europa ha bisogno di entrambi. Però tutto questo non si vede in modo organico, equo. Il primo punto da affrontare consiste, dunque, nell'attuare gli interventi necessari a mettere il Sud al passo della velocità di sviluppo dell'intero Paese per le infrastrutture e i servizi; il secondo punto è assegnargli una missione storica, strategica, all'interno del disegno complessivo della nuova Italia e del nuovo modello di Europa, che attraverso MMCO vogliamo.

L'ing. Giovanni Saccà, responsabile Settori Studi e Trasporti Ferroviari C.A.F.I., ha evidenziato l'importanza dei corridoi europei della rete TEN-T e dei corridoi del nord Africa della rete TMN-T in corso di realizzazione e del loro futuro legame. I paesi del Maghreb si stanno industrializzando, migliorando le infrastrutture e le comunicazioni nel rispetto degli standard internazionali, allo stesso modo di quanto avviene in Europa. La simbiosi nella regione mediterranea è sempre stata forte e gli investitori cercano opportunità in aree ricche di idee, di energia e di sottooccupazione. È necessario cogliere tali opportunità, eliminando gli ostacoli che rallentano lo sviluppo socioeconomico dei paesi rivieraschi del Mediterraneo Centro Occidentale. Tra gli obiettivi della MMCO ci sono una maggiore integrazione culturale, la tutela ambientale, la ricerca scientifica, l'innovazione, i sistemi energetici, la connettività territoriale,

la mobilità urbana sostenibile, la lotta alla criminalità interna ed esterna.

L'arch. Sergio Beltrami ha realizzato la rivista "**Esperienze Mediterranee**", presentata durante il FORUM quale organo ufficiale del qualificato Gruppo di studio e di ricerca che promuove la costituzione della MMCO. Di efficace impatto visivo e gradevole consultazione può essere scaricata gratuitamente tramite PC, tablet e smartphone, utilizzando l'indirizzo <http://www.experiences.it/>; la rivista può essere diffusa liberamente. Sul primo numero sono stati pubblicati 16 articoli di esperti che illustrano vari aspetti relativi all'iniziativa. Sul secondo numero saranno pubblicati gli atti del Forum sulla MMCO del 7 aprile, tenutosi presso l'Università degli Studi di Messina.

Il vice presidente della Regione Sicilia, On. Prof. Gaetano Armao ha quindi sottolineato la grande importanza del progetto macroregionale non solo per l'Isola, ma per il meridione d'Italia, e più in generale per tutta l'area del Mediterraneo Centro Occidentale. Richiamandosi alla «Dichiarazione di Palermo», sottoscritta il 15 maggio 2010 da 50 istituzioni e da 20 paesi, Egli ha concordato sulla necessità di correggere la globalizzazione attraverso la messa in opera di modelli alternativi, partendo dal rilancio del partenariato euro-mediterraneo e puntando sulla tutela e valorizzazione della persona, dei territori e dell'economia reale.



Gaetano Armao, vice presidente della Regione Sicilia

Nel corso del primo panel su «**Le Strategie per Il Mediterraneo**» sono state richiamate più volte la «Relazione sull'evoluzione delle strategie macroregionali dell'UE: pratiche attuali e prospettive future, in particolare nel Mediterraneo», discussa dal Parlamento Europeo durante la seduta 27/06/2012 (A7-0219/2012) e approvata il 3 luglio 2012, e non ultima la Risoluzione del Parlamento europeo del 16 gennaio 2018 sull'attuazione delle strategie macroregionali dell'UE (2017/2040(INI)).

Da qui tutti i relatori hanno concordato che i tempi siano maturi per la costituzione della «**Macroregione Mediterranea Centro Occidentale**». L'eurodeputato Michela Giuffrida della Commissione Sviluppo Regionale del Parlamento Europeo, relatrice del rapporto sulla Macroregione

Adriatica-Ionica, e l'eurodeputato Andrea Cozzolino, vice-Presidente della Commissione per lo Sviluppo Regionale del Parlamento Europeo hanno lodato l'iniziativa e si sono impegnati a promuovere un nuovo Forum internazionale a Napoli, in altre Città Metropolitane del Sud e infine a Bruxelles dove dovrebbero intervenire i rappresentanti di tutte le Regioni interessate, che in tale occasione potrebbero sottoscrivere appositi impegni da inoltrare ai rispettivi governi, all'Unione Europea e all'Unione del Mediterraneo.



Stefano Agosta, Andrea Cozzolino, Andrea Piraino, Michela Giuffrida e Giovanni Ardizzone

La Strategie per il Mediterraneo, sotto l'abile, lucida guida del moderatore Andrea Piraino, Ordinario di Diritto Costituzionale dell'Università di Palermo sono state illustrate da Giovanni Ardizzone, già presidente ARS, il quale ha sottolineato il possibile ruolo chiave svolto dalle Città Metropolitane nella edificazione della MMCO, in cui grazie all'interazione costruttiva, pensata e condotta a buon fine con Catania la Città di Messina è riuscita ad inserirsi fra le Città Metropolitane. A chiusura Stefano Agosta, professore della Scuola costituzionalista messinese ha illustrato la crescente importanza che una struttura di *multilevel-governance* può per il futuro rivestire in vista di un rilancio dello sviluppo socio-economico del meridione d'Italia e dei paesi che si affacciano sul bacino Mediterraneo centro-occidentale. Pensata per superare le barriere territoriali tra Regioni, tale strategia promette di garantire, infatti, una maggiore partecipazione di Autorità regionali e locali e della cittadinanza alle politiche di cooperazione europee ed euro mediterranee nei più svariati campi (dalla cultura, l'ambiente, la ricerca scientifica e l'innovazione all'energia, la connettività territoriale e la mobilità urbana sostenibile).

Maurizio Ballistreri, già deputato al Parlamento siciliano, professore giuslavorista dell'Università di Messina, discussant della Sessione ha concluso. «Tra le ipotesi per rilanciare il Mezzogiorno è molto suggestiva, ma anche fondata, quella relativa alla realizzazione di una Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale. Un'ipotesi che consentirebbe al Sud complessivamente di aumentare la propria consistenza sia demografica che economica, conferendogli, finalmente, soggettività politica.

In questa prospettiva, una Macroregione del Sud d'Italia integrata con le aree territoriali del Maghreb e dell'Europa latina, potrebbe costituire il punto di incontro delle nuove rotte della globalizzazione, segnate dall'ormai prepotente ruolo della Cina, ma anche dall'emergere di alcune potenze africane, che hanno già ridefinito l'asse geopolitico ed economico verso il Sud del globo. Un nuovo quadro internazionale che potrebbe dare un ruolo significativo alla Sicilia e alla Calabria, in una logica di interazione con il Sud d'Europa (segnatamente con parte della Spagna) e di partnership con il Nord d'Africa, per intercettare merci e capitali che provengono dalle aree di nuovo sviluppo del mondo, in una logica di nuova centralità del Mediterraneo. La Macroregione Mediterranea Centro Occidentale potrebbe costituire lo strumento per rimuovere la condizione che il nostro Meridione storicamente ha subito di «deserto vascolare», a patto che si ponga un'adeguata strategia infrastrutturale che renda il Mezzogiorno attrattivo e competitivo».

La proposta operativa di costituzione della MMCO è stata illustrata da Rocco Giordano Editore, Economista dei Trasporti, che ha proposto, tra l'altro, di portare l'iniziativa all'attenzione della Conferenza Stato Regione - Regioni del Mezzogiorno - ANCI.



Rocco Giordano Editore, Economista dei Trasporti

Durante la tavola rotonda pomeridiana si è discusso sul ruolo del «nuovo orizzonte Sud» Adriatico-Ionio-Tirreno dalla costituenda MMCO sotto la guida magistrale di Giuseppe Campione, già ordinario di Geografia politica dell'Università di Messina, Accademico onorario dell'Accademia Peloritana dei Pericolanti, già Presidente Regione Sicilia. «Siamo stati l'America dell'antichità» - diceva Lampedusa - e noi saremo il cuore della ritrovata mediterraneità. Così il Maestro all'attento uditorio, in estrema sintesi sul nocciolo della MMCO. E aggiunge: «Il Mediterraneo, intorno alla stupenda meravigliosa architettura che viene per noi da millenni, quella dello Stretto intangibile, non potrà mai diventare una servitù di passaggio»!

Prendendo la parola Giuseppe Abbati, segretario generale di A.I.C.C.R.E. Puglia, già Consigliere regionale della Puglia e Assessore al Comune di Bari ha ricordato come le Macroregioni nascano per volontà dell'UE per

affrontare in maniera efficace sfide e criticità dei Paesi coinvolti nell'Area. Alcune Macroregioni sono state già costituite, quella del Mar Baltico, per esempio, che raggruppa otto stati membri, riuniti da alcune necessità comuni, tipo la salvaguardia del mare, il potenziamento delle infrastrutture per migliorare i collegamenti tra questi paesi. Di Macroregione del Mediterraneo si parla da anni, ma questa non è stata creata, nonostante ci sia una risoluzione del 2012 del PE che motiva questa proposta e spiega il motivo per cui bisogna farla. «In sostanza significa, aggiunge il Segretario Abbati, che gli stati, le regioni lavorano insieme e scelgono le priorità per progetti comuni». Questa della Macroregione Mediterranea Centro Occidentale è la sfida decisiva per convincere soprattutto il Parlamento italiano e quindi spingere l'UE ad andare avanti fino alla sua costituzione, perché l'operazione serve il Sud, soprattutto sposta il baricentro europeo verso il Mezzogiorno e quindi riduce il divario esistente tra nord e sud.

Annika Patregnani, Architetto Presidente Biennale Habitat «Mediterraneo Patrimonio dell'Umanità» propone a «Quelli del 7 Aprile», promotori della MMCO, la sottoscrizione di un Patto per il Mediterraneo, quale documento di pensiero politico e programmatico, di condivisione e implementazione di contenuti e valori per una rinascita dell'area mediterranea, dove i temi delle identità, delle culture, dei linguaggi, delle innovazioni, dei patrimoni ambientali e storici, tutti possano trovare espressione in progetti lungimiranti e in una convergenza di obiettivi e di azioni rivolti al futuro in versione sostenibile, unica via reale di crescita per mantenere equilibri di Pace e di benessere diffuso. A tal fine è necessario e urgente in questa fase di riassetto di posizioni e di rinnovato pensiero politico cercare un equilibrio tra le istanze d'identità e le dinamiche globali; e dunque creare un vero e proprio «Polo Geopolitico per il Mediterraneo» che accolga questa sfida. Per tale scopo la Biennale Habitat suggerisce di costituire un «Consiglio di Cooperazione Mediterraneo» che a partire dal Forum di Messina possa raccogliere e veicolare le migliori energie e le migliori intelligenze, in aperta sintonia con i principi di condivisione culturale, base di ogni crescita di civiltà e di comunità. Il Consiglio di Cooperazione Mediterraneo potrebbe avere i seguenti ruoli: cabina di regia per il coordinamento delle fasi di sviluppo della MMCO (ampliamento inclusivo dei partner pubblici e privati selezionando gli attori sociali e i portatori di interesse economico, implementazione della partecipazione pubblica ai processi decisionali); incubatore multi-tematico per un efficace supporto alle progettualità che nascono dalla sinergia tra società civile, scientifica, culturale e le istituzioni locali e regionali aderenti all'iniziativa macro-regionale.

Francesco Attaguile ha messo mano ai suoi lusinghieri trascorsi. Dopo aver lasciato la direzione generale dei rapporti europei e internazionali presso la Regione Sicilia - tenuta a Bruxelles per un quindicennio (portando a casa molti miliardi di euro, purtroppo non tutti ben spesi dalla Regione) - ha fondato con più di un centinaio di soggetti, non solo siciliani e tutti operatori dell'internazionalizzazione, «HUB-Sicilia Internazionale» per accelerare l'unico processo che consenta alla Sicilia e alle altre regioni meridionali di riposizionarsi nel mutato contesto mondiale. Per questo ha avviato con il Governo maltese la costituzione di un G.E.C.T. (Gruppo europeo di cooperazione territoriale), istituto di diritto pubblico volto a favorire la realizzazione delle grandi infrastrutture logistiche (compreso il ponte sullo Stretto di Messina), facenti parte del

Corridoio n. 5 della Rete europea dei trasporti TEN-T, riconquistato dopo un serrato negoziato con l'UE, condotto a Bruxelles nel 2011, purtroppo rimasto sulla carta. Ha ricordato ancora l'altro GECT Archimed, che associa le isole del Mediterraneo per attuare la Macroregione Mediterranea, ponte avanzato verso i popoli e le culture, le economie e gli scambi del nuovo scenario globale.



Francesco Attaguile, Giuseppe Campione, Annika Patregnani e Giuseppe Abbati

Il secondo panel di lavori è stato concluso dal prof. Bruno S. Sergi dell'Università degli Studi di Messina e della Harvard University.



Bruno Sergi, Economista dell'Università degli Studi di Messina, Accademico

Dopo aver commentato i passaggi più rilevanti tratti dagli interventi del moderatore della sessione di lavori, prof. Campione, e dei tre relatori, il prof. Sergi ha discusso il tema delle politiche regionali europee e, non di meno, affrontato quello delle nuove macroregioni europee. Pur in presenza di una valida e innovativa opportunità di crescita all'interno

della recente e ambiziosa politica di coesione dell'UE, le nuove strategie richiedono sforzi di precisa elaborazione progettuale e puntuale implementazione quale necessario passaggio per garantire chiari risultati di breve, medio e lungo termine.



Geri Villaroel, Giornalista, Direttore della rivista "Moleskine" e Romanziere

Le conclusioni sono state tratte con il ben noto acume e la solita verve creativa da Geri Villaroel, Giornalista, Romanziere, illuminato, instancabile Direttore della rivista periodica mensile «Moleskine», che da anni svolge insostituibile ruolo di conoscenza e divulgazione, di suggestioni e ricordi, di opinioni e immagini, luoghi e personaggi di Messina e del suo circondario, traendone spunti di rilevante interesse con articoli di notevoli contenuti socio-culturali per una rinnovata visione dell'Area dello Stretto di ieri, di oggi, di domani. Per questi meriti l'Associazione Culturale Antonello gli ha dato un significativo riconoscimento.



Cosimo Inferrera, Accademico emerito, già Patologo presso l'Università degli Studi di Messina ha espresso sincera gratitudine per la ospitalità concessa ai suoi articoli nel corso degli anni

Alla fine, tutti i presenti hanno riconosciuto con un caloroso applauso a «Quelli del 7 Aprile» che instancabilmente si sono prodigati per la riuscita dell'evento.

Il Gruppo 7 aprile 2018

con il contributo dell'arch. Ernesto Bernardo

3. Schema di proposta per la istituzione della MMCO

Premessa

Negli ultimi anni a livello internazionale, ma soprattutto a scala europea si assiste ad una crisi crescente del regionalismo nazionale per effetto della riduzione della spesa pubblica, tagli alle risorse, scadimento dei servizi, stagnazione socio-economica, divario fra territori (perdita di coesione) e crisi contestuale dell'inter-governabilità europea (populismi emergenti) e non si capisce se sia causa o effetto, sono tutti aspetti che vanno incardinati in un nuovo processo in atto che è quello delle autonomie regionali.

Parallelamente si vanno costituendo, a partire dal 2009, ad una scala territoriale sovra regionale, ma anche sovra nazionale le macroregioni.

È necessario pertanto che le Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania siano in concerto nella «*Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale*» per entrare nella competizione globale dei flussi commerciali; l'Area dello Stretto rappresenta la cerniera indispensabile per una Sicilia continentale.

Il grande balzo di prospettiva, anche culturale, è quello di affacciarsi «al balcone africano» (Giuseppe Campione, 2017), ma che solo la Sicilia unita alla Penisola può garantire all'Italia (Giovanni Saccà, 2018) e le infrastrutture sono il sistema arterioso e venoso del tessuto economico da migliorare sul piano competitivo.

La via del potenziamento delle infrastrutture materiali ed immateriali rappresenta l'equivalente nervino nel Sistema Integrato dei Trasporti, in grado di interconnettere i nodi della rete in modo gerarchico e funzionale, proprio come il sistema nervoso fa nel corpo umano, raccordando organi e apparati. Per similitudine i sapientoni fra cui economisti, urbanisti, architetti sappiano che, quando un'emorragia colpisce un'area sensitivo-motoria dell'encefalo (ictus), la conseguente paralisi contro laterale corporea (emiplegia) determina un massiccio ristagno di sangue, color rosso acceso nei visceri dei territori colpiti, creando come per la rete dei servizi congestione o scarsa accessibilità ai territori ed alle loro economie (Cosimo Inferrera).

Se persisteremo nell'isolamento, saremo schiacciati fra l'opulento Nord Italia/Europa e il Nord Africa in crescita visibile (Filippo Romeo, 2018). Ciò non solo in tema di infrastrutture integrate per connettività, logistica, mobilità urbana sostenibile, ma in tanti altri campi delle economie dello sviluppo.

Le esperienze in atto

La Macroregione è uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea nato con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti Locali e della Società civile in aree circoscritte dello spazio europeo.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione denominata Regione del Mar Baltico (EUSBSR), nel 2010 la regione del Danubio (EUSDR), nel

2014 l'Unione europea per l'Adriatico e Ionio (EUSAIR) ed infine nel 2015 venne istituita la macroregione Alpina (EUSALP).

La proposta

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è nata la proposta di istituzione della **Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO)**.

Nel Mare Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci creando problemi all'ambiente (inquinamento, pesca, ecc.), inoltre esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa. Sarebbe opportuno che lo sviluppo delle regioni del sud Europa e del Nord Africa avessero uno sviluppo economica, commerciale, sociale e culturale equilibrato per rafforzare una crescita sostenibile che riduca la necessità di migrazione per affrontare e tentare di risolvere allo stesso tempo problematiche comuni.

Le problematiche da risolvere

La istituzione della nuova Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO) che deve poggiare su due capisaldi, infrastrutture materiali ed immateriali ed ambiente urbano nella logica della città diffusa significa:

- sviluppare il corridoio Scandinavo Mediterraneo in uno con il collegamento stabile dello Stretto;
- potenziare e attuare la conurbazione metropolitana, città diffuse, Messina e Reggio Calabria.

Questo consentirebbe di affrontare e risolvere le seguenti problematiche:

- salvaguardare il mare Mediterraneo;
- promuovere la reciproca conoscenza e socializzazione tra i popoli;
- promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore e ricerca);
- migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per creare nuove opportunità di sviluppo che riducano la necessità di migrazione;
- sviluppare una rete immateriale per i servizi alle persone ed alle imprese;
- istituzione delle Zone Economiche Speciali;
- sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
- sviluppare e gestire un comune sistema di protezione civile e controllo delle migrazioni;
- combattere la delinquenza comune e organizzata.

Gli interventi in ambito macroregionale possono e devono essere sostenuti dai fondi strutturali e da investimenti europei per affrontare le sfide comuni.

Strumenti per attuare una rinnovata politica economica per la cooperazione e lo sviluppo delle macroregioni

Le attività in atto di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo per favorire la creazione della Macroregione Mediterranea Centro

Occidentale consente di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli Stati, le Regioni, gli Enti Locali e la Società civile creando coesione sociale e sviluppo.

I punti nodali di una strategia, all'interno del complessivo quadro politico europeo sono quelli del superamento dei confini amministrativi.

Più sinergie con gli strumenti finanziari, più integrazione delle strutture esistenti nelle strategie macroregionali, e a una migliore applicazione delle regole esistenti.

La Commissione deve valutare i risultati dell'analisi dell'impatto dei tre no sull'implementazione delle strategie e sulla realizzazione dei progetti.

Un collegamento stabile per la Sicilia continentale

La ripresa di interesse per il Corridoio 1 ex Berlino-Palermo divenuto Corridoio 5 Scandinavo-Mediterraneo. Bisogna aprire il dibattito sulle valutazioni che meritano la biforcazione Napoli-Bari-Taranto in corso di realizzazione e l'oblio per la Napoli-Palermo.

Fare riprendere la scelta europea sull'asse Napoli-Palermo è necessaria non solo per sviluppo del trasporto rapido dei passeggeri, ma soprattutto per il blocco del turnover dei teu-container nel Meridione italiano (versante tirrenico), senza il quale la Sicilia diverrebbe il naturale «balcone africano» per un va e vieni dall'Italia.

La scelta del collegamento stabile di attraversamento dello Stretto consente infatti la saldatura al Mezzogiorno e l'avvio della macroarea regionale mediterranea.

Le opere sul fronte africano

Nell'area individuata come ipotetica Macroregione Mediterranea Centro Occidentale (MMCO) attualmente sono in via di adeguamento e realizzazione molte linee ferroviarie paradossalmente sul versante del continente africano nei paesi mediterranei.

Il collegamento da Tangeri a Casablanca sarà pronto entro l'estate del 2018 (circa 900 km) insieme alle nuove stazioni Alta Velocità di Tangeri, Kénitra, Rabat e Casablanca. Su tale tratta tra Tangeri e Kénitra nel 2017, durante le prove tecniche, è stata raggiunta la velocità massima di 320 km/h.

Il Master plan marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Atlantico e Magrebino entro il 2035.

Il programma ferroviario nazionale algerino prevede il completamento del corridoio magrebino entro il 2025. Le nuove linee ferroviarie della Rode Nord e le interconnessioni saranno al servizio di 22 Regioni dove abitano più di 20 milioni di abitanti.

Le linee LGV avranno un'estensione di 1.822 km. Verranno collegati 7 porti (Oran, Mostaganem, Algeri, Bejaia, Jijel, Skikda e Annaba).

Complessivamente saranno realizzate 216 nuove Stazioni e fermate tra le quali la nuova stazione di Algeri (ÉTOILE d'ALGER).

L'Unione Europea per questo ha istituito appositi gruppi di studio per garantire la coerenza dello sviluppo delle reti di trasporto realizzate all'interno dell'UE con quelle dei paesi confinanti. Le connessioni con le

regioni limitrofe all'UE dovrebbero essere sviluppate in conformità con le politiche in corso nella Comunità. Sulla base di tali considerazioni, a partire dal 2007 sono stati avviati studi per esplorare le prospettive di connessione tra la rete TEN-T dell'UE e le esistenti e future reti delle regioni limitrofe e tra queste quelle con l'Africa per i Paesi Mediterranei.

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra.

Nelle prossime revisioni dei corridoi europei e nord africani vanno inserite le connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T attraverso il collegamento stabile dello Stretto di Messina. Se i tempi si allungano sarà troppo tardi!

Le procedure istituzionali per la istituzione della MMCO

Sul piano istituzionale la proposta va portata dalla Regione Sicilia e Calabria:

- alla Conferenza Stato-Regioni;
- all'attenzione delle Regioni del Mezzogiorno per la approvazione;
- all'attenzione dell'ANCI e degli organismi rappresentativi dello sviluppo economico del Paese.

Il Gruppo 7 aprile 2018

4. Focus sulle infrastrutture dei trasporti e della logistica nell'area della futura Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale

Articolo 129 B del TRATTATO SULL'UNIONE EUROPEA (92/C 191/01)

Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 7 A e 130 A e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

L'Unione Europea, tra i tanti obiettivi che si è posta con il Trattato di Maastricht⁶, ha deciso di sviluppare le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti⁷, delle telecomunicazioni⁸ e dell'energia⁹.

Nel 1996, partendo dalle singole reti ferroviarie nazionali dei 15 paesi membri dell'Unione europea, sono state delineate delle specifiche volte a costituire una grande rete di trasporto, sovranazionale (TEN-T: Trans European Network of Transport). Successivamente tali specifiche sono state aggiornate ed estese ai nuovi paesi aderenti. Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una «rete essenziale» TEN-T multimodale (CORE - Fig. 1) e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate (comprehensive) con una serie di servizi di informazione connessi. Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e la Core Network è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni.

Nel 2005 durante la 1° Conferenza Euromed dei Trasporti, tenutasi in Marocco a Marrakech, è stato determinato l'avvio del processo di cooperazione tra i Paesi delle due sponde del Mediterraneo nel settore dei Trasporti e si è deciso di dare avvio alla realizzazione della **Rete Trans-Mediterranea dei Trasporti** (TMN-T: Trans Mediterranean Network of Transport). Nell'ambito di tali processi è stato avviato l'ammodernamento di tutte le infrastrutture dei trasporti nelle nazioni del Nord-Africa e del Mediterraneo orientale¹⁰.

Attualmente le strade sono il principale mezzo di trasporto nel Nord Africa. Si stima che il 85% delle merci e dei passeggeri utilizzi la strada come mezzo di trasporto primario. Lo sviluppo stradale segue essenzialmente i modelli di insediamento umano e la rete è molto più sviluppata nelle regioni costiere dove le attività economiche e le concentrazioni di popolazione sono più pesanti (Fig. 2).

⁶<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>

⁷https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_di_trasporto_trans-europee

⁸http://europa.eu/youreurope/citizens/consumers/telecoms-internet/index_it.htm

⁹https://ec.europa.eu/commission/priorities/energy-union-and-climate_it

¹⁰<http://www.unece.org/unece/search?q=&op=Search> inserire nel campo di ricerca TMN-T

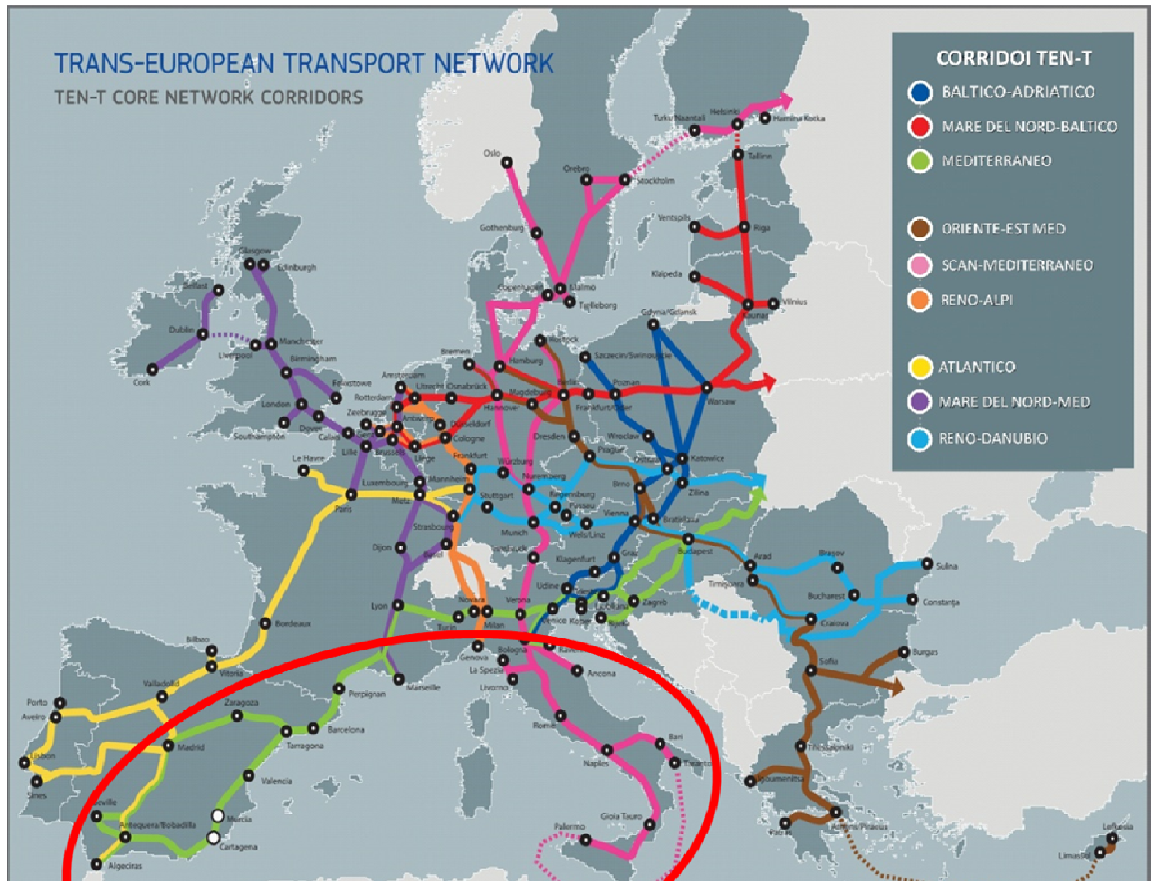


Figura 1 – Rete TEN-T¹¹Core e la Macroregione Mediterranea Centro Occidentale

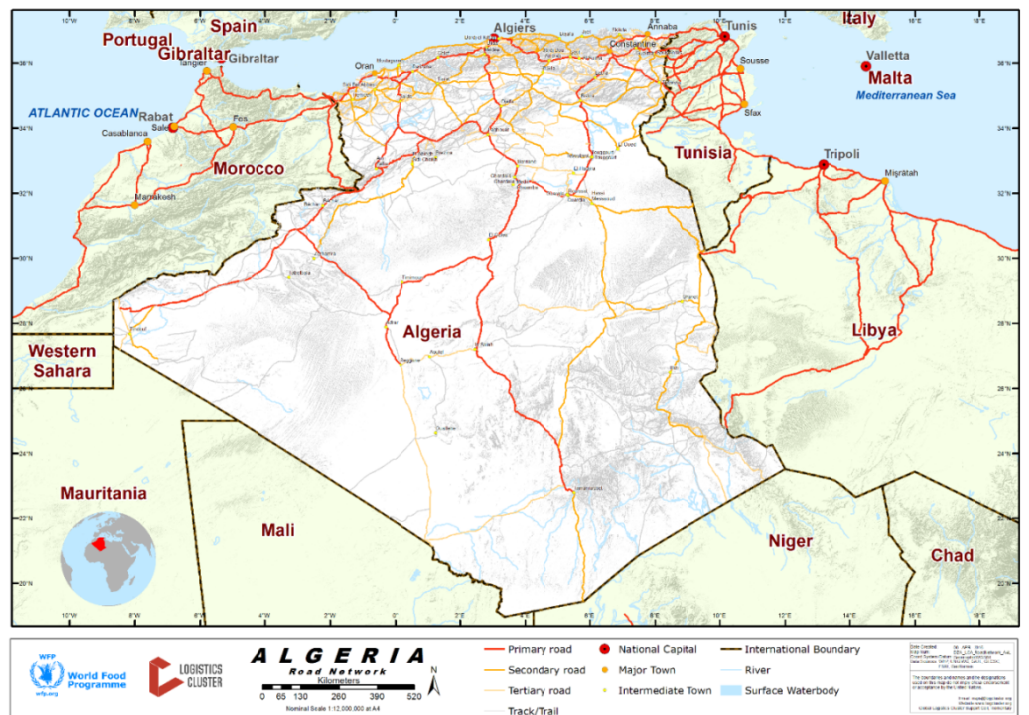


Figura 2 – Rete stradale e autostradale dei paesi magrebini

¹¹<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

La realizzazione delle autostrade est-ovest, che si snodano dal Marocco alla Tunisia, ha notevolmente migliorato le comunicazioni nel Nord Africa.

Come già illustrato su Sistemi di logistica n.4/2017¹² sono in corso lavori di ammodernamento delle ferrovie del Marocco, Algeria e Tunisia che dovrebbero consentire il completamento dei lavori del corridoio Atlantico e Magrebino entro il 2035. Su tali linee ferroviarie transiteranno sia treni ad Alta Velocità (in Marocco in alcune tratte sino a 320 km/h, in Algeria e Tunisia sino a 220 km/h), sia treni merci che collegheranno tutti i porti, gli interporti e le città più importanti. Le nuove linee ferroviarie saranno realizzate a doppio binario banalizzato, saranno alimentate a 25 kV 50Hz, avranno un segnalamento ERTMS livello 2 + segnalamento luminoso laterale e consentiranno la circolazione anche di treni merci non equipaggiati.

In Marocco il 20 ottobre 2017, durante le prove tecniche, un TGV a due piani ha raggiunto la velocità di 320 km/h sulla tratta Tangeri-Kénitra. Durante le prove tecniche che verranno effettuate nella primavera 2018 il TGV di test dovrà raggiungere la velocità di almeno 352 km/h per collaudare l'infrastruttura ferroviaria e consentire il successivo normale servizio sino a 320 km/h. L'inaugurazione ufficiale della linea HSR del corridoio Atlantico da Tangeri a Casablanca e delle nuove stazioni Alta Velocità di Tangeri, Kenitra, Rabat (Fig. 3) e Casablanca è prevista durante l'estate 2018¹³.



Figura 3 – Progetto della nuova stazione di Rabat Agdal¹⁴ (ARCHITECTE: CABINET MELEHI ARCHITECTES)

L'alta velocità denominata LGV, nelle intenzioni del Marocco, dovrebbe essere gestita con criteri di economicità adatti al potere d'acquisto dei marocchini (TGV a due piani – Fig. 4). Pertanto, il treno non sarà riservato ai clienti di fascia alta. I TGV fermeranno circa ogni 250 km in corri-

¹²http://www.roccogiordanoeditore.eu/files/171205/sdl_4_2017_rivista.pdf

¹³<http://www.experiences.it/esperienze-mediterranee-n-1/06-2>

¹⁴Youtube "Gare LGV - Rabat Agdal" - <https://www.youtube.com/watch?v=zUgB5sNI9T4>

spondenza nei centri principali, che saranno serviti da linee convenzionali (RER, linee regionali) e autobus.



Figura 4 - Treno LGV già in servizio in Marocco tra Tangeri e Casablanca¹⁵

Il Master Plan ferroviario marocchino prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con tutti i porti, con particolare attenzione al porto di Tangeri per consentirne un significativo sviluppo.

Nel 2013 l'Algeria ha annunciato che la linea ferroviaria ad alta velocità LGV in corso di realizzazione in Marocco (velocità massima 220 km/h) sarebbe proseguita per 1.200 km in territorio algerino per giungere sino a Tunisi¹⁶ (Corridoio Magrebino). Il progetto TGV algerino fa parte del piano di ammodernamento e di ampliamento delle attrezzature della Société Nationale des Transports Ferroviaire algériens¹⁷ (SNTF), che ha in programma di portare la rete ferroviaria algerina da 4.000 km a 12.500 chilometri entro il 2025.

In Algeria gli studi tecnici per la realizzazione delle nuove linee ad Alta Velocità sono stati avviati a partire dal 2014 anche in collaborazione con Italferr del Gruppo FS¹⁸. Da alcuni mesi è entrata in servizio la Linea AV OuedTlelat – Tlemcen¹⁹ lunga 133 km, velocità massima di esercizio: 220 km/h (Fig. 5). Su tale tratta sono stati realizzati viadotti eccezionali, che hanno pile alte sino a 114m.

¹⁵ <http://www.leseco.ma/oncf/58208-lgv-tanger-casablanca-au-coeur-d-un-projet-titanesque-ep05.html>

¹⁶ YOUTUBE "Une ligne TGV Tunisie Algérie Maroc" - <https://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg>

¹⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Société_nationale_des_transports_ferroviaires

¹⁸ YOUTUBE "Italferr formerà ingegneri algerini Anesrif" - <https://www.youtube.com/watch?v=xAszhEG9AqA>

¹⁹ YOUTUBE "Algérie Le plus grand Viaducferroviaire" - <https://www.youtube.com/watch?v=7ywVFmbt01A>

YOUTUBE "Algérietracédu premier TGV Algérien" - <https://www.youtube.com/watch?v=Fb8gFbDFodU>



Figura 5 - Linea AV OuedTlelat – Tlemcen (Algeria): viadotto VI33 (L=1780 m; Ouedlsser)

Le nuove linee ferroviarie della Rocade Nord e le interconnessioni (Fig. 6) saranno al servizio di 22 Regioni dove abitano più di 20 milioni di abitanti e avranno una lunghezza di 1.822 km.



Figura 6 - Rocade Nord ed Interconnessioni (Algeria)

Verranno collegati 7 porti esistenti (Oran, Mostaganem, Algeri, Bejaia, Jijel, Skikda e Annaba) e un nuovo grande porto, che dovrebbe essere attivato entro il 2023 a El Hamdania²⁰ (Cherchell) a circa 80 km a ovest della capitale Algeri²¹ progettato per gestire 6,5 milioni di TEU e 26 milioni di tonnellate di merci all'anno. Complessivamente saranno realizzate 216 nuove Stazioni e fermate tra le quali la nuova stazione di Algeri (ÉTOILE d'ALGER²²- Fig. 7).

²⁰Youtube "Il più grande porto africano del Mediterraneo" - <https://www.youtube.com/watch?v=JcoSdnHP8KU>

²¹Youtube "Algérie futur grand port El Hamdania/Cherchell" - <https://www.youtube.com/watch?v=YCQEkW3-ymk>

²²Youtube "Projet nouvelle gare centrale ferroviaire d'Alger" - <https://www.youtube.com/watch?v=OuBpgbLIm-s&t>



Figura 7 – Progetto della nuova stazione ferroviaria di Algeri²³ (Fonte: DOHWA ENGINEERING LTD)

In Tunisia è prevista la realizzazione di un porto in «acque profonde» a Enfidha, che potrà accogliere navi container di grandi dimensioni. Lo scalo è situato sul Golfo di Hammamet, dove sta sorgendo un importante polo industriale e logistico. Enfidha è già collegato all'asse stradale Tunisi-Sousse e a quello ferroviario Tunisi-Sfax. Il nuovo porto avrà una capacità di 5 milioni di teus annui. La sua realizzazione permetterà tra l'altro alla Tunisia di integrarsi nel programma delle autostrade del mare e di collegarsi alla Rete euromediterranea di trasporto multimodale. La peculiare posizione geografica dovrebbe permettere al porto di assicurarsi circa il 20% del commercio marittimo dell'area. Il modello del porto sarà il TangerMed marocchino. Il futuro porto di Enfidha potrebbe fare concorrenza agli altri due grandi hubs del centro del Mediterraneo, Gioia Tauro e Malta. I lavori inizieranno entro il 2018, la prima fase dovrebbe essere completata entro il 2022, mentre la seconda entro il 2024.

In Tunisia la rete ferroviaria è lunga 2.167 km e copre tutte le ni²⁴. Solo le linee ferroviarie del nord della Tunisia, per un totale di 479 km, sono realizzate con scartamento standard da 1435 mm e solo 8 km sono a doppio binario. Tutte le altre linee ferroviarie, per un totale di 1.694 km, sono realizzate con scartamento metrico e solo 65 km sono elettrificate.

Pertanto, per proseguire la realizzazione del corridoio TMN-T “Magrebino” lungo la sponda sud del Mediterraneo sarà necessario potenziare le linee ferroviarie esistenti e realizzarne nuove, a partire da Tunisi seguendo la costa mediterranea della Tunisia per proseguire poi lungo la costalibica egeiziana.

A partire dal 1998 il governo della Libia ha iniziato a programmare la realizzazione di nuove linee ferroviarie a doppio binario lunghe 3.170 km, con scartamento standard da 1.435 mm, per collegare la Tunisia con l'Egitto seguendo la costa del mare Mediterraneo (Fig. 8).

²³YOUTUBE “Projet nouvelle gare centrale ferroviaired'Alger”-<https://www.youtube.com/watch?v=OuBpgbLlm-s&t=129s>

²⁴http://www.sncft.com.tn/fr/sncft/presentation_gen.html

La Cina Railway Construction Corporation ha sottoscritto con il governo libico un contratto per iniziare a lavorare a partire da giugno 2008 in modo da realizzare 352 km tra Sirte e Khoms entro il 2013.

Una seconda linea ferroviaria lunga 800 km è stata programmata nel 2012 per collegare i depositi di minerali di ferro a Wadi Shati vicino a Sabha con il porto di Misurata.

Una terza linea di 554 km da Sirte a Bengasi è in fase di realizzazione. È prevista anche la costruzione di una linea ferroviaria trans-sahariana, che corre verso il Niger.

Tutte le costruzioni sono cessate durante la guerra civile libica. Nel febbraio 2013, il progetto ferroviario pre-rivoluzione è stato approvato per la ripresa da parte del governo.



Figura 8 - Mappa delle linee ferroviarie libiche in costruzione e programmate²⁵

Dopo un lungo periodo di inattività, sono ripartiti i lavori per la realizzazione dell'autostrada Ras Ejdyer-Emsaad, lunga 1.750 km che attraverserà la Libia lungo la costa mediterranea collegando il confine con la Tunisia a quello con l'Egitto. Il contratto dell'Anas International Enterprise, controllata del Gruppo Anas e quindi dal Gruppo FSI, ha un valore di 125,5 milioni di euro e una durata di circa 72 mesi²⁶. La realizzazione dell'autostrada Ras Ejdyer-Emsaad rientra tra le opere previste dal «Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione tra la Repubblica Italiana e la Grande Jamhiriya Araba Libica Popolare Socialista», firmato a Bengasi il 30 agosto 2008. L'opera dovrà essere realizzata, in conformità a quanto previsto dal suddetto trattato, esclusivamente da imprese italiane.

²⁵ <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/work-starts-on-libyan-railway.html>

²⁶ www.anasinternational.com/it/libia

Le economie e i porti del Nord Africa hanno un potenziale molto elevato di crescita e sono destinati a svolgere un ruolo sempre più importante nel bacino del Mediterraneo.

I paesi del Maghreb si stanno industrializzando e stanno migliorando le infrastrutture e le comunicazioni nel rispetto degli standard internazionali in modo da creare le condizioni per consentire importanti investimenti stranieri in grado di creare nuove significative opportunità di sviluppo economico e sociale.

In prossimità di Tangeri in Marocco, sullo Stretto di Gibilterra, la Cina costruirà un grande parco industriale che ospiterà duecento multinazionali²⁷. Per la struttura, grande circa duemila ettari, da realizzare nell'arco di 10 anni, l'investimento previsto è di 10 miliardi di dollari. Analoga iniziativa è prevista in prossimità del costruendo nuovo porto tunisino di Enfidha²⁸ e del costruendo nuovo porto algerino di El Hamdania²⁹ (Cherchell), che serviranno non solo la Tunisia, l'Algeria e il Mediterraneo Centro Occidentale, ma anche alcuni paesi subsahariani a partire dal Niger e dal Mali che non hanno sbocchi sul mare. Tali progetti sono stati discussi anche durante il secondo China-Africa Investment Forum, tenutosi nel Marocco a Marrakech il 27 e 28 novembre 2018³⁰, in quanto sarebbero stati inseriti nel megaprogetto "One Belt, One Road".

Connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T

Nelle Regioni europee bagnate dal Mediterraneo occidentale sono in corso i lavori relativi ai corridoi Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo e Reno-Alpi. Nel Nord Africa nelle nazioni magrebine sono in corso i lavori relativi al corridoio Atlantico e Magrebino³¹ (Fig. 9 e 10).

Il collegamento dei corridoi TEN-T Atlantico e Mediterraneo con il corridoio TMN-T Atlantico è previsto tramite l'Afrotunnel di Gibilterra³². La posizione strategica dello stretto di Gibilterra in un contesto di mobilità crescente su scala internazionale dà a questo progetto una chiara componente geopolitica in termini di opportunità che apre allo sviluppo del trasporto terrestre intercontinentale, favorendo l'integrazione tra l'Europa e l'Africa³³.

Non bisogna dimenticare che attraverso il Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale navale (dati 2014) e che le quantità sono destinate ad aumentare anche in conseguenza delle stime di crescita della popolazione mondiale.

In particolare, la popolazione dell'Africa è destinata a raddoppiare entro il 2050 e a quadruplicare entro il 2100³⁴ (nel 2015: 1.186 milioni di abitanti, nel 2050: 2.478 mil. di abitanti, nel 2100: 4.387 mil. di abitanti).

²⁷ <http://limes-club-trieste.blogspot.it/2017/09/gli-investimenti-cinesi-nel.html>

²⁸ <https://www.webmanagercenter.com/2017/01/18/401800/port-en-eaux-profondes-a-enfidha-debut-des-travaux-fin-2018/>

²⁹ https://www.huffpostmaghreb.com/2018/01/08/port-centre-el-hamdania_n_18955458.html

³⁰ <http://chinaafricainvestmentforum.com/en/> - https://www.youtube.com/channel/UCsS2rFR_SgN4A5xL9LusJbQ

³¹ YOUTUBE "Une ligne TGV TunisieAlgérieMaroc" - <https://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg&t=55s>

³² YOUTUBE "Futurprojet Tunnel entre L'Europe et l'Afrique" - <https://www.youtube.com/watch?v=YyNd9pU1mmA>

³³ <http://www.ferrmed.com/>

³⁴ <http://www.un.org/en/development/desa/population/>

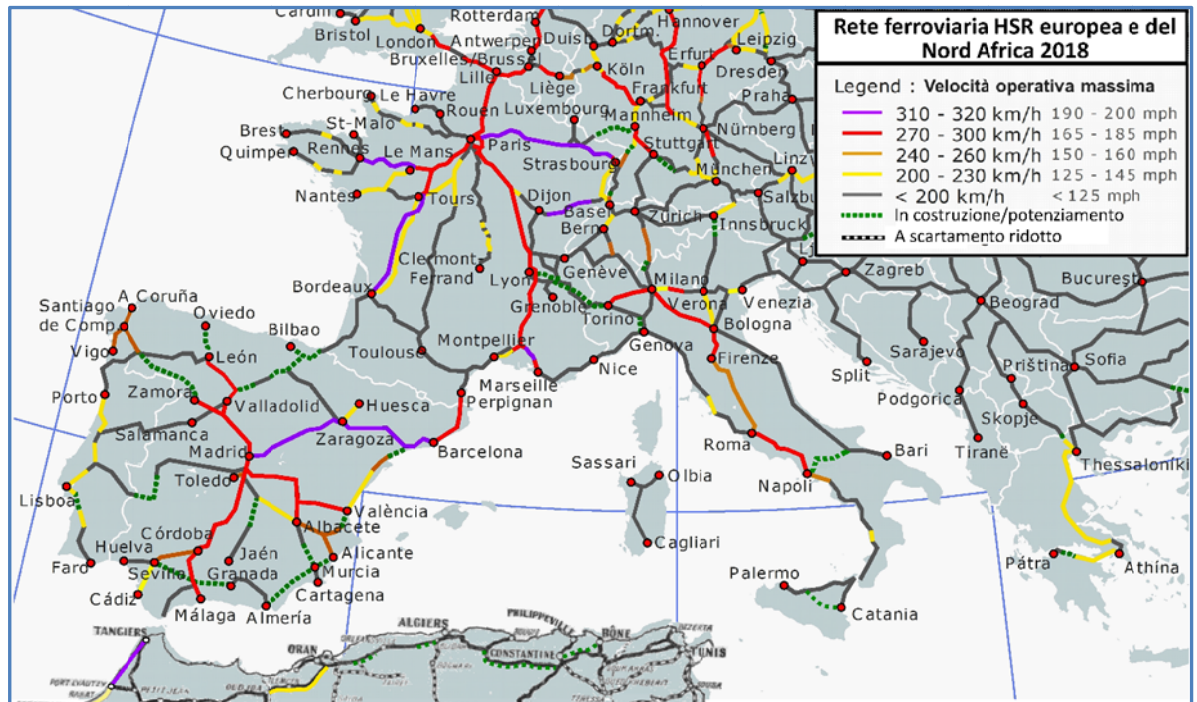


Figura 9 – Principali linee ferroviarie europee e del nord Africa (area magrebina)– 2018

Questo comporta la necessità di programmare per tempo il potenziamento dei collegamenti nel Mediterraneo. Non è pensabile che l'unico collegamento stabile programmato tra l'Europa e l'Africa sia quello dello stretto di Gibilterra. È opportuno che l'Unione per il Mediterraneo (UfM) inizi a pianificare studi di fattibilità relativi alle possibilità di collegare il corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T con il corridoio Magrebino della rete TMN-T. I due corridoi inizialmente potrebbero essere uniti tramite un collegamento marittimo e successivamente tramite un collegamento stabile tra la Tunisia e la Sicilia³⁵. Ciò rende evidente la necessità di reinserire nel corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia in modo da evitare un'interruzione di carico in corrispondenza dello Stretto di Messina. Coerentemente con tale necessità nel DEF 2017-Allegato Infrastrutture (Appendice 2 – Interventi – pag. 132) il Governo italiano ha previsto la predisposizione di un Progetto di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non stabili dello Stretto di Messina³⁶. Pertanto, nelle prossime revisioni dei corridoi europei e nord africani, dovrebbero essere inserite le connessioni tra i corridoi TEN-T e TMN-T insieme al collegamento stabile dello Stretto di Messina.

La realizzazione del Corridoio Atlantico e del corridoio Magrebino della rete TMN-T insieme al loro congiungimento con i corridoi europei Atlantico e Mediterraneo della rete TEN-T tramite l'Afrotunnel di Gibilterra darebbe indubbi vantaggi strategici ed economici ai paesi attraversati da tali corridoi³⁷.

³⁵ <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html>

³⁶ <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/def-2017/allegato-al-def-2017-le-opere-fino-al-2030>

³⁷ http://www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/PROYECTO/COM_INTERN.htm

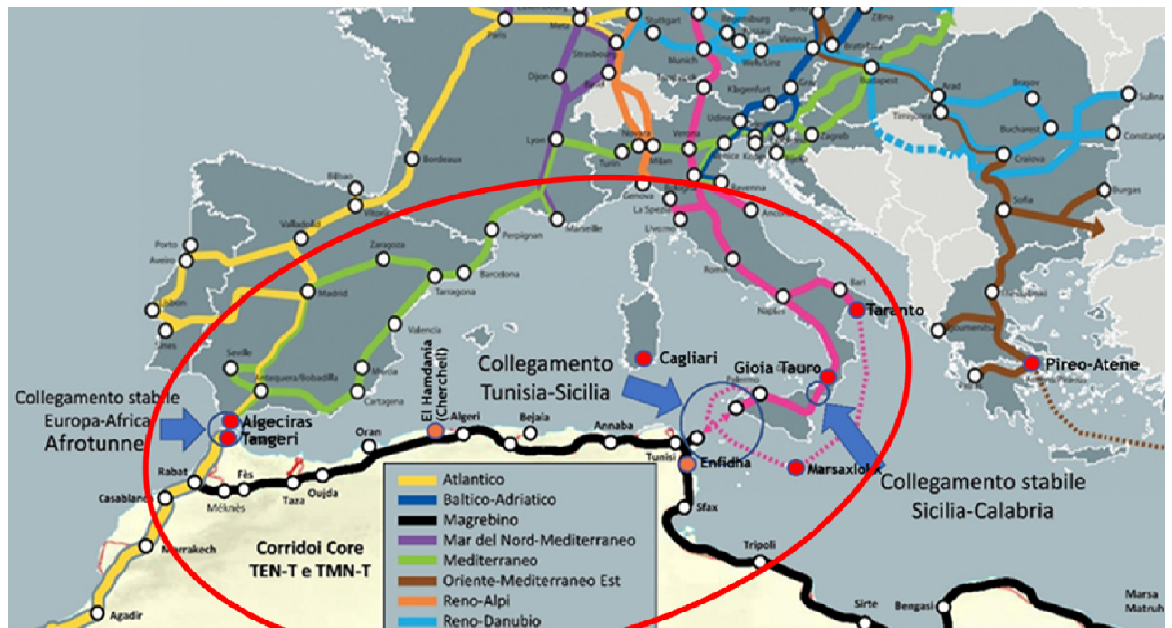


Figura 10 - Ipotesi di congiunzione dei corridoi ferroviari CORE europei TEN-T e del Nord Africa TMN-T

Tale scenario è in linea con quanto auspicato dall'associazione Ferrmed³⁸.

Il completamento del Corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo con la realizzazione di un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, il potenziamento del porto di Gioia Tauro, sia per le funzionalità di Transshipment che Gateway, l'istituzione delle previste Zone Economiche Speciali (ZES) realizzate in modo da attrarre significativi investimenti, secondo uno schema analogo a quello di Tangeri, darà la possibilità di attrarre multinazionali in grado di rilanciare l'economia e l'occupazione non solo nel sud Italia, ma nell'intera penisola. L'istituzione di un servizio di navi traghetto veloci tra la Sicilia e la Tunisia e successivamente di un collegamento stabile³⁹ daranno la possibilità di instaurare nuovi più intensi scambi commerciali tra il Nord Africa e l'Italia aumentando le opportunità di sviluppo sia dal punto di vista economico che sociale e culturale. In occasione della revisione della rete TEN-T prevista dal Regolamento 1315/2013 per il 2023 sarebbe opportuno avviare il processo di collegamento con la rete TMN-T. Il corridoio Scandinavo Mediterraneo aumenterà di importanza in quanto diverrà intercontinentale tra l'Europa e l'Africa al centro del Mediterraneo. È fondamentale l'internazionalizzazione del Mezzogiorno d'Italia e il suo completo inserimento nella rete dei corridoi trans-europei e trans-mediterranei. Il perseguimento degli obiettivi Macroregionali potrebbe essere la soluzione ai problemi dell'intera Area Mediterranea Centro Occidentale⁴⁰.

Giovanni Sacca

giovanni.sacca@gmail.com

³⁸ <http://www.ferrmed.com/>

³⁹ <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/07/08/tunnel-da-mazara-alla-tunisia-un-sogno.html>

⁴⁰ http://www.roccogiordanoeditore.eu/files/171205/sdl_4_2017_rivista.pdf

Pilastro della comunicazione della MMCO**ESPERIENZE MEDITERRANEE**

Sergio Bertolami sergio.bertolami@experiences.it

EUROPA MONDO

Peppino Abbati abbatip@libero.it

GIORDANO EDITORE

Rocco Giordano rocgior@libero.it

MOLESKINE

Geri Villaroel villaroel@tiscali.it

I VESPRI

Maurizio Ballistreri maurizioballistreri@alice.it

Rivista AF

Sandro Bonforti afcafi@tin.it

IL DENARO

Paolo Pantani paolopantani44@gmail.com

MONDO NUOVO NEWS

Giovanni Frazzica mondonuovonews@gmail.com

MESSINA WEB

Rosario Fodale rosariofodale46@gmail.com

INTERVISTE A 360 GRADI

Franco Arcovito francoarcovito@gmail.com