



## Dipartimento Mezzogiorno

Coordinatore Alfonso Barbarisi

### PROGETTO DI SVILUPPO EURO-MEDITERRANEO PER I CONFINI SUD DELL'EUROPA

Avviare un percorso durevole di ripresa e di *tras-formazione* dell'economia italiana, segnata sempre più da marcati fattori di debolezza strutturale, e porre un argine alla lunghissima crisi del "grande malato d' Europa" è una priorità europea e, oramai, ben riconosciuta e ben considerata dall'UE, nonché condivisa dal suo asse franco-tedesco. Questa attenzione scaturisce da una considerazione forte: la globalizzazione sta restituendo, sempre più, e sempre più velocemente, un ruolo geopolitico al Mediterraneo. Un rafforzamento strutturale dei confini sud dell'Europa è necessario ed improcrastinabile per gli interessi dell'Europa ed il relativo ripristino di un ruolo centrale dell'Italia nel Mediterraneo sono ritenuti, a ragione, vitali e strategici per l'intera Europa.

Inoltre, pur evitando la retorica del "nulla sarà come prima dopo la pandemia", questa è, però, effettivamente, l'occasione per mostrare con i fatti cosa significa *tras-formare* e affrontare, senza improvvisazioni, il non facile recupero di una economia italiana allo sbando, accentuata dalla pandemia, nella prospettiva dell'eccezionalità della *recovery strategy*, che non a caso attribuisce all'Italia uno straordinario aiuto finanziario, sostanzialmente in virtù della sua concreta e riacquistata rilevanza strategica.

Va pertanto considerato la formulazione di un progetto coerente alla strategia del *green new deal*, in una rinnovata politica di sviluppo di sistema: logistica, energie rinnovabili, rigenerazione urbana e ambientale, agroalimentare e agroindustria, governo delle acque, politica industriale, ricerca e innovazione saranno decisivi aspetti di questo disegno strategico "unitario" di rafforzamento a sistema della coesione sociale, territoriale ed economica della nazione italiana e dei confini meridionali della UE.

D'altra parte, con preoccupazione, si rileva l'impressione che la politica italiana attuale perseveri una prassi, che non riesce ad andare oltre l'intento di attuare una "manutenzione" del sistema, senza prendere atto della necessità di sciogliere i nodi strutturali via via cumulatisi per politiche inadeguate, che stanno portando il Paese ben "oltre il declino" : una politica certamente non in linea con **quella *tras-formazione* del sistema paese, che il partito INSIEME vuole proporre e perseguire**, rispetto anche alle raccomandazioni del Consiglio europeo, contenute nel cd. Pacchetto Primavera.

È nostra convinzione che l'Italia debba svolgere una funzione centrale nei traffici marittimi asiatici, nordafricani ed europei ed il rapporto "*Logistica a valore* e Mediterraneo" rappresenta uno snodo decisivo per godere ed approfittare, da parte dell'Italia, della sua enorme rendita posizionale

mediterranea. Va costruito, pertanto, un progetto che avvantaggi tutto il Paese e garantisca alle regioni del Nord non un ritorno ad una asfittica crescita pre-pandemica, ma un rilancio olistico dell'economia nazionale, con tassi annuali del 2-3% e più.

Il percorso da intraprendere è finalizzato ad un flusso ascensionale sud-nord, che passi per il *Mediterranean Bridge* "Italia" e ad una progressiva strutturazione di un significativo *Southern (Italian) Range* in Europa, iniziale anello logistico di un sistema euro-mediterraneo, fortemente connesso, competitivo, *green*, sostenibile e socialmente inclusivo.

Proponiamo come primo anello del Sistema il rinnovamento delle quattro ZES (Zone Economiche Speciali) di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro in connessione con i porti, già in parte attivati, e le relative ZLS (Zone Logistiche Semplificate) e FTL (Filieri Territoriali Logistiche) retroportuali e *distripark*: un disegno da arricchire verso sud quando a questo sistema si aggiungeranno altre ZES in prospettiva con il collegamento al continente della Sicilia e verso il nord svolgendo una funzione strategica di raccordo del Mediterraneo con gli altri Paesi europei.

Questo sistema, di fatto, dispone già di una considerevole attrezzatura sul campo, che va resa velocemente operativa con significativi, indispensabili interventi, legislativi e finanziari, considerando i stretti tempi di impegno e di spesa del Recovery Fund (2023/2026).

La integrazione intelligente Nord-Sud d'Italia e tra ZES, ZLS (Zone Logistiche Semplificate) e FTL (Filieri Territoriali Logistiche) sarà il terreno sul quale iniziare speditamente a muoversi per condividere una riflessione immediatamente operativa sul come affiancare, al necessario impegno per il *made in Italy*, la complessa articolazione della "Logistica a valore" euromediterranea e stimolare l'interazione tra una innovativa politica industriale e la logistica, della quale l'Italia intera ne trarrà frutto.

In questa prospettiva vanno disegnate politiche attive di contrasto alla desertificazione attraverso una strategia di rafforzamento e completamento delle reti infrastrutturali e logistiche a sostegno del sistema produttivo, tanto più ora, che l'assestamento dell'economia globale, provata dalla pandemia, invita decisamente ad attivarsi per stimolare, orientare e governare il processo di *re-shoring* e l'accorciamento delle "catene del valore".

La drammatica ripresa, in tempo di pandemia, del divario Nord-Sud italiano investe, con l'economia, i diritti di cittadinanza, alimenta sperequazioni crescenti che frenano ulteriormente le potenzialità dell'intero Paese, con il risultato di alimentare un imbarazzante, e perciò esorcizzato, "secondo divario" tra l'Italia tutta (Nord e Sud!) ed il resto dell'UE.-Per altro, se è vero, che la pandemia ha prodotto uno shock "simmetrico", colpendo tutti i paesi su scala globale, nel nostro Paese vi sono avuti notevoli effetti asimmetrici, in virtù della natura fortemente dualistica del nostro sistema.

**È una sfida impegnativa, che il partito INSIEME vuol far sua:** una sfida da non affrontare in ordine sparso o con contrapposizioni, fuori tempo, nord-sud, non velleitaria, ma più che mai urgente, per la quale si possono mobilitare già oggi risorse per avviare un percorso al quale la UE è chiamata a contribuire economicamente in virtù della concreta rilevanza strategica dell'Italia, nella prospettiva del *recovery fund*.

La sfida è ancor più importante perché essa è in perfetta sintonia con l'obiettivo di dotare il Paese, di un quanto mai necessario, secondo motore economico non trasformativo, ma logistico distributivo ed utile anche all'industria trasformativa.

Le quattro ZES (quattro sistemi portuali: Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro), se ben sincronizzate, possono attivare lo sviluppo di una vasta area, che, solo quella del Mezzogiorno continentale, coinvolge direttamente oltre 12 milioni di cittadini.

Lo sviluppo del "perimetro quadrilatero" consente di attivare molteplici relazioni interne all'area vasta del Mezzogiorno continentale e, con una sapiente tessitura, di potenziarla e di valorizzarla

Per attivare le ZES, gli strumenti necessari nell'immediato sono:

- a. Un decreto per la semplificazione normativa (un riferimento immediato è per questi profili a quanto è già in vigore a Taranto). Sul tema una articolata proposta è al vaglio del ministero competente;
- b. L'attivazione della Zona Doganale Interclusa provvedendo alle necessarie infrastrutture per soddisfare i criteri di interclusione;
- c. La attrezzatura, con le necessarie bonifiche, dei retroporti per renderli il cuore produttivo della ZES, secondo i canoni del *distripark* per lo sviluppo della logistica a valore.
- d. Ridurre decisamente i tempi di realizzazione del corridoio ferroviario TAV-TAC Napoli Bari, che le FFSS impegnate a realizzare il progetto da oltre dieci anni hanno fissato per un troppo lontano 2026.

Ognuna delle quattro aree deve avere una missione ben precisa.

Le aree interne della Campania, Puglia, Calabria e Basilicata involontarie protagoniste di una drammatica desertificazione diventeranno, di fatto, naturali beneficiarie delle connessioni e delle molteplici forme di trasversalità ed intermodalità, che il progetto promuove nella connessione est-ovest delle *ZES di Napoli e Bari*, nell'ambito del previsto corridoio trasversale Tirreno-Adriatico, giammai esistita nei secoli addietro. Le dodici stazioni della Napoli-Bari dislocate tra Irpinia, Sannio, Daunia, Capitanata, Murge, funzionali alle ZES, si prestano fisiologicamente alla strategia di rivitalizzare dei borghi e territori delle aree interne e a renderle organicamente complementari e funzionali attraverso la identificazione di Aree Vaste, da organizzare in Filieri Territoriali Logistiche (FTL) e sconfiggere la marginalità economica e il degrado demografico.

Nell'ambito del Quadrilatero alla *ZES di Taranto* (archiviata l'esperienza di *Evergreen*) spetta la duplice funzione di valorizzazione del porto, struttura fondamentale nel progetto, cruciale anche per governare l'emergenza ILVA, e di interpretare il fatto peculiare di essere ZES biregionale, destinata a promuovere l'integrazione dell'agricoltura di eccellenza esercitando l'attrazione di una industria di trasformazione che ha prospettive molto significative nel mercato globale. In questo disegno, la regione *partner*, la Basilicata, esce dall'isolamento e potrà fungere da baricentro del Sistema e partecipare attivamente al processo di reindustrializzazione dell'area.

La funzione del miglior porto del Mediterraneo, quello di Gioia Tauro, va aggiornata con il mai realizzato retroporto in funzione di *distripark*; una trasformazione da coltivare con costanza e determinazione puntando alla diversificazione necessaria a superare la monocultura a basso valore aggiunto del *transshipment*. Il costituendo *distripark* va radicato alla logistica dell'*enclave* a vocazione agroindustriale della FTL della Valle del Crati.

Una importante integrazione, infine, di un tale sistema logistico sarà la piena attivazione delle autostrade del mare (AM) a supporto delle funzioni strategiche delle ZES, della portualità e della interconnessione nord-sud. Di fatti il sistema delle ZES va sviluppato e supportato attivando un efficiente supporto infrastrutturale terrestre di connessione tra i territori perimetrati dai vertici del quadrilatero continentale e dell'esagono meridionale in senso lato. Un efficiente sistema di autostrade del mare è agevole realizzare fidando sull'intera gamma di vettori dalle nostre flotte che, per operatività, sono tra le più consistenti al mondo, fortemente insediate nel Mezzogiorno e che sotto questo aspetto hanno colto solo il tema della continuità territoriale trascurando (per carenza di strategia logistica nazionale) l'enorme potenzialità di tessere la rete logistica euromediterranea. Dello sviluppo di questa rete l'Italia può essere l'indiscussa regista.

Il Partito INSIEME vuole essere l'avanguardia di un progetto concreto di effettivo recupero del Mezzogiorno per la valorizzazione di tutto il Sistema Italia-Europa, per dare senso e contenuto ad una opzione euromediterranea, concreta, strategica, ma anche inclusiva delle realtà sociali locali e nazionali e finalmente affrontare i nodi strutturali di un'economia italiana agonizzante.