

mercoledì 14 giugno 2017

Il prolungamento del Corridoio Baltico Adriatico è la prima ed unica vera politica di coesione per il SUD del Paese. (Ing. Donato Caiulo, Presidente del Propeller club port of Brindisi)

Il prolungamento del Corridoio Baltico Adriatico è la prima ed unica vera politica di coesione per il SUD del Paese. (Ing. Donato Caiulo, Presidente del Propeller club port of Brindisi) L'iniziativa del Partito Popolare Europeo nel Comitato delle Regioni del 16 giugno a Brindisi con il seminario dal titolo "Città e regioni per il rilancio della rete di trasporto trans europea (TEN-T Network)", è l'occasione propizia per approfondire alcune questioni con uno sguardo "meridiano". Già nella visione strategica che animava lo studio del "Corridoio Meridiano" del 2007 del Ministero Infrastrutture e Trasporti, lo sviluppo territoriale del Sud d'Italia veniva potenziato in una visione che assegnava ad alcune città-porto la funzione di "poli di commutazione" del sistema euro mediterraneo: luoghi in cui le grandi reti provenienti dalla via della seta, dalla Cina e dall'India atterrano sul territorio, solidificano i loro flussi e fertilizzano i sistemi logistici locali. La logica di riferimento era quella di un'efficace dimensione territoriale delle strategie secondo una visione dello sviluppo che guardava al territorio come "progetto implicito", come selezionatore di istanze.

Oggi, a dieci anni di distanza, è maturata la consapevolezza che solo nell'incontro tra le città del Sud, messe a sistema con i loro porti ed una revisione dei corridoi trans-europei, con l'allungamento a sud del Corridoio Baltico-Adriatico, si potrà creare uno sviluppo inclusivo e sostenibile che attraverso le politiche di coesione si estenda dal livello europeo e nazionale al livello locale. Il Mezzogiorno può diventare volano e non più peso per il Sistema Paese, attraverso la rete delle sue città-porto. Questa è la scommessa e l'occasione irripetibile per il Mezzogiorno a valle della riforma della portualità: la rete delle città portuali del Mezzogiorno, strettamente connesse via ferro, come Gateway dell'Europa sul Mediterraneo, potrà rivelarsi il nuovo motore dell'economia del Mezzogiorno.

Ma se davvero si vuole scommettere sull'economia del mare, dei servizi alle merci, alle imprese e alla persona, sull'incremento dell'offerta tecnologica di logistica e dei beni prodotti e/o sbarcati nel Mezzogiorno, va detto che l'intensità della trasformazione deriverà anche dalla soppressione dei colli di bottiglia (a livello di infrastrutture ma soprattutto di burocrazia e servizi) nei collegamenti ultimo miglio mare-terra-ferro. Nel definire un programma che consideri davvero le politiche logistiche, trasportistiche ed urbane del Mezzogiorno, parte integrante non solo del disegno di rilancio del Mezzogiorno, ma dell'intero paese, non si può fare a meno di domandarsi prima di tutto verso quale trasformazione si vuole indirizzare il Mezzogiorno, e di cosa c'è bisogno per creare condizioni logistico-ambientali favorevoli e, conseguentemente, in quali scelte infrastrutturali tutto ciò si traduce.

Occorrerà individuare le opere realmente utili (snelle e condivise) per i porti del Mezzogiorno perché siano, lato Mediterraneo del Nord, Porte d'accesso all'Europa attraverso l'intermodalità mare/ferro con le rispettive necessità di

investimento "ultimo miglio" (infrastrutture e servizi). Occorrerà inoltre valutare, nell'ambito dei Comitati di Gestione delle AdSP, ed attraverso il Tavolo del Partenariato, la possibilità di un "Contratto Istituzionale di Sviluppo", (ultimo miglio ed intermodalità nel Mezzogiorno) con RFI al fine di garantire sia la connessione rapida mare/ferro che il collegamento "lungo" dal Mediterraneo all'Europa Centrale, attraverso l'auspicabile prolungamento fino a Bari/Brindisi/Taranto del Corridoio BALTICO ADRIATICO (l'unico in grado di collegare, oggi e non nel 2030, i porti del sud all'Europa continentale, atteso che la pendenza e le gallerie della Firenze-Bologna non consentono, attualmente, il formarsi di treni-cargo a pieno carico nel corridoio "Scandinavo Mediterraneo" che attualmente è l'unico Corridoio Europeo che, "teoricamente", collegherebbe il Sud d'Italia all'Europa).

Il prolungamento del "Corridoio Baltico-Adriatico" potrà connettersi attraverso la Bari-Napoli con i porti del Tirreno, in linea con gli obiettivi comunitari, al servizio dello Sviluppo e della Coesione Territoriale dell'intero Mezzogiorno. La rigenerazione portuale e la modernizzazione infrastrutturale della portualità meridionale, dotata di ampi spazi retro-portuali, sono progetti dei "paesaggi del domani", di "infrastrutture prioritarie nazionali", dove, ad esempio, anche le infrastrutture informatiche (Smart Port) o le prestazioni energetiche (Green Port), non siano corredo ma linfa, componenti del cambiamento e dello sguardo volto al futuro, verso uno sviluppo competitivo coniugato alla storia urbana specifica ed alla coesione sociale delle comunità insediate. Da Brindisi, il 16 giugno 2017 può esserci la spinta decisiva per prendere consapevolezza a livello Europeo della necessità di revisione delle reti TEN-T con il prolungamento fino a Brindisi/Taranto del Corridoio Baltico Adriatico.