

Il Mezzogiorno si caratterizza oggi per due aspetti particolarmente importanti e complementari nella sua collocazione regionale: essere ad un tempo un potenziale spazio economico e l'avamposto del mercato comunitario verso l'area mediterranea.

La favorevole posizione geografica, la centralità nel bacino e la proiezione politica verso un maggior decentramento delle attività di governo del territorio, all'interno sia del regime nazionale che comunitario, fanno sì che il Mezzogiorno non sia più una mera espressione geografica creata per individuare un aggregato territoriale in deficit di sviluppo, quanto una realtà nuova di relazionalità economica non trascurabile per poter realizzare quel Mediterraneo allargato a cui l'Unione Europea, con le sue politiche di apertura verso i Paesi Terzi, con gli accordi di associazione e di cooperazione, vuole arrivare.

La realizzazione di un *partenariato euromediterraneo*, auspicato dalla *Politica Mediterranea Rinnovata* (PMR)

dell'Unione Europea, coinvolge il Sud del Paese in una prospettiva di integrazione politico-economica senza precedenti determinando un'occasione storica di rilancio dei territori alla quale le amministrazioni locali non possono sottrarsi. Per questo, il raggiungimento di standards minimi garantiti di offerta di servizi qualitativamente competitivi richiede una ridefinizione delle politiche territoriali tali da esprimere, in termini di sostegno all'attività di impresa, l'articolazione delle risorse disponibili, umane e materiali, secondo principi di ottimizzazione delle stesse che sino ad ieri hanno lasciato il posto a politiche di sperpero assistito. Garantire una vantaggiosità all'investimento, nei costi contenuti nell'impianto e nel trasporto, oltre a disporre di una efficiente rete di commercializzazione, significa dotarsi di un management locale capace di esprimere abilità di marketing e di promozione, e, quindi, di elevare qualitativamente il livello della formazione del fattore umano, creando quel *know how*

localizzato a cui affidare le operazioni di programmazione e di realizzazione di politiche di sviluppo nate e definite sul territorio. Evitare la marginalizzazione, presentarsi quale nuovo aggregato economico determinante nell'assetto competitivo dell'Unione Europea, significa convincersi della necessità di integrare le politiche di programmazione locale con gli obiettivi comunitari di competitività, valorizzando le proprie tradizioni produttive partendo dalla piccola dimensione di impresa. Ciò favorirebbe una miglior diffusione delle possibilità occupazionali, di reddito, e di riproposizione produttiva di tradizioni economiche fondate su un artigianato che dovrà evolversi verso un terziario avanzato. Evitando, così, le grandi concentrazioni di impresa, puntare su una formazione qualificata delle risorse umane e disporre di un'autonomia decisionale sui programmi e sulle abilità manageriali da esprimere direttamente sul territorio, si potrà garantire il raggiungimento di un primo, importante, risultato: il coinvolgimento consapevole delle comunità nelle politiche di sviluppo. Valorizzare le differenze, riconoscere l'importanza delle periferie, puntare sulla mobilità interregionale e sulla flessibilità dei fattori produttivi vuol dire credere nell'integrazione fra i partners dove coesione e solidarietà diventano i valori guida delle nuove relazioni euromediterranee. Ma quali sono, in realtà, le vere difficoltà al decollo del Mezzogiorno? Quali gli ostacoli a determinare uno *start up*

apprezzabile e sostenibile in un clima di internazionalizzazione delle performances di sviluppo? La possibilità di determinare un take off sostenibile risiede nella capacità politica di ridefinire lo

spazio economico. In fondo, ciò, rappresenta la sintesi dello stesso intervento comunitario verso le regioni a sviluppo differenziato, ad Obiettivo 1 per intenderci, oltre che l'evidente risultato di tutte le riflessioni condotte sul Mezzogiorno volte a ricercare strumenti idonei ad affrancare il Sud del Paese da una situazione di ancestrale inerzia non più accettabile nè tantomeno giustificabile. La globalizzazione dei mercati, parola usata ed abusata in varie circostanze, non consente né comprende alibi storico-economici rivolti a dare credito ad aree in ritardo. La cultura delle capacità, e la fine dell'assistenzialismo statalista, determinano un'apertura di credito soltanto verso le performances organizzative e produttive di una comunità dove l'abilità nel governo del territorio diventa un fattore determinante nel creare quella fiducia necessaria verso chi investe. La presenza di grandi aree metropolitane, un'urbanizzazione non equilibrata che contraddistingue le città mediterranee, la forte concentrazione di popolazione nei grandi agglomerati urbani non consente una divisione ottimale delle risorse sul territorio ed una conseguente attività articolata e diffusa di produzione. Ma su quali variabili sociali ed economiche bisognerà intervenire? Anzitutto, diminuendo la pressione demografica proprio sulle grandi aree metropolitane attraverso una riorganizzazione del territorio in insediamenti più ampi con attività economiche diffuse che consentano un recupero delle lavorazioni artigiane riproposte in una piccola dimensione d'impresa. Una tutela concreta dell'ambiente, per poter garantire la qualità delle risorse presenti, un miglioramento delle comunicazioni e dei servizi sul territorio contribuirebbero a realizzare quella rete di relazioni economico-commerciali sulle quali costruire una leadership regionale. D'altra parte, lo sviluppo dell'attività produttiva del Mezzogiorno non potrà fare a meno di confrontarsi con i paesi rivieraschi. La peculiarità dell'offerta, la capacità di soddisfare una domanda qualificata determina un trend verso la specializzazione in attività economiche espresse secondo il loro livello di competitività utilizzando, nella collocazione sul mercato, l'alta permeabilità di quest'ultimo dovuta in virtù di ragioni di scambio che possono rispondere, oltre che con l'offerta di petrolio dei Paesi del Nord Africa e arabi, con la produzione agricola differenziata, l'offerta turistica e di servizi soddisfacendo, in quest'ultimo settore, una domanda di tecnologia e di risorse derivate che si pone alla base delle possibilità del Mezzogiorno di dotarsi delle infrastrutture necessarie per sostenere uno sforzo non indifferente di rimodulazione delle vita economico-produttiva dei territori che ne compongono l'aggregato. Per questo, migliorare e integrare la rete dei trasporti, siano essi aerei che marittimi, ferroviari e su strada, valorizzare le politiche di Ricerca e Sviluppo nel momento in cui a Sud la domanda di energia diventa un fattore critico nel supportare una favorevole evoluzione di sviluppo economico, ricercare l'abbattimento dei costi con investimenti in energie alternative, migliorare la disponibilità delle risorse idriche, sia dal punto di vista della loro utilizzabilità sociale che produttiva, con la realizzazione di grandi opere di approvvigionamento e di irrigazione ragionata, rappresentano le priorità essenziali da raggiungere nella ridefinizione di uno spazio funzionale a programmi di crescita delle comunità residenti. La crescita delle regioni euromediterranee, quindi, risponde agli stessi criteri di analisi delle aree a sviluppo differenziato il cui superamento dovrebbe consentire di risolvere, in chiari termini competitivi, il divario esistente. Pertanto, non si tratta soltanto di individuare il deficit di crescita imputandolo ad una prevalente economia agricola e al mancato passaggio ad una struttura produttiva industriale. Se è vero, cioè, che l'applicazione della tecnologia rivoluziona i processi produttivi, e determina una riorganizzazione sociale per effetto della diversificazione dei fattori che concorrono allo sviluppo, non ultimo quello umano, è altrettanto vero che l'accusa di localizzazione può rappresentare un parziale alibi alla ruralità dell'economia del Mezzogiorno laddove le risorse presenti sul territorio, al contrario, dovrebbero essere, qualitativamente e

quantitativamente, utilizzate in disegni di impresa trasformati in originalità dell'offerta e, quindi, competitivi quali prodotti tali da rivitalizzare il tessuto artigianale storicamente presente presentandolo nella sua evoluta fisionomia terziaria. Se si è convinti di questo, è evidente che la differenza fra industria e agricoltura diventa insignificante laddove tutto è produzione e tutto diventa rilevante in termini di economia locale e di sistema produttivo organizzato.

Ed ancora, si comprende del come non si tratta più di utilizzare il termine di *localizzazioni industriali*

quanto di
localizza

zioni produttive

, ovvero di identificare un

“sistema integrato”

di impiego di risorse al fine di creare una comunità non solo politica ma ...economica.

Che la disponibilità di tecnologia applicata ai processi produttivi rappresenti un fattore rilevante di competitività e di ottimizzazione dell'impiego delle risorse è fuori discussione. Che la disponibilità di tecnologia sul territorio non vi sia o lo sia solo superficialmente, ma non rispondente a programmi integrati di supporto, è un'altra cosa. La competitività di una regione economica è sempre funzionalmente dipendente da un'applicazione efficace dei risultati della ricerca alle attività produttive. Ciò che però preoccupa l'Unione, di fronte ad una persistente differenza di opportunità tecnologiche e di comunicazione integrata fra le regioni che ne compongono il mosaico politico, è il rischio che politiche di sviluppo locali, apparentemente dotate di efficace successo per effetto di un inserimento rapido delle produzioni sui mercati di riferimento, siano fondate più sull'offerta di manodopera a basso costo per compensare i maggiori costi dovuti all'assenza di tecnologia avanzata, che non all'applicazione, e quindi ad un giusto valore aggiunto, dei risultati della ricerca. In altre parole, non si tratta di deprezzare il costo del lavoro con politiche di flessibilità indiscriminata, quanto di modellarne il relativo mercato per poter realizzare un'equilibrata sintesi fra tecnologia, ricerca applicata e costo del lavoratore in ragione della qualità dell'offerta. Ciò dovrebbe garantire l'inserimento del Mezzogiorno in un contesto euromediterraneo grazie a capacità produttive legate e derivate da una tradizione artigianale diffusa ma non ancora sufficientemente ridefinita in termini imprenditoriali; dall'offerta turistica, ad un'agricoltura capace di offrire prodotti in ogni stagione, ad un'industria di trasformazione a questa collegata. Ma per raggiungere tali obiettivi bisognerà individuare le priorità relative a maggiori investimenti in formazione, con un'ottimizzazione delle risorse scolari orientandole verso profili intermedi di qualificazione per ottenere una diversificazione delle competenze e delle capacità professionali da spendere nell'articolazione dei processi produttivi. Ora è evidente come la proiezione euromediterranea del Mezzogiorno sposta gli interessi dell'Unione verso una periferia che gode di un'importanza particolarmente sensibile ai cambiamenti politici ed economici dell'Occidente. L'essere vicini all'oriente prossimo e ritrovarsi, nello stesso tempo, parte dell'Europa continentale dimostra quanto sia ormai necessario parlare, per il Mezzogiorno, di Mediterraneo allargato, ovvero di un'area di convergenza di interessi ridefinita in termini di una denazionalizzazione degli interessi, delle relazioni fra gli Stati che vi si affacciano, interpretate in chiave di una forte ricerca di partnership all'interno delle aggregazioni che si confrontano. L'azione politica già avviata dall'Unione Europea con gli accordi di associazione, la cooperazione, la propensione politica a partecipare direttamente alla soluzione delle crisi che caratterizzano l'instabilità dell'area, mutano gli scenari di ieri per riproporre il Mediterraneo quale nuovo ed *antico “mare politico”*, oltre che cuore vitale del commercio del “vecchio” continente. Se ci si interroga, allora, sulla vocazione mediterranea,

se la si interpreta in termini economici, si potrà comprendere come perifericità e diversità diventano non fattori di marginalità ma, al contrario, sintomi di qualità e specializzazione che contraddistinguono una cultura, una tradizione, promuovendola sul mercato con i propri prodotti. Qualunque siano gli obiettivi che il potere locale intende perseguire, la disponibilità di un patrimonio di conoscenze tecniche e scientifiche localizzabile rappresenta un fattore importante di competitività se e soltanto se tale know how sia adeguato e commisurato all'entità ed al tipo di risorse disponibili. Una politica di crescita, oggi, non può fare a meno di un'evoluzione tecnologica dei sistemi produttivi e di un'altrettanto moderna capacità di comunicazione che si trasforma nella rapidità dei trasporti e nell'abilità di abbattere i costi di commercializzazione. La necessità di partecipare alla diffusione della tecnologia attraverso politiche di innovazione create a livello regionale dovrà essere garantita non solo da un know how prontamente disponibile quanto, anche, da una serie di opportunità di crescita che preveda una sinergia determinante nello scenario euromediterraneo affinché le regioni a deficit di sviluppo possano beneficiare delle esperienze di quelle più evolute in termini di assimilazione dei metodi produttivi più avanzati, esprimendo una maggiore professionalità delle risorse umane, attività sul territorio a forte contenuto tecnologico, scambi di conoscenze scientifiche e trasferimento di know how e partenariati transregionali. Per questo, la riorganizzazione spazio-funzionale del territorio, in termini di evoluzione e disponibilità di tecnologie di avanguardia nelle attività economicamente rilevanti, dovrà essere considerata quale fondamentale momento di definizione degli obiettivi di una politica regionale che si prefigge, nella sua ragion d'essere, una maggior capacità di gestire il territorio e di intervento da parte degli enti locali.

Una partnership euromediterranea, una perifericità competitiva e non marginale diventano gli obiettivi principali per un'integrazione del Mezzogiorno nella "*regione mediterranea*". La fine dello sterile intervento assistenziale, la necessità di liberare forze produttive sul territorio e l'importanza dell'organizzazione dello spazio quale motivo di maturità della comunità, che su questo vive ed opera, rappresentano le priorità immediate per un decollo sostenibile e significativo delle regioni del Sud del Paese. In quest'ottica il miglioramento delle comunicazioni, dei trasporti, della logistica intermodale, diventano fattori strategici di ridefinizione competitiva del territorio in chiave regionale. Uno sforzo logistico significativo che contribuisca a creare quel valore aggiunto al Mezzogiorno quale risultato concreto di un valore organizzativo capace di garantire rapidità negli scambi commerciali, nei trasporti e nei centri nodali. In altri termini, creare un collegamento rapido delle comunità avvicinando il *distretto produttivo*,

se creato, al

mercato

trasformando in un vantaggio competitivo la permeabilità dei Paesi mediterranei, sia essa interpretata in chiave economico-produttiva sia di crescita sociale. Ma quale occasione migliore dei programmi comunitari nelle reti transeuropee? Quali settori strategicamente rappresentano il veicolo principale di sviluppo di un territorio in termini di approvvigionamento e commercializzazione se non l'energia e i trasporti? La realizzazione delle reti transeuropee diventa, quindi, non una necessità comunitaria ma una priorità di integrazione e un'occasione di partecipazione per le comunità locali affinché possano trovare una collocazione diretta ed integrata nei sistemi di trasporto e nelle disponibilità di energie che consentono ad un tempo una riduzione delle distanze, un avvicinamento dei confini, e la possibilità di avere in loco le energie necessarie per favorire le attività economiche. Le reti transeuropee, nei trasporti e per

l'energia, rappresentano un obiettivo prioritario dell'Unione e delle relative politiche di sviluppo e di crescita delle regioni che la compongono. Infatti, la possibilità di integrare le reti energetiche e di favorire l'interoperabilità dei trasporti diventa la performance principale da conseguire per disporre di uno spazio economico competitivamente organizzato. Uno spazio così individuato per garantire il buon funzionamento del mercato interno, per rafforzare la competitività dell'Unione favorendo la programmazione regionale e i legami, ovvero delle vere e proprie partnership, fra le regioni e i Paesi confinanti, oltre ad offrire mezzi di comunicazione ai cittadini più rapidi e sicuri. La riflessione alla base del concetto di Trans Euro Networks (TEN) è che l'assenza di mercati aperti non consente di utilizzare in maniera ottimale le reti già esistenti e di completarle laddove l'integrabilità non è perseguita nell'interesse principale degli utenti e degli operatori. La concezione strategica di un sistema integrato di trasporti e di gestione dell'energia diventa, per l'Unione e per gli obiettivi di progresso e sviluppo delle regioni che la compongono, il cui fondamento normativo lo si rinviene all'interno del TUE all'articolo 7a, la concretizzazione di quello

“spazio senza frontiere”

all'interno del quale riuscire finalmente a realizzare le quattro libertà fondamentali su cui si regge tutta l'architettura comunitaria, ovvero la libera circolazione delle persone, delle merci, dei capitali e dei servizi.

Per questo, l'articolo 129b del TUE, rinviando agli obiettivi del trattato, pone la realizzazione delle reti quale obiettivo prioritariamente rilevante nel contribuire a ridurre il divario fra le varie regioni dell'Unione con la creazione di un sistema di mercati aperti, concorrenziali, dove l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, oltre che l'accesso a tali reti, collegando le regioni centrali a quelle insulari. In quest'ottica la *“centralità periferica”*

del Mezzogiorno è evidente. Ma altrettanto evidente dovrebbe essere l'urgenza di inserire nei programmi TEN le regioni meridionali, parzialmente presenti, ma sostanzialmente non integrate nei progetti globali dell'interconnessione in rete sia delle infrastrutture energetiche che relative ai trasporti.

La progettazione e programmazione delle reti transeuropee devono essere conformi ai criteri di vitalità economica, ovvero alla capacità di valorizzare gli investimenti e la produttività dello spazio sul quale incidono e ne consentono la creazione del valore organizzativo. La necessità di integrare le infrastrutture, far sì che i progetti siano indirizzati ad una dimensione sistemica, sovranazionale, e che l'orientamento nella divisione degli ambiti di realizzazione dei progetti si definisca nella riorganizzazione dei sistemi di gestione del traffico stradale, aereo, ferroviario e marittimo, nella rimodulazione dei sistemi multimodali mediante la satellizzazione delle comunicazioni e dei controlli. Per questo, per la loro strategicità, i criteri di selezione adottati dall'Unione nella determinazione degli interventi orientati alla realizzazione delle TEN vengono ad essere ricondotti all'eccezionalità della dimensione d'intervento, proporzionati alle dimensioni degli Stati membri, l'essere di interesse comune e contribuire alla rete dei trasporti dell'Unione, facilitare i collegamenti con i paesi confinanti, superare la prova della vitalità economica attraverso miglioramenti apportati alle strutture da esprimere quali performances particolari nella competitività e a riguardo delle prestazioni tecnologiche che si vogliono raggiungere. Ciò

diventa importante per il Mezzogiorno se si considera che la perifericità del Sud dell'Unione va vista come potenziale proiezione degli interessi comunitari nel Mediterraneo, valorizzando e impiegando direttamente le risorse umane e materiali ivi presenti. L'opera di decollo, quindi, garantirà, se le politiche locali di infrastrutturazione saranno condotte con competente lungimiranza, guardando all'Unione e non alla poltrona del singolo amministratore, una possibilità storica di ricollocazione del Mezzogiorno riportandolo al centro della tradizione economico-commerciale mediterranea, quale luogo importante di evoluzione culturale, anche in termini imprenditoriali, dimostrandosi cerniera importante fra occidente e oriente levantino. Trasporti ed energia rappresentano i due fattori importanti nella concezione dell'Unione per la realizzazione delle reti. L'energia diventa un aspetto non trascurabile. Tutt'altro. Dove la possibilità di sviluppare un'interconnessione tra le reti delle forniture fa sì che la realizzazione dei collegamenti mancanti sia giustificata dal garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, dalla competitività dei costi. Se a ciò si unisce la politica dei trasporti e le finalità a questa affidate in termini di veicolo di crescita delle comunità dell'Unione si spiega fisiologicamente perché l'interesse dell'Unione è di estendere ai paesi confinanti (PECO e PSEM) le politiche delle TEN e coinvolgerli nei progetti di integrazione e di interoperabilità. Ma ciò che si osserva da un esame dei progetti nell'ambito delle TEN è, purtroppo, che il Sud del Paese non trova una collocazione precisa quale destinatario di interventi sostenuti e concreti di infrastrutturazione in termini di integrazione delle reti nei trasporti e nell'energia. Infatti, nell'elenco dei progetti di trasporto prioritari, l'Italia si trova destinataria di progetti relativi al treno ad alta velocità nel tratto italo-austriaco sino a Verona, nella TAV Lione - Torino e nell'aeroporto della Malpensa. Comunque, al di là della priorità, se si vuole, è sconcertante come neanche nei possibili altri progetti TEN il Mezzogiorno trova una sua collocazione. Infatti, le possibilità di integrare ulteriormente territori attraverso le TEN fa sì che nell'ambito dei trasporti siano state prese in considerazione un'autostrada Bari-Otranto, una TAV Torino-Venezia-Trieste, una TAV Brennero-Milano-Roma-Napoli e una superstrada transappenninica Bologna-Firenze. Pertanto, diventa legittimo chiedersi, ancora, la marginalità del Mezzogiorno è un fattore competitivo o sarà da riproporre come un'emarginazione nuova, più pericolosa, poiché pone fuori dalle rotte delle merci e delle energie, salvo l'occasionalità geografica del gasdotto algerino, regioni sensibili dall'opportunità storica di essere interpreti del proprio destino, e di quello dell'Unione futura, nel Mediterraneo? L'intenzione dell'Unione non è certamente questa. Si snaturerebbe lo scopo e la funzione di equilibrio che alle politiche regionali viene affidata. Il problema è sicuramente di propositività. Di capacità di partecipare al processo di comunitarizzazione delle utenze e dei servizi in atto nelle regioni più evolute grazie ad una classe politica più matura. La scarsa europeizzazione delle regioni meridionali, ed il mancato convincimento di poter raggiungere una leadership regionale, se si volesse creare un Sud quale testa di ponte dell'Unione da un lato e porta di accesso per i PSEM, rappresentano, ancor oggi, i limiti dell'azione politica locale la quale difficilmente potrà più giustificare colpe o responsabilità trasferendo un'j'accuse verso il centro.

In questo scenario, la vicenda di Malpensa è diventata, ormai, l'esempio più macroscopico del tentativo di riorganizzazione delle aree aeroportuali e della conquista di spazi aerei secondo criteri di ottimizzazione delle risorse da esprimere in termini di competitività. Ma non solo. La vicenda dell'aeroporto lombardo, al di là dell'aspetto prettamente economico, contiene in sé delle caratteristiche chiaramente politiche.

Infatti, lo scontro che si determina, in sostanza, non è altro che la conflittualità di interesse fra un predominio pubblico dell'offerta del trasporto aereo su grandi linee e l'interesse dell'Unione a

garantire, oltre ad una razionalizzazione dei voli e degli scali, un'apertura al mercato verso nuove proposte di vettori privati. Ora, è vero che a Malpensa aumentano i voli ma è altrettanto vero che prendono quota i piccoli scali che, nella loro dimensione, diventano linee di raccordo con le grandi rotte intercontinentali accorciando le distanze sin dalle località più remote dell'Unione, contribuendo ad attribuire un significato diverso alla perifericità delle regioni più lontane dal cuore politico-decisionale dell'aggregazione continentale. In fondo, allo scopo di limitare il sovraffollamento dei cieli attraverso un'articolazione dell'offerta diversificata per territori, si aggiunge la volontà di dare a Malpensa delle caratteristiche di aeroporto "europeo". Ciò può essere condivisibile. Ma non ne fa uno scalo "mediterraneo". In che termini, quindi, valorizzare il Mezzogiorno se non si ridefinisce in maniera chiara non solo la politica dei trasporti ma, soprattutto, collegare questa agli obiettivi di crescita che le regioni che compongono il mosaico euromediterraneo devono porsi per far parte di un insieme produttivo e ad alto valore di qualità di vita? Le politiche aeroportuali, non rappresentano più un lussuoso discorso fra pochi eletti utenti di un sistema di trasporto. La necessità di accorciare le distanze, di abbattere i tempi di consegna, tipico delle strategie di offerta *just in time*, o di conquista di spazi di mercato, approvvigionamenti rapidi e lo scambio continuo di informazioni dovute ad un incremento di relazionalità istituzionali che creano una maggior mobilità di fattore umano qualificato, propongono il trasporto aereo quale mezzo insostituibile laddove il tempo, appunto, è denaro. In effetti, non è soltanto una semplice guerra delle rotte, bisogna determinare l'importanza di uno scalo, la sua qualità e la possibilità che questo rappresenti un aeroporto hub, ovvero nodo, oppure no. Non solo. Ma è anche verificare il livello di interoperabilità fra i vari mezzi di trasporto che valorizza o meno le procedure combinate di movimentazione delle merci e delle persone. Ciò dimostra, in sostanza, come il "quadro delle rotte" sia da collocare all'interno delle politiche di sviluppo e di offerta di servizi individuando il bacino d'utenza che, nell'approccio commerciale dell'offerta del servizio vero e proprio, ne diventa il target che giustifica l'investimento e che si integra e interagisce con gli operatori economici presenti o attratti sul territorio. Infatti, la vicenda Malpensa si collega non solo a politiche ed obiettivi di sviluppo ma anche ad una volontà di ridefinire in termini competitivi la compagnia di bandiera. Ciò non toglie, però, che l'Unione medesima intervenga a tutelare i piccoli vettori privati quali competitori interessanti soprattutto nell'integrare i piccoli scali collegandoli con la rete principale delle grandi rotte intercontinentali e comunitarie. Infatti, il piccolo aeroporto, in una situazione di concorrenza quasi perfetta, e di minima concentrazione, consentirebbe un incremento delle società di gestione con una partecipazione del management locale nella direzione degli scali e nell'organizzazione dei servizi. Ciò significa, in altre parole, ridimensionare l'area del monopolio e l'impatto inibitorio che questa ha nei confronti di chi intende inserirsi con una propria offerta e con una condivisibilità di obiettivi che sul territorio andrebbero analizzati. Insomma, si tratta di creare delle equità offrendo delle possibilità/opportunità alla comunità di potersi sentire parte di un sistema relazionale transnazionale. In questa poca chiarezza di intenti, fra una Commissione e un'altra, e fra un intervento e precisazioni dell'Unione, sembra che il Mediterraneo sia stato escluso da una ridefinizione delle rotte valorizzando aeroporti di dimensioni non imponenti ma dalla collocazione geografica strategicamente importante. Lo scalo di Capodichino rappresenterebbe, in realtà, un efficace scalo hub se fosse ridefinito quale proiezione euromediterranea dell'interesse dell'Unione con il vantaggio di essere collocata in un sistema continentale e in una regione in cui, al di là del deficit in termini di servizi, le potenzialità per esprimere una politica "combinata" dei trasporti sono evidenti per spazio e per rendita, appunto, geografica. In fondo, la possibilità di essere uno scalo hub rivalorizza gli aeroporti di

Capodichino (e/o di Grazzanise) e ridefinisce la collocazione dello scalo in un collegamento di direttrice Nord-Sud (o Riva Nord e Riva Sud del Mediterraneo) che, in termini economicamente possibili, vuol dire avvicinare investitori e destinatari delle offerte, all'imprenditorialità Tirrenica. In fondo, un elevato livello di qualità dei trasporti significa qualificare gli operatori grazie al doversi confrontare e impiegare le nuove tecnologie che nel settore giocano ormai un importante ruolo. Non solo. Ma qualunque investimento in trasporto, finalizzato non solo al movimento passeggeri ma alla movimentazione merci, richiederebbe uno sforzo non indifferente di ridefinizione del layout logistico. In altre parole, la riorganizzazione del territorio e degli spazi in chiave funzionale e di supporto allo sforzo, laddove l'ottimizzazione delle procedure logistiche garantirebbe redditività e produttività. Si pensi solo, se Grazzanise fosse un aeroporto hub, il notevole apporto dato all'occupazione dalla creazione di un collegamento con l'interporto e lo scalo smistamento merci di Marcianise (magazzini di interscambio, magazzini di supporto regionali, magazzini interni o di impianti di smistamento, trasporti continui e magazzini per assistenza, oltre a tutti i servizi collegati e tali da creare una rete stellare di interoperabilità locale fra sistemi produttivi, trasporto e commercializzazione). È in questa ottica che lo sviluppo va anche affrontato. La crescita richiede capacità di comunicazione e di promozione delle proprie abilità, siano esse produttive che organizzative. Perdere la corsa per miopia politica o per competizione sterile non conviene a nessuno, meno che mai alle regioni come la nostra. Perdere la corsa per incapacità di interpretarsi e di dotarsi di una rete efficiente ed integrata dei trasporti vuol dire perpetuare una marginalità perdente per il Mezzogiorno e privarsi dell'occasione di rincorrere una leadership euromediterranea che l'internazionalizzazione dei mercati, e la denazionalizzazione della gestione economica, favoriscono se si dimostra capacità d'impresa.

Fondazione Di Vittorio – Ires Campania