

Le autostrade del Mediterraneo

di Nicola Zitara

A cinquanta anni dall'unità politica d'Italia, Giuseppe Cuboni, un agronomo di peso, osservando le difficoltà alimentari che piegavano le popolazioni del Nord e del Sud, le spiegava con gli indirizzi governativi a favore della produzione granaria. Rilevava, fra l'altro, che il paese presentava non solo due diversi ambienti climatici e agronomici, ma anche due diversi ambienti orografici, che sicuramente non agevolavano le comunicazioni interne. Di recente, un geografo, Giampiero Fumi, trattando delle *Vie di comunicazione e trasporti* (in Italia), ha osservato che la classe dirigente unitaria, nell'intento di collegare il Sud militarmente al Nord, che dell'unificazione era stato l'artefice e ne era l'area più interessata, ha reso un pessimo servizio agli Italiani del Sud e ai Siciliani. Infatti, le ferrovie, le strade e le autostrade meridionali sono state pensate e realizzate come se i meridionali non avessero altro scopo collettivo e individuale che quello di viaggiare per o da Milano. L'intero sistema viario si sviluppa a immagine di una palma: un tronco quasi netto di rami e una gran chioma in cima. Il Sud è rimasto poco collegato al suo interno. Non certo a causa della sua particolare orografia, gli scambi all'interno di ciascuna regione e quelli fra regioni risultano difficili e costosi. Tuttavia gli errori dei governi unitari sono divenuti strutturali. A ciò non si rimedia cercando di rattoppare il sistema ferroviario e viario esistente. Il Sud è uno sbocco per il Nord, ma il Nord non è uno sbocco per il Sud. Per il nostro import/export è molto più importante la pace in Medio Oriente (visto che al guaio della fondazione di uno Stato ebraico-americano in Palestina non c'è più rimedio) che la scorrevolezza della Salerno-Reggio Calabria. Ben diverse le idee e le realizzazioni politiche di Ferdinando II di Borbone che, dopo avere costruito per primo in Italia una ferrovia e dopo aver impiantato la splendida meccanica Officina di Pietrarsa, dalla quale uscivano macchine a vapore e carri ferroviari esportati in altri ex Stati della Penisola, ivi compreso il Regno dei Savoia, rimandò a un momento successivo l'idea (già confortata da seri studi) di realizzare una ferrovia che raggiungesse Reggio di Calabria. Si fermò all'appalto della Napoli-Foggia, la sola tratta ferroviaria che avrebbe abbassato fortemente i tempi (non certamente i costi) del trasporto via mare tra la campagna più fertile del Regno e la capitale. All'opposto s'impegnò a sviluppare la marineria, anche quella di cabotaggio che, per la lunghezza e lo slancio della parte meridionale della penisola, risultava meno costosa e più agile nei traffici interni.

Ogni cosa che oggi appare nuova, domani diventerà vecchia. Così

l'idea delle comunicazioni in Italia. Con la globalizzazione dei mercati, la padanizzazione del Sud (un fatto che va contro una storia millenaria) va sbiadendosi, per far posto a nuove aperture commerciali. E' sintomatico che altrove il sistema vada riorganizzandosi. Per esempio la vecchia centralità viaria di Milano decade: a est verso il Brennero e Trieste, a ovest verso i trafori piemontesi. Si cercano vie più veloci e meno costose. Il traffico tra il Sud italiano e l'Europa continentale risulta strozzato e angariato dalla scelta di una viabilità etnocentrica milanese. I nodi di smistamento del Sud verso l'Europa continentale più esatti sono Trieste e Marsiglia, come al tempo dell'indipendenza preunitaria. Ciò vale specialmente per la zona omerica e paleomediterranea dello Stretto, ma anche, sia pure in modo alternativo, per il Sud jonico e per il Sud tirrenico. Certamente la resistenza milanese è dura e sarà ancora più dura (il contrasto politico sul costoso, clientelare e inutile aeroporto di Malpensa lo attesta). Tuttavia l'allargamento o abbattimento della chioma viaria (un costoso ingombro per l'import/export meridionale) è fattibile solo via mare o via aria. Gioia Tauro mostra che l'opzione mare è valida e conveniente.

Ma accanto alle grandi arterie su cui dovrebbe utilmente svolgersi il traffico tra Sud italiano ed Europa, ci sono le arterie interne alla Penisola. L'Italia peninsulare giace e si stende lungo il mare. Lo Stato italiano ha fatto violenza alla storia naturale della penisola italiana e delle popolazioni italiote, così come l'aveva fatta Roma al tempo della Repubblica e dell'Impero. La spinta naturale è emersa chiaramente e positivamente nel corso dei quindici secoli in cui la penisola torné divisa politicamente. Siracusa, Palermo, Amalfi, Napoli, Pisa, Genova, Malta, Messina, Taranto, Otranto, Bari, Ancona, Rimini, Venezia, infine Livorno, Trieste, e oso aggiungere Tunisi, Marsiglia, Alessandria d'Egitto, l'Egeo, i Dardanelli, Beirut, Acri, il Pireo, Ragusa, Spalato, configurano la storia naturale delle comunicazioni dell'Italia peninsulare. Merci e cultura, uomini e cose si muovano fra i vari luoghi della Penisola attraverso il mare. E attraverso il mare l'Italia s'incontrava con il mondo. L'Italia peninsulare è un porto di smistamento. Il posto del Sud in tale contesto è deperito a partire dalle Crociate, con il peso crescente nelle cose italiane della Francia, dell'Impero germanico, del Papato e della Spagna, e con la sua inclusione nel sistema dei regni barbarici e feudali d'Europa (angioini, aragonesi, castigliani).

Le avvisaglie di una possibile rinascita vengono appunto dal ruolo assunto dal porto Gioia Tauro e da quello di Napoli nei traffici mondiali. I due porti, oggi si presentano come "cattedrali nel deserto". Attorno ai due porti c'è il vuoto. Ma credo sia sbagliato immaginare che esso potrà essere colmato soltanto riempiendo il retroterra di fabbriche e di franchigie daziarie. Il problema vero ha una valenza

ambientale ed economica, ed è la rete viaria marina. Le vere strade del Sud sono il mare, come al tempo di Siracusa e di Archimede.