

Le autostrade del Mediterraneo

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 tornò 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.

Il moderno cabotaggio con le sponde afroasiatiche del Mediterraneo

Nicola Ztara

L'occasione del nostro impegno redazionale circa le autostrade del mare e la viabilità marina minore viene dall'esterno, e precisamente dalla duplice visita a Reggio Calabria della Commissaria europea alle Regioni. Per oltre venti anni l'Europa comunitaria ha secondato, al Sud, la logica unitaria e romana dello sperpero della spesa pubblica a sostegno del clientelismo politico. Sin dai tempi di Depretis e di Giolitti, e proseguendo per De Gasperi, per la Democrazia Cristiana, per il centrismo socialista e persino per i sindacati dei lavoratori, la corruzione è stata alimentata per tenere legate al sistema padano una o più classi (a esclusione di altre che vengono represses) o ceti o caste meridionali e per mettere detta classe o ceto o casta in condizione di carpire il consenso dei cittadini (quantomeno quello elettorale cfr Salvemini). Ben altro che Costituzione repubblicana e democrazia! La corruzione pubblica ha costituito lo statuto non scritto della nazione-una e indivisibile. E come ho detto, l'Europa è stata al gioco padano. Sin dalle sue origini postbelliche e degasperiane, l'Europa comunitaria ha guardato al Sud italiano come a una cava di manodopera a basso prezzo; tutt'al più, e solo da una ventina d'anni in qua, come a uno sbocco commerciale. In effetti, per la sua posizione confinaria rispetto al Continente e per le sue radici culturali, il Sud appartiene all'Europa soltanto in sede di geografia fisica e tettonica (ma forse neppure questo è vero). Il Sud è un luogo del Mediterraneo, è dentro la sua storia fondatrice della civiltà. Il paese ha vissuto momenti di autentico fulgore commerciale e culturale (Archimede, Cassiodoro, Gioachino da Fiore, Federico II) in quelle fasi della storia in cui il Mediterraneo è stato al centro della civiltà (Hellade, Impero bizantino, apogeo dell'espansione araba) ed è caduto invece in dolorosa desolazione allorché il polo d'attrazione tecno-civile si è spostato nel Nordeuropa. Nel secondo arco temporale di depressione, dopo quella romana, dobbiamo inserire la lunga colonizzazione spagnola, in quanto qui mai arrivò la Spagna del popolo, ma soltanto la Spagna dei signori feudali, degli hidalgo, disinvolti e sussiegosi divoratori di rendite fondiarie.

Dopo la breve parentesi borbonica, con l'unità italiana la perifericità meridionale è emersa nuovamente e si è dispiegata tragicamente, realizzando una colonia dissimulata dell'Italia unita, un territorio chiuso al mare, assolutamente terragno, come se fosse nel mezzo della pianura euroasiatica che si stende dal Reno in Germania al Volga in Russia. Gioia Tauro è stato ed è una specie di miracolo, come annota nel suo brillante lavoro Augusta Torricelli Frisina. Il mio amico Hosea

Jaffe, che ha acutamente analizzato i problemi dello scambio diseguale, ha sostenuto che il valore economico se represso riemerge in ogni caso. Possiamo dire la stessa cosa per i punti strategici del commercio mondiale. Ma se, nel caso di Gioia Tauro, la legge del valore ha operato quasi miracolosamente per merito di un imprenditore intelligente e coraggioso, dobbiamo invece affidarci all'intelligenza politica dei meridionali e delle persone che essi scelgono a guida della collettività, per preparare il miracolo della rinascita di Ytalia, della Sicilia e della Sardegna nell'ambito del loro ambiente naturale, il Continente mediterraneo. Rinascita il cui correlato non è un solo grande porto, peraltro assediato dallo Stato nazionale, che ne paventa l'espansione pericolosa per Genova e Trieste, ma una miriade di porti piccoli e medi che facciano da corona alle due isole e alla penisola. La grande strada del mare è il Mediterraneo, specialmente dove esso si restringe e bagna tre continenti, tre etnie che avevano, e forse hanno ancora, la stessa cultura. Questa grande via di traffico, oggi solcata prevalentemente da grandi navi, deve costruire le stazioni di servizio che consentano quella specie di cabotaggio moderno rappresentato dalle navi di piccolo e medio tonnellaggio, dalle navi traghetto e dagli aliscafi. Si tratta di un fatto politico, di un investimento pubblico. Ma la politica nazionale italiana si è rivolta al mare soltanto per alimentare intrallazzisti storici, come i Florio, gli Orlando, i Rubbettino, o con velleità malriposte di dominio, come al tempo di Mussolini e della "Quarta sponda". Non così al tempo dell'indipendenza meridionale. Tra il 1848 e il 1857, il governo duosiciliano investì 4. 247. 964 ducati (pari a 18 milioni di lire-oro) in opere portuali. Maggiore dovette essere l'impegno nel quindicennio precedente, durante il quale la flotta mercantile duosiciliana raggiunse il traguardo di essere la seconda al mondo, dopo quella inglese. Il miracolo economico prodotto da Ferdinando II fu essenzialmente questo: tra il 1760 e il 1890, al Sud ogni rada funse da scaricatoio per il commercio della rispettiva città costiera e del suo retroterra, che era servito da tracciati collinari disposti a pettine rispetto al mare, e non come avvenne poi, da vie che portano a Bologna e a Milano. La navigazione da punta a punta era la regola in quanto corrispondeva ai bisogni dei borghi. I noli realizzati dal cabotaggio napoletano, sempre contrastato dalla vivace concorrenza dei velieri francesi, spagnoli, inglesi, genovesi e livornesi (cosa che smentisce le fandonie gladstoniane circa la negazione di Dio e dei suoi Santi) fecero da moltiplicatore dell'accumulazione commerciale napoletana e siciliana nel settore, forse in misura maggiore di quella derivante dalla marineria di lungo corso. I profitti armatoriali divennero così significativi da sorprendere positivamente uno studioso cauto negli entusiasmi, qual era Ludovico Bianchini. Nei decenni 1820-1900, il cabotaggio fu un sistema di comunicazioni poco costoso e alquanto più

intenso di quel che oggi non si immagini e si insegni. Chi volesse avere un riscontro basta che insegua l'onomastica amalfitana, sorrentina, gaetana, partenopea, nei centri di mare di Calabria, Sicilia, Puglia, Abruzzi. Il re di Napoli, che si gloriava anche del titolo di re di Geusalemme non ebbe il tempo d'andare oltre, come era nel suo disegno politico. All'opposto, nella fase successiva i paesi si chiusero al vicino e la ferrovia si nobilitò a facile via di fuga del lavoro, del risparmio, dei surplus, degli uomini più intraprendenti.

Ma non occorre andare tanto lontano. Negli Anni Sessanta la Cassa per il Mezzogiorno dotò la Calcementi D'Agostino di Siderno di un pontile per l'imbarco e lo sbarco. Solo un pontile, ma noi sidernesesi vedemmo attraccare, per anni e anni, delle navi libiche venute a caricare migliaia di tonnellate di calce idrata. Vedemmo lavoro, e tuttora lo vediamo perché, esauritasi l'esportazione in Libia, oggi ad attraccare al pontile sono navi greche che portano cemento in Italia. Tra il trasporto per mare e il trasporto su ruota esiste un differenziale di risparmio pari a più di cento volte. E' questo l'avvenire nostro.

Il grande mare interno ha mille porti, mille approdi. I porticcioli oggi esistenti servono essenzialmente da garage per i motoscafi dei banchieri, dei giornalisti e dei poeti padani. Noi non **dobbiamo** vivere facendo i garagisti e gli addetti al lavaggio. Oggi la Francia, a cui le cose non vanno propriamente bene, vuole espandere gli sbocchi industriali nel Nordafrica francofono e la Germania, hub d'Europa, vuole delocalizzare impianti dove la manodopera costa un decimo che in patria. E' giusto, niente di molto diverso e di stravagante rispetto alla colonizzazione greca di Ytalia. Però questo non dovrebbe passare sulla nostra testa. Bisogna dire, anzi, che secondo la legge della riemersione del valore, non potrà passare sulla nostra testa, se la politica dello Stato nazionale non si impegnerà a impedirlo.

Il Continente Mediterraneo: da una logica all'altra

Nicola Zitara

A proposito di Gioia Tauro, debbo confessare la mia ignoranza e presunzione, che corrisponde all'ignoranza e presunzione comune in Calabria e altrove. Ho visto, infatti, lo sviluppo del porto di Gioia Tauro nei termini della solita contesa Nord/Sud in materia d'industrializzazione. Posti di lavoro, traffici commerciali inquadrati nella logica interna della spartizione delle risorse e dell'occupazione. Gioia Tauro come acceleratore della modernità in materia di impieghi e salari, in un paese meridionale il cui male strutturale è la sovrappopolazione della persone in età lavorativa rispetto alla domanda padronale di lavoro. Un visione peraltro incastonata nella rozzezza e pochezza della nostra classe politica, nell'autofeticismo di

quella toscopadana, nel subdolo e inconfessato scontro tra gli interessi terragni, filoromani e filogovernativi del padronato cosentino e l'eversività seminsulare e filosiciliana di Reggio, della costiera dello Stretto e della Piana. Insomma un fatto nazionale, tipico e di resistenza secolare del dualismo statale italiano.

Mi sbagliavo, e ho insistito nell'errore nonostante qualcuno me ne avvertisse. Forse al lettore non importa saperlo, ma chi è impegnato in una battaglia ideale sente la mortificazione di aver professato un'idea sbagliata o limitata o fuorviante. La lezione di Broudel sul Continente mediterraneo, quelle di Saitta circa la politica dello Stato unitario per il mare, la grande politica del penultimo Borbone volta a rivitalizzare il commercio marittimo si nascondevano nei bassifondi della cognizione come residuati libreschi e inattuali per i tempi nuovi, europei, continentali, eurici e terragni. Vanità mussoliniane senza supporto sia allora che oggi.

Un articolo di Antonio Aprile sullo scorso numero di "la Riviera" mi ha aperto gli occhi: l'Europa comunitaria non scherza, non inganna se stessa e gli elettori dell'intero continente quando si spinge fino a enunciare una politica mediterranea, facendo questo con l'autorità di chi ha danaro da spendere e con l'autorevolezza di chi progetta per tempi lunghi. Antonio Aprile fa chiarezza: il punto centrale dello scontro supera in discesa le piccolezze della politica romana che a questo punto è obbligata a sottostare all'Europa e si coagula tutto nella malavoglia delle classi politiche regionali, la quali intendono trarre sugo dal bilancio comunitario per le loro velleità provinciali e per concimare il proprio orticello elettorale.

Adesso le strade sono due, e due le logiche, ma non sono in contraddizione l'una con l'altra, anzi l'una sorregge l'altra. Da una parte Gioia Tauro e dall'altra il Nordafrica, i nostri *cugini* arabi o arabizzati che vivono sul cordolo mediterraneo dell'Africa, da cui ci siamo separati circa mille anni fa nel contrasto tra Mare e Terra, tra Maometto e Carlomagno.

Cosa vuole l'Europa euro dal Nordafrica? Chiaro e pacifico: vendere merci, un nuovo sbocco. L'Italia di Mattei ha polarizzato nella Romagna e le Marche la grande politica democristiana con il mondo arabo. Noi vogliamo partecipare al gioco nuovo che, sulla scia della Francia imperiale, l'Europa vuole intraprendere in Nordafrica, però nel modo antico: a livello di parità, del *do ut des*, di reciproco rispetto, secondo le regole che l'Europa carolingia ha rifiutato. Riapriamo nel Continente mediterraneo i porti alla mariniera di modesto tonnello, che fu l'essenza della vita, della tolleranza religiosa, della cultura civile e tecnica nell'Italia dell'Umanesimo e del Rinascimento.