

Marco Canesi

**IL CABOTAGGIO
FLUVIALE E MARITTIMO
IN ITALIA**

**Il cardine
di un nuovo cluster**

FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Giuseppe Buscemi ha curato la redazione del testo e delle tabelle. Inoltre, ha elaborato la Fig. 2.

Jacopo Perego ha elaborato la Fig. 1a e la Fig. 1b. Inoltre, ha effettuato il calcolo delle esportazioni asiatiche nelle diverse aree del mondo.

Marco Canesi

**IL CABOTAGGIO
FLUVIALE E MARITTIMO
IN ITALIA**

**Il cardine
di un nuovo cluster**

FrancoAngeli

Copyright © 2020 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Introduzione	5
1. Una straordinaria opportunità per un nuovo sviluppo del Mezzogiorno e dell'Italia	9
2. Il porto di Taranto luogo d'innescio	25
3. Una linea fluviomarittima-ferroviaria tra Nord e Sud Italia	33
4. Una linea fluviomarittima-ferroviaria tra Sud Italia e Centro Europa	41
5. La nascita di un sistema di trasporto su acque interne	47
6. Due nuovi settori di produzione e il Po cerniera tra Nord Europa e Mediterraneo	65
Appendice 1 Costi di trasporto e di movimentazione container	75
Appendice 2 Velocità di navigazione e di movimentazione container	77
Riferimenti bibliografici	79

Introduzione

L'Italia, nonostante il Po, i laghi e le lunghe coste marittime, non ha mai avuto un adeguato trasporto fluviale e marittimo di breve e media distanza. Anzi da vent'anni, la situazione è andata man mano peggiorando: oggi, le imprese del settore sono molto poche e le imbarcazioni assommano appena a qualche decina.

La politica industriale, come è noto, ha sempre privilegiato il trasporto su gomma, penalizzando gravemente il sistema produttivo nazionale, sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista ambientale.

Per contro, il Paese, grazie alla sua posizione geografica, potrebbe assurgere a leader mondiale nel settore dei trasporti e della logistica, diventando il centro dei traffici marittimi tra Oriente e Occidente lungo la rotta del Mediterraneo e dell'Atlantico.

Tre porti del Mezzogiorno, ossia Taranto, Gioia Tauro e Crotona, potrebbero essere il suo maggiore punto di forza, essendo preferibili, per costo e tempo, a quelli del Nord Europa.

D'altro canto, acquisendo la funzione di *hub* mondiali, sarebbero un'eccezionale economia esterna per l'avvio di un grande processo di industrializzazione del Sud.

Il settore del cabotaggio potrebbe avere un ruolo molto importante, traente.

Grazie ad esso, si avrebbe il rilancio di due settori della meccanica pesante e delle loro filiere produttive: chiatte e battelli

per la navigazione di breve e media distanza; mezzi di sollevamento e trasporto per i porti di piccola e media dimensione.

Il porto di Taranto potrebbe essere l'innescò di una politica degli interventi volta a dar corpo al nuovo *cluster*, sia al Sud sia al Nord del Paese: data la saturazione della linea ferroviaria adriatica e, quindi, l'impossibilità di inviare – almeno a breve e medio termine – le merci asiatiche sui mercati europei, emerge come unica alternativa l'istituzione di un primo sistema di trasporto intermodale acqua-ferro tra Nord e Sud Italia.

Tale sistema è stato individuato avendo presente che, nei casi in cui le sue linee fossero risultate meno convenienti di quelle della ferrovia, lo svantaggio, gran parte delle volte, sarebbe risultato più che compensato dal vantaggio acquisito sbarcando nei tre porti del Mezzogiorno anziché nei principali porti del Nord Europa.

Il percorso di ciascuna di tali linee, infatti, è un tratto molto breve, meno di un decimo, dell'intero percorso complessivo, cioè dall'Estremo Oriente all'Europa. Inoltre il vantaggio di accedere ai mercati dell'Europa dai porti di Taranto, Gioia Tauro e Crotone, e non da quelli del Nord Europa, sarebbe molto rilevante¹: il risparmio in costi e in tempi si aggirerebbe attorno al 35% e al 25%, ovvero mediamente per Teu/viaggio² – inclusi i costi e i tempi inerenti al carico/scarico dei container ai porti di partenza e di arrivo³ – 23 giorni anziché 30,5 giorni e 1.040 euro anziché 1.590 euro⁴.

¹ Si veda Canesi M., 2019, *Il Mezzogiorno e i suoi porti. La chiave di una nuova prospettiva di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

² Con il termine viaggio si è sempre inteso indicare il tragitto in andata, cioè in una sola direzione.

³ Mediamente, per quanto riguarda il costo, 135 euro per ogni Teu spostato dalla portacontainer alla banchina e da lì ad un altro mezzo di trasporto (o viceversa), mentre, per quanto riguarda il tempo, un giorno per ogni sosta della portacontainer ai porti.

Tuttavia, il calcolo del costo di trasporto intermodale acqua-ferro e il suo raffronto con quello ferroviario (nonché, indirettamente, con quello gommato, il più caro in assoluto sulle medie e lunghe distanze) è stato ritenuto comunque molto importante, perché avrebbe permesso di individuare fra le possibili linee di trasporto fluviomarittime o marittime quelle più economiche e, se alcune non fossero risultate competitive con la ferrovia, sarebbe risultato possibile averne cognizione di causa.

D'altro canto, nei casi in cui la scelta del trasporto su acqua non fosse stata obbligata da problemi di saturazione della rete ferroviaria, il calcolo avrebbe pure permesso di appurare l'intrinseca sostenibilità economica delle linee ipotizzate, cioè senza il vantaggio acquisito giungendo ai mercati europei dai tre porti del Mezzogiorno anziché dai porti del Nord Europa.

Questa valutazione è importante non tanto per le compagnie di navigazione transoceaniche (insieme ai loro clienti, i produttori delle merci trasportate), le quali potrebbero sempre beneficiare del risparmio ottenuto scegliendo la rotta mediterraneo-atlantica, quanto per i trasportatori, piccoli e medi, interessati a gestire le nuove linee di cabotaggio. È improbabile che essi riuscirebbero a stabilire accordi con le compagnie di navigazione e a condividere i loro nuovi incrementi di profitto.

La proposta è stata verificata attuando una simulazione in cui – come avviene in ogni studio scientifico – si è fatto astrazione da costi o da tempi operativi differenti da quelli strutturali, ovvero da tutti i fattori che potessero dipendere da scelte discrezionali che gli operatori marittimi e ferroviari sarebbero sempre liberi di fare a seconda dei clienti o delle circostanze.

⁴ Ad esempio, se, nel tragitto tra *hub* del Mezzogiorno e i mercati del Centro Europa, si sostituisse il trasporto ferroviario con un trasporto acqua-ferro, occorrerebbe che vi fosse un incremento di costo di circa il 50% perché il risparmio, ottenuto nel viaggio dall'Estremo Oriente al Centro Europa scalando i porti meridionali anziché i porti nordeuropei (circa il 35%), venisse completamente annullato.

Infine, si deve evidenziare che i costi inerenti alle rotture di carico sono stati calcolati in base all'attuale organizzazione dei porti. Tuttavia, in prospettiva, i loro valori potrebbero avere una significativa diminuzione se, al contrario di quanto avviene oggi, le imbarcazioni del cabotaggio, arrivate nei grandi porti, non fossero obbligate ad effettuare le operazioni di carico e scarico presso le stesse banchine delle imbarcazioni di maggiori dimensioni, ma usufruissero di propri specifici spazi e propri specifici mezzi di sollevamento e trasporto⁵.

Le risultanze ottenute, ovviamente, non possono che essere puramente indicative⁶.

⁵ Si è stimato che, a questa condizione, la movimentazione di ciascun container potesse avere un costo pari all'attuale costo dei porti di media dimensione, ovvero attorno a 50 euro.

⁶ Si è scelto di omettere, per il trasporto su acqua, i costi inerenti all'ormeggio dei natanti e, per il trasporto ferroviario, i costi di terminalizzazione (ossia quelli di manovra dei treni nei tratti di raccordo tra porti e linee ferroviarie), sia perché la loro entità è relativamente modesta sia perché essa varia da porto a porto, e quindi una stima sarebbe stata abbastanza problematica.

1. Una straordinaria opportunità per un nuovo sviluppo del Mezzogiorno e dell'Italia

I porti di Taranto, Gioia Tauro e Crotone, grazie alla nuova presenza della Cina sul mercato mondiale e alla nuova centralità riacquisita dal Mediterraneo, sono in grado di diventare lo snodo di tutti i traffici tra Oriente e Occidente nell'ambito dell'emisfero orientale e di sottrarre la supremazia ai porti del Nord Europa¹.

In base ad uno studio², le grandi compagnie di navigazione, se li preferissero ai porti nordeuropei (Amburgo, Brema, Rotterdam, Anversa, Le Havre) per l'accesso al Centro Europa, otterrebbero un notevole vantaggio.

I tre porti del Mezzogiorno, come si è già rilevato, consentirebbero non solo un tempo di navigazione inferiore di circa il 25% (in media 7 giorni), ma anche, soprattutto, un costo di trasporto³ inferiore di circa il 35% (in media 550 euro per Teu)⁴.

¹ Si veda: Spirito P., 2018, *Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta*, Rubbettino, Soveria Mannelli; Panaro A., 2019, "L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo", relazione tenuta al Convegno "Le prospettive Marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta", presso il Centro Congressi del Terminal Napoli, a Napoli, il 15 febbraio 2019.

² Si veda Canesi M., 2019, *Il Mezzogiorno e i suoi porti. La chiave di una nuova prospettiva di sviluppo*, op.cit.

In primo luogo, a differenza dei porti del Nord Europa e, sia pure in misura minore, dei due più importanti porti del Nord Italia, cioè Genova e Trieste, possono garantire più mercati. Servirebbero, insieme a quelli del Centro Europa, quelli del Medio Oriente, del Nord Africa e, soprattutto, della costa orientale del Nord America, con l'acquisizione da parte dell'Atlantico di una importante parte di traffico del Pacifico. Di conseguenza, poiché darebbero la possibilità di impiegare le navi più grandi sempre a pieno carico, assicurerebbero le maggiori economie di scala.

In secondo luogo, consentirebbero un tragitto più breve⁵ e, nello stesso tempo, data la crescente necessità di offrire servizi prevalentemente settimanali, l'impiego di un numero di navi minore.

In terzo luogo, nel tratto atlantico, poiché gli scambi commerciali tra Europa e Nord America sono abbastanza bilanciati, non si avrebbero portacontainer a pieno carico in una sola direzione – come avviene tra Estremo Oriente e Europa – ma, tendenzialmente, anche in direzione opposta⁶.

Tali rilevanti vantaggi verrebbero solo parzialmente ridotti dal più lungo e, soprattutto, più costoso tratto ferroviario da percorrere per raggiungere il cuore del Centro Europa⁷.

D'altro canto, una crescita del fronte portuale del Mezzogiorno rispetto a quello del Nord Europa, sempre grazie alla mino-

³ Totale, cioè su acqua e su ferro.

⁴ Peraltro, senza considerare il vantaggio che i produttori otterrebbero da un più breve periodo di immobilizzazione del proprio capitale circolante, nell'attesa che le merci arrivassero a destinazione e fossero pagate.

⁵ Ovvero, in un anno, il trasporto di un maggiore numero di container a parità di chilometri percorsi.

⁶ Le navi container, nel ritorno ai porti asiatici, sono utilizzate mediamente non più del 35%.

⁷ Circa di un 18%, ossia una riduzione del risparmio dal 53% al 35%.

re distanze che lo separa dai porti dell'Estremo Oriente, consentirebbe di contenere in misura significativa l'inquinamento determinato dall'intensificarsi del traffico marittimo a livello mondiale.

Si può stimare, in prima approssimazione, che i porti di Taranto, Gioia Tauro e Crotona potrebbero intercettare entro il 2035 un traffico di 20,6 milioni di Teu⁸, di cui 12 milioni verso il Centro Europa e 8,6 milioni verso il restante del mondo; ovvero un traffico pari a circa il 45% dell'incremento del traffico che si avrebbe al 2035 tra Estremo Oriente e Europa, se la crescita avvenisse, come è stato nell'ultimo decennio, a un tasso di circa il 3% ogni anno⁹. Mentre oggi intercettano appena il 2-3% del traffico europeo, alla fine del prossimo decennio passerebbero all'11-12%, pressappoco una percentuale uguale a quella del corrispondente traffico attratto dagli altri porti del Paese¹⁰.

I tre porti meridionali potrebbero avere ciascuno più o meno lo stesso traffico: 6,8 milioni di Teu, di cui circa 4 milioni rispetto al Centro Europa e circa 2,8 milioni rispetto alle altre destinazioni.

⁸ Si è stimato che le merci asiatiche, arrivate ai porti di Taranto, Gioia Tauro, Crotona, venissero così distribuite per aree territoriali: Centro Europa 45,2% (1/3 dell'area), l'Italia del Centro e del Sud 4,6% (1/3 dell'area), l'Italia del Nord 4,6% (1/3 dell'area), l'Europa Orientale 11% (1/3 dell'area), il Nord Africa 3,6% (1/3 dell'area), il Medio Oriente 5,4% (1/4 dell'area), l'Europa meridionale (Francia e Spagna) 4,1% (1/10 dell'area), il Nord America orientale 22,2% (1/3-1/4 dell'area servita dalla rotta Atlantica).

⁹ Si veda: Unctad, 2019, *Review of maritime transport*, United Nations Publications; Srm, 2029, *Trasporto marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Giannini, Napoli; Srm, 2019, *Italian Maritime Economy. Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologiche e le rotte dell'energia*, 6° Rapporto Annuale, Napoli.

¹⁰ Oggi aggirantesi attorno a 10,5 milioni di Teu. La metà di tale quota è detenuta dai principali porti del Nord Italia: Genova 2,6 milioni, La Spezia 1,5 milioni, Livorno 0,8 milioni, Trieste 0,7 milioni, Venezia 0,6 milioni.

Integrati dai porti di Genova (insieme a La Spezia) e Trieste (insieme a Venezia) per quanto riguarda le *navi mother* di media dimensione o i *feeder*, assumerebbero il ruolo di grandi *hub* mondiali, con la possibilità di avere le strutture più adeguate (lunghezza e larghezza delle banchine e dei piazzali, profondità dei fondali¹¹, attrezzature di movimentazione, retroporti, raccordi ferroviari)¹². Gli altri porti, invece, si specializzerebbero in modo proficuo nel traffico di breve-media distanza e, soprattutto, nel traffico fluviomarittimo (chiatte e battelli di piccola e media dimensione).

I porti di Taranto, Gioia Tauro e Crotona diventerebbero i luoghi dell'emisfero orientale in cui effettuare la direzione e la gestione dei flussi del traffico mondiale¹³: vi si allocherebbero i

¹¹ Per le ragioni dette, sarebbe strategico che essi avessero subito fondali da 18 metri, cioè usufruibili anche dalle navi più grandi.

¹² Le ZES (Zone Economiche Speciali), le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) e, insieme ad esse, le ZDI (Zone Doganale Intercluse) potrebbero essere un importante incentivo al loro sviluppo (si veda Comitato Scientifico dell'Osservatorio economico sulle ZES e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali di competenza promosso dall'Assoporti e dalla SVIMEZ, 2020, *Documento 25 febbraio 2020*, iniziativa promossa da Assoporti e SVIMEZ, Napoli).

¹³ A lungo termine, continuando a peggiorare il riscaldamento globale del pianeta (nell'ipotesi inquietante che tale tendenza non sia arrestata e invertita), vi sarebbe una nuova rotta: l'attraversamento dell'Artico. Si prevede che un servizio di linea tra Estremo Oriente ed Europa potrebbe essere già istituito dal 2050. Tale rotta sarebbe più corta di quella mediterranea per arrivare nel Nord Europa e, poi, per proseguire fino alla costa orientale del Nord America, ad eccezione delle partenze da Singapore e dagli altri porti situati più a ovest. Al contrario, sarebbe più lunga di quella mediterranea per arrivare nel Mezzogiorno e, poi, per giungere alla costa orientale del Nord America, ad eccezione delle partenze dai porti a nordest di Shanghai. Ma avrebbe un grande svantaggio per quanto riguarda i mercati: la scarsa popolarità delle coste artiche, ossia le molto minori opportunità di fare *transshipment* durante il tragitto. D'altro canto, si può ritenere che tale rotta sia alquanto difficile, se non impossibile, da praticare, anche a lungo termine: l'attraversamento del Polo Nord presenterebbe sempre un notevole margine di incertezza per l'imprevedibilità delle condizioni atmosferiche e per il pericolo di incrociare ghiaccio galleggiante. Insomma, mancherebbero i principali requisiti di un'offerta

quartieri generali delle maggiori multinazionali operanti nel trasporto e nella logistica, insieme alle attività di scomposizione-ricomposizione dei container e alle attività di lavorazioni intermedie, di assemblaggio, di confezionamento e di imballaggio.

Ma, soprattutto, in virtù di questo loro nuovo ruolo, potrebbero innescare nel Sud ciò che nel passato non era risultato mai possibile realizzare: un ampio processo d'industrializzazione¹⁴.

Infatti, assicurerebbero una formidabile ed esclusiva economia esterna a molte imprese di produzione che si situassero nel vicino intorno territoriale e che avessero rilevanti scambi commerciali a livello internazionale.

Le imprese ad avere maggiore interesse ad insediarsi nelle loro adiacenze sarebbero, prime fra tutte, le imprese della meccanica pesante, in particolare, quelle dei settori inerenti ai beni strumentali impiegati nell'industria di base (acciaio, petrolio, legno eccetera), nella cantieristica, nei porti e negli scali ferroviari nonché le imprese dello stesso settore cantieristico.

Il Mezzogiorno, in questa prospettiva, potrebbe assumere il ruolo di forza traente di un nuovo sviluppo dell'Italia¹⁵.

Da un lato, contribuirebbe ad allargare l'offerta del *made in Italy*, un'offerta personalizzata in base alle specifiche esigenze della domanda (*ex post*)¹⁶, e non un'offerta predefinita (*ex an-*

di trasporto marittimo: affidabilità del percorso, sicurezza di navigazione e certezza dei tempi di viaggio.

¹⁴ La crescita dei tre nuovi *hub* meridionali andrebbe intesa non tanto come illimitato *business* per le imprese dei trasporti e della logistica (e quindi la penisola considerata come territorio di scorrimento di un'illimitata quantità di merci tra Estremo Oriente e Europa), quanto come storica occasione per una politica degli interventi a favore delle attività produttive meridionali e del restante del Paese.

¹⁵ Rispetto al quadro industriale attuale si veda: Confindustria-Cervet, 2019, *Rapporto PMI Mezzogiorno 2018. Cresce l'impresa, Cambia il Sud*, Confindustria Servizi, Roma; Fondazione Ugo La Malfa, 2019, *8° Rapporto. Le imprese industriali del Mezzogiorno 2008-2017*, Ricerche e Studi, Roma.

¹⁶ Sui caratteri originali dell'organizzazione aziendale e dell'offerta produttiva dei distretti industriali si veda: Becattini G., 2000, *Dal distretto industriale allo*

te), la sola praticata dalle multinazionali¹⁷, favorendo il potenziamento del peculiare punto di forza della struttura produttiva del Paese. Cioè, permetterebbe ai suoi settori, innanzitutto quelli della meccanica strumentale, di ampliare la supremazia detenuta a livello mondiale e di essere traenti all'interno dell'economia nazionale mediante quella capacità propulsiva che essi avrebbero potuto avere dagli anni Ottanta e che invece, non solo a causa di un generale sottodimensionamento aziendale ma anche a causa di un'insufficiente massa critica nel Sud, si è manifestata solo parzialmente.

Da un altro lato, permetterebbe di cogliere una grande opportunità: acquisire, mediante un lungimirante intervento territoriale (infrastrutture e difesa del suolo), la leadership mondiale nei settori trasporti e logistica e attuare un appropriato potenziamento dei settori bosco-legno e agroalimentare, dando un lavoro dignitoso e adeguatamente remunerato alla grande massa degli attuali disoccupati o precari.

Però, l'attuazione di una tale ipotesi di sviluppo esigerebbe che fosse soddisfatta una condizione: il bacino produttivo *in fieri* dovrebbe essere, oltre che autopropulsivo, anche autocentrato, cioè dovrebbe essere caratterizzato da una speciale nuova organizzazione sia aziendale sia territoriale.

Per le piccole e medie imprese del *made in Italy*, sottodimensionate, vi sarebbe la necessità di promuovere circoscritte ag-

sviluppo locale, Bollati Boringhieri, Torino; Becattini G., Magnaghi A., 2015, "Coscienza di classe e coscienza di luogo. Dialogo tra un economista e un urbanista", in Becattini G., *La coscienza dei luoghi. Il territorio come soggetto corale*, Donzelli, Roma.

¹⁷ Le multinazionali hanno optato per quest'altra offerta, mirando, da un lato, a una ancora più forte centralizzazione delle risorse a livello globale e, da un altro lato, a una deconcentrazione della produzione, ossia a una organizzazione transnazionale, fondata sulla delocalizzazione di gran parte delle fasi delle proprie filiere produttive e sul lavoro povero. Di conseguenza, date le distanze, la comunicazione intra-interaziendale è dovuta avvenire in modo formalizzato, ricorrendo alla telematica e all'informatica, e non a frequentazioni faccia a faccia.

gregazioni aziendali, assortite in base alla complementarietà delle specializzazioni produttive e alla prossimità spaziale. Ciascuna impresa potrebbe mantenere intatti i propri requisiti, ossia modeste dimensioni, piena autonomia e conoscenze esclusive, spesso tacite, acquisite nei luoghi facendo, ma nello stesso tempo, tramite un coordinamento strategico, potrebbe condividere con le imprese del proprio gruppo le funzioni più importanti e costose che, da sola, essendo priva di adeguate economie di scala, non riuscirebbe mai ad avere. Per le grandi imprese, invece, si tratterebbe di offrire l'opportunità di trovare conveniente una logica alternativa alla globalizzazione: approvvigionarsi dei componenti più importanti da imprese situate nei contesti territoriali, e quindi, data la vicinanza, di sfruttare le relazioni distintive del *made in Italy*.

Contemporaneamente, occorrerebbe garantire alle une e alle altre imprese che da ogni luogo a ogni luogo fossero possibili relazioni giornaliere altamente interattive, spesso faccia a faccia, e di contro, che queste relazioni avvenissero entro una estensione territoriale sufficientemente vasta, cioè tali da consentire elevate economie di agglomerazione¹⁸.

Insomma, sarebbe imprescindibile un programma industriale attento alla valorizzazione la specificità delle risorse locali e un piano territoriale, che, in virtù di un'accorta ipotesi macrourbanaistica e di innovative forme di finanziamento¹⁹, mirasse a per-

¹⁸ Si veda: Canesi M., 1993, "Organizzazione produttiva e accordi di imprese", *Economia e politica industriale*, n. 77; Canesi M., 2001, "Rete stretta e globalizzazione", *Economia e politica industriale*, n. 112; Canesi M., 2019, *Il Mezzogiorno e i suoi porti. La chiave di una nuova prospettiva di sviluppo*, op. cit.

¹⁹ I soldi che dovrebbero arrivare dal *Recovery fund* sono largamente insufficienti: sarebbe stato necessario, all'inizio delle trattative in sede europea, porre un distinguo cruciale: da un lato, la liquidità da garantire immediatamente come ristoro alle imprese bloccate dal *lockdown* (stimabile, all'ingrosso, attorno a 150-170 miliardi di euro) e, da un altro lato, un nuovo sviluppo del Paese, attuabile muovendo da una appropriata riqualificazione territoriale (infrastrutture e difesa del suolo) e la piena occupazione, il cui finanziamento, a medio-lungo termine (un settennio), potrebbe richiedere almeno 500 miliardi di euro. Nella consape-

mettere un “uso di città” esteso ovunque entro il nuovo bacino produttivo, anche alle aree più spopolate e degradate della collina e della montagna.

Il nuovo assetto territoriale, perché avesse le caratteristiche volute, esigerebbe come asse portante del proprio sistema dei trasporti una linea di Alta Capacità tra Napoli e Palermo, cioè una linea percorsa da treni passeggeri sufficientemente veloci (300 chilometri orari), ma utilizzabile anche da treni merci, soprattutto lunghi, e da treni passeggeri del Servizio ferroviario regionale.

Non solo: il tracciato dovrebbe essere all’interno della Calabria, dove si trovano in gran parte gli insediamenti storici e anche preistorici, anziché lungo la costa tirrenica (o lungo la costa jonica). Cioè, dovrebbe passare da Potenza, irrinunciabile bivio strategico per la connessione tra direttrici tirrenica e adriatica, attraversare la Val d'Agri e, proseguendo per Cosenza, Catanzaro, Gioia Tauro, Bagnara, secare Reggio Calabria (Catona) e Messina alla volta di Palermo.

volezza di tale ordine di grandezze ma anche dell’ingente ricchezza finanziaria in possesso delle famiglie italiane, si è proposto, a fianco del mercato tradizionale, un *mercato alternativo* che, operando nell’ambito dei beni pubblici e, quindi, non essendo soggetto alla logica del profitto, potrebbe avvalersi di speciali modalità di finanziamento: società veicolo e Pir (secondo la proposta Minenna), banche interessate a diversificare il rischio, imprese e lavoratori coinvolti nella realizzazione degli interventi e tasse autogenerate. Non solo: come sostiene Grossi, il Tesoro, sottraendosi alle aste internazionali (dove i valori borsistici soggiacciono alla speculazione delle maggiori banche estere), potrebbe attrarre i risparmi degli italiani emettendo Bpt e Bot a tassi d’interesse molto bassi, ma senza rischio. (Si veda: Canesi M., 2019, *Il Mezzogiorno e i suoi porti. La chiave di una nuova prospettiva di sviluppo*, op. cit; Minenna M., 2019, “Prefazione”, in Canesi M., *Il Mezzogiorno e i suoi porti. La chiave di una nuova prospettiva di sviluppo*, op. cit.)

Tab. 1 - I servizi di linea

Hong Kong - Nord Europa

origine	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	valori
destinazione	Amburgo	Brema	Rotterdam	Anversa	Le Havre	media
giorni anno	365	365	365	365	365	365
km/ora	35	35	35	35	35	35
km/giorno	840	840	840	840	840	840
km di 1 viaggio	18.753	18.724	18.268	18.268	17.838	18.370
giorni mare di 1 viaggio	22,3	22,3	21,7	21,7	21,2	21,9
giorni porto di 1 viaggio	8,9	8,9	8,7	8,7	8,5	8,7
giorni totali di 1 viaggio	31,3	31,2	30,4	30,4	29,7	30,6
n. di viaggi in 1 anno	11,7	11,7	12,0	12,0	12,3	11,9
flotta	4,5	4,5	4,3	4,3	4,2	4,4
km anno	219.000	219.000	219.000	219.000	219.000	219.000
sbarchi settimanali in 1 anno	52,1	52,1	52,1	52,1	52,1	52,1

Hong Kong - Mezzogiorno

origine	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	valori	Mezzogiorno
destinazione	Taranto	Crotone	Gioia Tauro	media	New York
giorni anno	365	365	365	365	365
km/ora	35	35	35	35	35
km/giorno	840	840	840	840	840
km di 1 viaggio	13.812	13.670	13.670	13.717	7.300
giorni mare di 1 viaggio	16,4	16,3	16,3	16,3	8,7
giorni porto di 1 viaggio	6,6	6,5	6,5	6,5	3,5
giorni totali di 1 viaggio	23,0	22,8	22,8	22,9	12,2
n. di viaggi in 1 anno	15,9	16,0	16,0	16,0	30,0
flotta	3,3	3,3	3,3	3,3	1,7
km anno	219.000	219.000	219.000	219.000	219.000
sbarchi settimanali in 1 anno	52,1	52,1	52,1	52,1	52,1