

UN PROGETTO DI SISTEMA: PER IL SUD IN ITALIA E PER L'ITALIA IN EUROPA

INDICE

PREMESSA

- I. Le Richieste del PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA
- II. Un "PROGETTO di SISTEMA" per il Sud funzionale all'Italia e all'Europa
- III. Un Progetto che riprende ed attualizza la Visione e l'Esperienza di Adriano Olivetti

1 Il Progetto di Sistema

- 1.1 Sistema: Struttura, Infrastrutture e Ambiente Cognitivo
- 1.2 Le Tre Essenziali "Opzioni di Sistema"

2 La Prima "Opzione di Sistema" Essenziale: il "Southern Range", le ZES e la Riconnesione Territoriale

- 2.1 Le ZES: il Territorio e la Logistica
- 2.2 Il sistema di Navi Trasporto, a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della Portualità di Sistema
- 2.3 Le missioni specifiche delle ZES
- 2.4 La ZES di Catania- Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo
- 2.5 Tempi e Investimenti Previsti

3 La Seconda "Opzione di Sistema" Essenziale: la Ridefinizione della Mobilità a grande scala

- 3.1 Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti
- 3.2 Il collegamento Reggio-Messina mediante il Ponte
- 3.3 Il Ridisegno della Mobilità e la Maglia Calabro-Sicula
- 3.4 Tempi e Investimenti Previsti
- 3.5 Le Nuove Energie
- 3.6 Tempi e Investimenti Previsti

4 La Terza "Opzione di Sistema" Essenziale: l'Atterraggio dei Nuovi Modelli e Nuovi Stili di Vita e la Ricucitura Territoriale

- 4.1 Il Mutamento dei Nuovi Modelli e Stili di Vita (*Life Styles*), ovvero le Nuove Interconnessioni fra "Benessere, Residenza, Lavoro, Ospitalità, Tempo Libero, Salute"
- 4.2 Tempi e Investimenti Previsti
- 4.3 Ricuciture Territoriali e Borghi di Vita Nova
- 4.4 Tempi e Investimenti Previsti
- 4.5 Le Industrie Culturali Creative (*Knowledge and Creative Factories*): la Comunità Creativa di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale
- 4.6 Tempi e Investimenti Previsti
- 4.7 Nuovi Attrattori Metropolitan
- 4.8 Tempi e Investimenti Previsti

5 I Benefici Attesi

- 5.1 il Calcolo degli Impatti Aggregati e i Benefici Economici
- 5.2 La Valutazione dei Benefici Occupazionali Generazionali

6 Il Quadro Economico delle Risorse Necessarie per le Tre “Opzioni di Sistema” Essenziali

- 6.1 Il Reperimento delle Risorse Finanziarie
- 6.2 La Somma-Algebrica del Quadro Economico-Finanziario

PREMESSA

In un momento di drammatica rivoluzione epocale – da intendere, per l'Italia, come grande opportunità di resiliente svolta storica – questo Documento definisce una logica e un metodo di “*Progettualità di Sistema*”, rivolta al Mezzogiorno d'Italia continentale e insulare, e finalizzata ad una concreta sinergia attiva con il Centro-Nord del nostro Paese per il “Benessere” dell'intera Comunità italiana.

Gli antecedenti concettuali del Documento sono consegnati al “*Dialogo Progettuale ARGE – La Sicilia del III Millennio. Città Metropolitana Globale e Piazza degli Scambi del Mediterraneo*”, elaborato dal 2008 al 2014 e pensato e definito dall' architetto Pier Paolo Maggiora , con il concerto di studiosi del più variegato quadro interdisciplinare – umanistico e scientifico- della cultura italiana e internazionale. A Palermo il 27 marzo 2014 nel Convegno ad esso dalla Regione Siciliana, il “*Dialogo Progettuale Arge*” è stato presentato. ed ampiamente illustrato, da Pier Paolo Maggiora. unitamente a tre illustri suoi co-partecipanti: i) Lech Walesa, in quanto premio Nobel per la Pace e autorevole rappresentante del suo Summit, che ha sostenuto con convinzione che “*il metodo contenuto nel Dialogo Progettuale ARGE rappresenta una prospettiva essenziale e concreta di evoluzione territoriale per la stabilità e la pace nel Mediterraneo e nello scacchiere geopolitico globale*”; ii) Laura Olivetti, Presidente della Fondazione Adriano Olivetti, che ha sottolineato come “*ARGE costituisca la logica continuità del pensiero e dell'azione di Adriano Olivetti, rappresentandone lo spirito più profondo e autentico*”; iii) il maestro Franco Battiato, come ambasciatore della cultura musicale mediterranea nel contesto internazionale.

Il presente Documento, sviluppato in continuità con le linee di quel pensiero – a partire dalla “*BOZZA di Progetto di Sistema*” discussa in sede SVIMEZ lo scorso 18 settembre – è frutto della elaborazione congiunta e condivisa dai suoi sottoscrittori, tutti parimenti interessati ad una effettiva e concreta riconnessione organica – culturale, sociale, economica e produttiva – dell'Italia nel quadro di un efficiente e sinergico “Sistema”, volto certamente al “Benessere” dell'intera sua Comunità, ma- parimenti – ad un conseguente riconosciuto riposizionamento di autorevolezza dell'Italia nel quadro dell'Unione Europea.

I. Le Richieste del PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

“un territorio più competitivo e resiliente”

“investimenti in formazione e ricerca”

“ridurre i divari territoriali di PIL, reddito e benessere”

“anticipare i progetti di investimento pubblico maturi e promuovere gli investimenti privati”

“riconvertire produzione e trasporto energia in chiave sostenibile”

“transizione ecologica per agricoltura industria e siderurgia(Taranto)”

“completamento dei corridoi TEN-T, alta velocità per passeggeri e merci”

“rigenerazione e riqualificazione di contesti urbani borghi e aree interne”

criteri dei progetti:

“esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto”

“indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali”

“chiara indicazione del soggetto attuatore”

“se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli”

criterio di valutazione positiva dei progetti:

“previsione di forme di partenariato pubblico-privato”

II. Un “PROGETTO di SISTEMA per il SUD” funzionale all’Italia e all’Europa

Il “PROGETTO di SISTEMA per il SUD” si propone innanzitutto due fondamentali obiettivi:

- i.)** ridurre le diseguaglianze - sociali, economiche e territoriali - presenti nel Paese che attentano a fondamentali diritti di cittadinanza e impediscono livelli coerenti e omogenei di qualità della vita;
- ii.)** dotare l’Italia di un necessario “*secondo motore*” - quello del suo Sud -, sinergico col “*primo motore*” - quello del Centro-Nord -, che concorra stabilmente all’equilibrio organico dell’intero Paese. Porre il Sud nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente con il Centro-Nord, rende un servizio, atteso dall’Unità d’Italia, al compiuto risanamento e riequilibrio dell’intero Paese e al reale rilancio di entrambe le macro-aree. Necessario per consentire all’intero “Sistema Italia” di funzionare come effettivo e potente organismo unitario a vantaggio dell’intera sua Comunità. È pertanto da segnalare – e condannare con forza, oggi più che mai – come pericolo e danno di estrema rilevanza per il “benessere” dell’intera Comunità italiana qualsiasi illusione

tentazione di singole macro-aree del Paese di perseguire ciascuna un “proprio” individuale e separato percorso di ripresa dello sviluppo.

Nelle attuali condizioni geopolitiche – e nelle loro prospettive di evoluzione, anche di medio-lungo periodo – appare del tutto evidente che solo una visione “immediata” – ma lungimirante –, che sappia cogliere in termini autenticamente “*resilienti*” le condizioni e le opportunità che la pur tragica transizione epocale impone, potrà consentirci di vincere la “grande – doppia – sfida”. Necessita, certo, una visione “progettuale” centrata su una accorta strategia “sistemica” di sviluppo, volta a consolidare un grande, forte, indiscutibile “presidio” territoriale dell’intero sistema europeo: *i.*) indispensabile alla sua ormai consolidata e irreversibile politica eco-ambientale e *ii.*) imprescindibile per il suo posizionamento geostrategico - “unico” - nel cuore dell’area a massima tensione geopolitica e, al tempo stesso, a massima densità di opportunità economiche e commerciali.

Solo una tale visione lungimirante, centrata su una accorta strategia di sviluppo, ha la concreta possibilità di generare e alimentare nuovi grandi significativi flussi di valore aggiunto da mettere a disposizione di tutti i cittadini italiani ed europei, e dei loro partners internazionali. E ciò a partire dalla grande opportunità di dar avvio alla definizione di un ben strutturato, organico e funzionale “*Southern Range*” – un nuovo organico sistema territoriale logistico-produttivo, motore di nuovi modelli di residenzialità, lavoro, benessere, buon uso del tempo libero e magnete attrattivo dei nuovi modelli e stili di vita post-pandemici –, aprendo in tal modo all’Unione Europea la sua nuova principale “*Gateway*”, come suo fondamentale ingresso da Sud.

Appare del tutto evidente, pertanto, che ciò che concorre al rafforzamento dell’Italia in Europa concorre al rafforzamento dell’Europa stessa, perché siffatta trasformazione dà modo di “chiudere il poligono europeo”, là dove storia e geografia d’Europa si incontrano. Il Sud d’Italia non è la “*finis Europae*” - una sua proiezione arrischiata e solitaria -, ma è la cuspide di un intero mondo europeo, che, attraverso l’Italia, penetra nel Mediterraneo, e di qui può attrarre persone, culture, merci, lavori da ogni parte del mondo: in questo “*Mare del Mondo*”, che porta all’Europa.

III. Un Progetto che riprende e attualizza la Visione e l’Esperienza di Adriano Olivetti

Il “Progetto di Sistema” si fonda sulla visione anticipatrice di Adriano Olivetti che, se fu interrotta nella sua troppo breve vicenda biografica, ritorna ad imporsi oggi all’attenzione della politica e della cultura, italiana e internazionale. Non a caso, perché i momenti di crisi verticale di una civiltà mostrano con la massima evidenza come sia necessario il coraggio della ideazione, unito alla capacità della realizzazione. In questo spirito si mossero iniziative esemplari di Olivetti, che unirono il Nord e il Sud d’Italia: dalle trasformazioni territoriali realizzate nel Canavese e ad Ivrea - unico caso di “Città Industriale del XX secolo” riconosciuto dall’Unesco quale “Patrimonio Mondiale dell’Umanità” -, ai Complessi Industriali Olivetti in Campania, al Prototipo di una Nuova Comunità Contadina UNRRA Casas in Basilicata.

Nel primo numero – luglio/agosto 1949 – della rinata rivista “Urbanistica”, Olivetti affermava: “*Una società che non crede nel proprio avvenire non potrà mai avviarsi verso una meta comune e affogherà in una vita limitata, meschina e corrotta. Darsi uno scopo, scoprire delle vocazioni, promuoverle è il modo più autentico affinché una civiltà possa esprimersi*”. Credere al proprio avvenire significa avere una certa idea della via

da percorrere e del modo di percorrerla, ispirarsi al principio che l'autentica innovazione umana si fonda sulla capacità di legare "progetto e storia" e di inserire il cambiamento civile nell'esercizio responsabile dei poteri di sviluppo ad ogni scala di partecipazione.

Dalla cultura olivettiana – che ha oggi nella Fondazione Adriano Olivetti il suo interprete più autorevole – deriviamo l'idea che la vera Comunità, da sviluppare attraverso questo "Progetto", sia quella di un ecosistema aperto, dove "tutte" le iniziative migliori e di "tutte" le parti - economiche, sociali, civili, culturali, amministrative - abbiano modo di generarsi, interagire strutturalmente e sinergicamente, mettersi alla prova, prosperare organicamente nell'interesse generale. L'alternativa non essendo mai quella fra "fare" o "non fare", ma fra un "fare che riordina" e un "fare che disordina", un "fare che stravolge e decompone" e un "fare che migliora e perfeziona".

1. II PROGETTO di SISTEMA

1.1 Sistema: Struttura, Infrastrutture e Ambiente Cognitivo

Un "Sistema" è tale se dispone di una "Struttura" riconoscibile, che risulta dalla composizione delle sue parti costitutive e del sviluppo di relazioni e interdipendenze che le connettono.

Le parti costitutive della Struttura sono le sue "Infrastrutture Primarie"

-1) *L'Infrastruttura Primaria delle Culture*,

che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* degli Stili di Vita, del Lavoro, delle Arti, dell'Educazione, dell'Informazione, dell'Abitare, dei Commerci, del Tempo Libero, del Turismo, dello Sport, del Benessere, ovvero "I Territori del Vivere e della Storia".

-2) *L'Infrastruttura Primaria della Mobilità*, che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* degli Spostamenti, delle Reti, della Logistica, del Digitale, ovvero "I Territori delle Relazioni, dei Flussi e degli Scambi".

-3) *L'Infrastruttura Primaria della Innovazione*, che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* dell'Innovazione Umanistica, Sociale ed Economica e le *Sub-Infrastrutture Funzionali* dell'Innovazione Scientifica, Tecnologica e Tecnica, ovvero "I Territori delle Frontiere della Conoscenza, della Ricerca, della Formazione, dei Nuovi Saperi, delle Nuove Tecniche e dei Nuovi Lavori".

Va precisato che il termine "Infrastruttura" non è assunto nel corrente ma limitativo significato di "apparato fisico-materiale", bensì riguarda "ogni organica connessione di elementi all'interno del Sistema, dotata di configurazione riconoscibile". E va altresì precisato che tutte le Infrastrutture sono parimenti necessarie alla coesione del Sistema: nella loro funzionalità specifica e nella loro sincronica integrazione-sinergia ben governata.

È, infine, da sottolineare che il "Progetto di Sistema" è collocato – nel tempo e nello spazio – entro un preciso "Ambiente Cognitivo" di riferimento, dove stanno i contenuti selezionati caratterizzanti le relative

conoscenze umanistiche sociali scientifiche e tecniche, le narrazioni immaginifiche e le interpretazioni critiche delle eredità culturali. Tale Ambiente coincide con quella parte di conoscenze che ha contribuito alla definizione della più generale “Visione” complessiva di riferimento. E’ ulteriormente da sottolineare che la chiara definizione della “Visione” costituisce “*premessa indispensabile*” a legittimare e consentire di avviare e sviluppare la trasformazione in “Sistema” (nelle sue componenti “Struttura” e “Infrastrutture”) dell’attuale disorganico e troppo improduttivo “insieme territoriale”.

1.2 Le Tre Essenziali “Opzioni di Sistema”

Oggi è ulteriormente reso evidente il fattore decisivo della “*trasversalità sinergica sistemica*” dall’importanza assegnata in sede europea al fattore “*Green*” nella sua duplice accezione culturale ed economica. Analogamente, la logica del “Sistema” in oggetto esige di compiere “Scelte Attuative Fondamentali, Trasversali, Sincroniche e Sinergiche”. Questo “Progetto” le riconduce a tre essenziali “*Opzioni di Sistema*”, fra loro strutturalmente interconnesse e interdipendenti, la cui sincronica attuazione risulta necessaria per l’“innesco” dell’intero “Sistema”, la sua piena e sinergica “funzionalità”, la sua capacità di “attrazione” dei nuovi asset globali di eccellenza: capaci a loro volta di trascinare “automaticamente” con le loro evoluzioni e con le loro benefiche “contaminazioni culturali” sul territorio i Nuovi Modelli di Vita necessari al Benessere dell’intera Comunità.

Le Tre Essenziali “*Opzioni di Sistema*” del Progetto, nel nostro caso, sono:

- 1) il riassetto logistico-produttivo e la riconnessione territoriale nell’Esagono della Portualità;
- 2) la ridefinizione della mobilità di grande scala e l’innovazione dei trasporti;
- 3) l’atterraggio di nuovi modelli e nuovi stili di vita in rinnovati organismi territoriali.

2 LA PRIMA “OPZIONE DI SISTEMA” ESSENZIALE: IL “SOUTHERN RANGE”, LE ZES E LA RICONNESSIONE TERRITORIALE

2.1 Le ZES: il Territorio e la Logistica

Per avviare il percorso di riconnessione culturale e socio-economica del Paese è indispensabile definire la strategia territoriale e logistica dell’Italia nel Mediterraneo, nel quadro del più generale ambito italiano, europeo e internazionale.

Questa strategia trova il suo innesco e la sua concretizzazione nella formulazione del “*Southern Range*”, un nuovo organico sistema territoriale logistico-produttivo, principale ingresso da Sud (“*The South Gateway*”) per l’intera Unione Europea.

A questo riguardo, nella logica del Progetto di Sistema, attualmente l’Italia si trova nella straordinaria occasione di poter concretizzare un tale benefico rivoluzionario nuovo assetto territoriale culturale e socio-economico, decisivo per il riequilibrio e lo sviluppo dell’intero Paese, potendo contare per la sua immediata attuazione – previa definizione delle opportune rifocalizzazioni normative e di *governance* – su uno strumento già assunto: le “*Zone Economiche Speciali (ZES)*”, cui corrispondono già oggi polarità ben

individuate. A quelle originariamente identificate, infatti, nel quadro della nostra portualità del Mezzogiorno continentale nel "Quadrilatero" Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro - ed aggiungendosi ora ad esse quelle di Catania/Augusta e Palermo -, tutte queste polarità, nel loro insieme - se opportunamente raccordate, da un lato, in termini sistemici, fra loro; dall'altro, come parte organica e sinergica del più generale "Progetto di Sistema" - possono già oggi strutturarsi per definire compiutamente quell'"Esagono" della "Portualità di Sistema del Sud d'Italia", fondamentale per il riassetto italiano, vitale per il riequilibrio europeo, necessario per l'eco-sistema globale.

Nel quadro di questo ben definito organico e sinergico "Sistema Esagono", per mettere a terra il progetto di un "Southern Range" realmente efficiente, sostenibile e competitivo del Mezzogiorno nel Mediterraneo, occorre, inoltre, nel quadro del "Progetto di Sistema", affidare ad ogni singola ZES una missione specifica, così che ognuna di esse, già possa costituire - sulla base delle proprie "filigrane" culturali - un forte singolare motore di nuovi originali modelli di residenzialità, lavoro, benessere, buon uso del tempo libero e, al tempo stesso, possa funzionare nel concreto come sinergico magnete attrattivo dei nuovi stili di vita della transizione epocale della globalizzazione, digitale e post-pandemica.

In tal modo, il valore di innovazione complessiva che le ZES potenzialmente rivestono, già di per sé amplissimo, si va a sviluppare in termini fattoriali. Ma deve essere ben chiaro che è del tutto necessario che le stesse ZES, lungi dall'essere banalmente considerate e ridotte in ambiti autocentrati di favore fiscale, assurgano alla funzione di "vertici" di una maglia, fitta ed espansiva, che attraversa i territori e li lega secondo intermodalità e trasversalità aperte, fungendo da rivitalizzante tessuto connettore per l'intera macro-area del Mezzogiorno e svolgendo, per le sue oggi deboli aree interne, una vitale e propulsiva "riconnesione a sistema" verso i più avanzati, benefici e innovativi Modelli e Stili di Vita.

2.2 Il sistema di Navi Trasporto, a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della Portualità di Sistema

Nel quadro della piena attivazione del Sistema delle ZES, in parallelo alla necessaria infrastrutturazione della mobilità terrestre di connessione tra i territori perimetrati dai vertici dell'"Esagono", va immediatamente colta la possibile, rapida attivazione di un efficiente Sistema di "Navi Trasporto" ad esso sinergico. Un Sistema agevole da realizzare per l'Italia, fidando sull'intera gamma di vettori dalle nostre flotte che, per operatività, sono tra le più consistenti al mondo e già fortemente insediate nel Mezzogiorno. Aver colto solo una parte del tema della continuità territoriale ha finora trascurato (per carenza di una complessiva organica strategia logistica nazionale) l'enorme potenzialità di tessere una vera e propria "Rete Logistica Euromediterranea". Dello sviluppo di questa "Rete" l'Italia può e deve essere l'indiscussa regista, e la conseguente grande beneficiaria di tutte le sue straordinarie ricadute, economiche e di autorevolezza internazionale.

Quanto alla immediata operatività sul mare, è sufficiente mettere in esercizio navi traghetto nelle diverse tipologie Ro-Ro, Ro-Pax e Con-Ro di ultima generazione, dal costo medio tra 60/80 mln (Ro-Ro; Con-Ro) fino a 180/200 mln di euro per le Cruise Ferry, con vita utile prevedibile di oltre 25/30 anni. Si tratta di un naviglio già disponibile sul mercato mondiale, ma che, per l'ulteriore sviluppo della flotta, potrebbe

impegnare la cantieristica italiana, e quella meridionale in particolare, con i cantieri di Castellammare di Stabia e Palermo, date le loro note capacità e la loro notevole esperienza internazionale

2.3 Le missioni specifiche delle ZES

In estrema sintesi, scendendo lungo il meridiano del Mezzogiorno continentale, si evidenziano le seguenti più rilevanti e immediate potenzialità e necessità.

. Accelerare, se non “bruciare”, i tempi di realizzazione del corridoio TAV-TAV che unisce le ZES di Napoli e Bari: condizione essenziale per conservare il vantaggio competitivo di una inedita trasversalità, che realizza la connessione Tirreno-Adriatico, collega direttamente due ZES “apicali”, promuove lo sviluppo dell'intermodalità. Le FFS, impegnate da oltre dieci anni a realizzarne il progetto, hanno fissato il completamento per un troppo lontano 2026;

. Alla ZES Biregionale di Taranto spetta la duplice funzione della valorizzazione del Porto, struttura fondamentale nel “Progetto” (cruciale anche per governare l'emergenza ILVA) e - interpretando la peculiarità che la riconosce come “ZES biregionale” – della promozione dell'agricoltura di eccellenza (il Metapontino in particolare) in un disegno integrato agro-industriale, che, attraverso una adeguata diffusa industria di trasformazione, ha reali prospettive estremamente significative di inserimento e crescita nel mercato globale.

. La Regione-partner, la Basilicata, che si è ormai avviata con decisione a rompere l'isolamento che la penalizzava, partecipa attivamente al processo di reindustrializzazione, e consolida a Matera il polo vocato allo sviluppo tecnologico-culturale, proseguendo nel disegno di diventare focus di una “ZES dell'Innovazione Digitale” ed essere attrattore e diffusore di nuove culture.

. In Calabria la condizione, indiscussa e riconosciuta, di “miglior Porto del Mediterraneo” a Gioia Tauro, va attualizzata e rafforzata con il mai realizzato “retroporto” in funzione di “*distripark*”, puntando al superamento della monocultura, a basso valore aggiunto, del “transhipment”. Il costituendo *distripark* va radicato alla logistica del “*new manufacturing*” su svariati fronti di specializzazione e può trovare un immediato avvio nella valorizzazione della Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, con lo sviluppo dell'“agricoltura di precisione”, e con la localizzazione di processi di trasformazione industriale, per incrementare le esportazioni, oltre che da Gioia Tauro, da altri porti dell'area ZES (Corigliano e Crotone).

2.4 La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo

La costituzione di una “ZES Catania-Augusta” appare quindi coerente con: *i.*) la presenza del Porto di Augusta e degli altri porti del Sud-Est della Sicilia, *ii.*) la forza prossima alla filiera agricola retrostante, *iii.*) le dinamiche di innovazione neoindustriale che l'area già esprime, in connessione con l'impresa, l'università e la ricerca .

Il Porto di Augusta, anche grazie ai suoi fondali naturali di oltre 30 metri – un *unicum* nel quadro della portualità mediterranea – occupa una posizione ideale per giocare un ruolo centrale nel quadro del “*Southern Range*”, grazie: *i.*) agli ampi spazi retrostanti – funzionali ad assicurare un servizio logistico e polifunzionale ottimale per accessibilità ed efficienza –, *ii.*) alla prossimità – a Sud – di Siracusa e – a Nord – di Catania, con i suoi Interporto e Aeroporto, *iii.*) al rinnovo della mobilità su ferro (AltaVelocità e Alta/Capacità) e su gomma definiti in questo “Progetto di Sistema” (cfr. pt. 3), potendo così fungere da perfetto “Centro di Sistema” della portualità jonica estesa sull’arco che va da Pozzallo a Taranto: ideale “imbuto primario di accoglienza” dell’intero Mediterraneo, per i traffici e gli scambi marittimi intercontinentali, provenienti da Suez, Gibilterra e Dardanelli. Questo polo “Catania-Augusta” potrà altresì, a sua volta, svolgere la funzione di “capo-porto” del sistema delle Autostrade del Mare sui due corridoi costieri.

Sul piano del progetto urbanistico territoriale, in riferimento alla riqualificazione, all’ammodernamento ed al potenziamento del Porto di Augusta come “Porto Hub del Mediterraneo”, quattro sono le principali questioni da affrontare e definire:

- la relazione con la base originaria da cui la storia del luogo ha preso inizio: l’antichità greca e romana (Megara Iblea);
- la riappropriazione (risanamento, innovazione e sviluppo) della dimensione industriale-produttiva del territorio;
- l’inserimento del valore delle coste e la salvaguardia della biodiversità delle acque nell’ambito della nuova infrastruttura portuale;
- la nuova configurazione complessiva - urbana e territoriale - che dovrà assumere quel tratto di costa - da Catania a Siracusa - per supportare e integrare organicamente la nuova funzione strategica del nuovo “Porto Hub del Mediterraneo”.

2. 5 Tempi e Investimenti Previsti

Ogni Zes dovrebbe avere una dotazione di circa ... Mld di Euro, oltre ad ulteriori ... Mld per il Sistema delle Navi Trasporto

3 LA SECONDA “OPZIONE DI SISTEMA” ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITA’ A GRANDE SCALA

3.1 “Roma Catania: 3 ore e 30 minuti”

Collegare la Sicilia all’Italia e ricongiungere Nord e Sud del Paese con due percorsi di pressoché equivalente durata (“3 ore da Roma a Milano” e “3 ore e 30 da Roma a Catania”) significherà pervenire ad un equilibrio territoriale italiano complessivo totalmente nuovo ed a lungo auspicato. Un obiettivo concreto perfettamente conseguibile – sul piano tecnico, imprenditoriale, economico-finanziario, giuridico- amministrativistico – e già fruibile dagli utenti entro il 2025.

L'estensione e il rafforzamento della Rete di Mobilità da e per l'Italia continentale nel senso della AltaVelocità/AltaCapacità, porterà in tal modo l'Italia a fruire di una "dinamica di prossimità", già largamente realizzata in Europa, a partire da ormai 50 anni fa!, originariamente in Francia, nel decisivo mutamento conseguito nei rapporti fra Parigi e la regione Provenza-Costa Azzurra, e la cui utilità si è resa via via sempre più evidente, come – ad esempio – nel caso delle connessioni più recenti in Spagna (che datano comunque dal 1992!), nel collegamento fra Madrid e Siviglia, che hanno segnato il grande rilancio di una Regione (l'Andalusia), che appariva avviata a un inarrestabile declino.

Per conseguire tale storico obiettivo sarà necessario *in primis - I Fase* - concentrarsi su due sole "Tratte" del percorso Roma-Catania dove ottenere il collegamento stabile e sicuro: *i.*) la "Tratta Salerno-Reggio Calabria", mediante una Nuova Galleria da realizzare in corrispondenza del tratto tirrenico-lucano della linea; *ii.*) la "Tratta Reggio Calabria-Catania", da considerare come parte integrante dell'AV/AC Roma-Catania, mediante la costruzione del Ponte sullo Stretto.

In una prospettiva temporale più ampia – *II Fase* – si potrà provvedere all'adeguamento dell'intero percorso, con il quadruplicamento ferroviario tra Salerno e Reggio Calabria, che contribuirà fortemente ad eliminare il *gap* fra Sud Italia e resto del Paese.

L'AV/AC "continua" Roma-Catania - asse portante per imprimere un cambio decisivo all'assetto interterritoriale dell'intero Paese - favorirà la diversificazione funzionale dei percorsi della mobilità: *i.*) delle persone, prevalentemente lungo la costa tirrenica; *ii.*) delle merci, lungo la linea Gioia Tauro-Paola-Rende-Taranto-Bari, con il completamento dell'asse ferroviario jonico, che riprende tracciati esistenti della direttrice Reggio-Catanzaro-Sibari-Taranto e, di qui, lungo la costa adriatica, trasporterà e immetterà le merci nel Nord d'Italia e in Europa.

3.2 Il collegamento Reggio-Messina attraverso il Ponte

Il collegamento stabile tra Messina e Reggio Calabria, necessario alla realizzazione della "Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti", richiede la realizzazione del Ponte sullo Stretto, il cui progetto, necessariamente rivisitato per tener conto del nuovo disegno strutturale, è definito in funzione degli straordinari progressi scientifici e tecnologici intervenuti nel corso di questi ultimi decenni; in particolare, in questo caso, quelli riguardanti le fondazioni delle strutture petrolifere *off-shore* e quelli relativi agli acciai di nuova generazione.

È importante rilevare che, in queste grandi opere, accanto ad uno straordinario miglioramento tecnologico, si accompagna un altrettanto significativo *trend* di diminuzione dei costi, analogo in tutte le parti del mondo: mentre i mezzi d'opera, che si utilizzano per costruirle, diventano sempre più potenti e raffinati, la tecnologia progredisce, la scienza e la tecnica avanzano nelle ottimizzazioni progettuali, parimenti l'industrializzazione dei processi consente grandi riduzioni dei costi realizzativi. All'interno di questa logica, in definitiva, il Ponte non appartiene più alla categoria delle opere di "ingegneria civile", ma ha tutte le caratteristiche di un'opera di "ingegneria industriale".

Seguendo questo indirizzo realizzativo, trova assoluta conferma il disegno progettuale di un ponte a tre campate, con un rapporto dimensionale tra campata centrale e campata laterale di “a – 2a – a”, per una lunghezza totale di 4.000 m., con una campata centrale di 2.000 m. e due campate laterali di 1.000 m. ciascuna. A conferma di queste considerazioni, è da sottolineare che, a partire dal 1995 - cioè dalla costruzione del ponte giapponese Akashi - si sono realizzati nel mondo oltre 100 ponti sospesi e nessuno di essi ha una campata superiore ai 1991 metri dell’Akashi.

È, infine, importante sottolineare che il nuovo disegno del Ponte, pur rispettando i documenti “Indirizzi Progettuali e Deliberazioni per il Progetto Preliminare” e “Fondamenti Progettuali e Prestazioni Attese per l’Opera di Attraversamento”, sulla base dei quali era stato studiato dal Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina il disegno del 2004 - soddisfacendone tutte le indicazioni -, risulta molto migliorativo rispetto al disegno del 1992: *i.)* sia per quanto concerne la sicurezza (*Safety*) e l’impatto ambientale (*Impact*); *ii.)* sia per quanto riguarda la funzionalità e, in particolare, la percorribilità ferroviaria (*Serviceability*); *iii.)* sia, ancora, per quanto si riferisce all’economia dei costi, che diminuiscono drasticamente.

3.3 Il Ridisegno della Mobilità e la Maglia Calabro-Sicula

L’intervento indifferibile sulla Napoli Bari ,l ’AV/AC Roma-Catania e le due “bretelle”, ferroviarie e autostradali, risalenti sull’asse tirrenico e su quello jonico, sono componenti di un complessivo ridisegno interregionale e regionale della mobilità, che comporta, oltre a macro-interventi in proiezione esterna (hub, porti, aeroporti), la risistemazione delle reti interne:

i.) la rete ferroviaria – veloce, merci e metropolitana – per residenti, pendolari, operatori, turisti;
ii.) la rete autostradale e stradale – con il completamento, in Sicilia, della Gela-Castelvetrano e della Palermo-Agrigento, e, nel Continente, della Reggio-Taranto. Questo completamento sarebbe reso possibile da un nuovo, equo e virtuoso meccanismo di copertura degli investimenti ancora da sostenere (“*privati*”) e di rientro di quelli già sopportati nel passato (“*pubblici*”): ciò, mediante la costituzione di una “*società a maggioranza pubblica*”, che attraverso un equilibrato ricorso a forme di pedaggiamento scalare – distinguendo fra “locali” e “terzi”, ma altresì azzerando l’esenzione tariffaria indiscriminata, ingiustamente a totale carico dell’intera collettività, utenti e non utenti della mobilità, fasce deboli comprese – produca un immediato flusso di risorse da reinvestire in ulteriori interventi necessari.

3.4 Tempi e Investimenti Previsti

La realizzazione delle opere ferroviarie e autostradali SALERNO-REGGIO-CATANIA avrà un costo complessivo di circa ... Mld di Euro, suddiviso in due Fasi: *i.)* la I Fase (“Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti”), che prevede un investimento di 4 Mld; *ii.)* la II Fase (Realizzazione del Quadruplicamento della Tratta “AV Roma-Catania” delle persone; Realizzazione del rinnovo della Tratta “Gioia Tauro-Paola-Rende-Taranto-Bari” delle merci; Realizzazione del rinnovo ferroviario, autostradale e stradale della “Maglia della Mobilità Calabro-Sicula” come indicato al pt. 3.3), che prevede nel suo insieme l’investimento dei restanti ... Mld).

3.5 Le Nuove Energie

Si aggiunge, a sostegno delle nuove forme di mobilità, la necessità/possibilità di muoversi più decisamente nel verso della decarbonizzazione, con la ricerca di soluzioni ibride ai trasporti ed all'impiego delle nuove energie.

Le innovazioni nel campo dei trasporti e dei collegamenti terrestri e marittimi prefigurano ormai soluzioni radicalmente diverse dall'esistente, per quanto riguarda i cicli energetici ed il loro impatto ambientale. L'adozione della tecnologia delle celle a combustibile, usata nelle stazioni spaziali, potrebbe portare, in tempi non molto lunghi, all'abbandono delle grandi centrali che bruciano combustibili fossili.

3.6 Tempi e Investimenti Previsti

Gli Investimenti Previsti nei primi 5 anni ammontano a circa ... MLD di Euro.

4 LA TERZA GRANDE OPZIONE: L'ATTERRAGGIO DEI NUOVI MODELLI E STILI DI VITA E LA RICUCITURA TERRITORIALE

4.1 Il Mutamento dei Nuovi Modelli e Stili di Vita” (*Life Styles*), ovvero le Nuove Interconnessioni fra “Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità, Tempo Libero, Salute”

Globalizzazione, digitalizzazione e crisi pandemica hanno determinato la “Tempesta Epocale Perfetta”, le cui conseguenze possiamo prefigurare con ben approssimata focalizzazione.

Il primo impatto del “modello socio-culturale” in formazione si avverte con evidenza nel cambio dei “modelli dell'ospitalità e del turismo”, una delle principali “industrie” del Paese, e del Sud d'Italia in particolare. Si era resa già evidente da tempo la spinta a dover mutare i modelli di turismo a seguito della globalizzazione con le sue conseguenze sulla digitalizzazione delle tecnologie, sulla rivoluzione dei trasporti e sulla flessibilità dei tempi di vita e di lavoro. Tutti questi cambiamenti, già di per sé necessari, sono resi ora sempre più urgenti in seguito alle più dirette conseguenze “da pandemia”, che aumentano la ricerca di sicurezza psicologica e sanitaria, svuotano molte destinazioni – e le “ragioni” che hanno consolidato nel tempo la loro scelta da parte di investitori e utenti – degli assembramenti del tradizionale turismo globale del recente passato. Di contro, tutto ciò rafforza la tendenza a rivolgersi a conoscere nuovi territori locali – anche se nascosti e apparentemente “minori” – purché dotati di autentico fascino culturale e paesaggistico, eco-compatibili sotto il profilo ambientale, ricchi di qualità enogastronomiche e con maggiori garanzie di salute e di sicurezza. Si profila la sostituzione della figura del “turista tradizionale” con quella del “turista *non più estemporaneo*”, dell’*ospite radicato*”, che allunga i tempi di soggiorno, riduce la frequenza degli spostamenti turistici di lungo raggio, ma aumenta considerevolmente quella d'uso di tempo libero di corto raggio; richiede di disporre di generosi spazi privati polifunzionali e di aver ritagliati sulle proprie esigenze specifici “pacchetti di ospitalità”, che devono incorporare, fra le altre opzioni, anche offerte di cura ai più alti livelli e di assistenza di pari affidabilità, facilmente accessibili sul corto raggio.

Le innovazioni che segnano questo *trend* irreversibile del passaggio dal vecchio “*turismo-consumo*” a una nuova “*ospitalità-benessere*”¹ favoriscono l’affermazione di “*nuovi concetti dell’accoglienza e dell’ospitalità*”, che per oltre un secolo abbiamo ridotto semplicemente all’ambito del “*mondo del turismo*”:

- *hotel di nuova concezione*, che siano luoghi di incontro, di residenza temporanea, di lavoro, dotati di tutte le connessioni logistiche e digitali più avanzate e necessarie;
- *residenze permanenti integrate* - che offrano una molteplicità di spazi e funzioni - adatte a una gestione diversificata funzionale e confortevole dei tempi, degli usi e delle attività;
- veri e propri *Comparti dell’Ospitalità*, polifunzionali e integrati, in sé e nel territorio sociale, dove l’ospite possa concretamente vivere come “*concittadino intermittente*”, libero da inutili barriere di ingresso, di pregiudizio e di sospetto.

In generale, al di là dei mutamenti nel puro settore dell’ospitalità, si delinea e si rafforza la prospettiva di cambiamenti sociali e culturali di assai più vasta portata, con un forte orientamento alla necessità di formazione di innovative comunità di neoresidenti; che richiedono un nuovo maggior “benessere” di base e di prospettiva, apertura alla vita dei luoghi nelle nuove e diverse forme di aggregazione-relazione-servizi, in un più soddisfacente vitale equilibrio fra vita familiare, vita lavorativa, vita sociale e culturale; con grande attenzione alla realizzazione di un’esistenza basata su presupposti naturalmente favorevoli a una vita “sana” e “gradevole”, con rinnovati rapporti fra mobilità e stanzialità.

4.2 Tempi e Investimenti Previsti

Gli Investimenti Previsti per Digitalizzazione, Nuove Forme e Nuovi Stili di Vita è di circa ... Mld di Euro in 5 anni.

4.3 Ricuciture Territoriali e Borghi di Vita Nova

“*Nuovi Stili di Vita e di Lavoro*” - anche orientati a usi di residenzialità e cittadinanza intermittente – “*e di buon uso del Tempo Libero*” – orientato ad assecondare, contemporaneamente, esigenze culturali e di svago, benessere e salute - richiedono nel concreto lo sviluppo di “*nuove forme di trasformazioni territoriali*”, capaci di consentire nel concreto questa “nuove e diverse forme di vita” e le conseguenti vivificanti ricadute socio-economiche sulle Comunità coinvolte,

Queste premesse sfociano nell’esigenza di prefigurare una “*Visione*” di progetto di Rete, organica e infrastrutturata di servizi – chiamiamola una “*Rete Integrata di Borghi di Vita Nova*” – insediata lungo l’intera asta jonica tra Pozzallo e Alì Terme; con investimenti di grande scala - in sinergia o in partenariato pubblico-privato - fortemente attrattivi di nuove presenze e di nuove attività nazionali e internazionali, utili e necessari a fecondare una nuova grande benefica stagione culturale ed economica per tutte le Comunità e i Territori coinvolti.

¹ Consone agli indicatori internazionalmente riconosciuti di “Qualità della Vita” - ripresi e più ampiamente definiti dai Millennium Goals 2030 delle Nazioni Unite - e agli ambiti di “Benessere Equo e Sostenibile”, proposti in Italia da Istat-Cnel. Infine, avvalorati in sede governativa dalla Cabina di Regia “Benessere Italia”.

Queste trasformazioni riguardano sia i nuovi “Comparti di Ospitalità” da sviluppare (ad es. il triangolo estremo della Sicilia orientale: Siracusa-Pachino-Ragusa, al di sotto della via selinuntina dell’interno), sia aree di turismo consolidato, ma oggi inadeguato ai cambiamenti in atto. Tutte - nel loro complesso - da portare al massimo livello di eccellenza internazionale, quale prototipo di riferimento della rinnovata “*qualità italiana per il III Millennio*” Al riguardo, il “Comparto di Area Vasta” più indicato per il decollo più efficace dell’intera Iniziativa appare sicuramente quello di “Naxos-Taormina-Etna”, perché già ampiamente conosciuto a livello globale e pertanto capace di attrarre, nel quadro di una così sorprendente proposta - al tempo stesso radicalmente innovativa e di altissima qualità, il concreto interesse dei grandi possibili “*partners*” internazionali; e, a partire da qui, innescare con successo un processo espansivo sull’intero più ampio territorio coinvolto dal “Progetto”, con tutti i positivi relativi effetti ipotizzati. Effetti, per certo, con onda di risonanza di immediata conseguenza “*per*” e “*a*” vantaggio dell’Intero Paese.

4.4 Tempi e Investimenti Previsti

L’investimento previsto per il progetto di rinnovo logistico, risanamento del mare, dell’ambiente, del paesaggio e del territorio dell’Area Vasta “Naxos-Taormina-Etna”, condizione per l’affermazione esemplare e concreta del rinnovato brand del turismo italiano a livello di eccellenza globale, è di circa ... Mld di Euro in 5 anni.

4.5 Le Industrie Culturali Creative (*Knowledge and Creative Factories*): la Comunità Creativa di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale.

Nel supporto alle nuove Forme di Vita, un posto rilevante vengono a svolgere le industrie culturali e creative (“*knowledge and creative factories*”), che concorrono alla formazione di “*atmosfera creativa*” e sono a loro volta fattori di rigenerazione di aree e luoghi (come suggerito dal Piano Sud 2030, e come mostrato da “Matera 2019 – Capitale Europea della Cultura”). E’ possibile un insediamento mirato di tali industrie, in partenariato pubblico-privato, in connessione con il loro interesse per un coinvolgimento delle loro attività in una narrazione diffusiva della cultura nuova e antica del Mediterraneo.

Rilevanti benefici indiretti e di più lungo periodo dell’insediamento di siffatte “industrie creative” sono da ricercare nello sviluppo del potenziale immaginario, che favorisce la “lunga percorrenza” e la “buona permanenza” sul territorio di residenti, visitatori, ospiti e turisti; e, fattore anche economicamente più importante, nel rafforzamento dell’Italia sui mercati internazionali del multimediale, con ricadute positive sulla nuova residenzialità, sull’indotto del lavoro, sul comparto dell’ospitalità di alta qualità e sull’innalzamento complessivo del benessere e della qualità del territorio.

4.6 Tempi e Investimenti Previsti

Gli Investimenti Previsti per le Industrie Culturali Creative sono di circa ... Mld di Euro in 5 anni.

4.7 Nuovi Attrattori Metropolitan

1). La Grande Città Metropolitana dello Stretto (ME/RC) - resa possibile dall'AV/AC Roma-Catania e dal suo Ponte - si pone nella prospettiva di costituire il "baricentro naturale" del Mediterraneo assumendone un ruolo "capitale": i) per "incontestabilità storica" – e addirittura "mitica" –, e ii.) per l'oggettiva singolarità di trovarsi posizionato geograficamente nell'unico luogo dell'intero Mediterraneo comune, contemporaneamente, al versante "greco-mediorientale" (a Sud) e a quello "romano-celtico" (a Nord).

In una tale Città Capitale avrà senso ospitare strutture di eccellenza, a partire da un nuovo grande Politecnico Interuniversitario, con l'insediamento di strutture avanzate di ricerca e formazione di rilevanza internazionale, quali un "Centro di Ricerca sui Nuovi Materiali" ed un "Centro di Ricerca sulla Fluidodinamica", che troverebbero la loro prima destinazione al servizio della realizzazione e della manutenzione del Ponte e delle ulteriori infrastrutture di mobilità connesse; oltre a "Centri di ricerca e sperimentazione sulle Nuove Energie".

2). Matera, al baricentro del Quadrilatero delle ZES del Mezzogiorno continentale, può proseguire nel disegno di diventare *focus* dell'ecosistema (o "ZES") della Cultura e dell'Innovazione Digitale, associata alla coerente valorizzazione del suo patrimonio di interesse mondiale (dai Sassi al Museo della Scultura, dall'Università al complesso di San Rocco, dove già trovano sede il CNR, l'Academy di Huawei, Campania new steel e altri operatori di primo livello sul terreno dell'innovazione e del trasferimento tecnologico).

4.8 Tempi e Investimenti Previsti

Per realizzare le strutture di ricerca con relativi laboratori e ricercatori altamente specializzati, di cui al punto 1), sono necessari finanziamenti alle due Università di almeno ... Mld di Euro in 5 anni.

Per proseguire la realizzazione del progetto "Matera, *focus* dell'ecosistema della Cultura e dell'Innovazione Digitale", di cui al punto 2), sono necessari finanziamenti di ... Mld di Euro in 5 anni.

5 I BENEFICI ATTESI

5.1 Il Calcolo degli Impatti Aggregati ed i Benefici Economici

Le stime sul ritorno degli investimenti e dei benefici che il Progetto di Sistema prefigura riguardano in primo luogo le scelte relative alla logistica ed ai trasporti di merci e persone, ed i miglioramenti assicurati dal decisivo miglioramento delle reti ferroviarie stradali e marittime. La creazione di valore misurata attraverso il Valore Attuale Netto (VAN) sconta i flussi finanziari negativi derivanti dagli investimenti e quelli positivi indotti dai benefici, in modo da verificare che i benefici siano sufficienti a coprire gli investimenti (VAN positivo), e con quale grado di rischio, attraverso stime probabilistiche connesse ai diversi scenari.

Il valore catturabile attraverso una nuova logistica di accesso alla Sicilia, al Mezzogiorno continentale ed

all'Italia, che ha i suoi centri principali localizzati nei porti-retroporti di Catania/Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Bari, Taranto e Palermo, dipende dall'entità degli investimenti infrastrutturali che devono essere messi in campo, ed è connesso in via diretta ai benefici che possono derivare per la logistica merci. I benefici complessivi del Southern Range coinvolgono ambiti assai più vasti, dall'infrastruttura della mobilità e dei servizi, alle infrastrutture dell'innovazione, della cultura, degli stili di vita e del benessere.

In totale si possono intercettare da 8 a 10 milioni di teus con risparmi di circa 8 Mld di Euro/anno
--

5.2 La Valutazione dei Benefici Occupazionali Generazionali

I benefici a carattere più qualitativo - come lo sviluppo di know-how, la crescita di reputazione per il Mezzogiorno, per l'Italia e per l'Europa, le opzioni di crescita sociale civile e culturale nel medio lungo periodo- possono essere oggetto di "apprezzamenti competenti", basati sulla esperienza pregressa e sulle ipotesi di mutamento complessivo degli assetti sociali e culturali in cui vengono a inserirsi.

Per quanto concerne l'occupazione e la qualità della forza lavoro, è comunque realistico affermare che si potrà determinare una restituzione generazionale, in quanto l'attivazione del Progetto di Sistema richiami intelligenze e competenze, che hanno dovuto lasciare il Mezzogiorno e l'Italia alla ricerca di condizioni di impiego più adeguate per la valorizzazione del loro "sapere" e "saper fare" acquisito, e riesca ad intercettare le sindromi di fuga, che altrimenti continuerebbero inevitabilmente a manifestarsi.

6.II QUADRO ECONOMICO DELLE RISORSE NECESSARIE PER LE TRE OPZIONI ESSENZIALI

6.1 Il Reperimento delle Risorse Finanziarie

Al momento le linee di finanziamento di parte pubblica interessabili al "*Progetto di Sistema per il Sud*" sono tre:

- 1) -fondi strutturali ordinari 2020-2027 (più coda al 2022 del periodo 2013-2020) di cui sono attori Governo e Regioni (PON,POR);
- 2) -fondi del Recovery Fund su progetti elaborati dal Governo, sottoposti al vaglio del Parlamento e trasmessi alla Commissione, per l'approvazione, il finanziamento e il controllo;
- 3) - fondi BEI (incluso il fondo BEI di sostegno alle imprese). La BEI riceve i progetti ad essa sottoposti e li valuta con criteri suoi propri, che riguardano:
 - il corredo adeguato di studi di prefattibilità e fattibilità
 - chiare finalità di intervento puntuale
 - natura fortemente esecutiva dei piani
 - partenariato nella gestione tra soggetti pubblici e privati

I principali interventi pubblici così finanziati sono previsti su un arco temporale che di norma non eccede il 2025.

A questi tre meccanismi pubblici si aggiungono fondi di investitori nazionali e internazionali, - comprese spa a prevalente capitale pubblico(RFI)- che costituiscano società di gestione interamente private, o miste con soggetti pubblici. A questo riguardo va osservato che oggi per la componente privata la condizione più problematica per l'avvio di grandi iniziative non riguarda le risorse "in sé", ma consiste nell'assicurare - insieme alla più alta "Qualità" delle trasformazioni e delle realizzazioni - reali garanzie normative e operative, affinché le risorse investite siano in grado di poter concretamente conseguire gli obiettivi prefissati in tempi certi.

6.2 La Somma-Algebrica del Quadro Economico-Finanziario

I risparmi del Southern Range, stimati in circa 8 Mld di Euro/anno, vanno positivamente ad incidere, ed in termini determinanti, nella somma algebrica finale per questa fase di avvio dell'intero Progetto di Sistema.

Adriano Giannola - Presidente Svimez

Pier Paolo Maggiora - Presidente ARGE

Aurelio Misiti - Presidente C.N.I.M.