

Le strade del Mediterraneo

di Nicola Zitara

A cinquanta anni dall'unità politica d'Italia, Giuseppe Cuboni, un agronomo di peso, osservando le difficoltà alimentari che piegavano le popolazioni del Nord e del Sud, le spiegava con gli indirizzi governativi a favore della produzione granaria. Rilevava, fra l'altro, che il paese presentava non solo due diversi ambienti climatici e agronomici, ma anche due diversi ambienti orografici, che sicuramente non agevolavano le comunicazioni interne. Di recente, un geografo, Giampiero Fumi, trattando delle *Vie di comunicazione e trasporti*, 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 e, causa della sua particolare orografia, gli scambi regionali risultano difficili e costosi. E non solo questo è da rilevare, ma il crescente costo economico e ambientale delle comunicazioni sud/nord.

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 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 corroborata da ampi 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. 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 va sbiadendosi, per lasciare il posto a un'indistinta colonizzazione. Visibile a tal riguardo è il deperimento della centralità viaria di Milano e la spinta a scavalcarla: a est verso il Brennero e Trieste, a ovest verso Aosta e Ventimiglia. Di conseguenza il traffico tra il Sud italiano e l'Europa continentale ne verrebbe agevolato se potesse emanciparsi dall'attrazione geografica e dalla convenienza economica a farvi tappa. Certamente la resistenza milanese è dura (la contesa tra Rimini e Milano sull'aeroporto internazionale) e si concretizza in trascuratezze governative circa la viabilità veneta da una parte, e ligure-piemontese dall'altra. Tuttavia l'allargamento della chioma della palma viaria non abbatte granché i costi umani ed economici che il Sud sopporta per raggiungere altre regioni e altri paesi, né quelli ambientali a carico dell'intera penisola. Non risolve il problema.

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, la quale in passato scambiava merci e cultura, uomini e cose attraverso il mare. E attraverso il mare s'incontra con il mondo. L'Italia peninsulare è il porto di smistamento del Continente mediterraneo. Il posto del Sud in tale contesto deperì 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 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, si protesta. Ma credo sia sbagliato immaginare, da parte dei corifei dell'unità a tutti i costi, che potrà essere colmato riempiendo il retroterra di fabbriche e di franchigie daziarie. Il problema vero ha una valenza ambientale ed economica. Esso è visibile nel palo viario che risale la penisola, giocando sporco con la natura dei luoghi, con monti, valli e città d'arte, con la storia di lungo periodo. La vera strada d'Italia è il mare, come al tempo di Siracusa, o come poi al tempo Palermo araba, o ancora dopo, al tempo delle repubbliche di Amalfi, di Venezia, di Genova. I vitali approdi e scaricatori preunitari, oggi, sono soltanto la pagina di qualche dimenticato libro di storia. Sarebbe una giusta politica riportarli in vita e renderli modernamente operativi, farne teste di ponte verso il nostro *Stravecchio* Continente. Più in generale sarebbe doveroso che Italiani peninsulari ritornassero a porre l'attenzione al mare, che in passato li fece prosperi. Ripensare il mare in tutti i suoi aspetti, quindi non solo come opportunità autostradale, ma anche e soprattutto come vita naturale, e come parte naturale della loro vita.