

## A PROPOSITO DI IDROGENO VERDE

# Il Mezzogiorno ponte tra Ue e Nord Africa



**N**egli anni '90 Jeremy Rifkin preconizzava una rivoluzione industriale in cui i combustibili fossili sarebbero stati sostituiti dall'idrogeno. La combustione dell'idrogeno produce molta energia e non genera gas ad effetto serra, ma semplicemente acqua. Bruciando idrogeno non si producono le emissioni inquinanti, come i particolati, tipiche dei combustibili fossili. Avendo scelto il Governo Draghi di porre l'idrogeno al centro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, l'«hydrogen economy» prefigurata da Rifkin, può aiutarci a superare il danno economico causato dalla pandemia.

*Sviluppando e implementando una catena del valore dell'idrogeno verde, l'Europa diventerà pioniera mondiale, mantenendo la leadership nelle tecnologie pulite.* Ma perché questo accada è necessario innanzitutto definire le fonti. Attualmente, infatti, la maggior parte dell'idrogeno impiegato in Europa arriva dal reforming del gas naturale o da altri idrocarburi.

Nella sua nuova strategia, l'esecutivo europeo intende dare priorità a quello che chiama «Renewable Hydrogen»: dal 2020 al 2024, la Commissione europea sosterrà l'installazione di almeno 6 gigawatt di elettrolizzatori per la produzione di idrogeno rinnovabile. Un obiettivo di capacità a cui si affianca un target quantitativo per produrre un milione di tonnellate di combustibile. Dal 2025 al 2030, il vettore dovrà diventare parte integrante del sistema energetico comunitario con almeno 40 gigawatt di elettrolizzatori e la produzione di dieci milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile. Nel ventennio fino al 2050, si prevede che le tecnologie dedicate raggiungano la maturità e siano implementate su larga scala in tutti i settori ed industrie europee ad alta intensità energetica come acciaio e prodotti chimici.

L'idrogeno è il vettore più promettente per sfruttare il potenziale di energia rinnovabile, in gran parte inutilizzato, del Nord Africa. L'idrogeno a bassa emissione di carbonio prodotto in Nord Africa può svolgere un ruolo importante per l'Unione europea e l'Italia come complemento all'elettrificazione e alle energie rinnovabili prodotte localmente, permettendo loro così di raggiungere i sempre più ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione. Si stima che l'Ue potrebbe risparmiare sui costi producendo almeno una parte del suo futuro fabbisogno di energia rinnovabile. L'Italia è destinata a svolgere una funzione particolarmente importante sia come snodo di rete che come catalizzatore per le esportazioni di idrogeno del Nord Africa. A sua volta il Nord Africa trarrà vantaggio dall'idrogeno sia come fonte di



entrate che come strumento di diversificazione, industrializzazione e sviluppo economico locale. L'Italia ha un interesse strategico particolarmente forte in tutte queste aree, data la sua posizione geografica nel Mediterraneo centrale e la forte esposizione agli sviluppi sociali, politici e di sicurezza in Nord Africa. L'idrogeno nordafricano potrebbe anche creare proficue opportunità per diverse aziende italiane. L'idrogeno, in breve, può contribuire alla lotta contro il cambiamento climatico preservando una positiva interdipendenza commerciale in tutto il Mediterraneo.

In generale, le regioni del Mena (Middle East and North Africa) possono essere i partner dell'Europa per la produzione di idrogeno verde, che dovrà essere certificata e dovrà seguire rigidi standard di sicurezza, al cuore della transizione sociale ed economica verso la sostenibilità. Negli ultimi anni i paesi produttori di petrolio e in particolare quelli che si trovano nell'area MENA (sono stati confrontati da tre sfide. In primo luogo la sfida climatica e i conseguenti obiettivi di riduzione del consumo di combustibili fossili. In secondo luogo, un prezzo del petrolio molto inferiore ai 100 dollari al barile che si sono avuti fra il 2010 e il 2014. Infine, una forte crescita demografica che si traduce in una domanda interna di energia

che cresce a ritmi non sostenibili. Queste sfide possono però essere trasformate in opportunità. I paesi dell'area MENA, oltre a detenere ingenti riserve di idrocarburi, si trovano in una zona identificata come *global sun belt*. Tale zona beneficia di un'insolazione ancora più elevata dei paesi del sud Europa, arrivando anche a 4000 ore di sole all'anno. L'elettricità da fonti rinnovabili prodotta dai paesi MENA è a oggi limitata all'uso interno, anche se i ritmi di crescita sono sostenuti. Alcuni esperti prevedono che nel medio lungo termine l'export di energia da questi paesi possa avvenire anche sotto forma di idrogeno verde generato a partire da fonti rinnovabili.

Una possibilità molto avvincente è lo sviluppo di un sistema energetico in Europa basato per metà su elettricità prodotta da fonti rinnovabili e per l'altra metà su idrogeno verde prodotto in nord Africa.

L'idrogeno verde alimenterebbe i settori non elettrificabili e fornirebbe una possibilità di stoccaggio per compensare la variabilità delle fonti rinnovabili. Il sistema si avverrebbe del riutilizzo dei metanodotti esistenti che collegano l'Europa al Nord Africa per trasportare idrogeno verde prodotto nei paesi nordafricani. Attualmente esiste solo un elettrodotto che congiunge

la Spagna e il Marocco. La costruzione di nuovi elettrodotti sarebbe costosa, mentre la riconversione dei metanodotti già esistenti dal Nord Africa all'Europa abbatterebbe notevolmente i costi di trasporto dell'idrogeno stesso. L'Italia si trova in una posizione vantaggiosa sotto diversi profili per diventare leader in questa transizione energetica. Ha una lunga ed unica esperienza sul gas naturale, ed è uno dei primi produttori in Europa di alcune tecnologie chiave dell'idrogeno. La rete italiana del gas è la più capillare d'Europa. L'infrastruttura già esistente può essere impiegata per trasportare facilmente crescenti quantità di idrogeno, riducendo così i costi di fornitura e garantendo sicurezza e continuità degli approvvigionamenti.

Alla luce della corsa globale all'idrogeno, si fa un gran parlare in questo periodo di Hydrogen Valley: ecosistemi che includono sia la produzione che il consumo di idrogeno e che potranno inoltre fornire aree per la diffusione della molecola entro il 2030 - quanto nel Recovery Plan. I progetti riguardano l'intera Penisola. La **hydrogen valley lombarda in Valcamonica** è già un progetto per il quale diverse aziende del settore energia di dichiarano disponibili a collaborare con FNM: A2A e Snam per la fornitura di H2 destinato ad alimentare i nuovi mezzi ecosostenibili e con Enel Green Power per studiare e individuare la migliore modalità di fornitura di idrogeno verde per la mobilità ferroviaria.

La **Regione Piemonte** ha costruito e sostenuto la creazione di una **filiera dell'idrogeno con più di 3.000 mq** di aree dedicate e già attive, e si è candidata ad ospitare il **Centro Nazionale di Alta Tecnologia per l'Idrogeno**. La **Snam** ha annunciato l'avvio dell'**Hydrogen Innovation Center**, di Modena, nell'ambito di un accordo di collaborazione tra **Snam e UNIMORE (Università degli studi di Modena e Reggio Emilia)**. **ENEA** si propone di creare una

**hydrogen valley** presso il Centro di ricerche di Casaccia, alle porte di Roma, per dar vita al **primo incubatore tecnologico italiano per lo sviluppo della filiera dell'idrogeno**.

**In Sicilia** la giunta regionale ha varato un documento strategico con il quale viene delineato il percorso per rendere l'Isola un punto di riferimento internazionale delle ricerche sull'idrogeno.

**In Puglia** è stata annunciata la firma di un accordo con cui **Edison e Snam** si uniscono a **Saipem e Alboran** per realizzare congiuntamente **tre impianti di produzione di idrogeno verde** per complessivi 220 MW **nelle aree di Brindisi, Taranto e Cerignola**. Si stima che, una volta a regime, i tre impianti siano in grado di produrre fino a circa 300 milioni di metri cubi di idrogeno rinnovabile all'anno.

Dei tre impianti previsti, **il progetto di Brindisi ha già avviato l'iter autorizzativo** e prevede la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno verde mediante elettrolizzatori con una capacità di 60 MW alimentati da un dedicato campo fotovoltaico.

Quasi tutte le regioni meridionali si sono singolarmente candidate a trasformarsi in «hydrogen valley» ma, come sempre, manca una visione d'insieme del mezzogiorno. Una strategia unitaria e, come noi proponiamo, federata nei poteri, per portare avanti progetti comuni che sappiano cogliere la portata della sfida: la ripresa dell'Italia passa da Meridione e un Sud più forte e meglio connesso con il resto del Paese è nell'interesse dell'Italia e dell'Europa.

Il Mezzogiorno per la sua posizione geografica consente all'Italia di divenire un naturale collegamento infrastrutturale con il Nord Africa, un **hub europeo dell'idrogeno verde**, e giocare, quindi, un ruolo di primo piano nell'ambito della **Hydrogen Strategy europea** per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica al 2050.

*Mezzogiorno Federato*

## IL FEDERALISMO MERIDIONALE PER EVITARE LA FRAMMENTAZIONE

# Napoli oltre i propri confini

di **Giulio DI DONATO**

**D**omenica a Napoli si vota dopo un decennio di nulla, e dopo un ventennio appena più decente sul piano formale ma altrettanto povero di cose realizzate, insomma di chiacchiere e nessun risultato. La sinistra al governo della città dal 1993 ad oggi, nelle sue varie declinazioni, da quella classica a quella arancione, passando per la

maggioranza assoluta (55%) del populismo grillino alle ultime politiche, lascia solo macerie. Macerie materiali e umane. L'ultimo rapporto Svimez ha fornito una fotografia allarmante della città: elevato tasso di povertà, reddito pro capite che è la metà di quello nazionale, deindustrializzazione, un esercito di disoccupati, precari -licenziati- cassaintegrati, in un contesto in cui crescono lavoro nero, economia illegale, reddito di cittadinanza e, naturalmente, la camorra.

Il bilancio di 30 anni di governi «di sinistra» hanno accompagnato la città sull'orlo del baratro, De Magistris, oggi emigrato in Calabria alla ricerca di uno stipendio come consigliere regionale, lascia 2 miliardi e 700 milioni di eu di deficit che, senza un ulteriore intervento dello Stato, costringerà San Giacomo a chiudere per default. Ma se la sinistra piange, la destra è messa anche peggio.

• *continua a pag. IV*



**L'EUROPA**

La Commissione Ue ha varato il piano per promuovere la neutralità climatica e la circolarità per ridurre l'effetto serra

**LA STRATEGIA**

Sviluppare il trasporto sostenibile delle merci al Sud attirando competenze e investimenti produttivi

di **Rodolfo LA TEGOLA**

**“L**a crisi è la più grande benedizione per le persone e le nazioni, perché la crisi porta progressi. La creatività nasce dall'angoscia come il giorno dalla notte oscura. È nella crisi che sorge l'inventiva, le scoperte e le grandi strategie”.

(Cit. A. Einstein 1931)

Ogni periodo di crisi apre nuove opportunità di ripresa: è quello che nuovamente sta accadendo nel mondo, in Italia e, in particolare, nel Mezzogiorno. Focalizzando l'attenzione esclusivamente su alcune conseguenze positive del periodo che abbiamo vissuto, infatti, non si può non tener conto delle molteplici occasioni di sviluppo del nostro Mezzogiorno, tra cui spicca la possibilità di sviluppo dell'Economia Circolare, che abbiamo il dovere di sostenere come catalizzatore di ripresa, investimenti, imprenditorialità, nuova occupazione e opportunità di rete industriale. Procedendo per ordine cronologico, la Commissione Europea ha adottato il nuovo CEAP (Circular Economy Action Plan) nel marzo del 2020, promuovendo la neutralità climatica ottenuta rafforzando le sinergie tra la circolarità e la riduzione dei gas effetto serra.

In sintesi, si propone di monitorare le ricadute positive dell'economia circolare rafforzandone il ruolo anche nelle future revisioni dei piani nazionali per l'energia e il clima.

Nel documento, tra le azioni trasversali, la Commissione prevede che tale impegno richiederà sia di gestire il carbonio rilasciato in atmosfera, sia di promuovere le attività che ne riducano l'emissione e, quindi, di monitorare l'impronta ecologica di ogni attività.

A seguire, il PNRR (MISSIONE 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica) ha ripreso il CEAP e dedicato una sezione proprio all'economia circolare, alla sostenibilità ambientale - che riguarda anche il miglioramento della gestione dei rifiuti -, alla agricoltura smart, alla bio-economia, alla difesa della biodiversità e alla gestione delle risorse naturali e idriche.

In maniera analoga al CEAP, si rende trasversale il concetto di "economia circolare", interessando tutte le misure volte alla mitigazione del rischio idrogeologico, alla riforestazione, alla decarbonizzazione dei trasporti, alla transizione energetica competitiva e mobilità sostenibile (questo ultimo concetto viene poi sviluppato nella "MISSIONE 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile" per rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dalla Unione Europea con le strategie connesse allo "European Green Deal").

Pertanto, nonostante nel PNRR sia stata organizzata una compartimentazione per argomenti, appare chiaro come l'economia circolare, se osservata dalla lentezza della decarbonizzazione dei processi, presupponga attività relative a tutti i comparti produttivi, dall'agricoltura alle infrastrutture fino alle abitudini di vita di tutti noi.

Ciò non può che portare l'attenzione su alcune esigenze del Mezzogiorno, che necessitano di nuovi posti di lavoro, aumento dell'offerta di trasporto persone e merci, mobilità interconnessa, miglioramento della qualità dell'aria in tutti gli insediamenti industriali, sia presenti sia di nuova concezione.

Ebbene, abbiamo nuovamente l'opportunità di pensare in grande, di cogliere spunti di nuovi sviluppi tramite interazione tra tecnologia consolidata, volontà di transizione

**LE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO MULTISETTORIALE****L'Economia circolare**

ecologica, sostenibilità ambientale, necessità di riduzione dell'impronta di carbonio nei processi industriali e servizi annessi. L'obiettivo della decarbonizzazione potrebbe essere riassunto con una semplice affermazione: continuare a consumare inquinando di meno. Focalizzandosi proprio sui possibili nuovi insediamenti industriali e facendo un diretto riferimento alle ZES - che prima o poi saranno operative -, queste ultime insieme alle attuali ASI saranno pronte a rifiorire ed espandersi. Pertanto, ci aspettiamo che

il trasporto merci, tra e verso di esse, non prediliga i vettori su gomma al posto di linee ferroviarie abbandonate, magari perché non elettrificate.

Diventa, quindi, lecito avanzare la richiesta agli operatori di settore di progettare e realizzare delle stazioni ferroviarie dedicate al trasporto merci, integrarle con servizi di rifornimento a idrogeno per i treni merci, che percorreranno le linee ferroviarie elettrificate e non, impiegando "vecchie" locomotrici diesel riadattate con sistemi ibridi o esclusivamente a idrogeno, soddisfacendo

così due dei principi cardine dell'economia circolare: il "riciclo" e il "riuso" delle locomotrici, oltre al riutilizzo delle linee ferrate abbandonate.

Questo progetto rientrerebbe negli investimenti mirati all'intermodalità ferroviaria nel collegamento dei porti, interporti e aeroporti. Tale passaggio focalizzato sul trasporto merci a minor impatto ambientale potrebbe essere un progetto essenziale per il cambio di mentalità nella gestione della logistica e, a seguire, incidere positivamente anche nelle abitudini industriali.

Continuando nella visione d'insieme, attualmente l'idrogeno - nell'ottica di impiegare fonti a basso contenuto di carbonio - è considerato conveniente se prodotto a breve distanza dalle zone di stoccaggio e, dunque, andrebbe prodotto "in loco" sia tramite la conversione di elettricità da nuovi centrali elettriche ad energia rinnovabile (fotovoltaico, eolico, ecc), sia tramite lo sfruttamento di tutte le realtà industriali che possono contribuire con i loro processi industriali alla produzione diretta e indiretta dell'idrogeno (ad esempio contribuendo con la produzione di energia elettrica, con la produzione di idrogeno dai reflui di processo, ecc).

Solo così, partendo dal rispetto di alcuni punti chiave della cd. "economia circolare", potremo sviluppare il trasporto sostenibile delle merci al sud, attirando competenze e investimenti, dando ancora il buon esempio sul far bene e sul saper fare, valorizzando le competenze già esistenti e formandone di nuove, migliorando l'attrattività degli investimenti e invertendo la tendenza dell'esodo della forza lavoro professionalizzata verso il nord Italia o l'estero.

**IL LIBRO**

**M**ezzogiorno Federato ti invita alla presentazione del libro **"Il Lupo e l'Agnello"** di **Pietro Massimo Busetta**

La riunione si terrà giovedì **30/09/2021** a partire dalle **16.30** nel cortile della **Basilica dei Santi Bonifacio e Alessio di Piazza Sant'Alessio 23 - Aventino - Roma**. Interverranno oltre all'autore **Pietro Busetta, Giuseppe Gangemi, Salvatore Grillo, Claudio Signorile, Adriano Giannola, Ercole Incalza, Pietro Madonia**.

Per quanti volessero seguire l'evento da remoto, inviamo di seguito il link per il collegamento mediante piattaforma Zoom: Entra nella riunione in Zoom <https://hd-conference-call-it.zoom.us/j/98454772442?pwd=WlJVS2JhYWxZS1lJQjITZWljVFhSUT09> ID riunione: 984 5477 2442 Passcode: 157819

**Pietro Massimo Busetta**

**Il lupo e l'agnello**  
Dal mantra del Sud assistito all'operazione verità

Prefazione di Adriano Giannola





**DALL'1 AL 4 OTTOBRE NELL'AMBITO DI ITALIAN PORT DAYS**

# Il porto di Taranto si apre alla città



**L'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto (AdSPMI) aderisce, anche per il 2021, all'iniziativa degli Italian Port Days (IPD). Il progetto - inserito nell'agenda European Maritime Days in My Country della Commissione Europea - è stato lanciato da Assoportri nel 2019 con l'obiettivo di promuovere, attraverso lo slogan "opening port life and culture to people", un'attività di promozione congiunta e coordinata della portualità e della cultura del mare in sinergia tra le AdSP nazionali. L'edizione 2021, è stato individuato il tema della sostenibilità sociale quale leitmotiv degli IPD a livello nazionale, al fine di generare la moltiplicazione di azioni concrete e condivise volte a

ribadire l'impegno del settore portuale nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con le priorità dell'UE e del PNRR. In tale contesto, l'AdSPMI, in collaborazione con le medesime Associazioni che hanno contribuito alla migliore riuscita dell'edizione 2020 - è promotrice dei "Taranto Port Days 2021" (TPD2021) in programma dall'1 al 4 ottobre 2021 durante i quali la comunità portuale di Taranto sarà al centro di un percorso di valorizzazione culturale. La congiunzione tra porto e cittadinanza avverrà attraverso momenti di condivisione ed animazione direttamente connessi al tema del mare ed allo sviluppo sostenibile del territorio, in linea con gli obiettivi generali dell'iniziativa Italian Port Days e con la strategia sottesa al Piano

Operativo Triennale 2020-2022 dell'AdSP. Numerose le iniziative incluse nel calendario di eventi artistici e culturali che andranno ad animare la "Calata 1" del porto di Taranto, area 'cerniera' e

luogo simbolo dell'avviata rigenerazione del rapporto infrastrutturale e identitario tra porto e città. In particolare, nella giornata del 4 ottobre, ore 16:00 CONVEGNO: "L'economia

marittima della Puglia ed i nuovi scenari del Pnrr. La sfida dei green port". A cura di The International Propeller Club - Port of Taras in collaborazione con SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.



## IL SINDACO RINALDO MELUCCI Così viaggiamo verso il futuro

**I**l Sindaco di Taranto Rinaldo Melucci: «"Taranto Port Days", anche quest'anno, ci offrirà l'opportunità di sondare quanto sia proficuo il rapporto tra la città e il suo porto. Un rapporto - ha spiegato il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci - che si avvia speditamente verso quella diversificazione alla quale Comune e Authority stanno lavorando sinergicamente, anche in virtù di uno specifico accordo di collaborazione. Il porto inteso come scalo crocieristico, come infrastruttura logistica, come cerniera urbanistica, non più asservito esclusivamente agli interessi dell'industria, è una realtà che si sta consolidando grazie alla convergenza degli sforzi progettuali della nostra amministrazione e del presidente Sergio Prete, che ringraziamo per il lavoro svolto fino a oggi, anche con iniziative come questa che servono a ridurre la distanza tra porto e città».

PORTO DI TARANTO

# 01-04 OTTOBRE 2021

Ingresso Marco Est - Calata 1 del Porto di Taranto

**1 OTTOBRE**

- ore 15:00 **OPENING CEREMONY & INAUGURAZIONE PORT VILLAGE**
- ore 15:45 **WORKSHOP TRA I PORTI DEL MEDITERRANEO**  
In collaborazione con IPI Export Association
- ore 18:00 **READING CORNER**  
"Catalogo della Marina Tarantina"  
A cura di Dott. Maria Antonia
- ore 20:30 **OPEN - LITTLE PIECES OF MARMELADE**

**2 OTTOBRE**

- dalle ore 09:00 alle 12:00 **INVIATO ALLE SCUOLE**
- dalle ore 15:00 alle 18:00 (dedicato alla cittadinanza) **VISITA DEL PORTO VIA MARE E VIA TERRA**
- ore 19:00 **TEATRO IN PORTO**  
A cura del DRETT, coop. teatro
- ore 19:00 **SPORT VILLAGE**  
Eventi sportivi in mare
- ore 17:00 **READING CORNER**  
"Handbook on maritime shipping"  
A cura di Stefano Altomare
- ore 18:00 **PRESENTAZIONE PROGETTO "OPEN PORT"**  
Evento di lancio del Port Exhibition Center del Porto di Taranto
- ore 20:30 **"ROCK PORT": THE WINNER IS**  
Finalo del contest musicale
- ore 21:30 **AFTERPARTY: I SUONI DEL PORTO**  
A cura di Alberto Lotti

**3 OTTOBRE**

- ore 08:30 **CONCERTO ALL'ALBA**  
Tributo a Franco Battiato  
Il coro della Fondazione Sestini di e con il Coro della Maggia Sestini
- ore 09:00 - 17:00 **SPORT VILLAGE**  
Eventi sportivi in mare e regate in rosa
- dalle ore 09:00 alle 11:00 e dalle ore 15:00 alle 17:00 **VISITA DEL PORTO VIA MARE E VIA TERRA**
- ore 10:00 **TEATRO IN PORTO**  
A cura del DRETT, coop. teatro
- ore 17:00 **TALK: "UN MARE DI ALTERNATIVE"**  
Presentazione del progetto Interreg "BIOTOURS"  
A cura di Anna Di Pietro, Cerasarda
- ore 18:00 **READING CORNER**  
"Taranto all'appuntamento con il futuro. In colloquio con la città sui tracciati del Mare."  
A cura di Tommaso Corvo
- ore 19:30 **FALANTO AWARDS**
- ore 21:30 **OPEN - VINCE PASTANO & THE NONSENBREAKERS**

**4 OTTOBRE 2021**

- ore 09:00 - 13:00 **SPORT VILLAGE**  
Eventi sportivi in mare
- ore 10:00 **TAVOLA ROTONDA "WOMEN IN TRANSPORT"**  
Evento in diretta on-line a cura di Assoportri
- ore 11:30 **PINK TANK: "PROSPETTIVE AL FEMMINILE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL SETTORE DEI TRASPORTI OLTRE GLI STEREOTIPI DI GENERE"**  
Evento in diretta del Porto di Taranto
- ore 16:00 **CONVEGNO: "L'ECONOMIA MARITTIMA DELLA PUGLIA ED I NUOVI SCENARI DEL PNRR. LA SFIDA DEI GREEN PORT"**  
A cura di The International Propeller Club - Port of Taras in collaborazione con SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

INGANNARE IL QR CODE CON LA  
PROCEDURA DEL TPO SMARTPHONE  
PER RICEVERE L'ESPRESSO E  
PRENOTARE IL TPO PORTO.

La partecipazione è gratuita.  
Per il Live del Tributo "Little Pieces of Marmelade" e  
il talk "Vince Pastano & The Nonsebreakers" è previsto un contributo volontario di € 4  
(escluso diritto di governo). Il ricavato sarà devoluto all'Associazione LUKAIA COV.

Per altre informazioni e segnalazioni: tarantoportdays@ipd.com

L'evento è organizzato in collaborazione con il Comune di Taranto  
e l'Associazione Nazionale Portuali Italiani (ANPI) - CENSA FAD  
in collaborazione con il Comitato Nazionale di Taranto.

PROGRAMMA



di Ercole INCALZA

**A**nche "Il Sole 24 Ore" in un articolo in prima pagina ribadisce quanto da me e da "Il Quotidiano del Sud" denunciato in modo dettagliato cinque mesi fa, quattro mesi, tre mesi fa, due mesi fa, dieci giorni fa, ecc. Continuiamo a vivere di annunci e di promesse che, purtroppo, nei fatti rimangono annunci e promesse. Oggi Santilli ci ricorda che: "I Commissari straordinari alle grandi opere nominati dal Governo negli ultimi sei mesi lanciano l'allarme: le procedure speciali del PNRR non decollano, non sono stati ancora nominati gli organi che dovrebbero accelerare l'approvazione dei progetti con le corsie veloci del Decreto infrastrutture, i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) di nomina dei Commissari non hanno messo a disposizione (come avrebbero potuto) risorse e strutture tecniche straordinarie per centrare obiettivi straordinari. Alcuni di questi Commissari hanno scritto al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini per denunciare il pericolo che la Pubblica Amministrazione non marci compatta sugli obiettivi fissati e che la mancata attuazione delle norme del Decreto Semplificazioni rallenti il decollo delle opere loro assegnate".

Appare evidente che possono fare poco i Commissari se, a quattro mesi dal varo del Decreto Legge "Semplificazioni" e a due mesi dalla conversione in Legge, mancano ancora due organi straordinari che sono il riferimento chiave dell'intero impianto normativo, due organi che hanno il compito di approvare in tempi certi i progetti, mi riferisco a:

- La Commissione bis per la valutazione di impatto ambientale (per cui è stato avviato un bando ma che doveva essere nominata entro il mese di luglio scorso)
- Il Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici della cui procedura di nomina ancora

## IL GRIDO DI DOLORE DEI COMMISSARI: L'UNICO RIFERIMENTO È DRAGHI

# PNRR in stallo, le opere non partono



si conosce solo la buona volontà a nominarlo. In tutto questo la responsabilità non è del sindaco del Comune di Otranto o di Carini, non è di qualche Presidente delle Provincie o di alcune Regioni del Sud, del Centro o del Nord del Paese, non è, cioè,

di soggetti poco conosciuti ma di due persone fisiche che ormai da quasi otto mesi sono Ministri della Repubblica, mi riferisco al Ministro Enrico Giovannini e al Ministro Roberto Cingolani. Fortunatamente di fronte a questi racconti di "efficienza e di concreto

avvio di procedure e di opere", dichiarate proprio negli ultimi mesi dal Ministro Giovannini, troviamo finalmente un contraltare ricco di inattaccabili verità. Ed è proprio questa obbligata presa d'atto ha portato, almeno da quanto si apprende da voci di corridoio, la

Presidenza del Consiglio a tenere, quanto prima, una apposita cabina di regia, sotto la presidenza di Mario Draghi, per fare il punto sulle criticità e, come riportato sempre da "Il Sole 24 Ore" il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Roberto Garofoli lavora a un Piano per l'attuazione con compiti e obiettivi Ministero per Ministero. Appare così evidente che mentre per il ponte sullo Stretto di Messina il Ministro Giannini può, senza dubbio, continuare a seguire la logica degli studi di fattibilità, la logica dei rinvii, la logica del non fare, nel caso invece della mancata attivazione della spesa delle opere incluse nel PNRR, il Ministro non può assolutamente vivere e sopravvivere di piani e di programmi ma deve dimostrare la misurabile capacità di attivare la spesa.

In proposito ricordo che, solo a titolo di esempio, le Ferrovie dello Stato per rispettare il cronoprogramma previsto dalla Unione Europea per l'attuazione entro il 2026 delle opere incluse nel Recovery Plan, dovrebbero raddoppiare la capacità di spesa annuale passando da 6-7 miliardi di euro all'anno ad oltre 13 miliardi di euro e mi meraviglio che il Ministro Giovannini non si sia accorto che fra soli tre mesi siamo già nel 2022.

Penso quindi che la cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio rappresenti forse il primo atto di vera responsabilità che, giustamente, toglie al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili le sue specifiche responsabilità, le sue storiche competenze.

Forse è arrivato il momento, dopo sei anni di vero ed inconcepibile vuoto, di porre fine ad una stasi, ad una irreversibile inerzia che penso possa essere annullata solo da un periodo, anche abbastanza lungo, di diretto controllo e responsabilità del Dicastero da parte della Presidenza del Consiglio. Avendo trascorso molti anni presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rimango sconcertato e dispiaciuto di una simile triste conclusione.

• dalla prima pagina

Sul piano politico non esiste, elettoralmente è di gran lunga sotto la media nazionale, encefalogramma piatto quanto a programmi, neppure "legge e ordine" che qui avrebbe una qualche audience. Il suo candidato sindaco, Catello Maresca, pm coraggioso e a-politico, noto per aver catturato il boss Zagaria e eliminato i "casalesi" si è presentato come "civico" e quindi è stato accolto con freddezza da Lega, che qui è senza lista, annullata dal CdS, FdI, che ha dovuto ritirare il proprio candidato sindaco e da FI, dimezzata da cospicui smottamenti a sinistra. Per giunta altre due liste di Maresca sono state annullate per vizi formali. Inesperienza, disorganizzazione, imperizia? Risultato: per la destra un handicap insuperabile. A sinistra c'è poi Bassolino con liste personali, forte di 19 assoluzioni e animato da legittimo spirito di rivincita sia contro la Magistratura che contro il suo partito (Veltroni non lo volle sul palco ai tempi della crisi della "monnezza", oggi generosamente dimenticata complice la "buona stampa" di cui gode Antonio), che rivendica il suo essere stato ed essere tuttora comunista. Francamente nel 2021 una affermazione un filino avventata più che coraggiosa. È il più "politico" dei candidati ma i suoi principali nemici sono proprio a sinistra. E tralasciando la giovane Clemente, stretta collaboratrice di Dema e poi dall'ex pm lasciata sola, anche lei candidata sindaco, arriviamo a Gaetano Manfredi di famiglia socialista (Psi), ingegnere, professore, ex Rettore della Federico II, ex Ministro del Conte 2, persona di qualità con esperienza amministrativa ed ormai

## IL FEDERALISMO MERIDIONALE PER EVITARE LA FRAMMENTAZIONE

# Napoli oltre i propri confini

anche politica, il più accreditato dei candidati in lizza sostenuto dal presidente della Regione De Luca, dal Pd, dai 5 stelle, oltre che da 14 finte liste "civiche". Naturalmente su Manfredi grava l'handicap del sostegno grillino che, alla ricerca di un qualche risultato positivo, se lo sono intestato (Conte è venuto tre volte a Napoli!) come loro candidato vincente ed essendo Napoli l'unica città in cui c'è stato l'accordo, esempio positivo dell'intesa pd - pentastellati, fallita invece in tutto il resto d'Italia. Molto probabilmente Manfredi vincerà al primo turno, certamente in un eventuale ballottaggio, ma si troverà dinanzi un coacervo di problemi da far tremare le vene ai polsi. Lungi da me l'idea di dare consigli, per altro, non richiesti. Ma senza un intervento per evitare il crac (che è dietro l'angolo) ed un piano straordinario per il lavoro, non sussidi o altro reddito di cittadinanza, ma lavoro produttivo ottenibile attivando i fondi del Recovering e realizzando opere pubbliche, infrastrutture digitali e ambientali, non c'è speranza di uscire dal baratro e di avviare la ripresa. Questo oggi è possibile perché i soldi ci sono. Ma i progetti? E soprattutto c'è l'intesa per progetti che abbiano un rilievo metropolitano, regionale e meridionale, non essendo pensabile che Napoli possa risolvere i suoi problemi dentro i propri confini. Qui



sarebbe stato utilissimo procedere con il passo di una intesa federale come proposto da Claudio Signorile e dobbiamo sperare che la proposta di un federalismo meridionale prenda quota, essendo sotto gli occhi di tutti il rischio mortale di una frammentazione. Ma è ovvio che il prossimo sindaco di Napoli dovrà occuparsi:

- 1- di ripristinare i rapporti istituzionali;
- 2- di puntare sulla greatNaples, cioè di assumere l'area metropolitana come dimensione minima per qualsiasi decisione urbanistica;
- 3- di ricucire il territorio partendo da una poderosa sostituzione edilizia nei quartieri popolari;
- 4 - di digitalizzare la pubblica amministrazione;
- 5- di avviare un piano green

che significa realizzare i termovalorizzatori di ultima generazione, eliminare la vergogna della terra dei fuochi, far funzionare e moltiplicare i depuratori per ripulire il mare ed evitare sprechi negli acquedotti; 6- risistemare il verde pubblico che a Napoli non manca (da Capodimonte agli Astroni al Virgiliano alla Villa tardo borbonica), ma è "separato dalla città" ed è privo di manutenzione; e da ultimo ma non per ultimo 7 - integrare il servizio di trasporto su ferro, Metrò collinare, Metrò Fs, Cumana, Circumvesuviana, Funicolari, potenziando la pedonalizzazione. A Napoli non serve un masaniello e neppure un vicere. Serve una classe dirigente, ed è questa la grande sfida per la politica. Una classe dirigente

che, sia pure tra luci ed ombre c'è sempre stata e, in momenti molto difficili (colera, terremoto, ecc) è riuscita a salvare la città. Oggi però si fa fatica a percepirla. Eppure la sua esistenza e la sua assunzione di responsabilità, sono decisive per il riscatto di Napoli. Per riaddestrarla, per ridarle smalto, occorrerebbe una iniziativa politica di ampio respiro in grado di offrire una prospettiva, di ridare fiducia, di far ritrovare la passione, per costruire un futuro che, nonostante tutto, è a portata di mano. La sinistra, Manfredi, ne saranno capaci? Lecito dubitarne. Ma dobbiamo essere ottimisti e dobbiamo sentirci impegnati a riscattare la nostra condizione. Occorrono idee in linea con i tempi che viviamo e quelli che sono dietro l'angolo, persone capaci e una cultura politica senza la quale tutto si liquefa nella retorica. E tra le culture politiche disponibili ci sono il conservatorismo liberale ed il riformismo, entrambe dignitose e spendibili, se libere dalle tossine degli estremismi e dei massimalismi. A sinistra oltre il socialismo democratico non vedo nulla perché non vi è nulla. E chi in questi anni si è ostinato a cercare altro ha perso tempo e fatto molti danni. La sfida per una sinistra moderna, è di mettere con i piedi per terra un moderno riformismo di ispirazione socialista. Vale per Napoli, per il Mezzogiorno, per il Paese.