

PRIMO PIANO

ECCELLENZE TRADITE

Chi pensa a Gioia?

L'Università di Reggio stoppa il corso di Ingegneria dei trasporti. L'unico in grado di contribuire allo sviluppo delle infrastrutture. E le intelligenze prendono il volo

Pietro Bellantoni

Il professor Francesco Russo ogni tanto si volta indietro, quasi rinunciando del tutto al potere descrittivo delle sue parole, sempre pronunciate con chiarezza scientifica e arrotate in una genuina inflessione catanese. Guarda fuori, attraverso le ampie finestre rettangolari del suo studio, al sesto piano

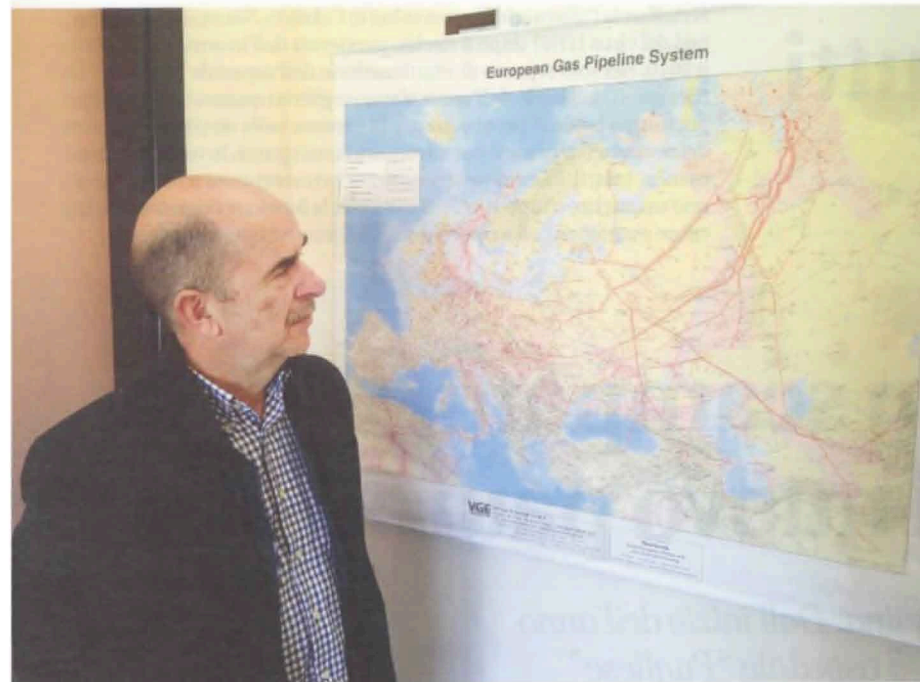
del palazzo di Ingegneria a Reggio. Oltre le morbide colline si staglia lo Stretto di Messina e, prima ancora, il sole illumina l'asfalto della Salerno-Reggio Calabria. «Che ne facciamo di tutto questo? Chi deve gestire lo sviluppo di queste infrastrutture?». Il porto di Gioia è lontano 50 chilometri, ma è il baricentro dei ragionamenti appassionati di uno tra i massimi esperti italiani di trasporti e logistica. Per Russo non si tratta di un semplice scalo, ma della «locomotiva in grado di trainare l'intera regione». Ci sono i numeri a dare sostanza a quella che finora è stata soltanto una potenzialità inespressa. «Il porto, con il transhipment attuale, produce 0,02 occupati per ogni container. Il numero stimato per i lavoratori della logistica arriva invece a 2,5 per ogni teu. Il rapporto è cioè di 1 a 100».

Sono solo utopie, per il momento: la grande infrastruttura della Piana è ancora un progetto incompleto, «un'isola», come la definisce Russo. Colpa della politica, della crisi, degli scarsi investimenti, della concorrenza nel Mediterraneo (porto di Tangeri, su tutti)? Tutto questo e anche altro, inclusa l'assenza degli «oggetti immateriali» adatti allo scopo, cioè «conoscenza e competenza», come spiega il docente dell'Università Mediterranea. Senza un *know how* specifico, «come possiamo vincere la sfida?». E i traguardi di questo tipo hanno bisogno di intelligenze e di vivai *ad hoc* in cui coltivarle. Il gruppo di ricercatori del Diies (Dipartimento dell'informazione, delle infrastrutture e dell'energia sostenibile) di Reggio – composto da Russo, Domenico Gattuso, Nino Vitetta, Peppe Mu-



tario nazionale e delle varie parti sociali interessate. Il motivo è presto detto: non ci sono le risorse economiche necessarie. Una spiegazione che però non convince del tutto Giuseppe Giordano, il consigliere regionale Idv che ha fatto sua la battaglia di Russo e degli altri docenti del Diies: «Il Senato accademico blocca l'apertura del corso di laurea ma, nello stesso momento, viene presentato uno studio commissionato dalla Regione Calabria alla Fondazione Agnelli di Torino sulla criticità degli atenei calabresi, dove emergono alcune eccellenze, tra le quali l'Ingegneria dei trasporti reggina, come ha avuto modo di sottolineare lo stesso assessore regionale Mario Caligiuri».

Un controsenso, anche considerato «il ruolo della Regione che è presente all'interno del Comitato di coordinamento delle università calabresi con la figura del presidente della giunta o di un suo delegato. È normale chiedersi se le cause che hanno portato a tale scelta irragionevole siano riferibili a motivazioni extra universitarie riconducibili a logiche di appartenenza politica. Se così fosse, non sarebbe una buona notizia». Il sospetto di Giordano non è del tutto peregrino. Il gruppo di Ingegneria dei trasporti è



un'avanguardia scientifica composta da alcuni membri con «simpatie» politiche legittime ma non in linea con quelle dell'establishment che attualmente guida la Regione. Domenico Gattuso, ad esempio, è candidato alle Europee nella lista Tsipras; lo stesso Russo, nel 2007, è stato coordinatore del Piano nazionale trasporti per il governo Prodi. Ma il professore catanese non dà molto peso alle possibili «ingerenze» della politica. Preferisce invece addebitare le ragioni del *niet* ai «tagli micidiali» subiti in que-

sti anni dall'intero sistema universitario e da quello del Meridione in particolare. «Ma noi vogliamo continuare a lottare perché riteniamo il corso particolarmente importante per Reggio e l'intera Calabria», aggiunge, con un occhio sempre rivolto al di là delle colline. In gioco non c'è solo la questione occupazionale, ma anche la produzione di intelligenze che possano servire al rilancio dei trasporti dello Stretto e soprattutto del porto di Gioia, dove sono sempre più fondamentali gli investimenti – materiali e immateriali – nella lo-



Il professor Francesco Russo, docente di Ingegneria all'Università di Reggio (in basso a pagina 28) davanti alla mappa dei gasdotti europei; sotto, il porto di Gioia Tauro

gistica. Russo lo ripete con retorica efficace: «Chi deve organizzare tutto questo? Qui si parla di trampolini di lancio per la Calabria e la sua proiezione in Europa. Se poi vogliamo essere colonizzati, allora è un altro problema». Un modo per dire che la valorizzazione delle competenze potrebbe e dovrebbe già partire in loco, in un percorso di sviluppo che va dalla ricerca universitaria fino all'applicazione del *know how* nelle infrastrutture regionali, che scontano ritardi decennali dal punto di vista dello sviluppo. «I trasporti non sono solo un'attività terziaria, sono industria, producono ricchezza», dice ancora il docente. Niente però si improvvisa.

Anche in virtù di questa considerazione, Russo auspica interventi immediati da parte di Regione e ministero, affinché vengano recuperati i finanziamenti necessari per avviare un corso di laurea che potrebbe contribuire fortemente alla crescita del sistema Calabria. E, contestualmente, bloccare la fuga dei «capitali intellettuali»: «È sempre una lacerazione personale formare dei ragazzi e poi vedere il loro talento a disposizione di altre realtà».

Paradossi che spiegano anche le potenzialità economiche tradite. Domenico Gattuso ne sa qualcosa: «Le imprese calabresi di trasporto pubblico e di logistica chiedono queste competenze. La domanda è forte e la nostra scuola è riconosciuta come una delle migliori in Italia in fatto di ricerca, didattica e innovazione. Ma finora non abbiamo avuto la visibilità che avremmo meritato e che potrebbe essere utile per tutti».

Russo, intanto, continua a osservare lo Stretto, attraversato da due milioni di veicoli l'anno; a immaginare un altro destino per il porto-locomotiva di Gioia, con il valore delle migliaia e migliaia di container, non opportunamente sfruttato. «Che ne facciamo, che ne facciamo di tutto questo?».

p.bellantoni@corrierecal.it

LO SCALO DELLA PIANA È UNA POTENZIALITÀ INESPRESSA. ANCHE A CAUSA DELL'ASSENZA DELLE PROFESSIONALITÀ IN GRADO DI VINCERE LA SFIDA