ATTI DEL CONVEGNO

MEDCOM FORUM

FORUM ECONOMICO DEL MEDITERRANEO

Un Hub Mediterraneo
Oltre i confini:

Sistema di rete
dei porti e degli aeroporti

PALERMO | 13 - 14 FEBBRAIO 2020

Palazzo Chiaramonte Steri
Università degli Studi di Palermo - Via Marina, 61

www.medcomforum.com

CERPMED

Centro Studi Relazioni Pubbliche nel Mediterraneo

CerpMed - ***Centro Studi e Ricerche sulle Relazioni Pubbliche nel Mediterraneo*** - **è un'associazione non profit nata nel 2009. Si prefigge di analizzare e stimolare lo sviluppo delle relazioni pubbliche come leva strategica nella crescita economica del bacino mediterraneo. Prendendo spunto dalle linee politiche europee e in riferimento alla necessità di rafforzare l'area mediterranea verso un processo che incrementi lo sviluppo economico dell'area, CerpMed promuove incontri finalizzati a stimolare confronti costruttivi relativi a specifiche aree tematiche di rilievo dal punto divista economico. CerpMed ha siglato accordi di collaborazione con: UniMed – Unione Università del Mediterraneo; Università Pavaresia di Valona, Albania; Convenzione con Istanbul University School of Communication. CerpMed ha promosso e organizzato 5 edizioni del MedCom Simposio Euro-Mediterraneo sulle Relazioni Pubbliche, incontri focalizzati sul ruolo delle relazioni e della comunicazione nell'area EuroMed su grandi temi quali: i Sistemi Locali; le Relazioni Pubbliche; l'energia; l'industria culturale e creativa. Hanno portato il loro contributo speakers e relatori di rilievo appartenenti a specifiche e differenti professionalità e provenienti da 12 paesi dell'area. Un momento di aggregazione tra le figure professionali del mondo delle Relazioni Pubbliche provenienti dalle istituzioni, dal comparto imprenditoriale, dalle università oltre ad importanti figure chiave e opinion leader attenti alle dinamiche relazionali che riguardano il dialogo culturale e geoeconomico appartenenti ai paesi dell'area Euro-Med. E' dall'esito dei contenuti emersi nelle edizioni svolte che abbiamo deciso di continuare quegli appuntamenti focalizzando principalmente sugli aspetti economici da trattare. Da qui ha preso forma MedCom Forum – Forum Economico del Mediterraneo.**

CerpMed ha organizzato anche incontri sugli scenari sociali e geopolitici dell'area Mediterranea. Tra questi "I Volti del Mediterraneo" organizzato in collaborazione con Rai e svoltosi nella Sala degli Arazzi di viale Mazzini, Roma. CerpMed promuove e realizza progetti di ricerca sullo sviluppo delle relazioni pubbliche in alcuni Paesi dell'area e/o in settori specifici.

Amanda Jane Succi

Presidente e fondatore CerpMed

CEO AJS Connection

Laurea in Economia e Commercio, specializzata in Relazioni Pubbliche a Londra, è consulente ed esperta in comunicazione d'impresa e istituzionale. Ha organizzato diverse edizioni di MedCom Simposio Euro-Mediterraneo sulle relazioni Pubbliche. Docente in Relazioni Pubbliche e comunicazioni d'impresa. Socio Ferpi, per cui ha svolto incarichi di Vicepresidente, membro del Consiglio Direttivo Nazionale, Delegato ai Rapporti Internazionali, Delegato per la Regione Sicilia. Socio professionista del CIPR. Segretario Generale della Global Alliance for Public Relations and Communication Management dal 2009-2011.

CerpMed

MEDITERRANEAN STUDY ON PR

MedCom Forum

Forum Economico del Mediterraneo

Scenario

L'area Mediterranea è tra le regioni più complesse nel mondo, da molti punti di vista: culturale, sociale, politico, religioso, economico. E molto altro ancora. Ciascun Paese ha caratteristiche uniche, antiche e moderne: alcune comprensibili, altre meno, a seconda del punto di vista di chi le osserva.

Allo stesso tempo vi è anche un alto tasso di interrelazione tra i Paesi dell'area, con le loro tradizioni e le loro identità. La storia e la cultura della civiltà mediterranea, tracciate da millenni, ci hanno insegnato che la nascita e lo sviluppo del sistema economico e commerciale tra i paesi era senza pari. Innegabile, dunque, il ruolo che il Mediterraneo ha giocato. In esso si sono susseguite azioni di contaminazione culturale, battaglie sociali, commerci importanti, strategie militari innovative, azioni di predominio e di potere che hanno a volte ribaltato scenari apparentemente solidi e scontati.

Anche oggi lo scenario geopolitico dell'area si mostra in costante mutazione, con zone di tensione all'interno che tutti conosciamo: spesso ferite importanti che indeboliscono e penalizzano la capacità di sviluppo della regione nel suo complesso, mentre altri soggetti in altri continenti sono diventati protagonisti.

Opportunità

Mare Nostrum racchiude un importante potenziale di crescita economica e sociale, in molti settori e con ricadute favorevoli su tutti i territori. Potrebbe significare maggiore ricchezza, più lavoro, maggiore qualità nelle relazioni, capacità di visione e di condivisione strategica, innovazione e competitività. Questo può avvenire nel rispetto delle diversità, nel rispetto della competitività tra i singoli paesi, ma in modo funzionale a quel potenziale economico che l'intera area possiede già e su cui riteniamo non si sia focalizzata in modo adeguato una visione dinamica d'insieme.

Obbiettivo MedCom Forum

MedCom si propone come un Forum Economico del Mediterraneo con l'obiettivo di affrontare diversi temi dell'economia mettendo al centro della riflessione non semplicemente il valore di una singola area, quanto le potenzialità dell'area nel suo complesso. Appare utile, quindi, stimolare un confronto sulle dinamiche di sviluppo, analizzando di volta in volta singoli comparti economici. Un Forum come strumento di riflessione di azioni da condividere con i players istituzionali, imprenditoriali e accademici operanti nell'area.

In questo quadro, quale ruolo può e vuole svolgere l'Italia negli scenari mediterranei del prossimo futuro in rapida evoluzione?

Introduzione

Un Hub Mediterraneo Oltre i confini:

Sistema di rete dei porti e degli aeroporti

Il tema dei trasporti nel Mediterraneo è di assoluta centralità rispetto alla potenzialità e capacità di sviluppo economico dell'area.

La regione Mediterranea è un luogo naturalmente predisposto a rappresentare un'area centrale nell'economia del pianeta. Da qui passano enormi flussi di merci e di persone. Cosa rimane davvero a vantaggio dei paesi e dell'area mediterranea? E' possibile lavorare per realizzare una "rete"? E' possibile fare squadra anziché competere su flussi marginali? Con quale sistema rafforzare la capacità strategica dei nodi portuali e aeroportuali? Cosa occorre dal punto di vista della logistica e delle infrastrutture? L'Italia su cosa dovrebbe focalizzare per guadagnare un ruolo centrale?

Nostro obiettivo è stimolare un confronto aperto tra gli stakeholder del settore dei trasporti, non solo per analizzare lo stato dell'arte in ambito portuale, aeroportuale e della logistica, ma per individuare e superare quelle criticità che ostacolano l'incremento economico dell'Italia in particolare e dell'area mediterranea nel suo complesso.

MEDCOM FORUM
FORUM ECONOMICO DEL MEDITERRANEO

Prefazione

Fabrizio Micari *- Rettore dell'Università degli Studi di Palermo*

Gentili Relatori, graditi Ospiti

L'evento che si svolge a Palermo pone l'accento sul rapporto tra trasporti e crescita economica, tema sul quale da tempo si dibatte e che rimane di grande attualità. Se da un lato la posizione geografica sembra favorire le regioni dell'Italia meridionale, tuttavia l'atteso rafforzamento della competitività del sistema portuale e aeroportuale italiano e la crescita del sistema industriale e distributivo del sud Italia stentano a mostrare i loro benefici.

La presenza di stakeholder dei settori industriali e degli operatori di porti ed aeroporti è l'occasione affinché si possa tracciare una roadmap in grado di generare già nel breve periodo quell'incremento economico già da tempo atteso.

I forti mutamenti che ci riportano le statistiche degli scambi e dei flussi di traffico determinano una continua modifica geo-politica dei Paesi, con trasformazioni anche sulle governance del territorio e sui modelli di mobilità. I nuovi confini territoriali sono il risultato di complesse sovrapposizioni tra regioni amministrative delimitate da confini fisici e geografici, macrocosmi economici e macroregioni accomunate da una programmazione sovranazionale.

In un contesto cosi dinamico, la ricerca scientifica, l'innovazione tecnologica e l'innovazione organizzativa rappresentano le leve del cambiamento; ed è qui che le Università devono dare il proprio contributo. La competitività dei sistemi di trasporto, specificatamente marittimo ed aereo, non può essere disgiunto dalla ricerca di nuovi e più attendibili modelli per la stima delle dinamiche di mercato, di innovativi strumenti per una più efficace ottimizzazione delle risorse e di politiche di sostenibilità dei trasporti e della logistica.

La gestione e l'analisi dei risultati necessitano di professionisti di adeguata preparazione e competenza. La sfida per le Università è quella di erogare una didattica in linea con le esigenze del mercato del lavoro e competitiva rispetto a quella offerta dagli altri Atenei europei. Una didattica, quindi, strumentale alla innovazione e senza la quale diventa effimero parlare di sviluppo culturale prima ancora che economico.

La conoscenza, seppur di alto profilo, senza una relazione diretta con il territorio finisce inevitabilmente per rendere sempre più profondo il divario tra mondo accademico e mondo industriale. Le Università sono sempre più impegnate in quelle attività di trasferimento tecnologico, la terza missione, finalizzate alla applicazione di risultati maturati nell'ambito della ricerca e, più in generale nella produzione di servizi che contribuiscono allo sviluppo sociale, culturale ed economico della società.

La presenza degli Atenei dell'Italia meridionale è occasione di apprendimento organizzativo per le Istituzioni e per la futura classe dirigente, nel recepire quei mutamenti di contenuto e di metodo che certamente contraddistingueranno le politiche europee di sviluppo locale.

Le problematiche che questo convegno affronta non sono più circoscrivibili ad uno specifico ambito territoriale e nemmeno alle classifiche dei virtuosi effetti locali prodotti da fenomeni globali quali quello degli scambi commerciali.

La direzione da seguire, a nostro parere, è quella di FARE SISTEMA tra le Università, le istituzioni e le imprese di trasporto, di fare massa critica superando localismi a volte contraddittori, e cogliere appieno le opportunità offerte sul piano economico, politico e strategico dalla collocazione del Mediterraneo lungo le rotte commerciali. Fare squadra per far ripartire ai massimi livelli il motore dello sviluppo socio economico e di crescita del meridione e dell'area mediterranea nel suo complesso.

Sede di MedCom Forum

Palazzo Chiaramonte Steri – Università degli Studi di Palermo

I complesso monumentale dello Steri ospita il centro nevralgico di tutta l'attività direzionale e gestionale dell'Università di Palermo. Infatti, all'interno degli edifici che lo compongono, sono dislocati oltre alla sede del rettorato e della direzione generale, tutti gli uffici che fanno parte dell'enorme macchina amministrativa a servizio dell'intero ateneo. Vi si accede da Piazza Marina 59, attraverso un portone ligneo o, direttamente, dal civico 61 attraverso il cancello carrabile.

Il complesso si è formato nel tempo intorno al palazzo Chiaramonte, a partire dal 1330, data della sua realizzazione. Si tratta di un piccolo agglomerato di edifici storici di notevole pregio, distribuiti su una superficie complessiva di circa 1600 metri quadrati, nell'area compresa tra Piazza Marina, Vicolo Sant'Uffizio, Vicolo Lo Bianco e via Scopari, al punto da costituire un vero e proprio piccolo quartiere in cui essi sono tra loro collegati attraverso piazzali e piccole strade lastricate.

Fanno parte del complesso monumentale il Palazzo Chiaramonte o Steri, il Palazzo Abatelli, edificato nel XVI secolo ma più volte rimaneggiato e il Carcere dei Penitenziati risalente ai primi del 1600.

Adiacente al palazzo è anche la Cappella di S. Antonio Abate, cappella privata della famiglia Chiaramonte, il neoclassico Palazzo del Regio Lotto (metà XIX sec.) e altri piccoli edifici minori ma di altrettanto grande interesse.

Fonte: Università di Palermo

Si è parlato di:

PORTI

AEROPORTI

LOGISTICA

INFRASTRUTTURE

TRASPORTO FERROVIARIO

ZONE ECONOMICHE SPECIALI

SOSTENIBILITÀ

DIGITALE

ISTITUZIONI

FORUM ECONOMICO DEL MEDITERRANEO

PROGRAMMA

GIOVEDÌ *13* FEBBRAIO 2020

Interventi istituzionali

Fabrizio Micari - Rettore Università degli Studi di Palermo 14

Leoluca Orlando - Sindaco di Palermo 16

Intervento di apertura

Amanda Jane Succi - Presidente CerpMed / MedCom Forum 18

Keynote speaker

Eugenio Grimaldi - Executive Manager Grimaldi Group 21

Massimo Deandreis - Direttore Generale SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno – Intesa SanPaolo 23

Giuseppe Salvo - Professore in Tecnica ed Economia dei Trasporti Università di Palermo 35

Sessione 1 *Sistema integrato nel comparto aeroporti: quale sviluppo per il Centro Sud?*

Valentina Lener - Direttore Generale Assaeroporti 43

Marco Catamerò - Direttore Generale Società Aeroporti Puglia SpA 45

Giovanni Battista Scalia - AD GESAP Aeroporto di Palermo 46

Nico Torrisi - Amministratore Delegato SAC Società Aeroporti Catania 48

Mary Rose Garbutt - Direttore della Divisione Affari comunitari e internazionali della Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo del MIT 50

Sessione 2 *Aziende in volo per la crescita dell'area*

Giovanni Campa - Chief Strategy & Corporate Development Officer of Air Malta 53

Valeria Rebasti - Volotea Commercial Country Manager Italy & Southeastern Europe 59

Lorenzo Lagorio - Country Manager Italia Easy Jet 65

Marco Di Giugno - Direttore dell'Ufficio Legale ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile 72

Keynote speaker

Salvatore Sciacchitano - Presidente ICAO International Civil Aviation Organization 80

VENERDÌ *14* FEBBRAIO 2020

Keynote speaker

Paolo Costa - Professore ordinario di Economia - Docente di Economia dei trasporti e della logistica, Università Ca' Foscari di Venezia 82

Sessione 3 *Il valore del Tempo: rapporto tra progettazione e realizzazione delle infrastrutture*

Antonello Biriaco - Presidente Confindustria Catania 94

Alessandro Albanese - Presidente dell'Associazione Industriale Sicindustria Palermo 95

Matteo Catani - Membro Board Assarmatori e CEO GNV 96

Renato Coroneo - International Propeller Clubs di Palermo 98

Salvatore Gangi - Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria Sicilia 100

Sessione 4 *I Porti elementi di traino delle ZES e dello sviluppo*

Mario Paolo Mega - Presidente Autorità di Sistema Portuale dello Stretto 103

Pasqualino Monti - Presidente ADSP Mare di Sicilia Occidentale 104

Pietro Spirito - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale 105

Andrea Annunziata - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale 107

Roberto Isidori - Direttore marittimo della Sicilia Occidentale e Comandante della Capitaneria di Porto di Palermo 109

Marco Falcone - Assessore Regionale Infrastrutture e Mobilità Regione Siciliana 111

Sessione 5 *Il grandi corridoi intermodali: dal Mediterraneo all'Europa*

Rodolfo De Dominicis - Presidente UIRNet 114

Francesco Russo - Ordinario di Ingegneria dei Sistemi di Trasporto dell'Università degli Studi di Reggio Calabria 120

Filippo Palazzo - Responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI 128

Enrico Maria Pujia - Executive Manager Grimaldi Group 149

Keynote speaker

Ennio Cascetta - Amministratore Unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA
"Gli scenari infrastrutturali e logistici italiani e mediterranei. Le prospettive per il Mezzogiorno" 160

Sessione 6 *Le Istituzioni*

Rinaldo Melucci - Sindaco di Taranto 188

Antonio De Caro - Presidente ANCI e Sindaco di Bari 189

Gaetano Armao - Vicepresidente Regione Siciliana – Assessore Regionale dell'Economia
Leoluca Ordando - Sindaco di Palermo 190

Moderatori

Salvo Toscano - LiveSicilia / *sessione 1*
Gioacchino Amato - La Repubblica - Palermo / *sessione 2*
Roberto Nanfitò - Avvocato e giornalista / *sessione 3*
Manlio Viola - Direttore Blog Sicilia / *sessione 4*
Nino Amadore - Il Sole 24 Ore / *sessione 5*
Gaetano Pedullà - Direttore La Notizia / *sessione 6* 198

Ufficio Stampa e media Relations

Giovanni Iozzia - Responsabile Media Relations CerpMed 202

Con il patrocinio di

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

REGIONE SICILIANA

REGIONE CALABRIA

Città di Palermo

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

SAC

AEROPORTO DI PALERMO GESAP

RAM S.p.a. Logistica · Infrastrutture · Trasporti

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

AUTORITÀ PORTUALE CIVITAVECCHIA

aeroporto di catania

SICINDUSTRIA

CONFINDUSTRIA CATANIA

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS Port of Palermo

Partner istituzionali

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Si ringrazia

REGIONE SICILIANA

Città di Palermo

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

SAC

AEROPORTO DI PALERMO GESAP

Trascrizione interventi MedCom Forum sui trasporti

Fabrizio Micari

Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Palermo

Rettore dell'Università degli Studi di Palermo. Dopo la laurea in Ingegneria Meccanica e un'esperienza lavorativa a San Francisco, in California, ha iniziato nel 1988 la carriera universitaria come ricercatore. Ha insegnato all'Università della Calabria, dove è diventato professore associato nel 1997 e ordinario nel 1999. Rientrato nel 2002 all'Università di Palermo, è diventato Direttore di Dipartimento di Tecnologia Meccanica, Preside della Facoltà di Ingegneria e Presidente della Scuola Politecnica.

Diamo inizio a questa importantissima due giorni, ringraziando la dott.ssa Succi che ha organizzato e voluto in questa sede questo evento. Fin dal primo momento in cui me ne ha parlato, circa un anno fa, ha attivato un'organizzazione impegnativa, coinvolgendo una serie di istituzioni, di interlocutori e di portatori d'interesse variegati.

Sono molto felice che si tenga in questo luogo un convegno che si preoccupi di Hub del Mediterraneo, di sistema di trasporti all'interno del Mediterraneo, del concetto di rete di porti ed aeroporti. I temi dei trasporti, sono indissolubilmente legati agli aspetti dell'economia e allo sviluppo, poiché non v'è dubbio che economia e sviluppo hanno bisogno di trasporti, hanno bisogno di mobilità, hanno bisogno di interconnessioni. Sono argomenti che, ovviamente, attengono all'approfondimento culturale, allo studio, alla formazione, quindi sono dei temi che non possono che trovare "casa" all'interno dell'università. Infatti, una delle prime relazioni verrà svolta dai nostri professori. Un tempo questo argomento si chiamava Tecniche ed Economia dei Trasporti, ora si chiama più in generale Ingegneria dei Trasporti. Temi, comunque, che vengono coltivati e affrontati all'interno dei nostri studi.

Da un punto di vista generale, desidero ribadire quanto il sistema dei porti e degli aeroporti, in generale dunque il sistema dei trasporti, sia un tema determinante per il futuro di qualunque territorio. Non vi è dubbio che la prima esigenza di qualunque civiltà, di qualunque sviluppo, di qualunque economia, sia quella di potere muovere velocemente gli uomini, le merci e le idee. Sono dei concetti basilari: una economia non può crescere se uomini, merci e idee non riescono a muoversi velocemente. Dunque, una economia sviluppata, una economia progredita, ha bisogno di investimenti e di solide basi su questi settori.

In merito al nostro territorio credo di poter affermare che il nostro sistema degli aeroporti e il sistema dei porti probabilmente sia sufficientemente sviluppato. Verrebbe però di dire "Manca tutto il resto". Manca la possibilità di qualunque forma di movimentazione degli uomini, delle merci, un po' meno delle idee per fortuna. Per quanto riguarda le strade, ad esempio, il sistema va a peggiorare: sicuramente stiamo facendo grandi passi avanti sul fronte dei porti e degli aeroporti. Ma stiamo facendo degli altrettanto grandi passi indietro sul fronte delle strade.

Ritengo che quest'occasione serva non solo per interrogarci sulla situazione dei porti e degli aeroporti, ma soprattutto per interrogarci in modo un po' più ampio su tutto il sistema delle infrastrutture di questa nostra terra. Uno spunto a me caro è il concetto di "Hub Mediterraneo": la Sicilia è al centro del Mediterraneo. La riapertura e l'ampliamento del canale di Suez hanno spostato una serie di trasporti e una serie di traffici che prima scavalcavano il Mar Mediterraneo, e che arrivavano direttamente ad Amburgo o a Rotterdam, e ora li ha riportati nel Mediterraneo.

La Sicilia è al centro del Mediterraneo. La Sicilia può giocare una partita importante come "Hub". Anche se temo, invece, che questo "Hub" sia stato scavalcato da altre realtà, visto che si parla sempre più spesso di Trieste, di Genova, di Marsiglia, del Pireo. Qualche volta si parla anche del Marocco, più facilmente rispetto che noi.

La Sicilia ha una posizione centrale. Si sta ancora discutendo "ponte sullo Stretto sì, ponte sullo Stretto no", senza renderci conto che se la Sicilia potesse essere un "Hub" dei trasporti e dei traffici nel Mediterraneo, è evidente che poi questi traffici non possono fermarsi a Messina ad aspettare il traghetto.

Oltre a parlare di porti e di aeroporti ritengo, dunque, che questa forse può essere l'occasione per ragionare sulla parolina magica, che è "Hub". Potrebbe essere l'occasione di potere pensare che la Sicilia, oltre ad essere un meraviglioso crocevia di culture, di tradizioni, di storia, di arte, probabilmente può anche essere crocevia di traffici e di commerci. Per fare questo non bastano i porti e gli aeroporti, ma servirebbe anche un sistema ferroviario e un sistema stradale all'altezza di questi nomi. Servirebbe anche un ponte che consenta di arrivare con l'alta velocità ferroviaria in Italia e nel resto d'Europa, cosa che in questo momento ci è assolutamente preclusa.

Sono davvero grato per la scelta e l'idea di organizzare questo convegno, la cui partecipazione è peraltro di assoluto livello. Allarghiamo ancora un po' il tiro. Parliamo di porti, parliamo di aeroporti, ma parliamo più in generale del concetto di "Hub", e comprendiamo ancora una volta che lo sviluppo e l'economia passano attraverso la mobilità e la facilità dei trasporti.

Non è un caso che tutte le grandi città e tutte le grandi civiltà sono nate lì dove c'era un fiume, perché evidentemente il fiume un tempo rappresentava la grande possibilità di potere realizzare trasporti. Sono passati i secoli e i millenni, ma le cose non sono cambiate: la civiltà, la cultura, l'economia passano attraverso la mobilità. La mobilità è la parola chiave di tutto.

Oggi forse la mobilità delle idee attraverso le Reti è più facile, perché indubbiamente riusciamo a comunicare più facilmente e a trasferire le idee più facilmente. Purtroppo ancora oggi abbiamo qualche difficoltà a mobilitare uomini e merci.

Leoluca Orlando

Sindaco di Palermo

Sindaco di Palermo (eletto negli anni 1985-1993-2000-2012-2017); dal 2016 Sindaco Metropolitano di Palermo. Presidente di Anci Sicilia, Associazione Nazionale Comuni Italiani. E' stato Deputato Regionale, Nazionale ed Europeo. Fondatore de La Rete, coordinatore nazionale dell'Italia dei Valori. E' stato membro supplente della Commissione Europea per la sicurezza e il disarmo. E' stato membro della Commissione Europea Libertà Pubbliche e per gli Affari Interni e della Commissione per le Politiche Regionali.

Buon pomeriggio,

Grazie al magnifico Rettore per l'ospitalità in questa splendida sala dei Baroni. Voglio ringraziare chi ha reso possibile questa iniziativa, quindi Amanda Succi, perché ha pensato di farlo qui a Palermo. Finalmente parliamo di economia. Avendo scontato un cambiamento culturale, oggi vogliamo con forza parlare di economia, perché nella nostra realtà qualcuno ci ha spiegato che l'economia precede la cultura: diventiamo ricchi, Poi diventeremo colti. E così facendo qualcuno forse è diventato ricco magari legalmente, gli altri tutti disoccupati e analfabeti.

Noi abbiamo deciso di mettere nel giusto ordine cultura ed economia, ma sappiamo perfettamente che una visione, un cambiamento culturale, se non produce effetti economici è debole. La cultura della pace, se non produce economia della pace, alla fine produce guerre. Se la cultura della legalità non produce economia della legalità, qualcuno prima o poi organizza una rapina. Se la cultura dell'ambiente non produce economia, qualcuno prima o poi distrugge un bosco. E allora, avendo affermato il primato della cultura, adesso vogliamo esercitare l'azione economica. E il senso di questo incontro esattamente è questo, lo leggo così, non so se faccio violenza a chi l'ha organizzato, ma lo leggo come ''il tempo a Palermo è maturo, il tempo in Sicilia è maturo, il tempo nel Mediterraneo è maturo'', perché quando si parla di economia non c'è qualcuno che ti dice che devi prima dimostrare che sei culturalmente degno di parlare. Abbiamo superato questa fase, l'abbiamo superata in questa città dove i problemi ci sono, e non mancano, dove i farabutti ci sono, e non mancano, ma dove sicuramente si è realizzato un cambio culturale. Quel cambio culturale che ci porta a parlare di un'esigenza, che spiego così: io tra poco mi allontanerò perché sto lavorando per una modifica della reputazione territoriale di Palermo. Ho coinvolto diversi studiosi, a titolo assolutamente gratuito, per capire se è possibile, accanto alle classifiche del ''Sole 24 Ore" (che rispettiamo), immaginare una forma di lettura della realtà nella quale se il sindaco dice che Palermo non è Francoforte, ma Palermo è una città Mediorientale (cioè Beirut), posso chiedere di essere giudicato in base ai canoni di Beirut anziché di Francoforte? Sapendo che a Beirut, come a Palermo, il numero di suicidi è 1/10 di quelli di Francoforte, che forse qualche effetto sulla qualità della vita può avere.

Credo che si sta facendo un'operazione di ricollocazione reputazionale del Mediterraneo. Credo che voi siete tutti protagonisti di quest'operazione, l'avete fatto in solitudine, per ragioni personali o familiari. Credo che il senso vero sia quello di fare un'operazione di riposizionamento della reputazione del Mediterraneo.

Siccome non bisogna perdere di vista la visione, per noi il Mediterraneo è il luogo di misurazione della civiltà dei popoli che si affacciano nel Mediterraneo. Per noi il Mediterraneo non è un mare, per noi il Mediterraneo è un continente di acqua e chi fa parte del Mediterraneo è Mediterraneo.

A Palermo abbiamo vietato, nei limiti in cui è possibile vietare, l'uso della parola "Euro-mediterraneo": è una bestemmia! Chiedo scusa se qualcuno si chiama "Euro-mediterraneo", ma se usiamo l'espressione "Euro-mediterraneo" abbiamo distrutto la ragione stessa del Mediterraneo. I miei amici africani mi dicono «Scusami ma perché "Euro" e non "Afro-mediterraneo"?»; e i miei amici mediorientali «Perché "Euro" e non…?». Il Baltico si chiama "Euro-baltico?" o "Baltico"?

Il tema è esattamente questo. Questo fa parte di quel cambio culturale: per noi il Mediterraneo è un continente liquido, continente di acqua. Palermo può svolgere un ruolo indicato proprio in questa sala da Abram Yousha, mentre riceveva la laurea Honoris Causa. Secondo lui Palermo è la Bruxelles del Mediterraneo o può esserlo. Perché quarant'anni fa Bruxelles era una capitale nella periferia, a differenza di Parigi piuttosto che Roma. Oggi invece Bruxelles è capitale. Ma lo è perché ha saputo vivere la multiculturalità, la diversità come un valore, perché ha saputo avere cura del nuovo, del futuro rappresentato in parti uguali dall'Unione Europea, e del diverso piuttosto che avere paura del nuovo. Del futuro e del diverso.

In una realtà nella quale ci si ostina ad essere sovranisti. Se io fossi americano sarei tentato di essere sovranista, se io fossi cinese forse farei il sovranista, se io fossi russo forse sarei sovranista, ma che la Repubblica Ceca fa la sovranista mi sembra ridicolo… E' ridicola anche l'Italia, e ho detto ai miei amici tedeschi che anche la Germania è ridicola se vuole essere sovranista… anche la Germania!

Allora se tutto questo è vero, vogliamo provare a coniugare cambiamento culturale con attività economica, con interesse economico? Quell'interesse economico che nel Mediterraneo sostanzialmente si manifesta perché qui si registra la mobilità. Voi siete tutti operatori di mobilità, un poco arcaici perché è arrivato il Web (però voi cercate di usarlo e quindi va bene anche questo), perché la mobilità da che mondo è mondo ha segnato l'umanità. Dall'invenzione della ruota, passando attraverso le barche, le auto, gli aerei, la stampatrice di Gutenberg (che serve alla mobilità dei libri), piuttosto che l'aereo, il telefono, la televisione, il Web. Da che mondo è mondo la mobilità cambia il mondo. Voi siete soggetti di cambiamento culturale attraverso l'utilizzo di quella mobilità che cambia il mondo.

Ma noi possiamo pensare che l'idea di Stato, l'idea di identità, l'idea di Patria, possa essere ancora quella di chi quarant'anni fa (non quattrocento anni fa, non seicento anni fa), non conosceva il Web? Cioè, lo Stato non cambia dopo il Web? L'identità legata al sangue non cambia dopo il Web? La Patria non cambia dopo il Web? Non perché sono contro l'identità, non perché sono contro lo Stato, non perché sono contro la Patria, ma se non ti riadegui al cambiamento che c'è, i danni ci saranno! Perché tuo figlio ventenne, nel mio caso, mio nipote ventenne, tuo figlio ventenne o tuo nipote ventenne neanche ti ascolta quando gli parli dello Stato come io l'ho insegnato nelle aule universitarie, l'identità come l'abbiamo studiata in filosofia, o la Patria come ci hanno insegnato in famiglia.

Ecco, credo che sia questo il senso della novità di questa iniziativa. Io non voglio ulteriormente soffermarmi su questo perché avremo domani l'incontro di confronti istituzionale, ma vorrei proprio esprimere il mio apprezzamento anche perché credo che questa vostra alleanza può costituire una straordinaria massa critica.

Dobbiamo affrontare il tema sapendo che grazie al passato ci siamo guadagnati il diritto di passare dalla cultura alla economia.

Amanda Jane Succi

Presidente CerpMed

Laurea in Economia e Commercio, specializzata in Relazioni Pubbliche a Londra, è consulente ed esperta in comunicazione d'impresa e istituzionale. Ha organizzato diverse edizioni di MedCom Simposio Euro-Mediterraneo sulle relazioni Pubbliche. Socio Ferpi, per cui ha svolto incarichi di Vicepresidente, membro del Consiglio Direttivo Nazionale, Delegato ai Rapporti Internazionali, Delegato per la Regione Sicilia. Socio professionista del CIPR. Segretario Generale della Global Alliance for Public Relations and Communication Management dal 2009-2011.

Buon pomeriggio e benvenuti a MedCom Forum – Forum Economico del Mediterraneo dal titolo "Un Hub Mediterraneo Oltre i Confini: Sistema di reti dei porti e degli aeroporti"

Prima di iniziare desidero innanzitutto ringraziare il Presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci che dal primo nostro incontro ha subito mostrato apprezzamento per l'evento, dando una mano importante alla riuscita di questa prima edizione.

Saluto e ringrazio il Sindaco Leoluca Orlando che ha il Mediterraneo al centro della sua visione geopolitica; ha accolto con altrettanto favore l'evento proposto, dandoci subito consigli preziosi che abbiamo naturalmente recepito.

Un ringraziamento di cuore al Rettore dell'Università di Palermo Fabrizio Micari che ci ospita in questa splendida e prestigiosa Sala dei Baroni dello storico Palazzo Chiaramonte Steri. La sua collaborazione è stata sempre puntuale, efficace e preziosa.

Naturalmente un grande grazie ai nostri partner Istituzionali, che sono tanti e che ci hanno permesso di realizzare queste due giornate intense di contenuti di qualità su cui confrontarci e riflettere.

Il Mediterraneo

Da anni coltivo l'idea che il Mediterraneo, quindi i Paesi che su di esso si affacciano, può cogliere meglio importanti opportunità. È tra le regioni più complesse nel mondo, da molti punti di vista: culturale, sociale, politico, religioso, economico. E molto altro ancora. Ciascun Paese ha caratteristiche uniche, antiche e moderne: alcune comprensibili altre meno, a seconda del punto di vista di chi le osserva. Ma vi è anche un alto tasso di interrelazione tra i Paesi dell'area, le loro tradizioni, le loro identità.

La storia e la cultura della civiltà mediterranea, tracciate da millenni, ci hanno insegnato che la nascita e lo sviluppo del sistema economico e commerciale tra i paesi era senza pari. Innegabile, dunque, il ruolo che il Mediterraneo ha giocato.

In esso si sono susseguite azioni di contaminazione culturale, battaglie sociali, commerci importanti, strategie militari innovative, azioni di predominio e di potere che hanno a volte ribaltato scenari apparentemente solidi e scontati.

Anche oggi lo scenario geopolitico dell'area si mostra in costante mutazione, con zone di tensione all'interno che tutti conosciamo: spesso ferite importanti che indeboliscono e penalizzano la capacità di sviluppo della regione nel suo complesso, mentre altri soggetti in altri continenti sono diventati protagonisti. Pensiamo ai paesi asiatici. Che ci osservano con interesse.

Opportunità

Mare Nostrum racchiude un importante potenziale di crescita economica e sociale, in molti settori e con ricadute favorevoli su tutti i territori. Potrebbe significare maggiore ricchezza, più lavoro, maggiore qualità nelle relazioni, capacità di visione e di condivisione strategica, innovazione e competitività.

Questo può avvenire nel rispetto delle diversità, nel rispetto della competitività tra i singoli paesi, ma in modo funzionale a quel potenziale economico che l'intera area possiede già e su cui ritengo non si sia focalizzata in modo adeguato una visione dinamica d'insieme.

MedCom Forum

Da questa riflessione prende forma MedCom Forum che si propone come un Forum Economico del Mediterraneo con l'obiettivo di affrontare diversi temi dell'economia: mettere al centro della riflessione non semplicemente il valore di una singola area, quanto le potenzialità dell'area nel suo complesso. Un Forum come strumento di riflessione di azioni da condividere con i players istituzionali, imprenditoriali e accademici operanti nell'area, in cui stimolare un confronto sulle dinamiche di sviluppo, analizzando di volta in volta singoli comparti economici. In questo quadro è anche naturale chiedersi quale ruolo può e vuole svolgere l'Italia negli scenari mediterranei del prossimo futuro.

Perché è importante parlare di trasporti nel mediterraneo?

Il trasporto è stato uno degli elementi centrali che hanno reso il mediterraneo un luogo strategico per lo sviluppo di civiltà nel pianeta. Trasporti di uomini, di merci; scambi di civiltà e culture.

Tutto questo perché era un mare navigabile e l'infrastruttura dei trasporti era la rete che garantiva sul pianeta il migliore trasporto di uomini e cose via mare.

Il tema dei trasporti nel Mediterraneo, anche nella navigazione aerea che oggi assume un rilievo decisivo, è di assoluta centralità rispetto alla potenzialità e capacità di sviluppo economico dell'area. Dell'Italia del Sud-Italia in particolare.

Se è chiaro che la regione Mediterranea è un luogo naturalmente predisposto a rappresentare un'area centrale nell'economia del pianeta; Se è chiaro che da qui passano enormi flussi di merci e di persone; E' il caso di porci alcune domande:

- Cosa rimane davvero a vantaggio dei paesi e dell'area mediterranea?
- E' possibile fare squadra anziché competere su flussi marginali?
- Con quale sistema rafforzare la capacità strategica dei nodi portuali e aeroportuali?
- Cosa occorre dal punto di vista della logistica e delle infrastrutture?
- L'Italia su cosa dovrebbe focalizzare per assumere un ruolo centrale?

Obiettivo di MedCom Forum sui trasporti:

Quando ho iniziato ad organizzare questa edizione di MedCom Forum, ero partita da una logica più ampia. Pensavo fosse giusto invitare i grandi porti e aeroporti dei paesi dell'area. Pensavo fosse più interessante ascoltare sin da subito l'opinione di tutti sul tema del sistema che propongo. Così ho iniziato a prendere contatto (da Tanger Med a Port Said, dal porto del Pireo a Valencia). Poi, alcuni partner (tra i tanti che vedete qui) hanno suggerito la seguente riflessione. Ossia: prima di ragionare in un'ottica di sistema dei porti e degli aeroporti dell'area mediterranea, sarebbe stato meglio innanzitutto confrontarci per ragionare sul sistema portuale e aeroportuale che potremmo stimolare nel nostro paese.

È naturale che ciascuna realtà, sia essa un porto, un aeroporto, una compagnia di navigazione o una compagnia aerea, punti sulla propria competitività nel mercato di appartenenza. È scontato.

Ma quale vantaggio si creerebbe se si ragionasse anche in termini di sistema in un'area specifica? La capacità competitiva di quel sistema, non fungerebbe da moltiplicatore economico anche per ciascun nodo del sistema stesso?

Il sistema come base e moltiplicatore economico, il cui vantaggio cadrebbe sia su ciascuna realtà economica, sia sull'area-territorio appartenente al sistema. In questo approccio, l'Italia o il Sud-Italia non avrebbe un evidente vantaggio competitivo essendo la naturale lingua di terra del mediterraneo?

L'obiettivo che mi pongo è stimolare un confronto aperto tra gli stakeholder del settore dei trasporti, non solo per analizzare lo stato dell'arte in ambito portuale, aeroportuale e della logistica, ma per individuare e superare quelle criticità che ostacolano l'incremento economico dell'Italia e in particolare del Sud Italia nello scenario odierno.

Per questo nel titolo di questa edizione di MedCom Forum ho voluto fare riferimento al concetto di "Hub Mediterraneo Oltre i confini".

Perché è questo che l'Italia e il Sud Italia dovrebbe essere. Collocata in una posizione strategica nel Mediterraneo, che può e deve utilizzare meglio le opportunità legate alla sua collocazione geografica. Da transiti e periferie a centro propulsore di scambi di uomini, merci, iniziative comuni.

Un progetto ambizioso, fatto di tanti passi. MedCom Forum è uno di questi.

Eugenio Grimaldi

Executive Manager Grimaldi Group

Laurea in Economia Aziendale-Logistica e Trasporti presso l'Università Parthenope di Napoli. Ha accresciuto la formazione nell'ambito dei trasporti e della logistica frequentando il Master MBA " Automotive Logistic" promosso dall'ECG. Negli anni ha avviato servizi di collegamento marittimo di interesse del mercato siciliano contribuendo all'accrescimento dei traffici da/per la Sicilia. Cittadino onorario della Città di Palermo. Il 20 Novembre 2018 gli è conferita la nomina a Ufficiale di Completamento del Ruolo delle Armi dell'Arma Aeronautica con il grado di Tenente.

Buonasera. Ci tenevo a farvi vedere questo video perché questa è un'opera eccezionale che è stata fatta qui a Palermo con la Fincantieri di Palermo. Volevo ringraziare il Presidente Succi per questo invito. Sicuramente un bellissimo evento e mi fa piacere essere qui oggi e poter dare i mio contributo.

Ringrazio il presidente della Regione Musumeci e il grande Sindaco Orlando, perché due anni fa mi ha riconosciuto la cittadinanza onoraria. Posso dire in tutta onestà che ho iniziato ad apprezzare prima il sindaco e poi la città. Perché quando ero ragazzino mio nonno, il fondatore del gruppo, mi ha sempre parlato del Sindaco Orlando come un sindaco innovativo, non convenzionale. Un sindaco che si era preso cura dei lavoratori, della sua città. All'epoca si parlava proprio di Fincantieri che non aveva più grandi commesse. Noi avevamo avuto delle commesse importanti all'estero per delle nuove navi e Orlando, vedendo in difficoltà la sua città e i suoi lavoratori, in maniera totalmente anticonvenzionale, prese un aereo e da Palermo venne a Napoli per parlare con l'armatore, per cercare lavoro per i suoi cittadini. Sono orgoglioso oggi di essere uno dei tuoi cittadini. Due parole sul mio gruppo. Il mio gruppo oggi muove oltre 3 miliardi di fatturato e conta più di 15.000 dipendenti. Offre servizi diretti e indiretti per 130 porti. Parliamo di circa 120 autostrade del mare, delle quali sono il direttore commerciale. Parliamo principalmente di Sicilia, di Sardegna, di Malta, Spagna, Grecia, Marocco, Tunisia, west Africa, Baltico. Quando parliamo di short sea intendiamo le linee a corto raggio, entro le 24-48 ore. Quindi servizi estremamente brevi.

Il concetto delle autostrade del mare è un termine che abbiamo coniato, sul quale siamo fortemente convinti e sul quale abbiamo fortemente creduto. Proprio qui a Palermo abbiamo iniziato negli anni 50-60 con i primi freccia rossa e freccia blu che collegavano Genova con Palermo. In questi anni c'è stata una scissione nella mia famiglia con i Grimaldi di Genova. Ma negli anni '90, quando abbiamo preso in mano la situazione dopo la scissione delle famiglie, abbiamo avuto questo forte senso di desiderio di ritornare a Palermo e in Sicilia, in maniera molto convinta, e ci siamo concentrati moltissimo sulle autostrade del mare. Mi ricollego all'intervento del Magnifico Rettore che diceva che non possiamo avere solo lo stretto. Assolutamente no. E noi su questo abbiamo insistito moltissimo. Perché abbiamo collegato Catania e Palermo in tre grandi aree. Ci siamo impegnati dando collegamenti diretti con Catania per Salerno, Catania con Livorno, Catania con Genova. Quindi con il nord, il centro e il sud. E lo abbiamo fatto anche con Palermo: Palermo-Salerno, Palermo-Livorno, Palermo-Genova. Questi collegamenti sono diretti. C'è anche Ravenna-Brindisi sull'Adriatico. A questo si aggiungono tutta una serie di servizi transhipment con due porti dove colleghiamo tutto il mediterraneo. Tutto questo senza un euro di contributi, che sia chiaro. Fatto da un'azienda privata con la credibilità che abbiamo, penso, guadagnato sul campo, dando dei servizi importanti che oggi collegano in maniera importante la Sicilia.

Il sindaco Orlando mi ha detto che un motivo per il quale mi ha riconosciuto la cittadinanza onoraria è dovuta perché, se facciamo un paragone degli ultimi dieci anni, c'è una crescita del 350% di unità rotabili, pari a due milioni e mezzo di unità in più. Pari a 1 milione di unità trasportate in più negli ultimi anni. Tutto questo è stato possibile perché non c'entra niente, come ho letto stamattina, il caro traghetti. Perché non c'è nessun caro tragetti. Se noi facciamo un paragone del costo delle tariffe degli ultimi dieci anni, siamo circa il 40% in meno. Quindi è un paragone sbagliato. È vero che abbiamo avuto delle indicazioni molto chiare, molto rigide, che vengono da Bruxelles. È l'Unione Europea che ci impone di utilizzare l'Aimo 2020. L'Aimo 2020 è un tipo di carburante più pulito che, ovviamente, comporta dei costi supplementari. Gli armatori più bravi hanno fatto i compiti a casa e hanno messo dei catalizzatori. Quelli che non lo hanno fatto oggi si trovano ad avere un grande costo da imputare nelle rese delle linee settimanali, giornaliere. Questo ha significato comunque un grande investimento, perché questi grandi catalizzatori hanno un costo molto importante. Questa crescita l'abbiamo ottenuta ed è stato possibile attraverso navi più efficienti, economie di scala, e un aumento importante della capacità di stiva. Vi rubo qualche minuto con un secondo video che vi darà l'idea di questo tipo di navi che stanno per entrare in vigore e che arriveranno a brevissimo. La capacità di queste navi è una capacità che non ha pari, non nel mediterraneo ma nel mondo. Le più grandi navi che oggi sono impiegate sul nostro mediterraneo

hanno la capacità di trasportare 250 camion. Parliamo di 517. In una sola giornata muoveremo nei nostri porti oltre 1000 camion, che imbarcano e sbarcano dai nostri porti siciliani. Sono queste le economie di scala, l'aumento di stiva che ci ha permesso di ridurre il costo dei nodi e far crescere le nostre aziende, e i prodotti più accessibili. Le rampe sono più grandi, con una realizzazione più bassa i più interessati sono le aziende di trasporto e ciò vuol dire che non dovrebbero avere più danni sui loro mezzi.

Queste navi le abbiamo chiamate G5GG Grimaldi 5th Green Generation. Perché è il quinto tipo di navi di nuova generazione. Sono 12 navi cargo che hanno un grande rispetto dell'impatto ambientale in funzione di queste grandi batterie al litio che hanno la grandezza di circa 4 contenitori che produrranno zero emissioni in porto. Questo vuol dire che quando la nave entrerà in porto sarà totalmente elettrica. Bisogna fare una corretta distinzione, le emissioni sono tutte nocive, ma ovviamente le più nocive sono quelle più vicine alla città e all'ambiente cittadino. Vi parlo in totale serenità perché, avendo avuto un cancro linfoma, vi posso garantire che avere delle emissioni più lontane dalle nostre città, che sono quelle sul porto, sicuramente ci possono garantire una maggiore serenità. Noi che siamo città di mare.

Desidero parlare di proposte. Quello che ho illustrato riguarda ciò che abbiamo fatto sino ad oggi. Sicuramente c'è ancora qualcosa che possiamo fare. Possiamo impegnarci su nuove attività come sburocratizzazione e digitalizzazione del trasporto su misure incentivanti a favore dell'intermodalità. La costruzione di infrastrutture efficienti e l'utilizzo di mezzi moderni e tecnologicamente più avanzati. La diffusione della cultura intermodalità da sostenere attraverso la sensibilizzazione e la necessità dell'ammodernamento delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto. Sono tutte attività che ci permetteranno di crescere.

Per quanto concerne il trasporto marittimo, rappresentando un gruppo che è leader in questo settore, posso garantire che abbiamo fatto molto. Se noi pensiamo che oggi la richiesta dell'Europa è quella di rispettare uno 0,5 quando noi con questi investimenti, con queste navi, con questo tipo di attività mezzi ci muoviamo allo 0.1. Quindi siamo cinque volte più sensibili alle misure imposte dall'Europa. Che poi sono quelle dei paesi Baltici come Norvegia, Danimarca, Svezia e Finlandia.

Cosa possiamo fare ancora? Io suggerisco di introdurre dei nuovi sistemi per incentivare a promuovere ulteriori investimenti all'utilizzo di green technology. Mi spiego meglio. A favore di navi green un programma di riduzione dei diritti portuali, come la tassa portuale, quelle delle merci imbarcate e sbarcate. E la tassa di ancoraggio commisurata alla dimensione della nave al fine di agevolare gli armatori che investono in sostenibilità ambientale. Introduzione da parte delle autorità portuali di un sistema di misure incentivanti ad hoc in favore degli armatori che scelgono le tecnologie più avanzate in tema di riduzione delle emissioni; di premiare l'utilizzo cold ironing, ovvero la corrente derivate da infrastrutture portuali con banchine elettrificate per fornirne le unità navali, corrente elettrica di cui necessitano durante la loro sosta in banchina; un sistema di riconoscimento di titoli di efficienza energetica, i famosi certificati bianchi, che già trova riscontro normativo nel settore energetico e che possa trovare i giusti riconoscimenti anche nel settore dei trasporti marittimi, laddove i progetti rispondono agli obiettivi e ai requisiti nazionali.

Ma quello a cui tengo in maniera particolare, che suggerisco fortemente che possa essere preso in considerazione, è che ci sia una campagna continua di controllo. Controllo da parte del flac state, del port state, delle navi passeggeri che superano i trent'anni. Questi controlli, per le navi di 30-40 anni, dovrebbero inasprirsi a beneficio della sicurezza e dell'ambiente per giungere ad una rottamazione obbligatoria a quelle navi che hanno più di quarant'anni. Non possiamo dare un servizio sicuro con navi vetuste e obsolete.

Per quanto concerne il trasporto stradale anche qui sarebbero tante le iniziative da suggerire. Ma prima di ogni cosa, credendo fortemente nella meritocrazia, credo che bisognerebbe premiare coloro che utilizzano mezzi di ultima generazione. Continuare a premiare l'intermodalità gomma-ferro o mare-gomma con sistemi incentivanti come mare bonus e ferro bonus, che hanno già riscontrato l'apprezzamento di tutti gli operatori.

Pensare a misure fiscali di contenimento, intervenendo sulla riduzione delle accise, in quanto l'Italia risulta, fra tutti i paesi, ad avere il costo di carburante più alto. O almeno uno dei più alti. Disincentivare l'utilizzo dei veicoli più obsoleti e prevedere incentivi all'acquisto di veicoli più nuovi al fine di accelerare la sostituzione del parco veicolante.

Penso di aver dato qualche spunto sufficiente per raggiungere un obiettivo comune. Concludo dicendo che queste soluzioni preposte sono spunti da cui poter partire. Sono convinto che il mondo della logistica e del trasporto, grazie a questo modo di pensare e di agire, possa realmente raggiungere obiettivi importanti, che possano contribuire alla ripresa economica della Sicilia, del Mezzogiorno e del nostro paese in generale.

Credo che non possiamo permetterci di non sfruttare le potenzialità del nostro bel paese in ambito logistico, un paese che per conformazione geografica è al centro dell'Europa e quindi un crocevia fondamentale per tutti i flussi di merci e passeggeri. L'importante è che tutti gli operatori coinvolti, non solo gli imprenditori, perseguano l'obiettivo in maniera costante. È proprio così che il mio gruppo, essendo la prima compagnia al mondo nel settore ro-ro, ha istituito un dipartimento dedicato come quello di energy saving grazie al quale ho potuto effettuare investimenti sopra citati. Da tempo il nostro obiettivo è quello di essere sempre ecocompatibili, come impegno con se stessi e con gli operatori che ci circondano. Il nostro obiettivo è quello di essere educato e di educare alla sostenibilità. Grazie per l'attenzione.

Massimo Deandreis

Direttore Generale SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno – Intesa Sanpaolo

Direttore Generale SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno – Intesa SanPaolo. In precedenza nello stesso Gruppo ha ricoperto l'incarico di Responsabile dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio di Gestione della Banca. Presidente GEI – Associazione Italiana degli Economisti d'Impresa. Laureato in Diritto Internazionale dell'economia all'Università di Torino. Ha conseguito la seconda laurea in Storia Diplomatica all'Università degli Studi di Torino. E' stato Responsabile della Delegazione delle Camere di Commercio presso l'Unione Europea a bruxelles; Dal 2001 al 2008 è stato Direttore Generale di Unioncamere Piemonte.

Grazie, buon pomeriggio a tutti.

Desidero innanzitutto ringraziare la Presidente Succi per avermi invitato a questo importante incontro e naturalmente ringrazio il Rettore per l'ospitalità in questa sala magnifica, il Sindaco e tutte le autorità presenti.

SRM è stata benissimo introdotta dalla Presidente, ricordo soltanto che siamo parte del gruppo Intesa San Paolo e siamo un centro di ricerca specializzato sul Mezzogiorno, sul Mediterraneo, sull'economia marittima, sul tema dei trasporti, sull'energia e su tutto quello che è visione di medio-lungo periodo. L'interesse ovviamente di un grande gruppo bancario dipende dal fatto che, oltre ad essere molto presenti in Italia, siamo anche molto presenti con banche e con sedi in quasi tutti i paesi del Mediterraneo. In particolare, abbiamo un'importante banca in Egitto, Alexbank, che è la quarta banca del paese che è Advisor finanziario del Canale di Suez. Questo ci consente, anche grazie alle informazioni che abbiamo all'interno del gruppo, di avere cognizione di quello che sta accadendo in uno dei passaggi strategici che, a sua volta, ci serve per capire come si sta muovendo l'economia marittima in questa nostra regione Mediterranea.

Condivido molto quello che diceva il Sindaco, ossia che è sbagliato parlare di Euro-Mediterraneo. Il Mediterraneo è una regione che per cultura, identità e anche economia ha una sua identità che prescinde dai vari continenti che vi si affacciano.

Quindi, la mia relazione ha lo scopo di dare una vision complessiva di quello che sta accadendo. Mi concentrerò di più sulla parte marittima, ma verrò a chiudere con qualche riflessione che tocca anche il tema fondamentale dei trasporti aerei.

Intendo iniziare con un flash veloce sul traffico marittimo, il commercio marittimo. Iniziamo con questo sguardo, che ci dice che il 2019 è stato di nuovo un anno positivo per il commercio marittimo. Abbiamo raggiunto la soglia importantissima di 12 miliardi di tonnellate di merci trasportate. Il dato del traffico marittimo complessivo è stato un più 2.6%. I containers sono cresciuti un po' di più, del 3.2%. Il fatto di osservare con più attenzione i containers, che sono solo una delle tante modalità con le quali le merci si muovono, dipende dal fatto che sono la modalità con la quale si muove prevalentemente la manifattura, le merci finite e quindi sono un indicatore importante per capire come va il commercio mondiale. Teniamo anche in considerazione quello che vedete scritto in quella bolla rossa, violetta, cioè che l'80% del commercio globale in volume e il 70% in valore viaggia via nave, viaggia via mare.

Quindi, osservando cosa accade via mare comprendiamo i grandi trend dell'economia mondiale.

Questo ci introduce anche al tema del ruolo della Cina e del ruolo della Cina nel Mediterraneo. Se vedete, il 64% di tutti i containers che sono stati movimentati a livello mondo ha avuto come origine o destinazione l'Asia. E questo è già un indicatore molto importante. Però noi sappiamo anche che il 2019 è stato l'anno della guerra commerciale, dello scoppio della guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina. Allora, siamo andati a osservare com'è cambiata la rotta pacifica in questi ultimi anni. Lo facciamo perché la rotta pacifica ovviamente è il primo indicatore, il primo termometro di come si muovono le merci, l'interscambio commerciale tra Cina e Stati Uniti. Attraverso il Pacifico ovviamente. Abbiamo visto che nel 2019 la rotta pacifica per la prima volta, è andata diciamo sottozero, ha avuto un tasso negativo. È calata addirittura del 2.5%. Tranne nel 2009, cioè l'anno dopo il Lehman Brothers e il crollo dell'economia mondiale, i tassi sono sempre stati, pur con delle variazioni, positivi. Nel 2019 c'è stato un registro negativo. Parallelamente è cresciuta ulteriormente la rotta via Suez che va nel Mediterraneo. E' sbagliato fermarci a parlare solo di Mediterraneo.

Il Mediterraneo a sua volta è un pezzo di una dimensione molto più ampia, che ha un punto di entrata e uno di uscita che si chiamano Suez e Gibilterra. Quindi, è importante vedere a livello globale. Ci sono dei vasi comunicanti e nel corso del 2019 abbiamo osservato che a fronte del calo della rotta pacifica c'è stato un incremento della rotta via Suez. Questo è intuitivo e logico. A fronte del fatto che la Cina ha avuto difficoltà commerciali con gli Stati Uniti, più fatica a esportare negli Stati Uniti, ha cercato ulteriormente di diversificare la sua esportazione in altri mercati e di utilizzare la cosiddetta "via della seta" come luogo di penetrazione commerciale alternativa allo sbocco americano. Questa è una considerazione che dobbiamo ricordare.

Abbiamo anche fatto delle primissime simulazioni sull'impatto del coronavirus sui commerci a livello marittimo. Vedete che la stima è quella di una riduzione dei volumi di containers nei porti cinesi: 6 milioni di TEU nel primo trimestre del 2020, con un traffico globale in calo dello 0.7%. Le call settimanali di navi cinesi -20%. Il calo durante il capodanno cinese c'è sempre stato, infatti siamo andati a prendere i dati durante il Capodanno cinese e l'impatto nei mesi gennaio-febbraio-marzo negli ultimi quattro anni. Il mese di febbraio è quello che ha sempre registrato il calo più significativo di interscambio commerciale. Però quest'anno, che è il color mattone, il rosso più scuro, porta un -25%, quindi marcatamente maggiore rispetto per esempio al febbraio dell'anno scorso, dove c'era stato un calo fisiologico perché si interrompono le attività economiche per circa 15 giorni. Andando a localizzare i casi di coronavirus nella mappa cinese, vediamo che sono prevalentemente localizzati con più intensità proprio nelle aree economiche più importanti, quelle che più esportano e anche in alcuni porti, cioè nelle zone portuali molto importanti.

Non voglio parlare di Cina o di Asia, ma devo contestualizzare un attimo il fatto che quello che accade nel resto del mondo ha poi degli impatti diretti sul Mediterraneo.

Questo Mediterraneo è un Mediterraneo che però ha avuto un periodo di crescita e continua ad avere un periodo di crescita, direi, ininterrotto. Nell'arco temporale 1995-2018 abbiamo avuto un tasso di crescita che è arrivato a più 500% come somma di tutti questi anni e costante del traffico di containers. E' importante sottolineare che oggi il 20% del traffico marittimo mondiale passa di qua. È un dato che io ripeto spesso perché mi stupisce quasi tutte le volte che lo dico. Il 20% vuol dire che una nave su cinque a livello mondo entra o esce dal Mediterraneo. Ricordiamoci che il Mediterraneo, se lo guardiamo nella mappa globale, è un piccolo lago. Se pensiamo a che cos'è il Pacifico, per i rapporti tra America Latina e Asia, per esempio, ci sarebbe da immaginare che il Mediterraneo è niente in confronto. Eppure Mediterraneo: una nave su cinque è un numero veramente straordinario.

La crescita molto significativa del short-shipping, del Ro-Ro. L'Italia ha certamente un ruolo di leadership in questo contesto. Interessante, sempre parlando di containers, osservare che c'è un leggero ma significativo riequilibrio, nel rapporto tra i porti del nord Europa e quelli del sud del Mediterraneo. I porti del nord Europa sono i porti tradizionalmente più efficienti, con un modello portuale di riferimento, sono un po' il benchmark. I porti del sud, sommando tutti i vari sud del Mediterraneo, sono cresciuti dal 36 al 41%.

A fronte di questo scenario di carattere generale abbiamo avuto anche una crescita dei porti del sud. Uno per tutti è Tangeri, che è un tipico esempio di un porto che praticamente non esisteva dieci/quindici anni fa e che oggi è un porto chiave nel Mediterraneo. Vedremo anche perché è diventato un modello.

Un flash veloce su Suez, che ha macinato e continua a macinare record. Il raddoppio ha reso esponenziale l'importanza di questo luogo di passaggio. Non soltanto ha velocizzato il passaggio, ma consente a navi di qualunque dimensione di passare, mentre prima era molto più difficile e c'erano dei limiti molto significativi. I dati sono davvero impressionanti e sono sostanzialmente in continua crescita. Questo si collega anche col discorso del crescente peso della Cina nel Mediterraneo, perché la via della seta, la via marittima della "Belt and Road" passa attraverso Suez.

Se ampliamo un attimo lo sguardo, vediamo posizionati in ordine cronologico, dal 2015 ad oggi, tutti i vari investimenti cinesi che sono stati fatti. Voglio segnalare alcuni punti centrali per fare capire che qui siamo di fronte ad una strategia che, al netto di incidenti o di rallentamenti che possono derivare dal calo del commercio mondiale, piuttosto che da eventi occasionali e gravi, come il coronavirus, ma che avranno certamente anche un termine, è importante. Dunque, c'è dietro una strategia importante.

Allora, ricordiamo la presenza cinese nell'area del Golfo. Golfo che si sta posizionando sempre di più come area retroportuale di Suez. Golfo, che significa principalmente emirati che, non a caso è il terzo re-exporting country al mondo. Ossia il terzo polo al mondo di re-exporting, dove giocano un ruolo cruciale le free-zone, all'interno delle quali ci sono importanti investimenti cinesi.

A parte Suez, c'è stata un'entrata dei cinesi in Israele, con la presenza nel porto di Haifa e Ashdod. Se ci fosse tempo aprirei un capitolo sulle alternative alla rotta di Suez, perché c'è un progetto molto importante, molto ambizioso, che sta andando avanti un po' nel silenzio generale anche europeo. Un progetto di una ferrovia che collega Israele fino al Golfo, quindi attraverso l'Arabia Saudita, arriverebbe agli Emirati. Un progetto molto importante anche di integrazione di quell'area, perché al di là di tutto quello che appare sui giornali, ci sono degli interessi e dei colloqui per cercare di andare avanti e di progredire anche in un senso di maggiore integrazione. E quello potrebbe essere molto interessante anche rispetto ad un'alternativa, ad un rafforzamento poi del ruolo marittimo sul Mediterraneo.

I cinesi hanno preso il controllo del Pireo. È stato il primo caso di un'autorità portuale. Anche nel porto di Zeebrugge hanno la maggioranza nel nord, Zeebrugge è vicino ad Anversa ed è in Belgio. Anche nel nord Europa c'è stata una penetrazione cinese molto significativa nell'area marittimo-portuale.

Il tema del gigantismo. Se vale per il Ro-Ro figuriamoci quanto vale per i containers. Siamo passati nel giro di 10/15 anni a un taglio medio di 10/15.000 containers come capienza massima a oggi in cui arriviamo a sfiorare i 24.000 containers.

Mi piace ricordare un concetto che è importante per capire sia perché la via seta sta crescendo sia perché sta cambiando radicalmente l'industria dello shipping. Bisogna avere chiaro solo un concetto semplicissimo: una nave da 10.000 containers, che era il massimo diciamo 15 anni fa, era una quantità di merce tale per cui, se partiva piena dal porto di Shangai, quella era una quantità di merce che sostanzialmente coincideva con una spedizione che aveva un porto di destinazione, diciamo New York, diciamo Rotterdam. I grandi poli dell'economia mondiale. Quella era una taglia per cui la potevo spedire e mi interessava che arrivasse a destinazione. Per poi scaricare a destinazione. Il problema tutt'al più è che mi ritorni piena o non totalmente vuota. Quello che all'armatore interessa è la rotta più breve. Nessuno stop perché deve andare e consegnare e scaricare. Ma una quantità di 24.000 containers è una quantità troppo grossa per poter avere un porto di partenza pieno e un porto di scarico finale. A parte che siamo in una situazione di protezionismo, di tensioni commerciali, di contrazione o di stime al ribasso dell'economia mondiale. Ecco che viene il punto chiave: perché sia conveniente occorre il carico medio. Ossia, diventa conveniente e genera economia di scala se l'armatore ha un carico medio che non sarà magari 23.764. Carico medio significa fare tante toccate, carico-scarico, che poi nell'insieme della rotta mantiene il carico medio che ha generato quell'economia di scala, che giustifica all'armatore l'uso della grande nave, che giustifica le grandi aggregazioni tra i carriers, poiché qui si parla sia di grandi navi, sia di concentrazione tra gli operatori.

Guardando le slides, (i primi quattro e la linea blu e i primi dieci la linea azzurra) i primi quattro operatori al mondo son sempre stati dominanti. Prima lo erano col 20% del mercato, il 25, il 30. Mentre adesso sono dominanti col 55% del mercato. Considerando che i primi quattro sono tra di loro alleati o concorrenti. Uno di questi quattro è Cosco, la grande cinese, frutto della fusione nel 2016 tra China Shipping Company e Cosco: 1.114 navi, 24 miliardi di dollari di fatturato, che ha ordinato quella nave da 24.000 containers che diventerà la più grande nave portacontainers al mondo. Si comprende che l'economia di scala è essenziale per spiegare anche il perché una rotta come quella della via della seta (che garantisce di passare dallo stretto di Malacca, di toccare il Pakistan, sfiorare l'India, il Golfo) entra nel Mediterraneo per continuare attraverso Gibilterra e raggiungere la costa atlantica degli Stati Uniti. Che è la costa con più intermodalità, perché i porti della costa Atlantica degli Stati Uniti hanno la ferrovia che consente di entrare negli Stati Uniti, mentre i porti dalla parte del Pacifico hanno meno ferrovie, quindi sono porti di destinazione finale. In sostanza, è tutto collegato. Tutto questo spiega il perché la rotta via Suez, e quindi Mediterraneo, sta diventando più centrale di quanto non fosse una volta. Lo vediamo anche da questi dati.

Abbiamo scelto quattro porti nel Mediterraneo che a loro modo hanno una forza particolare:

- Il Pireo perché ha beneficiato enormemente degli investimenti cinesi;
- Tangeri perché è un modello su cui noi dovremmo ragionare e tendere. A Tangeri c'è l'integrazione con l'aeroporto, con la ferrovia che stanno sviluppando, c'è una free-zone, ci sono degli investimenti industriali del settore automobilistico. La Renault, che si è posizionata lì, usa il porto come strumento per far arrivare i semilavorati, altri pezzi semilavorati nella fabbrica locale, per poi rispedire in Francia o per gli Stati Uniti. C'è la localizzazione che si incrocia con i centri di ricerca, con l'università. E' un modello in cui l'integrazione dei sistemi porto/ferrovia/aeroporto sono un blocco unico di un progetto di sviluppo del territorio. Quindi, i dati di crescita si spiegano così.
- Port Said è lo sbocco sul Mediterraneo. Il Canale di Suez è una grande free-zone. Ci sono altri tre porti collegati, c'è anche lo sbocco sul Mar Rosso, c'è un sistema integrato in cui naturalmente l'Egitto sta cercando di spingere. Ma l'Egitto non è il Marocco. Il Marocco è stato più veloce e più flessibile, essendo un paese anche più piccolo, più stabile politicamente. Quindi i risultati di Port-Said sono indietro rispetto a quelli di Tangeri, però il modello verso cui tendono è lo stesso.

La domanda che mi pongo: "le ZES cambiano le gerarchie dei porti?" In fondo Port-Said, ma soprattutto Tangeri, ci introducono al tema delle free-zone e delle ZES. Dal '75 a oggi siamo arrivati nel 2018 a contare 5.400 ZES Zone Economiche Speciali, free-zone, collegate ai porti in 147 paesi nel mondo. Con stime che parlano di 100 milioni di occupati, tra i 90 a livello globale mondiale e i 100 milioni di occupati. Allora, la domanda è: ma funzionano davvero? E su quali modelli sono costruite?

Abbiamo fatto un lavoro sulla base di un esame delle leggi istitutive di 127 differenti leggi costitutive di ZES a livello mondiale e abbiamo visto che, nella maggior parte dei casi, l'incentivo fiscale e/o il regime doganale speciale è alla base essenzialmente dell'essere free-zone. Quindi, questo significa che l'incentivo fiscale è determinante. Si è svolto uno studio che ha coinvolto e intervistato operatori che operano nelle ZES, e aziende che hanno stabilimenti in ZES di 114 diversi paesi nel mondo. È stato chiesto a questi operatori se sono davvero utilizzate integralmente, totalmente, parzialmente o poco le free-zone nelle quali operano. Le risposte ricevute sono state: Il 22% dichiara che sono fortemente sotto-utilizzate; il 25% dichiara che sono parzialmente sotto-utilizzate; il 22% dichiara che sono sufficientemente usate; il 13% dichiara che sono completamente utilizzate. Questo significa che, nonostante gli incentivi, alcune funzionano, alcune no. Cos'è che fa veramente la differenza? In quelle che funzionano c'è un tasso di crescita significativo dell'export. C'è un tasso di crescita degli investimenti. Il moltiplicatore degli investimenti è più alto. Cresce il traffico internazionale.

In Italia abbiamo visto l'introduzione di qualcosa di simile. Le nostre ZES previste per le regioni del Mezzogiorno. In alcune regioni stanno finalmente partendo, in altre sono ancora allo stato embrionale, ma sulla carta le possibilità ci sono. Sono possibilità di dare incentivi di

carattere economico/fiscale e anche in un certo senso collegati a una minore burocrazia perché ci sono processi di sburocratizzazione. Il punto chiave per noi è: ma basta questo per fare un salto di qualità?
Prendiamo in esame la realtà di questa Regione, anzi di questa città. Abbiamo un porto, ovvero un sistema portuale, quello del mare di Sicilia Occidentale. I numeri ci dicono che c'è una forza. Da circa due anni ho cominciato a usare non soltanto le statiche, ma anche le geo-rilevazioni del posizionamento delle navi, per vedere non solo i dati che ci arrivano dalle autorità portuali ma le navi dove si muovono, come si muovono. (Slide) I dati indicati sono quelli relativi solo alle navi portacontainers di tutte le dimensioni, quindi non c'è la segmentazione per grandi o piccole.
La fotografia del Mediterraneo: 2012. Il colore dal giallo al rosso significa che più c'è rosso più vuol dire intensità di passaggio, quantità di navi che passano. Oppure se si vede il colore intorno a un porto, vuol dire che si tratta di porti molto utilizzati. Quello era il 2012, questo è il 2019 (confronto slide).
Nel 2012 la dorsale adriatica quasi non si vedeva, nel 2019 si vede nettamente. La dorsale tirrenica nel 2012 quasi solo gialla, nel 2019 molto più rossa. Ma soprattutto voglio farvi notare, ho cerchiato proprio la Sicilia, cosa passa sotto i nostri piedi? Tutto! Tutto il grosso movimento che dicevamo prima ci passa sotto i piedi. Dobbiamo ricordarvi che in economia, la geografia conta. Però la geografia da sola non basta. Nella storia il fatto di avere un posizionamento di vantaggio è sempre stato un vantaggio economico. Basta pensare alla capitale economica del nostro paese, che è Milano. Cosa vuol dire Milano? Vuol dire Mid-land, terra di mezzo, terra di passaggio. Il successo di Milano è il suo posizionamento geografico. Questo lo possiamo declinare per n. fattori e vale anche nell'economia del mare.
Però non basta essere vicini a tutto quello, bisogna anche riuscire a catturarlo. Allora chiudo con quello che per i nostri studi e le nostre riflessioni è il modello. Ho evocato anche la parola aeroporti anche per dare senso più compiuto rispetto alla due giorni che abbiamo di fronte, perché non è solo questione di porti, è proprio una questione di integrazione di porti/aeroporti, di logistica integrata 6.0.

Il primo punto è che porto o aeroporto che sia, non deve più solo svolgere la funzione primaria di far partire e arrivare solo persone o merci, perché è troppo poco. Ci deve essere la possibilità rapida che le merci o le persone, una volta sbarcate, si muovano velocemente in un ampio arco di territorio. Quando vado a incontrare il porto di Anversa o il porto di Rotterdam, la prima slide che ci fanno vedere è, con orgoglio, che dal loro porto in x ore (sei ore, dieci ore, dodici ore, quindici ore, ventiquattro ore) riescono a raggiungere tutto l'arco dell'Europa. Quello è l'elemento di competitività. Non che sbarcano in poche ore. Quello è già dato per scontato. Che la dogana è velocissima è dato per scontato.
L'elemento di vantaggio è: con la ferrovia, con le chiatte sui nostri canali, arriviamo a penetrare l'Europa. Questo è l'elemento, quindi, l'intermodalità.
Inoltre, mi interessa scoprire, visitando Amburgo, che l'Università di Amburgo è collocata fisicamente dentro il porto. Che hanno gli incubatori. So bene che qui si entra anche in una questione normativa, ma, non volendo fare lezione a nessuno sia chiaro, dico soltanto che dovremmo prendere idee anche dagli altri. Perché il porto di Anversa può entrare in equity? Quindi diventare socio di capitale di una start-up di cui fa l'incubatore nel porto, che sviluppa tecnologie collegate alla navigazione. Poi l'aiuta a lanciarsi e se ha successo ne ha anche il profitto, come azionista, di avere la redditività. Fa un triplo lavoro, collegato con il fatto che c'è l'università lì.
Ecco che il tema della free zone funziona se l'inventivo fiscale è la ciliegina sulla torta di questo processo. Allora si ha il salto di qualità. Se si ha l'incentivo fiscale nel deserto serve a poco. Ecco il punto essenziale.

Poi aggiungiamo l'ultimo elemento che è la sostenibilità. Nel suo intervento Grimaldi spiega quanto sia importante la sostenibilità. A cominciare dal fatto che allungando la nave si creano economia di scala, fino al filmato che mostra la nave green. Sia perché ci sono normative che lo chiedono ma anche perché c'è una esigenza che implica anche l'ammodernamento del porto, che necessita di essere elettrificato e dal fatto che il porto è un sistema che si muove insieme. Questi sei elementi ci possono fare beneficiare in pieno di quel posizionamento. Altrimenti quel posizionamento rimane una fotografia che, diciamo, ci consola ma è troppo poco.
Grazie della vostra attenzione

srm

MedComForum 2020
Scenario Economico del Mediterraneo in ambito trasporti, la ricaduta per l'Italia nel futuro

Massimo DEANDREIS
Direttore Generale SRM
(centro studi collegato a Intesa Sanpaolo)

Palermo, 13 Febbraio 2020

Agenda

2

- Mediterraneo: crocevia negli scambi
- La BRI e gli investimenti nella zona Euro-Med
- I nuovi fenomeni dello shipping: gigantismo e concentrazione
- Il ruolo dei porti e lo sviluppo delle ZES

srm

Asia (e Cina) guidano il traffico mondiale ma…

3

traffico marittimo globale 2019
12 miliardi di tonnellate

80%
del commercio globale in volume
70%
in valore viaggia via mare

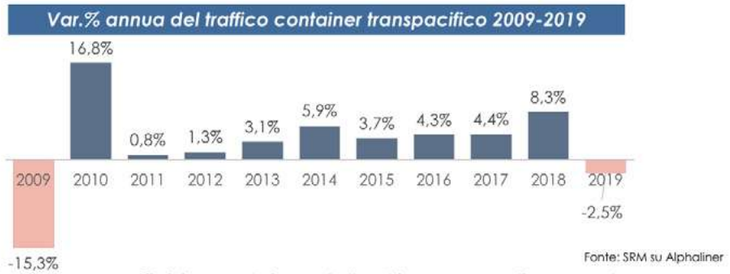
- Tra I porti container **top 10 del mondo, 9 sono asiatici** (7 Cinesi). Shanghai (1°) ha superato i 43,3 milioni di TEU nel 2019.
- I 7 porti leader cinesi crescono tutti tranne Hong Kong.

Fonte: SRM su Unctad

srm

…l'effetto: cala la rotta Pacifica, ulteriore spinta per la rotta Mediterranea

4



- I volumi transpacifici in container dalla Cina verso gli Usa calano del 2,5%.
- La rotta Transpacifica è la più sensibile alla *Trade war* Us-China.
- Si crea **un'opportunità per le altre grandi rotte East-West.**

…ma nuovi accadimenti frenano il traffico

5

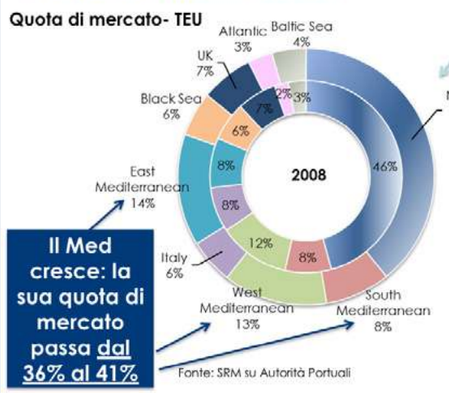
- Il **coronavirus** ridurrà i volumi di container nei porti cinesi di oltre **6 Mteu al I trim 2020** pertanto il **traffico globale cala dello 0,7%.** Le call settimanali delle navi cinesi del **-20%.**
- Le aree interessate rappresentano oltre **l'80% del PIL cinese** e il **90% dell'export**.

Il Mediterraneo: I principali numeri

6

L'analisi del traffico container per area geografica: il ruolo del Mediterraneo

7



- La quota di mercato del **Northern Range** (39%) si è ridotta tra il 2008 ed il 2018.
- I porti dell'**Area MED** possono essere una grande opportunità; tra il 2008 ed il 2018 la loro quota di mercato è aumentata dal 36% al 41%.

Suez ancora record: superato il miliardo di tonnellate in transito

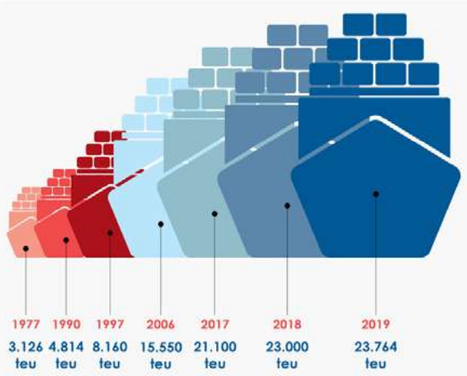
8

Suez è il crocevia della BRI. Il ruolo crescente della Cina nel Mediterraneo

9

Attraverso Suez passano le grandi navi…

10



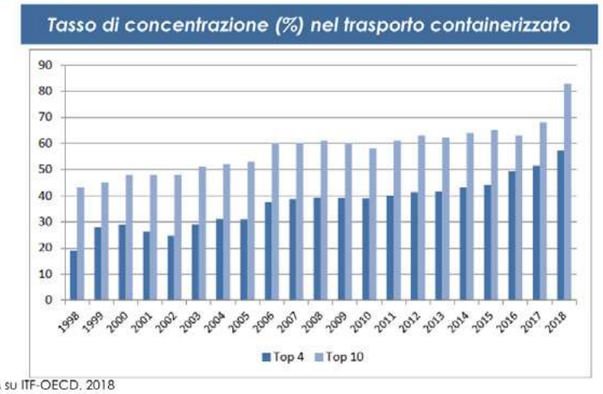
133 nuove portacontainer nella fascia 10-23.000 TEU saranno lanciate entro il 2022, 45 delle quali nella fascia 18-23.000 TEU

Fonte: SRM su Alphaliner

srm

Aumenta anche la concentrazione del mercato container

11

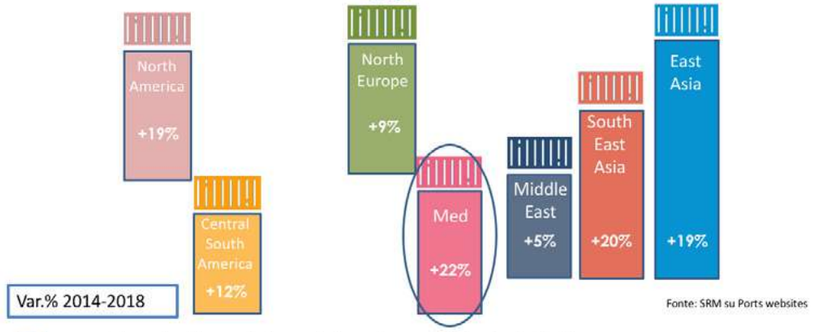


Fonte: SRM su ITF-OECD, 2018

srm

Il Mediterraneo è l'area a maggior crescita

12



Fonte: SRM su Ports websites

- La movimentazione dei container è cresciuta in tutte le aree.
- Negli ultimi 5 anni è stato il **Mediterraneo** a registrare la performance migliore

srm

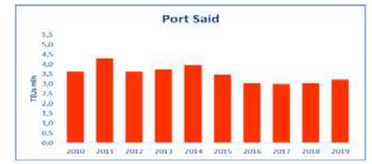
I best competitor del Mediterraneo

13

- 1° porto dell'East Med per traffico container.
- Nel periodo 2010-2019 il traffico è aumentato del 487% (grazie agli investimenti di Cosco).

- 1° porto del Mediterraneo per traffico container.
- Valencia è un porto multipurpose (gateway e transhipment).

- 1° porto dell' Area Sud Med.
- Perfetta integrazione tra porto e free zone.

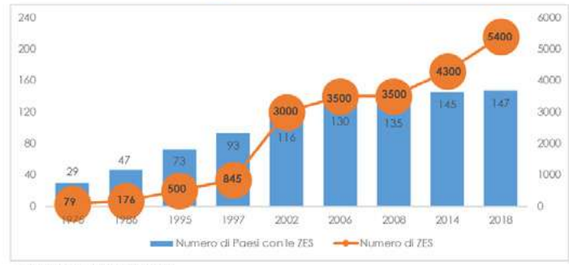


- Porto strategico all'imbocco di Suez che grazie all'ampliamento dovrebbe incrementare il traffico.

srm

Le ZES: cambiano le gerarchie dei porti?

14



Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

- La crescita delle Free Zone è stata imponente e ha coinvolto quasi 150 paesi nel mondo
- Le attuali 5.400 Free Zone impiegano tra i **90 e i 100 milioni di lavoratori diretti**

srm

Come attrarre investimenti nelle ZES

15

Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

srm

Le ZES non sono sempre garanzia di successo: il livello di utilizzazione nel mondo

16

Fonte: SRM su UNCTAD, 2019

srm

Gli impatti delle ZES di successo

17

Aumentare l'appetibilità dei territori in termini di attrazione di investimenti

EXPORT - Da un analisi svolta su un panel di free zone risulta un aumento dell'export (quindi del business per le imprese) **fino al 40% in più** rispetto a quello generato sul territorio.

INVESTIMENTI - Le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: **ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati**

TRAFFICO INTERNAZIONALE - un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del **traffico dell'8,4% medio annuo** (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%).

srm

Le ZES italiane: gli elementi fondamentali

18

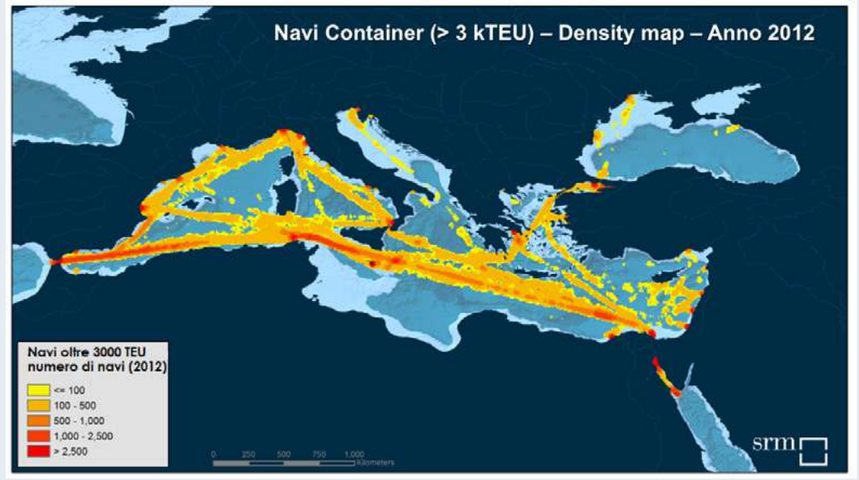
- Localizzate nelle regioni meridionali
- Inclusa almeno un'area portuale
- Incentivi per gli investimenti
- Vantaggi fiscali e riduzione della burocrazia
- Piano Strategico di Sviluppo
- Durata dell'attività nella ZES: almeno 7 anni, mentre la vita di una ZES è 7 anni (+ 7 anni)
- Accordi speciali con le banche
- Comitato d'indirizzo

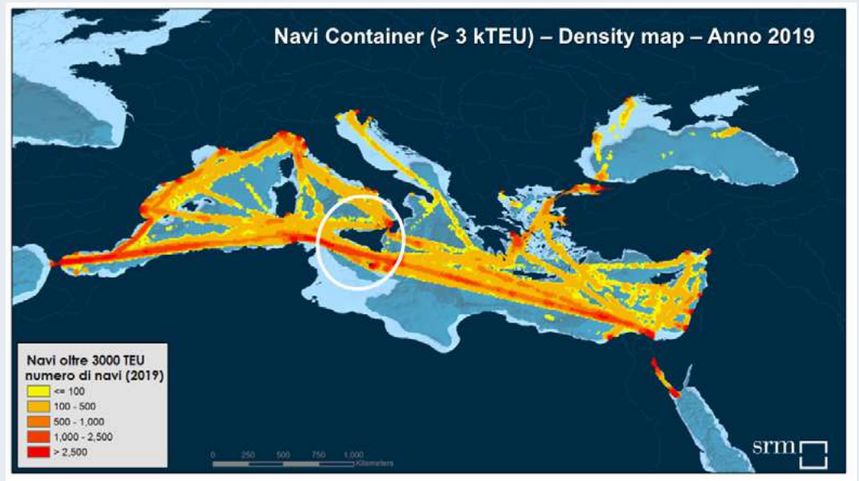
Fonte: SRM

srm

Palermo: l'importanza del Mare in alcuni numeri

19





Giuseppe Salvo

Ordinario Ingegneria dei Trasporti Università degli Studi di Palermo

Professore Associato presso l'Università degli Studi di Palermo. Docente di Tecnica ed Economia dei Trasporti e Teoria e tecnica della circolazione. Attualmente ricopre l'incarico di Mobility Manager dell'Università degli Studi di Palermo. E' stato Direttore Scientifico in progetti di ricerca nel campo della distribuzione urbana delle merci e sul ruolo degli ITS per il monitoraggio di flotte di veicoli. Oggi è Presidente della Sezione Sicilia e Calabria dell'Associazione Italiana Ingegneria del Traffico e dei Trasporti.

Quando nei giorni scorsi abbiamo cominciato a discutere con i collegi su che taglio dare a questa presentazione, in maniera quasi automatica sono venuti fuori tutta una serie di dubbi e di perplessità che nascono anche dalle sei domande che accompagnano la presentazione di questo convegno. Durante la nostra discussione abbiamo preso una decisione. Abbiamo pensato che anziché discuterne fra di noi e probabilmente trovare delle risposte tra di noi, sarebbe stato più utile fare queste domande agli operatori dei trasporti presenti al convegno, visto che li incontreremo tutti il 13 e il 14 febbraio. Quindi il mio intervento riguarderà una serie di domande che vi vorremmo fare alla fine di ogni vostro intervento.

Ci siamo concentrati su tre termini significativi e che ci hanno incuriosito. Il Concetto di rete, il concetto di squadra e il concetto di sistema. Ci siamo chiesti che cosa esse significano così abbiamo iniziato a fare qualche piccolo ragionamento.

Parto dal più facile per noi. Nell'ambito dell'ingegneria dei trasporti una rete è costituita da nodi e da archi. Noi oggi parliamo di nodo aeroportuale piuttosto che di porti ma il ragionamento che sto per fare si può estendere a qualunque tipo di nodo. Se volessimo caratterizzare il nodo, in qualche modo definirlo, di che cosa avremmo di bisogno? Che dati utilizzeremmo, che indicatori utilizzeremmo? La dotazione infrastrutturale, i metri di pista, i metri quadri di piazzale, di banchina, la profondità dello specchio d'acqua. La capacità operativa, cioè la capacità di movimentare flussi, passeggeri merci o qualunque altra cosa. L'esito, il risultato della capacità tecnica e della dotazione infrastrutturale insieme alla capacità organizzativa di governance, la capacità di tessere relazioni con operatori esterni, si traduce in un numero che è il flusso. Quindi, quei valori di flusso sono una sintesi di tutta una serie di elementi. Vi farò vedere una immagine che ho preso in prestito. In realtà con questo meccanismo semplicemente scorrendo le statistiche dei nodi, devo dire che viene quasi naturale effettuare dei confronti. Un nodo è migliore di un altro. Un nodo genera un flusso migliore di un altro. Le capacità organizzative di un anno sono state migliori/peggiori di quelle dell'anno precedente. Quindi in realtà ognuno di questi nodi, direi in maniera quasi naturale, viene quasi trattato come un isola. Ossia, ci dimentichiamo che intorno a quel nodo la capacità di quel nodo è sostanzialmente racchiusa in un puntino che vi farò vedere.

La rete oltre che da nodi è formata da archi. Gli archi sono le connessioni, fondamentalmente sono i servizi di trasporto. Le Nazioni Unite propongono un indicatore di quanto un porto sia capace di avere dei collegamenti diretti con altri porti. Quindi qui dietro (fa vedere slide) sta nascosta la capacità di trattenere relazioni che mi consentono di ampliare i flussi. Vi accennavo che prendo in prestito una immagine che avete visto un istante fa, ma vi chiedo di guardarla da un altro punto di vista. Ossia di guardarla dal punto di vista dei puntini rossi. I puntini rossi, che sono i porti che hanno maggiori flussi, in realtà sono proprio delle isole. Se facessi una sorta di astrazione e dimenticare che esiste quel territorio accanto, si capisce che è come se fossero proprio delle isole. Se le guardiamo in relazione alle rotte, ciascuna rotta tocca uno al massimo due di quei puntini rossi per poi andar via dal mediterraneo il più rapidamente possibile. Questo significa che il porto è capace, con le sue attrezzature e con la sua governance di attrarre dei flussi. Ma, e questa è la prima domanda, è capace di tessere delle relazioni anche con gli alti soggetti, con gli altri nodi, che appartengono alla rete? Cosa manca per chiudere questa rete, fatta da nodi e di alcuni archi? Mancano delle connessioni tra singoli nodi. Connessioni che possono essere delle connessioni fisiche, delle rotte. Quindi connessioni da realizzare o da consolidare. Oppure piuttosto delle relazioni culturali. Delle relazioni produttive di accordi fra scambi di flussi. Beh, questo è un po' l'idea di un modello di rete probabilmente un po' diverso da quello che c'è attualmente.

Il secondo aspetto faceva riferimento alla squadra. È stato detto più volte oggi pomeriggio della relazione che c'è tra territorio e trasporti. Le nostre biblioteche sono piene di studi che mettono in evidenza l'importanza di questo rapporto. Non è soltanto una speculazione accademica se poi ogni documento di pianificazione dei trasporti ha sempre nell'introduzione l'enfasi di questo ruolo fra trasporti e territorio. Ma allora, in questo rapporto di rete, ciò che ancora non ho percepito è la presenza del territorio. Che ruolo ha il territorio? Quella parte di terra ferma che c'è immediatamente dopo il confine fisico piuttosto che amministrativo del nodo, che ruolo gioca nei confronti

del nodo? Questo ha un rilievo per due motivi: primo perché comunque dal nodo devo poter entrare e uscire. Quello che è l'infrastruttura dei trasporti, normalmente detta dell'ultimo miglio, che realmente consente di accedere al nodo, è uno degli elementi fondamentali. Se dovesse mancare, quel concetto di isola, assolutamente lontana slegata dal suo contesto, verrebbe accentuato.

Poi c'è un altro aspetto, che è l'aspetto di quello che è la vocazione del territorio. Il territorio non è un foglio bianco sul quale possiamo disegnare quello che in questo momento il mondo produttivo, piuttosto che la moda, ci chiede di disegnare. Il territorio è un luogo che ha delle proprie tradizioni, ha una propria vocazione. Ed imporre delle logiche diverse rispetto agli aspetti vocazionali probabilmente costituisce già di per se una sorta di ritardo. Andremmo a chiedere forse una conversione del territorio che tenderebbe ancora ad allungare i nostri tempi. Allora l'attività economica generata dal nodo ha ovviamente un impatto immediato sulla gestione del nodo stesso. Ha chiaramente una disuniformità in termini sia di tempo che di spazio sul territorio immediatamente sottostante. Crescere è il concetto di squadra. Il nodo cresce se c'è una squadra che aiuta il nodo a poter crescere.

Allora questo porta fondamentalmente a due logiche diverse. Una logica di tipo top down, in cui decido che un certo nodo ha un suo ruolo in un contesto più ampio, e in qualche modo il territorio si adegui. Realizzi le infrastrutture, faccia quello che può se vuole sfruttare la presenza di questo nodo per un vantaggio di sviluppo economico e sociale. La considerazione potrebbe essere anche quella opposta, cioè di bottom up: io sono un territorio, ho questa vocazione, so fare queste cose, e allora in qualche modo ragiono con il mio nodo per fare insieme meglio le cose che già comunque facciamo e sulle quali stiamo già lavorando.

Viene in mente un'altra domanda. È possibile fare squadra? Ma il tema è: Chi fa parte della squadra? Cito una frase che ho sentito da un politico qualche tempo fa. Abbiamo Ronaldo, ma con Ronaldo non si vince il campionato, si vince un campionato se abbiamo una squadra. E allora tutti gli elementi devono giocare in una stessa direzione. Perché è soltanto la squadra che riesce a cogliere, a crescere e a dare dei risultati decisamente superiori rispetto a quelli che il solo outsider riesce a realizzare.

Ovviamente poi c'è il tema della governance: su un soggetto così ampio, così articolato, chi tiene le fila di tutto quanto? Chi dovrebbe tenere, secondo voi, le fila del progresso economico?

C'è un ultimo aspetto. Ho genericamente parlato di territorio. Ma quanto è grande il territorio? E chi è il territorio? Diceva la presidente Succi facciamo un passo per volta. Immaginiamo che lunedì mattina alla fine di questo convegno volessimo convocare una riunione per dare seguito alle riflessioni che stiamo facendo in questi due giorni. Chi inviteremmo a questa riunione? Un suggerimento, ma è uno dei tanti, direi forse anche un po' provocatorio, mi arriva dalla Comunità Europea. La quale dice: ho un Territorio da gestire che è molto grande e assolutamente disomogeneo. Allora probabilmente parti del territorio, potrebbero dialogare, potrebbero comunque cercare degli interessi comuni per creare delle sinergie. Nascono i programmi InterReg, che avevano l'obiettivo di scambiare delle best practice fra soggetti totalmente diversi. Ecco chi di voi c'ha lavorato probabilmente sa già a quali risultati questi progetti sono arrivati.

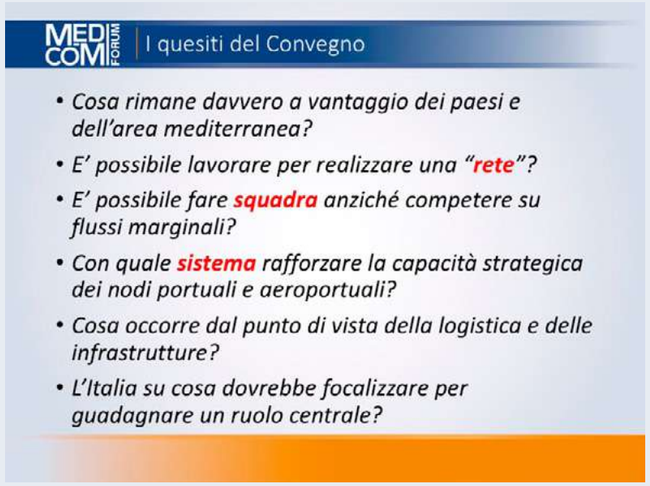
C'è un altro tentativo, che mi sembra abbastanza interessante che voglio sottolineare, che è quello che viene chiamato l'Europa delle macro regioni. Fondamentalmente undici anni fa circa, duemilanove, anche lì l'Europa dice "beh sai territori, voi cercate di aggregarvi in qualche modo trovate delle problematiche comuni, trovate degli obiettivi comuni, dopodiché portate avanti le vostre azioni". Virgola. Con i famosi tre no: non vi do fondi aggiuntivi, il soggetto che andrete a creare non è un soggetto istituzionale, terzo dovete arrangiarvi in qualche modo da soli, mettete su i progetti e andate avanti.

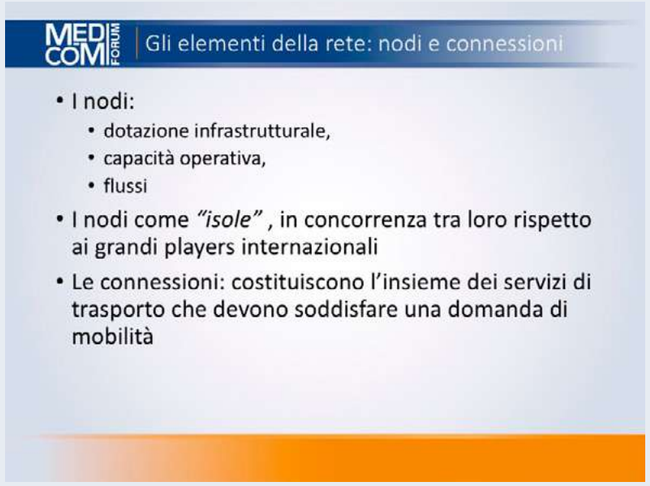
Vi faccio vedere soltanto l'ultima delle 4 macro regioni, che mette insieme una parte dell'Italia, i Balcani e così via, creata nel 1012-2013, se non ricordo male. Bene il risultato è che ad oggi, al di là di individuare una serie di macro obiettivi, tra cui la Blue Economy e il turismo sostenibile, non c'è nessun'altra azione concreta. Nonostante questo, la proposta in corso da relativamente poco tempo, è la macroregione del Mediterraneo. Dove, a tutte le difficoltà legate a diversi livelli di competenza, a diversi livelli di organizzazione, a diversi tessuti culturali, a diverse strutture anche normative differenti, si aggiunge anche il fatto che una parte dei territori che si propone entrano nella macro regione del Mediterraneo non sono neanche della Comunità Europea. Aggiungendo difficoltà a difficoltà. Con una situazione politica che rende ancora più complesso il dialogo fra questi soggetti.

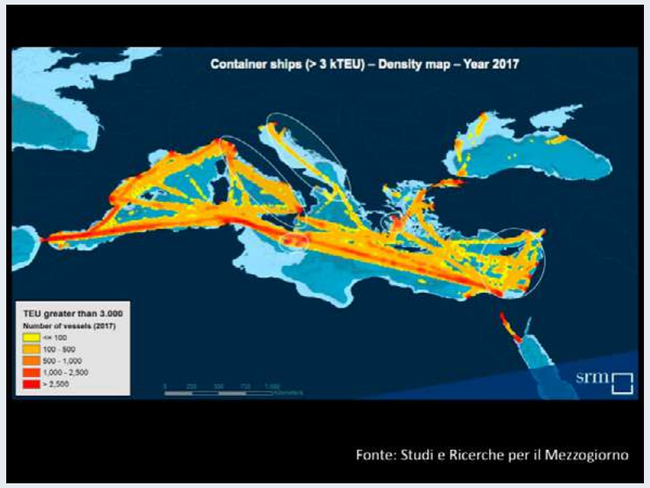
La domanda è: qual è la dimensione del territorio che vorremmo coinvolgere perché sia da spinta e da traino al tempo stesso allo sviluppo del nodo? Sono delle aree geograficamente contigue, proprio qui vicino? Oppure scelte da un punto di vista della loro ubicazione geografica, della distanza rispetto al nodo? Oppure devono condividere una vision molto più ampia di più lungo periodo?

Vi ringrazio. Mi auguro di suscitare delle risposte anche da parte vostra.

Keynote speaker







La prima questione

Qual è il modello di rete al quale ci si intende ispirare?

Quale deve essere il rapporto reciproco tra gli elementi della rete?

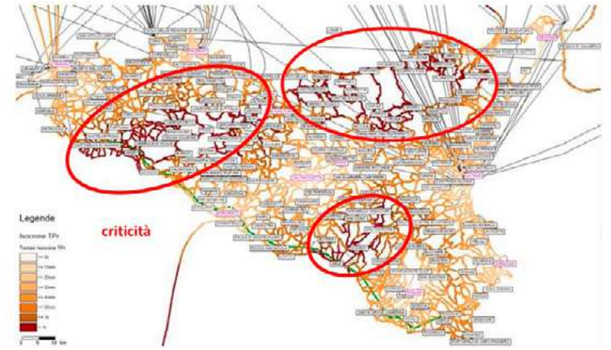
Ed ancora .....

Occorrono reti fisiche (da costruire) e/o relazioni culturali, commerciali, produttive (da consolidare)?

- Continua modifica geo-politica dei Paesi
- Definizione di scenari strategici di più lungo periodo
  - Accessibilità (*difficile*) dei nodi via terra in assenza di collegamenti di "ultimo miglio"
  - Differenze di vocazione del territorio in cui il nodo ricade ed eterogeneità dal punto di vista produttivo

Accessibilità dei capoluoghi in crisi per le interruzioni presenti sulla viabilità primaria (es: Palermo – Agrigento, Palermo – Catania,...)

Scenario Attuale:



- Governance del territorio secondo una logica **top-down** che auspichi una "*crescita sociale ed economica*".
- Politica place-based
  - Caratterizzata da un impulso proveniente dal territorio, con l'individuazione di problematiche comuni e l'impegno di operare per risolverlo

La seconda questione

E' possibile fare squadra,

chi entra a far parte della squadra?

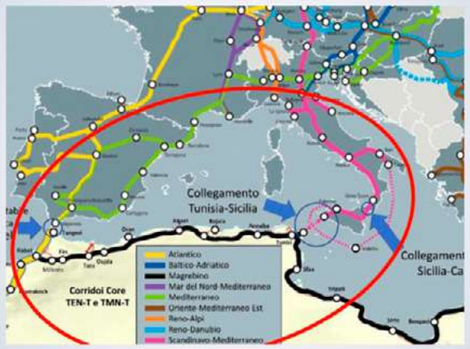
A chi la *governance* della squadra?

- L'attività economica generata dai flussi di traffico produce benefici:
  - immediato a quanti operano all'interno del nodo e all'indotto
  - Disomogenei (nel tempo e nello spazio) sul territorio
- Individuazione dei nodi sul territorio:
  - Nodi caratterizzano il territorio per il proprio valore (culturale, turistico, produttivo)
  - Nodi ad elevato valore aggiunto solo se messi in rete con i nodi di trasporto
- Individuazione delle connessioni sul territorio

- dimensione del territorio e aggregazione della rete
  - cooperazione internazionale (INTERREG)
  - "Europa delle Macroregioni"

Macroregione adriatica e ionica

Macroregione del Mediterraneo



La terza questione

Quale è la dimensione del territorio da coinvolgere nella pianificazione strategica?

Aree contigue geograficamente, omogenee dal punto di vista amministrativo, o espressione di una *vision* che travalica i confini geo-politici?

Sessione 1

Sistema integrato nel comparto aeroporti: quale sviluppo per il Centro Sud?

Valentina Lener

Direttore Generale Assaeroporti

Segretario Generale di Assaeroporti. Avvocato cassazionista, già responsabile Affari legali di Assaeroporti. Ha esercitato la libera professione nel settore del diritto civile ed amministrativo, trattando in particolare questioni attinenti al trasporto aereo. Ha svolto attività di assistente giudiziale e stragiudiziale; ha prestato la propria consulenza in relazioni con enti e istituzioni. Ha collaborato all'attività di formazione e di divulgazione scientifica del Centro Studi DeMeTra (Development of European Mediterranean Transportation).

Mi unisco ai ringraziamenti per l'invito e sarò sintetica. Mi sono soffermata negli ultimi giorni a riflettere sul titolo dell'intervento di questa sessione che affronta il tema del sistema integrato nel comparto aeroporti. Che cosa vuol dire sistema integrato? Ci sono perlomeno tre connotazioni sulle quali si può far leva.

1. Il sistema integrato tra aeroporti. Dunque si può parlare di reti aeroportuali, di sistemi aeroportuali, di conurbazione e tutto ciò con diverse sfaccettature.

2. Possiamo parlare di sistema integrato, che è stato il fulcro dei temi trattati fino adesso, come sinergia tra porti ed aeroporti, quindi di integrazione modale e logistica.

3. Possiamo parlare dell'integrazione con le altre modalità di trasporto, in primis la ferrovia oltre a quello dell'apparato stradale. Al fine di consentire l'accessibilità agli hub, siano essi hub marittimi o aeroportuali.

Rispetto a queste tre declinazioni in merito al concetto di integrazione dei trasporti, desidero lanciare degli spunti di riflessione. Sicuramente i relatori che verranno dopo di me e che gestiscono delle grandi realtà aeroportuali sapranno darvi anche maggiori elementi di riflessione. Se parliamo di integrazione tra aeroporti mi viene in mente l'integrazione tra reti, sistemi e i sistemi di conurbazione. Ognuno porta a delle sinergie, a delle strategie comuni tra aeroporti che insistono sugli stessi territori. Può riguardare una sinergia sul piano gestionale: un esempio tipico è quello degli aeroporti di Puglia che sono stati costituiti come prima rete dei trasporti in ambito italiano e che sono un esempio virtuoso di sinergia gestionale.

Possiamo fare riferimento alle reti, nella più recente declinazione, che ha dettato l'autorità di regolazione dei trasporti circa i modelli tariffari che sono ora in corso di consultazione e che introdurranno, questo è l'auspicio, un nuovo e importante principio in tema di regolazione tariffaria. Ossia la possibilità di fare rete tariffaria tra due aeroporti che sono tra di loro collegati. Questo significa che un aeroporto di dimensioni più grosse, potrà entrare a fare una rete con un aeroporto più piccolo e i livelli tariffari dei due aeroporti potranno essere collegati tra di loro. In qualche modo i costi di un aeroporto più piccolo potranno essere traslati sui passeggeri dell'aeroporto più grande. Questo perché gli aeroporti, entrando in rete, avranno un collegamento fra di loro e anche i flussi di traffici saranno ripartiti tra questi due nuovi aeroporti.

Abbiamo un altro concetto importante di sinergia a livello infrastrutturale che è più legato ad un concetto di conurbazione di aeroporti che insistono sullo stesso bacino e che può essere utile ai fini della ripartizione del traffico. Mi riferisco, ad esempio, al sistema aeroportuale di Milano Malpensa e di Linate che vedono una ripartizione anche coattiva, se vogliamo, della tipologia di traffico insistenti su un aeroporto e sull'altro.

Quindi ci sono tanti esempi di sinergia tra aeroporti.

Quando presento l'associazione dico sempre che Assaeroporti è l'associazione che rappresenta, in questo momento, 32 società di gestione aeroportuale per 42 aeroporti. Ogni anno questo numero varia. Perché varia? Il numero degli aeroporti è abbastanza stabile, ma varia il numero delle società. Ultimamente, ad esempio, c'è stata la fusione per incorporazione dell'aeroporto di Salerno nell'aeroporto di Napoli. Questo è un trend in atto. È in atto un percorso di avvicinamento tra gestori aeroportuali di diversi scali, a volte che si sviluppa sotto forma di fusione, altre volte semplicemente come controllo da parte dello stesso asset societario. Inoltre, abbiamo i sistemi aeroportuali di più lunga data, che sono quelli di Roma, Milano e Venezia, al fianco ai quali vediamo sorgere diverse tipologie di collaborazioni tra aeroporti. Quindi questo è un primo esempio di integrazione, naturalmente limitata al settore aeroportuale.

Allargando lo spettro e la visione, invece, decliniamo il concetto all'integrazione tra porti e aeroporti. Mi viene facile da dire che non c'è. Su questo c'è molto da lavorare e nel parlare dell'integrazione tra porti e aeroporti non posso fare riferimento, e guardo il Ministero dei Trasporti, ad un position paper collegato anche al trasporto cargo risalente all'ottobre 2017 che era stato il frutto di un grande lavoro di

condivisione. Per farvi capire, attorno a quel tavolo era presente l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, l'Agenzia delle Dogane, Assaeroporti, Confindustria, Federtrasporto, Confetra, Spedizionieri, Assaero, ecc che insieme avevano svolto l'analisi delle criticità e delle prospettive del trasporto cargo aereo. Perché non estenderlo al mondo portuale? che tradizionalmente tra l'altro da centinaia di anni ha questa vocazione, molto più di quella del trasporto aereo.

Per quanto riguarda il cargo, in una visione prospettica di collegamento tra il mondo portuale e aeroportuale, un lavoro era stato fatto. Quando sono arrivata in Assaeroporti il documento era già stato redatto. L'ho letto e mi è sembrato un lavoro tecnico, di ricognizione propositiva assolutamente ben fatto. Sono andata alla prima riunione del tavolo appositamente incardinato, ma poi si è fermato tutto. Sono passati altri due ministri, ma non è stato fatto nulla. Si tratta, però, di un lavoro tecnico non di un lavoro politico. Quel lavoro era un favoloso lavoro tecnico di ricognizione e di proposizione. Poi si potrà decidere di declinarlo ed attuarlo seguendo percorsi politici e direttive diverse, però, poiché quel lavoro era prezioso, per me ogni occasione è persa se non ribadisco l'opportunità di ripartire da quel lavoro così ben fatto. Questa è la mia proposta.

La terza e ultima connotazione su cui fare leva riguarda il sistema integrato tra aeroporti e la mobilità, ossia le modalità di accesso agli aeroporti. Prima fra tutte la struttura ferroviaria. Adesso non voglio farvi sognare, ma ritengo che tutto si possa fare. Ci vuole impegno, dedizione e soprattutto vision. Bisogna cercare di veicolare le risorse su ciò che può portare ad un circolo virtuoso dell'economia.

Fra pochi giorni si inaugurerà il People Mover di Bologna. Hanno impiegato 15 anni per realizzarlo, tra ricorsi, incidenti di percorso, lunghe impugnazioni davanti al Tar competente. Oggi è un esempio virtuoso di come si potrà generare l'accessibilità in un aeroporto. Il People Mover collegherà l'aeroporto direttamente con la stazione dell'alta velocità, percorrendo in circa 7 minuti il tracciato sopraelevato di 5 km, quindi senza interferenze con il traffico stradale. In Sicilia, per arrivare a questo risultato, dobbiamo portare l'alta velocità, e non si sa come farlo.

Vorrei stimolare chi ha la competenza per indirizzare gli incentivi a investire nell'accesso alle infrastrutture. Poiché è fondamentale. Poiché l'obiettivo è portare la gente in aeroporto, consapevoli che avremo dei grossi problemi di capacità e di saturazione della capacità lato terra, lato aria, di infrastruttura aeroportuale. In un momento in cui c'è una grandissima attenzione a destinare gli investimenti pubblici molto più sulla infrastrutturazione ferroviaria che su quella aeroportuale, ritengo che si debba quantomeno insistere per collegare le infrastrutture ferroviarie agli aeroporti.

Grazie

Marco Catamerò

Direttore Generale Società Aeroporti di Puglia S.p.A.

Laureato in Architettura. Insegna la materia Tecnologie delle costruzioni. Si è occupato della progettazione, della direzione dei lavori e della sicurezza per diversi progetti per l'Aeroporto di Bari, di Grottaglie e di Brindisi e per Aeroporti di Puglia SpA. Componente dell'Organismo di Vigilanza per Aeroporti di Puglia SpA.

La Puglia è una regione particolare, lunga 400 km che va da Santa Maria di Leuca fino al Gargano. Aveva ereditato aeroporti che, come nella maggior parte dei casi, hanno una natura militare. Gli aeroporti di Bari e di Brindisi sono i due aeroporti commerciali. Gli aeroporti di Grottaglie, Taranto e Foggia tutti di matrice militare. Un patrimonio molto importante che non poteva essere abbandonato, essendo anche un patrimonio dello Stato. L'aeroporto di Bari è il più importante e copre un'area che va dal nord della regione, si spinge fino al Molise, parte della Campania e della Basilicata. L'aeroporto di Brindisi copre tutto il Salento e la parte settentrionale della Calabria. Questo patrimonio doveva essere in qualche maniera salvaguardato.

Mentre c'era una sostenibilità per i due aeroporti di Bari e di Brindisi, i due aeroporti minori di Grottaglie e di Foggia avrebbero continuato ad esistere solo se avessimo realizzato la rete aeroportuale. Cosi nel 2018 il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti, mediante il decreto n. 6, ci ha designato come rete aeroportuale. È stato possibile raggiungere questo risultato perché avevamo determinati requisiti: Il gestore aveva una gestione quarantennale, infatti scade nel 2043; la gestione di un bilancio unico; l'autorizzazione e approvazione da parte di Enac dei piani ambientali. In sostanza, una serie di requisiti fondamentali per poter avere questa rete aeroportuale.

Che cosa significa, sostanzialmente, una rete aeroportuale? Significa avere la possibilità di far coesistere quattro strutture e di continuare a far muovere merci e passeggeri su un territorio che tutto sommato è molto vasto, secondo quelle che sono le vocazioni. Gli aeroporti di Bari e di Brindisi hanno una vocazione commerciale. Mentre l'aeroporto di Grottaglie serve l'impianto e l'azienda Leonardo, ex Alenia, che è una struttura grandissima e imponente. L'aeroporto, infatti, era stato all'epoca ristrutturato proprio per servire questa grossissima azienda, dove lavorano circa mille ingegneri, tutti in camice bianco, è davvero una situazione da vedere. Ad un certo punto, però, dopo avere realizzato una infrastruttura di più di tremila metri (per chi è del settore realizzare piste con una lunghezza superiore a tremila metri non è una cosa semplicissima) ci si è resi conto che Grottaglie avrebbe dovuto avere anche uno sviluppo complementare. Per Grottaglie uno sviluppo complementare, nell'ambito di quella che è stata la sua vocazione, è sicuramente quello cargo, quello di test bag, quello di voli suborbitali. Stiamo già pensando ad uno sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie in maniera complementare facendo anche interventi che serviranno ad utilizzare l'infrastruttura. Gli aeroporti sono dei continui cantieri. Ci sono sempre parti che si demoliscono, non solo nei terminal ma anche per soddisfare il piano degli investimenti.

Sull'aeroporto di Grottaglie oggi si sta facendo una scommessa importantissima quasi diversa rispetto ai lavori e agli interventi che si fanno sugli aeroporti ordinari. Si stanno facendo degli interventi dove si vanno ad ampliare i piazzali di sosta, si va a realizzare una via di rullaggio, si va a rimodulare e ristrutturare il terminal, che ormai era vecchio. Ci si è resi conto che può essere un serbatoio importantissimo per lo sviluppo futuro. I dati statistici indicano un incremento veloce dei dati di traffico, quindi la possibilità che la struttura possa essere utilizzata anche in maniera complementare.

Bisogna avere infrastrutture che possano attirare le compagnie. Una compagnia viene attirata se l'infrastruttura funziona, se l'aeroporto ha determinati requisiti, se l'area di manovra riesce a soddisfare quelle che sono le esigenze. Naturalmente ci sono altri aspetti che sono di tipo commerciale. Lo stesso si sta facendo sull'aeroporto minore che è quello di Foggia. Si sta facendo un intervento molto importante che rientra nel piano degli investimenti, di circa 10 milioni di euro, ossia lo si sta portando a due mila metri. L'aeroporto di Foggia è stato designato come centro per la Protezione Civile, nonché Sieg. Quindi è un aeroporto che ha anche una propria autonomia da un punto di vista economico.

Rete aeroportuale, dunque, significa avere la possibilità di poter anche utilizzare dei vantaggi dal punto di vista tariffario e rendere sostenibile un insieme di aeroporti che stanno su un territorio ed evitare che le sovrapposizioni anche dei bacini, dei passeggeri, che rientrano in queste aeree possano non rendere più sostenibile gli aeroporti stessi. Questa è in sintesi quello che abbiamo fatto in Aeroporti di Puglia e cercheremo sempre di fare con gli stessi risultati.

Giovanni Battista Scalia

AD GESAP Aeroporto di Palermo

Laureato in Ingegneria Gestionale. Amministratore Delegato di GESAP Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo. Presidente di Scalia Group Palermo. Tra i suoi incarichi: Presidente del Consiglio di Amministrazione di GH Palermo, Società di Handling dell'Aeroporto Falcone Borsellino Palermo; Consigliere di Amministrazione di GES.A.P. E' Consigliere di Amministrazione dell'Ambulatorio Dialisi e Terapia Renale Srl e Centro di Nefrologia e Dialisi Srl. Già Dirigente della Multinazionale di Consulenza Direzionale Bain & Company Italy Inc.

Ringrazio Amanda per l'organizzazione di questo convegno che ha un tempismo perfetto. Dieci anni fa avrebbe avuto un senso limitato, oggi in larga parte grazie ai tre ospiti che verranno dopo, cioè le compagnie aeree, che creano collegamenti un po' diversi rispetto a quelli che avevamo 15-20 anni fa in cui si volava su Roma e Milano e basta. Oggi gli aeroporti siciliani cosi come quelli pugliesi e quelli regionali in genere hanno un'opportunità molto più grande. Opportunità che negli ultimi anni abbiamo iniziato finalmente a sfruttare. Siamo arrivati a oltre 7 milioni di passeggeri, quando solo 5 anni fa eravamo solo poco sopra i 4 milioni. La nostra connettività si è spostata al 71%, era al 20%. C'erano 300mila turisti stranieri, quindi un po' pochino, oggi siamo oltre i due milioni. Quindi abbiamo raggiunto una massa critica che ovviamente ha portato economia, perché siamo passati da meno 10 milioni di perdita, citava prima qualcuno senza fondi pubblici, a 6 milioni di utili e non usiamo un fondo pubblico.

È quindi il momento in cui bisogna iniziare a guardare un po' alto. Prima ci siamo alzati da una situazione molto complessa in cui potevamo parlare di come si camminava. Non di come si correva. Oggi dobbiamo guardare con un approccio molto più alto. L'approccio che cerchiamo di avere si rifà in quelli che sono gli investimenti, che sono importanti per l'importanza economica dell'aeroporto. Ci sono studi che dicono che per ogni passeggero c'è uno sviluppo di minimo 500euro di pil. Ciò vuol dire che noi portiamo al territorio 3miliardi e mezzo di pil. Catania ne porterà 5 miliardi e la Puglia altrettanto. Quindi rendiamoci conto dell'importanza degli aeroporti nello sviluppo reale di un territorio. Solo in aeroporto ci sono 3000 dipendenti a Palermo, per tutto il comparto aeroportuale. Se poi consideriamo i lavoratori indiretti ci aggiriamo intorno ai 7-10mila lavoratori. È chiaro che una gestione dell'aeroporto e di rete, sono un elemento funzionale quasi fondamentale rispetto a quella che è l'economia di un territorio, oltretutto di un territorio, il centro sud, che non brilla per pil a livello europeo.

In quest'ottica quello che abbiamo fatto negli ultimi anni è finalmente di iniziare a completare i lavori. Abbiamo rifatto integralmente la pista che è la base per poter atterrare in aeroporto. Abbiamo rifatto la hall arrivi, e nei prossimi 4 anni cercheremo di lavorare a nuove strutture e soprattutto a nuove esperienze per i nostri passeggeri. Amplieremo il terminal, le pareti attuali saranno spostate e diventerà un terminal molto grande. Questo porterà ad avere molti più ristoranti, molti più bar, una sala vip vista mare, un ristorante vista mare. Ossia una esperienza nettamente più importante. In più investiremo su tutta una serie di nuovi servizi. Come diceva il collega della Puglia, è importante che si qualifichino le offerte. Così come ora vediamo un numero di turisti importante, iniziamo a vedere dei bisogni importanti che dobbiamo valorizzare. Da sei anni abbiamo il Google Camp che arriva a Palermo, è arrivato il momento di fare un terminal di aviazione dedicato. In questo modo, creeremo un terminal adeguato per quello che riguarderà lo sviluppo del turismo di lusso, avendo la fortuna di avere una struttura ad Agrigento e consapevoli che c'è un turismo di lusso importante che cresce a Palermo.

Abbiamo una situazione sul cargo che è molto modesta, ma è chiaro che se non creiamo l'infrastruttura è un po' difficile che lo sviluppiamo. Per questo faremo un bellissimo terminal cargo.

Oltre a questi interventi, gli aeroporti oltre ad essere un player fondamentale dello sviluppo economico, avendo una dimensione un po' più europea, dato che si confrontano a livello europeo, devono anche capire quali sono i trends generali.

C'è il tema dell'ambiente, un tema enorme che abbiamo sposato con l'impegno a raggiungere la certificazione ambientale zero impatto rispetto all'ambiente, insieme a tanti aeroporti italiani ed europei. Prenderemo il primo livello a maggio. Stiamo dunque lavorando in questo senso, che significa fare investimenti di riutilizzo delle acque, di rinnovabile e quant'altro che aiutino. Ma in più abbiamo anche una fortuna a Palermo. Il nostro aeroporto è sul mare. Che non è una cosa scontata. Questo aeroporto sul mare va valorizzato. Il mare è un sogno, per chi arriva è il primo approccio che ha. Nell'allargamento del terminal cercheremo di realizzare un ristorante con vista mare, si potrà mangiare guardando il mare mentre si aspetta di partire. Faremo un parco a mare, cioè abbiamo una riserva naturale e lanceremo, probabilmente con un concorso di idee, una realizzazione di un parco in cui poter andare a trascorrere il tempo nell'attesa di partire o nell'attesa di prendere i passeggeri. Per collegarlo faremo un ponte che pensiamo possa essere un elemento caratteristico della città. Nel senso che il ponte può essere tradizionale, o un ponte che sia un segno distintivo dell'aeroporto e della città. Un ponte che sia architettonicamente bello. L'obiettivo dunque è: va bene i passeggeri, va bene lo sviluppo ma iniziamo a guardare anche alla bellezza, ai servizi, all'esperienza. Questo è un po' il modo in cui ci muoviamo.

È chiaro che però c'è un tema di reti. Dei tre temi che ha posto Valentina Lener, le reti aeroportuali. Ritengo che negli aeroporti non esista il tema della concorrenza. Sono uno scambio continuo di informazioni e best practice, perché sono realtà estremamente complesse, sono delle città dove passano tantissimi passeggeri, spesso con cantieri aperti e nel mentre garantire i flussi. Il meccanismo (Assaeroporti è un player principale da questo punto di vista) è che in ogni caso vi sia una continua cooperazione fra aeroporti al fine di scambiarsi informazioni o best practice per avere questo meccanismo di tendenza all'eccellenza che bisogna avere tutti insieme. Questo, a mio avviso, è un livello che bisogna sempre avere. Ovviamente le tematiche societarie dipendono dal territorio, dipendono da tanti altri fattori. Ma questo è un elemento che chi gestisce un aeroporto deve sempre avere. Ossia massima cooperazione con gli altri aeroporti.

C'è un'altra cosa che possiamo fare sempre noi a Palermo per Palermo, a Catania per Catania, la Puglia per la Puglia. Cioè il tema del porto. Abbiamo avuto un incontro con Pasqualino Monti e l'idea è di iniziare una cooperazione su tutta una serie di attività. Andremo a incontrare alcune compagnie crocieristiche con l'obiettivo di fare spostare la loro base a Palermo. È chiaro che nel momento in cui la crociera tocca Palermo i passeggeri fanno un giorno, nel momento in cui i passeggeri dormono a Palermo, atterrano all'aeroporto, stanno un paio di giorni a Palermo e quindi sviluppano economie. È chiaro che questo funziona se si garantisce un servizio eccellente. Un servizio integrato. Con il porto abbiamo iniziato questa cooperazione proprio per lavorare in questa direzione. Stessa cosa varrà per il cargo.

Stiamo valutando di realizzare un porticciolo di fronte come elemento di comunicazione.

Il terzo elemento della rete che non gestiamo noi e che riguarda le ferrovie e le strade. Palermo ha la stazione dentro l'aeroporto, quindi si arriva fin dentro l'aeroporto con il treno. Intanto non so se tutti lo sanno. Quanto impiega? Potrebbe impiegare 8 minuti per arrivare in centro città, invece impiega 55 minuti con 20 fermate. C'è un'opportunità incredibile. Faccio un esempio, quando si vola in Germania, la gran parte degli aeroporti hanno la stazione ferroviaria. Si vola a Düsseldorf e si va da li con il treno a Colonia. Noi, invece, abbiamo una stazione ferroviaria con dei collegamenti modesti. Abbiamo un collegamento per Palermo con tutte le fermate intermedie.

Probabilmente bisognerebbe, come sistema, muoversi e cercare di spostare gli investimenti dove servono per creare economie. Perché è chiaro che se, volendo sognare, ci fosse il treno veloce, ci fosse il ponte, anche se l'aeroporto di Palermo diventerà bellissimo, l'aeroporto di Catania sicuramente già lo è, al passeggero frega fino ad un certo punto. Il passeggero cosa fa una volta arrivato? Affitta a macchina, va ad Agrigento, va a Trapani, va a vedere Taormina e poi vorrebbe ripartire da Catania. Magari lo stesso meccanismo lo potrebbe fare se ci fosse il treno. È chiaro che non è una cosa che si fa in una settimana ma se non si inizia a farlo non si farà mai. Il rischio è che noi ci muoviamo velocemente però quello che c'è attorno poi ci frena un po'. Perché poi alla fine sono elementi fondamentali, cioè l'intermodalità è uno sviluppo del turismo il che vuol dire sviluppo dell'economia. L'importante è che noi sviluppiamo una coscienza di questo. Ed è chiaro che deve essere un elemento importante per far si che non restino un po' cattedrali i vari aeroporti e non si abbia un sistema più complesso.

Grazie

Nico Torrisi
AD SAC

Amministratore Delegato di SAC Società Aeroporto Catania. Laurea in economia e commercio. Imprenditore alberghiero e farmaceutico. Vice presidente nazionale Federeralberghi e presidente di Federalberghi Sicilia. Consigliere di Territorio (Sicilia) di Unicredit SpA, amministratore unico della holding finanziaria Sogest srl e docente di Scienze dell'amministrazione e dell'organizzazione all'Università San Raffaele di Roma. Vicepresidente di Compagnia delle Opere Sicilia.

Ringrazio Amanda per averci invitato a Palermo e Salvo Toscano con cui mi lega un rapporto di affettuosa amicizia. Mi ha detto "ricordati che quando parlerai a Palermo dell'aeroporto di Catania potrebbe essere allergenico".
Molto bene ha fatto Giovanni con cui mi complimento per gli straordinari risultati che avete fatto e state continuando a fare a Palermo. Lui ha avuto un grande fair play e io cercherò di fare almeno altrettanto bene, non raccontandovi la filastrocca di ciò che stiamo facendo. Poiché la ripeto ormai da un anno immaginando di andare a vendere il nostro aeroporto, tutto ciò che si sta andando a fare lo ripeto ogni giorno e mi sembra di andare in playback ripetendo le stesse cose.
Abbiamo naturalmente anche noi grandi piani per quello che è un fatto assodato: siamo stretti. Ormai il termine costraint lo ripeto ogni volta che incontro un advisor o investitori. Siamo proprio stretti. Ho un torto Giovanni, simile al vostro, perché sono arrivato in aeroporto a Catania come amministratore delegato nel 2016, avevamo circa 7 milioni di passeggeri. Adesso abbiamo superato i dieci, quindi forse siamo andati troppo veloci e ci troviamo ad essere troppo stretti. Non abbiamo i vantaggi che ha l'aeroporto di Palermo, nel senso che noi siamo già stretti. Abbiamo il dovere, vedo il direttore dell'Enac che ride pensando al suo compare di Catania che mi rimprovera ogni giorno, dicendo di sbrigarci. Lo so. Ci ritroviamo in un contesto stretto in cui abbiamo chiaro che non possiamo adagiarci sulla bontà dei numeri. Si, siamo in grande salute per fortuna. Lo è la Sicilia nonostante noi siciliani. Ogni tanto ricordo di avere sotto la giacca la presidenza di Federalberghi e un piccolo inciso sul turismo avrei piacere di farlo. Specie in questo momento.
Concordo con quello che hanno detto i miei omologhi che mi hanno preceduto. Dobbiamo essere molto poco distratti guardando ai numeri, e invece concentrarci di più sui servizi che devono essere sempre migliori per i nostri clienti che sono le compagnie, come quelle che sentiremo nella prossima sessione, e come tutte quelle che sempre di più vogliono arrivare da noi.
Ritengo che sia doveroso da parte mia dire che in fondo non siamo così bravi, parlo di Catania. Perché dobbiamo avere la coscienza di guardare il vantaggio competitivo immorale che abbiamo rispetto ad altri nostri competitors. Da noi o si arriva e si parte con gli aerei oppure c'è il dorso del mulo o la possibilità di organizzarsi con star treck. Quindi dobbiamo, con una certa modestia, dire che cresciamo perché comunque (magari non così tanto, i miei collaboratori saranno bravi, un pizzico di fortuna) però si deve crescere perché se non funziona il sistema aeroportuale in Sicilia siamo in braghe di tela. Sarò più chiaro. Ben venga (e sarei contento di parlare domani polemicamente come cittadino sul fatto che non abbiamo una rete ferroviaria. Ne abbiamo una che ricorda la febbre dell'oro, abbastanza imbarazzante. Forse bella ai fini turistici perché molto lenta e ci si può godere dei paesaggi. Sto lavorando molto sulla rete infrastrutturale fra gli aeroporti, sulla rete aeroportuale fra Catania e Comiso. Abbiamo il 65% della società di gestione, il 35% è con il Comune di Comiso che sta facendo un ottimo lavoro sinergico con noi. Ma come comune dissestato è, senza offenderli, in braghe di tela. Abbiamo un problema di vario tipo. È bellissima la zona del ragusano e di Comiso, ma per raggiungerla non è meraviglioso dover percorrere tutte quelle stradine che collegano un aeroporto ad un hub. Ci servirebbe un collegamento diretto, invece, più efficace e più moderno. Quindi abbiamo la pretesa che si faccia la Catania-Ragusa. Perché è l'unica possibilità concreta di unire questi due aeroporti. Noi questo lo dobbiamo dire ad alta voce. Non possiamo ogni volta ritrovarci nel doverci sentire dire cosa preferite tra ferrovie, le autostrade o il ponte. Possiamo pretendere tutto senza avere l'imbarazzo di dire che altrove si fa tutto dieci volte in meno rispetto alla velocità con cui le cose si fanno in Sicilia? Perché per venire oggi a Palermo abbiamo dovuto fare una specie di gincana pazza? E quando soltanto venti giorni fa sono andato in Campania e finalmente percorso una meravigliosa autostrada in Calabria. Possiamo avere la pretesa e la dignità di essere trattati allo stesso modo? Quando parliamo di rete aeroportuale, noi ci siamo fatti carico di Comiso. Sicuramente la Sicilia orientale potrà fare una cosa molto positiva perché l'aeroporto di Comiso, ancorchè difficile da raggiungere, è una bella struttura. È una struttura su cui investiremo. Sta cambiando il meccanismo regolatorio, ci sarà un meccanismo premiale che farà inserire nelle tariffe anche gli investimenti che faremo lì.
Noi dobbiamo essere attrattivi con le compagnie. Ho massacrato anche i soggetti che parleranno dopo di noi, che sono i nostri clienti. Perché i nostri clienti non sono i passeggeri ma le compagnie aeree che investono sull'aeroporto. Ai passeggeri dobbiamo dare servizi. Perché vadano anche a Comiso. Alcuni lo stanno facendo, non brucerò alcuna bella notizia che daremo tra qualche tempo.
Noi faremo gli investimenti. Altri devono fare ciò che è giusto. La stazione è arrivata alle porte di Catania, è un passaggio di civiltà. Quindi non lo venderei come un grande risultato, poiché mi sembra il minimo sindacale.
C'è un parcheggio scambiatore dove arriverà la metropolitana e dunque la vera possibilità di diventare moderni. La metropolitana ha cambiato il volto della mia città e l'ha resa attuale e certamente arriverà anche all'aeroporto di Catania. Mi piacerebbe che RFI che tra cinque anni (ripeto 5 anni) potrà interrare un trattino di ferrovia per consentirci di fare la nuova pista. Spero che si faccia. Noi ci faremo trovare pronti per fare la nuova pista. Chiarisco, non per sentire sempre la solita solfa, ossia che senza pista non si possono fare i voli intercontinentali, perché non è vero, li facciamo già. Perché a Dubai ci arriviamo ugualmente. Così come voi arrivate con piste assai più lunghe e larghe altrove. Voglio dire, il messaggio è questo:
Il turismo era il settore che fino a due settimane fa godeva di un eccellente stato di salute. La Sicilia gode di un meraviglioso momento di salute turistica e di appeal. Viviamo in un momento drammatico legato al coronavirus, la gente è terrorizzata dal viaggiare. In queste settimane, i dai non li conoscete perché non li abbiamo e non li avete ancora forniti, ma si è riscontrato un calo verticale in tutti gli aeroporti. Ci sono immagini che vedono zone deserte negli aeroporti perché non si viaggia. La Sicilia ne soffrirà meno perché non abbiamo, purtroppo, collegamenti diretti da e per la Cina. Ma certamente città come Roma e Milano che sono direttamente collegate hanno avuto un grosso calo. Come naturalmente tutte le città turistiche. Grandi problemi legati al fatto che Air Italy è ferma, c'è un problema drammatico legato all'incidente 737 della Boeing. Alcune compagnie aeree non hanno la flotta, non hanno potuto dare seguito agli investimenti programmati. Il 2020 non sarà un anno semplice.
Il 2020 non sarà un anno semplice non per un fattore strutturale o perché non si avrà voglia di viaggiare. È semplicemente un fattore congiunturale. Questo è bene chiarirlo.
Chiudo e dico che è stato molto bello sentire di rete anche con le infrastrutture marittime, quindi porti e aeroporti. C'è un mio amico in sala William Munzone che quando in quel breve periodo ero assessore alle infrastrutture della regione siciliana mi ha dato una serie di lezioni rapide su quello che era il mondo marittimo. È molto bello sentore che tutti gli aeroporti vogliono fare le stesse cose. Tutti!. Valentina Lener parlava poc'anzi di vision. Ecco, sarebbe bello avere una regia, perché non tutti possono fare diporto, non tutti possono fare crocieristica, non tutti possono fare retro porto, cantieristica. Allora un attimino mettiamoci d'accordo. Sarà utile, come ha detto Giovanni, che noi ci si mette a disposizione delle grandi compagnie che vogliono fare crocieristica.
Ai nostri studenti all'università insegniamo che un evento si definisce turistico quando genera pernottamenti. I crocieristi vengono visti, da chi si occupa di turismo, come soggetti che fanno escursioni a terra. Sarebbe bello immaginare di essere hub, come succede a Genova, e che la gente possa fare anche una vacanza e poi all'interno della stessa fare una crociera e spostarsi altrove. Questo è quello che immagino e che spero si possa andare a fare.
Sulla rete il nostro massimo sforzo è sull'aeroporto di Comiso. L'aeroporto di Catania si avvia ad una privatizzazione. È stato demandato all'unanimità da parte dei soci che sono tutti pubblici di mettere sul mercato, attraverso la sezione degli advisor (siamo in questa fase) perché c'è la necessità di fare investimenti nelle nostre infrastrutture per svariate centinaia e centinaia di milioni. Quando ho preso incarico ho trovato un'azienda sana ma che non produceva utili di esercizio. Negli ultimi due anni abbiamo prodotto oltre 20milioni di utile di esercizio dopo le imposte. Quindi possiamo fare tutto, sulle nostre gambe, quello che abbiamo programmato. Ma se, come immaginiamo, vogliamo prevedere un raddoppio dei passeggeri nei prossimi dieci anni, cioè passare da 10 a 20 milioni di passeggeri, serve gente che sia solida e che abbia voglia non di fare uno scippo ulteriore nella nostra Sicilia ma che voglia rilanciarla facendo investimenti seri.

Mary Rose Garbutt

Direttore Ufficio Divisione 5 Affari Comunitari e Internazionali della Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto aereo - Ministero Infrastrutture e Trasporti

Vanta una ampia e consolidata esperienza nazionale e internazionale nel settore del trasporto e della navigazione aerea avendo rivestito numerosi incarichi presso i vertici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Attualmente riveste la carica di Direttore della Divisione Affari comunitari e internazionali della Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo del MIT ed è responsabile per lo sviluppo delle relazioni internazionali aeronautiche bilaterali e comunitarie. Insignita dell'Onorificenza di "Cavaliere Ufficiale" al Merito della Repubblica Italiana (27/12/2004).

Buonasera a tutti. Ringrazio la Presidente per l'invito. Sono qui in rappresentanza del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, di cui faccio parte. Mi piacerebbe commentare sull'intermodalità soprattutto in riferimento al Meridione d'Italia e Isole.

Tengo a dire che con onore sono qui in rappresentanza del mio Ministero, ma sono qui anche con un pezzetto di cuore per la Sicilia perché sono siciliana e sono nata in Sicilia. Quindi mi fa particolarmente piacere parlare di investimenti in Sicilia, parlare di traffico, di intermodalità, di sviluppo del traffico aereo.

Ho assistito a delle belle e interessanti relazioni oggi pomeriggio, con delle osservazioni molto preziose. In particolare, a questo tavolo si è parlato del raggruppamento degli aeroporti. Il direttore di Assaeroporti, con cui sono assolutamente d'accordo, ha evidenziato come si dovrebbe arrivare al raggruppamento degli aeroporti e fare sistema. Questo costituisce sicuramente un vantaggio per la politica del trasporto aereo.

La Puglia è indicata, in questo momento, come regione pilota, ben rappresentando i risultati di questo nuovo sistema aeroportuale. Un risultato sicuramente positivo per l'abbattimento dei costi nel coordinamento della gestione in un unico soggetto e per l'efficienza dei servizi che ne possano derivare.

Sempre dai colleghi di questo tavolo ho sentito parlare di vocazione del territorio, del turismo. Correggo brevemente il collega dell'aeroporto di Catania che ha detto che non esistono collegamenti diretti con la Cina. I collegamenti diretti con la Cina esistono. Io mi occupo di relazioni internazionali del trasporto aereo e posso affermare che abbiamo appena concluso un importante negoziato bilaterale. Siamo stati in Cina il 13 gennaio scorso, proprio per cercare di allentare le rigidità del governo cinese per le relazioni aeronautiche. C'erano degli accordi presi prima, vi indico alcuni dati per farvi capire il punto della situazione essendo molto interessante per gli sviluppi e gli effetti sul traffico aereo e sul turismo cinese internazionale. Magari venissero nel meridione. A parte questo momento di contingenza particolare (Covid-19), che ha un periodo limitato nel tempo.

Abbiamo avuto richieste dalla presidenza della regione Siciliana, da vari gestori, da vari direttori di aeroporti, per implementare i voli con la Cina. Anche per i servizi cargo naturalmente, voce importantissima nel nostro bilancio dei servizi.

Mi occupo di accordi aerei internazionali, e parlo in quest'ottica. Avevamo degli accordi vigenti in cui si prevedevano un certo numero di frequenze, che si devono sviluppare in reciprocità. Tante ne do al paese tante ne diamo noi. Io devo tutelare le compagnie aeree italiane e gli aeroporti. Questo è il mio lavoro e il mio approccio. Avevamo un certo numero di frequenze previste in un accordo nel 2015, 49 frequenze tutte utilizzate da vettori cinesi, nessuna utilizzata da vettori italiani. Perché? Per un comportamento di rigidità delle autorità aeronautiche cinesi che frapponevano mille ostacoli burocratici e non, anche per le autorizzazioni degli slot. Fatto sta che anche la stessa Alitalia ha cessato i voli perché davano gli slot di notte. E non poteva abbracciare il bacino di utenza che veniva da altri paesi della Cina. Cosa intendo dire? Abbiamo realizzato degli studi di settore su questo aspetto e in sinergia con il Ministero degli Esteri e l'Ambasciata Cinese a Pechino, che ci ha sempre supportato, abbiamo spostato l'ottica del negoziato, dell'accordo. Cioè non si è pensato più a chiedere l'utilizzo delle frequenze, a chiedere gli slot in orari favorevoli ai nostri vettori ma abbiamo spostato l'obiettivo e l'ottica del negoziato: non siamo andati più a chiedere le frequenze, ma abbiamo liberalizzato, abbiamo aumentato tutte le frequenze, più di 168. Ma la cosa più importante è che i punti di arrivo delle compagnie non sono più solo Roma e Milano come una volta (perché il turismo cinese va a Roma e Milano al massimo va a Venezia e Firenze, ma non va in sud Italia). Abbiamo aperto a tutti gli aeroporti. Ecco perché avevo detto all'aeroporto di Catania che ormai l'accordo è fatto. Ora sta a loro mettere i voli diretti con la Cina. Questo l'ho voluto evidenziare perché ritengo che questo sia un grossissimo risultato rispetto allo sviluppo del traffico aereo. La nostra attività deve pensare sempre a tutelare naturalmente lo sviluppo del traffico aereo, ma pensando agli effetti immediati. Quali sono? Quelli del turismo naturalmente. La nostra ottica è stata quella di portare il turismo cinese in Puglia, in Sicilia, in Campania, nel sud Italia. In assoluto abbiamo un occhio in più per portare il turismo sul territorio italiano.

Volevo aggiungere un'altra riflessione. Si è parlato di intermodalità, di connessione fra le reti, si parla di sistema. È chiaro che il sistema è un concetto aperto e positivo. Chi fa sistema è sicuramente più forte del singolo. In qualunque settore chi fa sistema è più forte nel conseguire degli effetti positivi. Questo è importante in assoluto.

In merito all'intermodalità delle reti dobbiamo parlare di agevolazione turistica. La politica, nazionale e regionale, oggi dovrebbe guardare al servizio del turista nell'ottica dell'intermodalità.

Sul concetto di area Mediterranea ci vogliono degli accordi. Un lavoro a monte che possa portare ad accordi ben precisi. Bisogna costruire delle vie che possano portare dei benefici al nostro territorio.

Interviene Valentina Lener

Vorrei ricollegarmi a quello che Lei ha detto e anche alla carica che ricopre, Direttore ufficio affari comunitari e internazionali. Innanzitutto un ringraziamento a nome degli aeroporti italiani per aver negoziato bene gli accordi bilaterali con la Cina, però devo precisare una cosa. L'accordo bilaterale con la Cina è stato un successone, positivamente percepito a livello nazionale per il fatto di aver aperto i punti di destinazione, per non essersi trincerati dietro il concetto di reciprocità. Quindi questo è stato un grandissimo risultato. Ci tengo a dire che ad oggi, anzi, a ieri erano solo i collegamenti diretti Cina- Roma, Cina-Milano e sono stati interrotti ahimè per il noto episodio contingente del coronavirus. Quindi oggi i collegamenti dall'Italia verso e dalla Cina non ce ne sono da nessuna parte. Dalla Sicilia ci potranno essere quando i nostri colleghi si muoveranno bene e andranno a schedulare collegamenti con i rispettivi aeroporti.

Mary Rose Garbutt

L'accordo è stato firmato

Valentina Lener

L'accordo è firmato ed è un grandissimo punto di partenza per lavorare sui collegamenti. È stato un grandissimo successo tant'è che volevo stimolare il Ministero a fare una grandissima attività oltre che sul livello internazionale nel promuovere questi accordi bilaterali e portare a casa i grandi risultati che meritoriamente vi riconosciamo, di continuare a fare un bel lavoro di lobby a livello europeo anche per intercettare quei finanziamenti per riuscire a portare qualche soldino per infrastrutturare anche l'area meridionale del nostro paese.

L'altro ieri ero a Bruxelles a parlavo con i colleghi degli aeroporti europei. Le loro lobby nazionali stanno la, stabilmente radicate a prendere parte a tutti i tavoli in cui si generano le future modifiche delle direttive dei regolamenti comunitari. Adesso sta partendo il procedimento articolato che fra un paio di anni porterà alla revisione della direttiva comunitaria sui diritti aeroportuali. C'è il Ministero dei Trasporti a quel tavolo? Ci dovrebbe essere.

Mary Rose Garbutt

Assolutamente si

Valentina Lener

Lo stimolo è partecipare sempre di più per intercettare le possibilità. Perché comunque ce ne sono. E noi, a maggior ragione a livello di Mediterraneo, abbiamo una forza per intercettarle che gli altri non hanno: la posizione geografica.

Era uno stimolo per continuare a lavorare bene.

Sessione 2
Aziende in volo per la crescita dell'area

Giovanni Campa

Chief Strategy & Corporate Development Officer di Air Malta

Laureato in Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Milano ed in Ingegneria presso l'Ecole Centrale Paris. Ha conseguito un Master in Business Administration presso SDA Bocconi, con specializzazione in finanza presso la Columbia University di New York. Responsabile dell'individuazione delle aree di sviluppo e miglioramento del business, della preparazione e dell'implementazione del piano strategico della compagnia aerea. Esperto di ristrutturazioni aziendali, è incaricato del turn-around dell'azienda. Ha avviato la trasformazione delle attività di Engineering and Maintenance. Con una consolidata esperienza in data analitycs e business intelligence, Giovanni ha costituito e guida l'unità Analytics & Data Science in Air Malta.

Buonasera, ringrazio per l'invito e per la partecipazione. Inizio subito ricongiungendomi alla slide che è stata presentata dal Dr. Deandreis in cui venivano presentati i flussi delle navi cargo nel Mediterraneo. L'intensità del flusso che era nell'area centrale del Mediterraneo e che poi sbatteva proprio contro Malta. Infatti uno dei nodi rossi era proprio quello di Malta. Il beneficio che la posizione geografica determina sull'economia di Malta è palese. Giusto per ricapitolare rapidamente, Malta è una piccola isola, parliamo di una popolazione residente di circa mezzo milione di abitanti. Si stima ci siano quasi 100.000 stranieri. Grandissima la rappresentanza italiana sull'isola, in particolare della Sicilia. Il GDP è di 12,3 miliardi. La disoccupazione, voglio mettere l'accento su questo, è del 2.1%. Ed è veramente marginale, sotto questo limite è difficile andare perché magari si tratta di persone che non vogliono entrare nel mondo del lavoro. Tant'è che sono molti i flussi di stranieri che vengono a lavorare a Malta.

Un altro dato importante è quello della spesa dei flussi derivanti dalle spese dei turisti: 2,2 miliardi di euro. Anche qui, poi, farò un riferimento a quanto detto dall'amministratore delegato dell'aeroporto di Palermo. Aldilà della sua posizione geografica, ci sono "n" fattori che rendono Malta una nazione che sta crescendo molto negli ultimi anni. Riporto in particolare l'evoluzione del GDP dal 2010: fatto 100 quello che era…vediamo qui la crescita anno su anno: solo nell'anno 2018, la crescita è stata del 7%, raramente è stata sotto il 5%. Nel 2015 siamo sopra il 10/11%. Questa è crescita reale, quindi al netto dell'inflazione. Fatto 100 il GDP nel 2010, nel 2018 il GDP è del 159, quindi è cresciuto del 59%, in termini reali. Ora, non è bello fare confronti, perché stiamo parlando anche di paesi completamente diversi, ma consideriamo l'Italia nello stesso periodo: fatto 100 nel 2010 notiamo che il valore adesso è di 100,3. Quindi l'incremento è stato dello 0,3% in termini reali. Facendo un'analisi della ricchezza, andiamo a guardare come questa si è trasposta sulla ricchezza delle singole persone: l'Italia nel 2010 aveva un reddito pro-capite rigenerato più alto di Malta dell'81%, adesso è solo del 16%. Quindi il gap che c'era nell'arco di otto anni è stato quasi completamente colmato e le prospettive sembrano comunque andare nella direzione di un'ulteriore crescita dell'economia di Malta nei prossimi anni. Perché? Perché comunque è una nazione piccola, molto flessibile, aperta al mercato, che incentiva gli investimenti stranieri e infatti anche la tavola sotto (slide) dimostra che gli investimenti stranieri sono una costante. L'investimento nel porto di Malta, la spinta ad avere il porto come il porto hub del Mediterraneo in cui le navi cargo ci vanno praticamente a sbattere, la capacità di intercettare quei flussi che devono comunque passare da lì, è molto alto. La notte si vedono le navi parcheggiate fuori dal porto, in attesa. Si fermano anche solo per fare il bunkering (fare carburante). Però da li ci passano. Quindi la posizione strategica è rilevante.

Per quanto riguarda AirMalta. Non è possibile fare un confronto con le altre compagnie, perché stiamo parlando di una realtà molto più piccola, che può essere molto più flessibile nell'intercettare quelli che sono i bisogni del mercato. AirMalta, che è la società per cui lavoro, è una società piuttosto piccola. Abbiamo attualmente 10 aerei. Era una società che era destinata a essere chiusa, perché è stata oggetto di una ristrutturazione secondo una direttiva della Comunità Europea nel 2012. Avrebbe dovuto cedere buona parte delle rotte per fare largo agli altri operatori al fine di entrare nel mercato. Quindi, si è passati da 12 aerei a 10, poi a 8, con una previsione di ridurre a 6 nel 2018. Poi il nuovo governo ha cambiato direzione ed è stato deciso di tornare a crescere con la missione sempre di supportare l'economia locale. Possiamo lamentarci della Sicilia, ma Malta è veramente una piccola isola, senza una compagnia aerea non si va da nessuna parte. Quindi, la compagnia nazionale è fondamentale, vista come un'asse strategico per la Nazione. Il programma è quello di continuare a crescere, di continuare a investire nella flotta, che viene continuamente rinnovata, poi vedremo una slide anche su quello. I risultati: AirMalta raggiunge 40 destinazioni in Europa e nel nord-Africa. Ha trasportato nel 2019 2,1 milioni di passeggeri con un incremento del 30% in due anni ed è previsto nell'arco del piano ulteriore una grande crescita della flotta, grande evidentemente in termini relativi, non in termini assoluti, con una grande crescita nel numero di passeggeri pianificati, previsti. Questo di per sé non vale niente, ma vale tanto che cosa rappresenta per Malta. Cosa rappresenta per Malta il turismo? per Malta rappresenta il 27% del proprio GDP. E' il tasso più alto nell'area del Mediterraneo. In Italia, se non ricordo male, Deandreis probabilmente mi correggerà, siamo al 10.6%. Questo vuol dire, per un

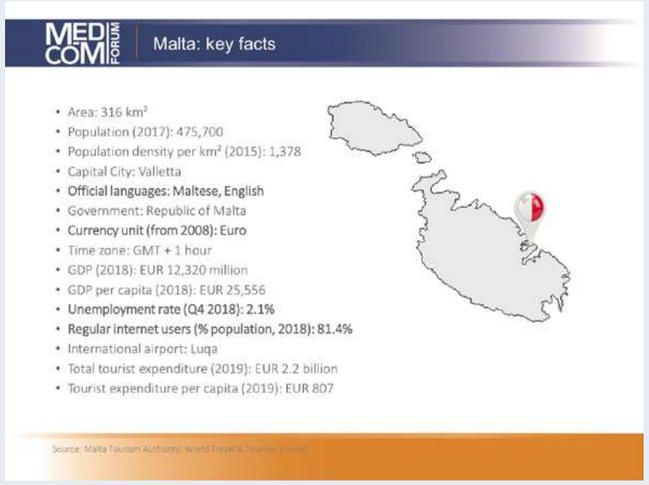
PIL di Malta di 12,5 miliardi di euro, 27% siamo intorno, poco sotto, ai 4 miliardi, 3.7/3.8 miliardi di euro. Mi ricollego a quello che ha detto prima l'amministratore delegato dell'aeroporto di Palermo. Ha detto che ogni singolo passeggero vale 500 euro di PIL. Ora, l'aeroporto di Malta ha visto transitare 7.3 milioni di passeggeri, quindi se applico quella misura ai 7.3 milioni di passeggeri ottengo 3,5-3,6 miliardi di euro. Quindi, assolutamente, mi ritrovo in quelle parole. Come vediamo la crescita? Nel 2015, Malta ha 4.6 milioni di transiti, l'aeroporto di Palermo, sostanzialmente la stessa identica misura 4.9 se non erro. Nel 2019 Malta presenta 7.3 milioni di transiti, la crescita è dunque intorno al 30-34%. Nello stesso anno Palermo sia aggira sui 7 milioni di transiti con una crescita del 28%. Quindi, effettivamente, questo è un apporto importante perché se partiamo dall'1,6 miliardi di euro che sono stati spesi dai turisti, quindi il diretto, a Malta nel 2015 rispetto al 2019, stiamo parlando comunque di 600 milioni extra generati e l'incremento su un'economia così piccola incomincia ad essere importante. Per quanto riguarda la flotta, faccio un collegamento con Grimaldi, il tema dello sviluppo è uno sviluppo sostenibile: come AirMalta abbiamo la fortuna di trovarci in un momento storico in cui gli accordi di leasing della nostra flotta stanno terminando quindi dobbiamo restituire gli aerei. Quindi, stiamo passando da una vecchia tecnologia, dai vecchi CEO, con il vecchio motore, a nuovi aerei NEO che sono estremamente più performanti. In modo tangibile, perché abbiamo iniziato a ricevere i nuovi aerei. Questi aerei portano il 17,3% di saving of the fuel, che vuol dire pari pari 17,3% di risparmi sulle emissioni di CO2. Gli stessi aerei sono estremamente più silenziosi. Noi atterriamo 758 volte all'aeroporto di Heathrow. L'aeroporto di Heathrow ha implementato, primo in Europa, una tassazione per i costi, una learning charge, legata al rumore. Quindi, quanto più rumoroso è l'aereo che atterra all'aeroporto di Heathrow, tanto maggiore sarà il costo associato. E quanto invece è più silenzioso tanto più basso sarà. Questa forchetta si sta aprendo sempre più. Per disincentivare quanto più possibile gli aerei di vecchia tecnologia ad arrivare li. Noi, con questo sistema, stiamo risparmiando un valore molto elevato.

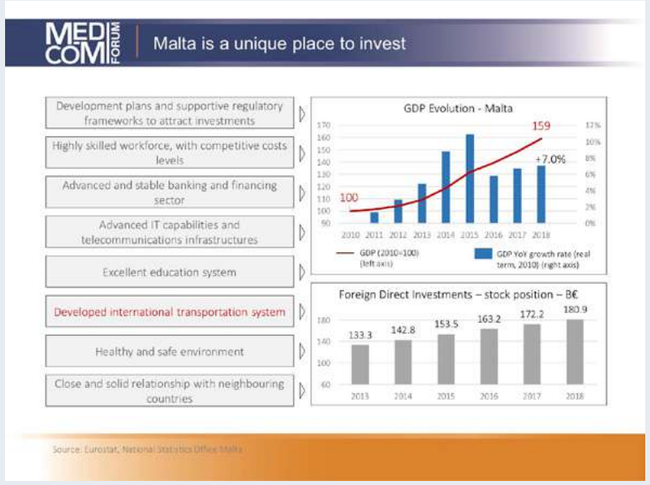
Interviene il moderatore

le ultime tendenze dicono che i passeggeri addirittura prendono meno l'aereo dopo gli appelli di Greta.

Si, c'è lo schemeing (controllo sistematico sui bambini in viaggio). Dicevano che nella nordic area, i colleghi confermeranno, se ne parla molto nelle scuole: c'è lo schemeing sui bambini che vanno in viaggio per sapere dove sei stato, se hai usato l'aereo, se non hai usato l'aereo. Per me la rilevanza della compagnia aerea nazionale, anche contrapposta alle low-coast, emerge anche nella segmentazione che abbiamo realizzato sul passeggero per tipologia di vettore utilizzato e per GDP pro-capite rispetto alla media europea. Questo vede, noi siamo nella sezione destra, della slide, questo evidenzia che rispetto ai vettori low-coast, la compagnia aerea di Malta si concentra molto di più non solo sui numeri, non solo su quei 2,1 milioni di passeggeri, ma anche su passeggeri provenienti da regioni in cui il GDP pro-capite è molto più alto della media europea, quindi con una correlazione diretta alla capacità di spesa degli stessi. Qual è l'implicazione? L'implicazione la si vede direttamente qui (slide), il tasso di occupazione degli alberghi cinque stelle e quattro stelle è di gran lunga superiore a quelli delle categorie più basse. Stiamo parlando dell'89/90% in alta stagione. Quindi, Malta è capace di attirare un traffico che è capace di spendere anche tariffe dagli importi superiori.

L'isola di Malta ha il tasso di occupazione più alto dell'intera Europa: 78%. Cipro il 71%, e via discorrendo. L'Italia ha il 51%. Poi, potrei continuare. È evidente che Malta sta perseguendo una strategia totalmente diversa rispetto a quella del passato, che abbiamo ripreso nel 2018. La strategia prevede uno sviluppo customizzato (adattato alle singole esigenze) a seconda delle regioni di provenienza. Come detto, ci sono aree, tipo l'area dell'east Europe dove, magari altre compagnie aeree sono molto più brave di noi a incontrare i bisogni della tipologia di passeggero. Abbiamo aree dell'Europa in cui i passeggeri magari di un mix più alto di business che vogliono un livello di servizio diverso e sono molto più propensi a (rivolgersi) a noi. Ultimo esempio riguarda il concetto di hub. Perché è quello il punto. Malta è una piccola isola. Il mercato locale, non è locale, è un mercato di incoming. Il mercato locale per noi rappresenta qualcosa intorno tra il 16 e il 20%, quindi stiamo parlando soprattutto di traffico aereo generato dall'estero. L'Europa è abbastanza presidiata. Noi vediamo uno sviluppo nel nord Africa, che sta andando molto bene. In cui stiamo implementando un modello di "light connecting model", quindi non un modello di hub come lo si può avere a Dubai, dove vi è una grande preponderanza del traffico connecting nell'aeroporto, ma un traffico connecting marginale che dia nient'altro che l'opportunità ad AirMalta, e anche alla altre compagnie aeree evidentemente, di aprire rotte su città marginali che magari di per se non avrebbero i numeri per giustificare la rotta, da quella regione a Malta, bensì associando anche il traffico connecting. Unn 10-15-20% di traffico connetting abbassa il break-even point e giustifica l'apertura della rotta. Ho riportato un paio di esempi: per il fatto stesso di trovarsi al centro del Mediterraneo Malta intercetta due tipologie di traffico, 1. chi vuole andare da Est a Ovest (e viceversa) del Nord Africa e 2. chi vuol andare dal sud (ossia nord Africa), verso il nord sul nostro network del nord Europa. Vediamo che su rotte in cui noi avremmo solo il 60% di passeggeri che vogliono venire a Malta, percentuale che non sarebbe sufficiente a giustificare l'apertura di una rotta, associando rotte che vanno beyond Malta, ovvero oltre Malta, possiamo aprire quella rotta, portare extra passeggeri, che altrimenti non avremmo su Malta, utilizzando il nostro network attuale. Facendo feeling anche sulle rotte che noi operiamo e quindi sarebbero passeggeri dal costo marginale su quelle rotte.





Air Malta is implementing a growth strategy, to compete better and to support national economy

- Air Malta currently operates **10** aircrafts; the Airline will increase the number of aircrafts in the period of the Plan.
- It operates from Luqa Airport in Malta, where is also located the headquarter of the company
- Air Malta operates over **40** destinations with direct connections
- Air Malta has transported ar. **2.1 million** passengers in 2019
- The number of passengers, the number of destinations and the frequency of flights to existing destination is planned to increase
- The aviation industry - then the airline - represents a key strategic asset for Malta, being Tourism accountable for more than the **27%** of Maltese GDP and more than 28% of local employment.

Note: data referring to calendar year
Source: Air Malta data; World Travel & Tourism Council

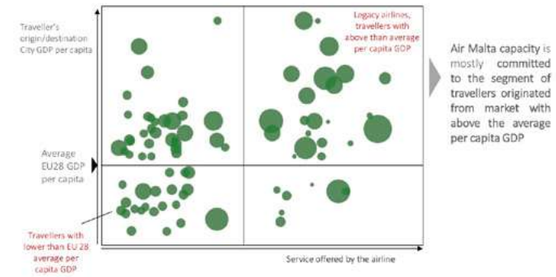
Improved environmental performances

- Air Malta is currently operating a complete renewal of its fleet.
- **By 2024, Air Malta will have one of the youngest and cleanest fleet in Europe.**
- The existing A320ceo (classic engine option) will be replaced with new A320neo (new engine option).
- The Airbus A320neo is a development of the A320 family, offering state-of-the-art aerodynamics and the new generation engines.
- A320neo saves hundreds of tons of fuel per year and reduces by ar. 20% the CO2 emissions, allowing Air Malta to lower its carbon footprint extensively.
- Due to its lower fuel burn rate, the aircraft is capable of longer-range flights of about 15%.
- The NOx emissions and the noise levels will be reduced.
- **The improved environmental performances are achieved with also a saving on the operational costs**

Additional capacity is stimulating the growth of number of tourists in Malta (and viceversa)

Source: National Statistics Office Malta; Malta International Airport

AM is a key asset for Malta: for the number of travelers transported and for the segment targeted



Source: Air Malta data; Eurostat

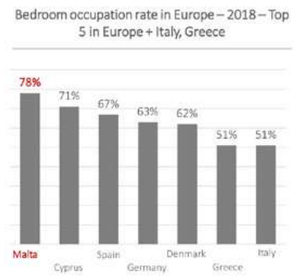
Malta is capable to appeal high yield tourists with a luxury offer

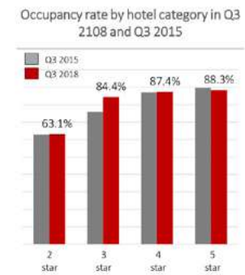
Tourist Accommodation Capacity, 2018

	Units	Beds
Hotels	138	33,658
5 Star	13	6,476
4 Star	42	15,334
3 Star	57	10,152
2 Star	26	1,696
Tourist village	1	612
Guest houses/hostels	95	3,888
Total Serviced Accommodation	**234**	**38,158**

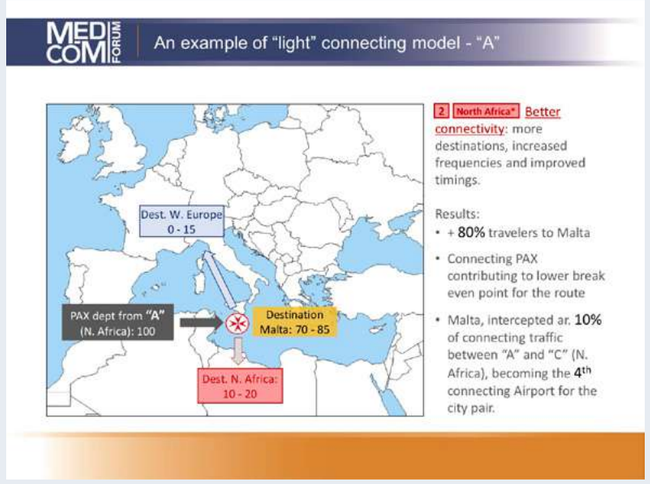
Source: Malta Tourism Authority; Malta International Airport

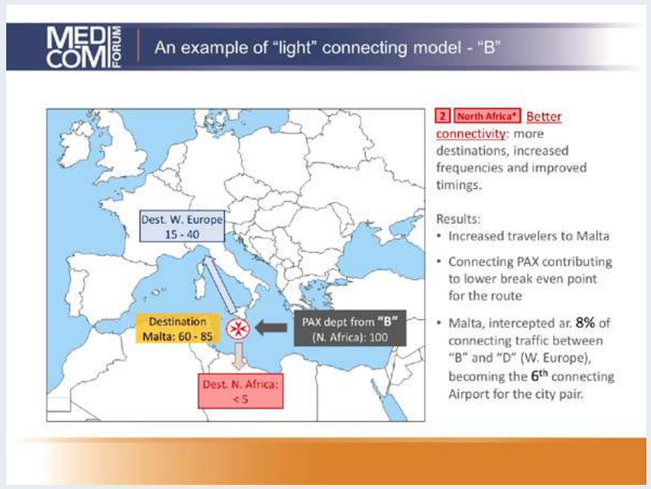
Malta has the highest hotel occupation rate in Europe, with high end hotels fully booked in summer





Source: Malta Tourism Authority; Eurostat
Note: Data that are incomplete or with low reliability are not published





Valeria Rebasti

Volotea Commercial Country Manager Italy & Southeastern Europe

Commercial Country Manager Italy & Southeastern Europe in Volotea. Laurea in Scienze Politiche presso l'Università Statale di Milano. Ha costruito una solida carriera nel settore turistico e aviation. Dopo aver ricoperto la carica di Sales & Marketing Executive per la compagnia aerea Go Fly, nel 2002 diventa Market Manager per Easy Jet. Nel 2003 diventa European Sales & Marketing Manager e General Manager Marketing & Sales per Jet2.com. Entra a far parte del team Volotea nel 2012, contribuendo allo start up della compagnia.

Grazie mille.

Per me è un piacere essere a Palermo perché Palermo è stata la nostra seconda base italiana, per cui per noi riveste un ruolo particolarmente importante. Vedo qua anche Cagliari che è la nostra ultima base già attiva dallo scorso anno. Quest'anno apriremo una terza base, sempre nel sud del Mediterraneo, che è Napoli. Quindi, i nostri capi-saldo a livello di base nel sud dell'Italia sono appunto Napoli, Cagliari e Palermo. Per cui per noi il Mediterraneo indubbiamente riveste un ruolo fondamentale.

Noi siamo la più giovane di tutte le compagnie aeree presenti qui oggi. Nasciamo soltanto nel 2012, con l'obiettivo di creare collegamenti che in precedenza non esistevano, perché tutte le altre compagnie aeree, sia legacy che low-coast preferivano servire aeroporti un po' più grandi. Anche per la tipologia di aeromobile con il quale abbiamo iniziato ad operare, abbiamo iniziato ad operare rotte più sottili, che nel sud dell'Europa e quindi nel bacino del Mediterraneo sono particolarmente interessanti.

Per farvi capire come siamo cresciuti in questi otto anni, siamo passati dal 2012, dove avevamo 89 rotte al 2020, anno in cui ne opereremo 359. La nostra flotta quest'anno raggiunge 39 aeromobili. Diamo lavoro a circa 1450 persone e quest'anno dovremmo chiudere il fatturato dello scorso anno, non abbiamo ancora i dati definitivi, a 430 milioni di euro. Quello di quest'anno, del 2020, si prevede intorno ai 500 milioni di euro. Quindi, come potete vedere, una crescita costante e graduale che ci ha consentito di diventare un player abbastanza importante soprattutto nel mercato italiano e in quello francese.

La nostra flotta, nel corso degli anni, è cambiata. Siamo passati dai Boeing 717 agli Airbus 319. Al momento abbiamo 25 airbus e 14 Boeing 717, ma l'obiettivo è quello di diventare nel 2022 una compagnia che opera soltanto con l'Airbus. L'Airbus ci permette di volare su un raggio di volo più lungo, quindi ci permette di raggiungere nuove destinazioni e anche di offrire un servizio migliore al passeggero.

Anche per noi l'ambiente, così come per quasi tutte le compagnie aeree e per tutte le compagnie di trasporti, ha un ruolo fondamentale. Intanto, teniamo a sottolineare come, in quanto compagnie point-to-point, quindi questo vale anche per Easyjet, la quantità di CO_2 che emettiamo è molto più bassa rispetto alle compagnie legacy che in genere tendono a portare i passeggeri verso un hub, per poi trasferirli alle altre destinazioni Questo, dal punto di vista della sostenibilità, ci mette in una posizione migliore rispetto ad altre compagnie. Abbiamo poi iniziato recentemente una collaborazione con una start-up in parte australiana e in parte spagnola, per la creazione di un nuovo aeromobile ibrido che dovrebbe portare tra le 19 e le 35 persone per un raggio di volo molto corto, ma che va molto bene per le destinazioni sottili che nel sud Europa, vi farò vedere, sono molto importanti.

Questo è il nostro network, come vedete un network che da sempre ha a cuore il bacino del Mediterraneo. Voliamo da 90 città in Europa, con 354 rotte. La nostra presenza è preponderante nel sud della Spagna, quindi nel bacino del Mediterraneo della Spagna, della Francia, dell'Italia in primis. Perché l'Italia è praticamente il cuore del Mediterraneo. Voliamo ovunque. Siamo presenti in Croazia e in Grecia, che è l'altra nostra nazione dove abbiamo una base oltre a Italia, Francia e Spagna. Quindi il Sud dell'Italia, ma anche il bacino del Mediterraneo, per noi da sempre è fondamentale. Queste sono le principali nazioni dalle quali operiamo. Come vedete Italia e Francia hanno la preponderanza dei volumi e del mercato di Volotea. Abbiamo 6 basi in Francia e 6 basi in Italia. Quest'anno in Italia avremo circa 4.400.000 posti, 4.000.000 in Francia, 1.300.000 in Grecia e 1.600.000 in Spagna. Quindi il Mediterraneo per noi è fondamentale.

Non voliamo però dai grandi hub europei. Da un'analisi che abbiamo fatto, abbiamo visto come, L'Europa ha una popolazione di 512.000.000 abitanti. Il 75% di questi abitanti non vive nelle grandi metropoli, ma vive in centri minori al di sotto dei 2.000.000 di abitanti che però dal punto di vista aereo sono sotto serviti. Quindi il 75% dei voli viene operato in quelli che sono i grandi hub europei, lasciando scoperta una miriade di destinazioni, soprattutto nel sud Europa, che danno la possibilità di creare nuovi collegamenti diretti che stiamo vagliando. Ci sono circa 500 collegamenti attualmente inesistenti che potremmo operare tra città del sud Europa. La maggior parte dei nostri voli, infatti, avviene senza concorrenza. Il 60% dei nostri voli in precedenza non esisteva. Soltanto il 25% rimanente dei nostri voli è

in concorrenza con altre low cost e l'8% con compagnie legacy. Questo perché nasciamo con la mission di collegare città medio piccole tra di loro che in precedenza non avevano collegamento diretto. Le rotte che operiamo senza concorrenza sono molteplici e quasi tutte nel sud dell'Europa.
In Italia lo scorso anno abbiamo trasportato più di 3.8 milioni di passeggeri. Quest'anno abbiamo 4.4 milioni di posti. Lanceremo la nuova base di Napoli e abbiamo 122 rotte esclusive.

La nostra peculiarità è di avere basi nel Mediterraneo che ci consentono collegamenti nuovi. Importante è anche creare posti di lavoro nel bacino Mediterraneo che, in particolare la parte sud, ha carenza di posti di lavoro. L'apertura di una base a Palermo ci ha consentito di assumere 50 persone, a Cagliari 60 dove abbiamo un aeromobile più grande. 60 saranno assunte a Napoli. Quindi non soltanto creiamo nuovi collegamenti, ma creiamo anche nuova forza lavoro. Questo avviene non soltanto in Italia ma anche in Francia, Spagna e in Grecia in città che non sono quelle più classiche dal punto di vista lavorativo. Non sono Madrid in Spagna piuttosto che Parigi in Francia.

L'ultima slide per dirvi come abbiamo raggiunto ad oggi e superato i 25milioni di passeggeri. Quest'anno a breve festeggeremo i 30 milioni di passeggeri. Siamo in grado di collaborare con Airbus per migliorare l'efficacia dei nostri aeromobili, perché abbiamo vinto con loro la gara per effettuare il servizio di navetta tra Tolosa ed Amburgo, che sono le loro due sedi principali. Quindi abbiamo 4 voli al giorno tra le due città e trasportiamo i loro dipendenti. Questo ci consente di avere un contatto quotidiano con Airbus. Ci tenevo a dire che, oltre ad avere la presenza di infrastrutture, la Sicilia per noi è un mercato fondamentale. Abbiamo circa 1milione e seicentomila posti in vendita da e per la Sicilia quest'anno. Palermo è la nostra base sul mercato siciliano.

Quello che è fondamentale per continuare a trasportare passeggeri è la conoscenza che si possa volare verso una destinazione tutto l'anno e si possano fare attività tutto l'anno in una destinazione. Se abbiamo anche infrastrutture meravigliose, ma i passeggeri pensano, soprattutto quelli stranieri, che in inverno in una destinazione non ci sia granché da fare o che le strutture alberghiere sono chiuse o che non ci sia la possibilità di vedere tutto quello che è possibile fare in estate, è difficile per noi lanciare nuove rotte che abbiano una stagionalità completa. Altrimenti rimaniamo vincolati ad una stagionalità estiva.
Da qui la necessità di fare sistema non tanto dal punto di vista infrastrutturale ma per quanto riguarda la creazione di promozioni che vadano sui territori, soprattutto stranieri, per spingere e spiegare che cosa è possibile fare. Malta fa un lavoro meraviglioso. Noi lavoriamo con Malta e con il loro ente del turismo. La Sardegna non ha niente da invidiare a Malta. Però Malta è stata capace di fare sistema, è stata capace di creare un organismo.

In Italia ognuno vive di campanilismo. Finché però non creiamo sistema non soltanto tra tutti i players della filiera, mai riusciremo a fare vedere anche agli stranieri che l'Italia, soprattutto il sud dell'Italia, è visitabile tutto l'anno, anzi merita di essere visto durante tutto l'anno.
Grazie

CRESCITA DELLA FLOTTA CON A319

25 AIRBUS A319

Airbus A319

14 BOEING 717

Boeing B717

- 5 aerei A319 aggiunti nel 2020.

Perchè Volotea ha scelto l'A319:

- Ottime performance.
- Disponibilità del modello: esistono oltre 1.400 A319.
- Possibilità di volare verso destinazioni più lontane: **3.500km.**
- Aumento della capacità: +25% (**156** vs 125 posti).
- Nel 2020 Volotea sostituirà 3 Boeing 717 con 3 Airbus A319.
- Nel 2022 la flotta sarà 100 % Airbus.

VOLOTEA 5

VOLOTEA HA A CUORE L'AMBIENTE

Impegno nell'aderire a iniziative che portano a benefici ambientali

Un progetto a lungo termine, rispettoso dell'ambiente, che unisce ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni e realistiche esigenze commerciali.

- Volotea è partner di DANTE Aeronautical per un progetto aeronautico ibrido-elettrico all'avanguardia.
- Uno sforzo innovativo per ridurre del 50% le emissioni di carburante, un aeromobile da 19 a 35 posti che sarà interamente sviluppato nei prossimi 10 anni.

Tonnellate totali di CO_2 emesse dalle rotte esclusive rispetto a Volotea *(2019)*

- Il network point-to-point di Volotea alleggerisce il traffico aereo e riduce le emissioni di CO2 del 43%-38%, grazie alla sostituzione di due voli in connessione con un singolo volo diretto.
- Dal 2016, la continua evoluzione della flotta Volotea migliora l'impronta ecologica della compagnia.
- Volotea ha iniziato un programma di riduzione di CO_2.

VOLOTEA 6

354 ROTTE TRA PIÙ DI 90 CITTÀ

VOLOTEA 7

VOLOTEA SI SVILUPPA PRINCIPALMENTE NEL BACINO MEDITERRANEO: FRANCIA,ITALIA, SPAGNA E GRECIA

Network 2020

- 6 basi: Bordeaux, Nantes, Tolosa, Strasburgo, Marsiglia e Lione.
- 18 aeroporti.
- 161 rotte (20 nuove nuove 2020).
- Oltre xxx passeggeri nel 2019 (+%).

76 rotte esclusive per/dalla Francia.

4.000.000 di posti per più di 26.000 voli.

- 6 basi: Venezia,Palermo, Verona, Genova, Cagliari e Napoli.
- 20 Aeroporti.
- 176 rotte (20 nuove nel 2020).
- Oltre 3,800,000 passeggeri nel 2019 (+%).

125 rotte esclusive per/dall'Italia.

4.400.000 posti per oltre 31.000 voli.

- 1 base: Atene
- 15 aeroporti.
- 80 rotte (17 nuove nel 2020).
- Oltre xxx passeggeri nel 2019 (+%).

56 rotte esclusive per/dalla Grecia.

1.300.000 posti per oltre 9.700 voli.

- 2 basi: Bilbao e Asturias.
- 20 aeroporti.
- 90 rotte (12 nuove nel 2020).
- Oltre xxx passeggeri nel 2019 (+%).

51 rotte esclusive per/dalla Spagna.

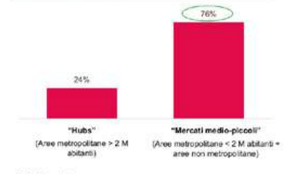
1.600.000 posti in oltre 11.800 voli.

VOLOTEA

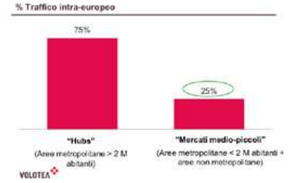
Volotea: una grande opportunità in Europa

Oltre il 75% dei 512 milioni di abitanti Europei vive in città medio piccole, generalmente sotto servite da voli diretti, in particolar modo quelle del sud Europa

% Popolazione europea



% Traffico intra-europeo



Destinazioni e basi Volotea del 2019

VOLOTEA 9

Volotea crea nuovi collegamenti

% of 2019 Volotea ASK with Competition

2/3 delle rotte operano senza concorrenza perchè prima dell'arrivo di Volotea era necessario fare scalo in un grande hub per raggiungerle.
Qualche esempio:

Palermo – Dubrovnik
Catania – Ancona
Cagliari – Atene
Genova – Pantelleria
Bari – Spalato
Pisa – Tolosa
Venezia – Alicante
Ancona – Cagliari
Olbia – Marsiglia
Napoli – Trieste
Verona - Malta

VOLOTEA 10

Lorenzo Lagorio

Country Manager Italia EasyJet

Laureato in economia aziendale all'università Bocconi di Milano, ha intrapreso la sua carriera occupandosi di Risorse Umane e Organizzazione in aziende di diversi settori. In Easyjet dal 2008, dopo un percorso di carriera internazionale nella funzione HR, da gennaio 2019 è stato nominato Country Manager per l'Italia, nel quale EasyJet trasporta oltre 20 milioni di passeggeri all'anno con un network in continua espansione, 34 aeroplani basati ed oltre 1400 dipendenti nelle basi di Milano Malpensa, Napoli e Venezia.

Ha toccato due punti e magari li approfondisco brevemente.
AirItaly avendo hub a Malpensa e facendo corto raggio da Malpensa, ha un numero importante di rotte in sovrapposizione con Easyjet, per cui su quelle rotte abbiamo attivato la tariffa di riprotezione di cui parlava che è una tariffa fissa di 39 € che è una vera e propria tariffa di salvataggio che è disponibile per tutti i passeggeri che avevano la prenotazione con AirItaly che non verrà, ovviamente, soddisfatta.
Per quanto riguarda Fiumicino, noi in realtà operiamo con un modello point-to-point che prevede operazioni da una base ad altri aeroporti, non avendo ad oggi una base operativa né in Sicilia, né a Roma. Diciamo che oggi non stiamo guardando a rotte tra Roma e la Sicilia perché semplicemente non rientrano nell'ambito di quello che è il nostro normale modello di operazioni.
Brevemente, visto che penso che tutto il possibile sia già stato detto, io cercherò di essere veloce e di ripetere il meno possibile. Vi parlo brevemente di Easyjet, dando qualche numero.
Easyjet è un'azienda pan-europea. E' un gruppo, non vi nasconderò che abbiamo la sede centrale in Inghilterra, Londra-Luton, però ci riteniamo a tutti gli effetti un gruppo pan-europeo. Operiamo con un modello point-to-point da una trentina di basi, in otto paesi europei, tra cui l'Italia. Abbiamo in totale 335 aeroplani in questo momento che sono divisi in tre compagnie. Tre compagnie che hanno rispettivamente licenza britannica, austriaca, quindi europea e svizzera. Questo tipo di assetto ci consente di comportarci in ognuno dei paesi dove operiamo come un vettore domestico di fatto, per cui operando voli domestici e internazionali da tutti i paesi europei.

Interviene il moderatore
La Brexit vi ha creato dei problemi?

Lorenzo Lagorio
Grazie della domanda. Brexit in realtà non ci creerà problemi proprio per il tipo di struttura di gruppo che abbiamo messo in piedi per cui il fatto di avere tre licenze, una europea, una britannica e una svizzera, di fatto ci consente di continuare, anche in una prospettiva di Brexit particolarmente dura, ci consente comunque di poter assicurare la continuità delle operazioni. Sulla Sicilia, visto che parlavamo, come dire, della nostra presenza in Europa e in Italia.
In Italia abbiamo 35 aeroplani, tre basi che sono Milano Malpensa, Venezia e Napoli. Da qui operiamo voli sia domestici che internazionali. In Sicilia noi siamo molto presenti, la crescita è stata una crescita costante negli anni. Siamo presenti a Catania e a Palermo. Complessivamente l'offerta è di oltre 2.500.000 di posti, per cui siamo sicuramente un vettore importante. Operiamo dalla Sicilia sul mercato domestico per cui colleghiamo la Sicilia con Venezia, con Malpensa e con Napoli, ma anche e soprattutto con i mercati internazionali europei da dove sicuramente molti turisti arrivano. Per cui, Regno unito, la Francia, la Germania, l'Olanda sono diciamo in nostri mercati più importanti da dove vengono operati i voli verso la Sicilia.
E' già stato detto ampiamente quanto il trasporto aereo abbia un impatto positivo sull'economia. Il nostro mestiere come compagnia aerea è quello di collegare dei punti è di vendere questi posti, operando dei voli di linea. Noi di fatto rendiamo possibile la mobilità delle persone e rendiamo possibile il turismo e rendiamo possibili anche i viaggi di affari. Queste esternalità positive del fatto di operare come compagnia aerea sono assolutamente un fattore importante che sicuramente anche nella politica e nelle istituzioni viene tenuto in considerazione. E' per questo che il settore del trasporto aereo è un settore considerato strategico in tutti i paesi. Avevo letto un dato che per quanto riguarda l'Italia il trasporto aereo contribuisce per circa 46 miliardi di euro al PIL, per cui circa il 2.7% del totale. Qualunque politica che di fatto favorisce un ulteriore crescita del trasporto aereo ha difatti un effetto moltiplicatore sull'economia in generale. E' questo il motivo per cui riteniamo che le politiche che favoriscono il settore sono politiche che vanno bene per il paese in generale. E' un

volano per l'economia dei territori e questo ci dà una grande responsabilità.
Come ha detto Valeria Rebasti, noi portiamo persone ma all'interno di un sistema. Ossia è una domanda che di fatto viene incontro a quella che è la nostra offerta di posti e di viaggi. Per cui, questo meccanismo funziona se c'è un sistema che funziona. Il sistema è fatto ovviamente dalle compagnie aeree, dagli aeroporti che devono fornire servizi efficienti a costi ragionevoli. E' fatto dal sistema dell'ospitalità che come dicevamo deve essere un sistema moderno e che va incontro a quelle che sono le esigenze dei viaggiatori moderni.
Il sistema della promozione turistica è molto importante. Abbiamo fatto l'esempio di Malta, ma devo dire a livello europeo ci sono parecchie buone, ottime pratiche che dovremmo considerare e magari imitare. Questo è un po' un punto debole del nostro sistema. Chiaramente la promozione turistica, se ha le risorse e le sa utilizzare in modo strategico, è in grado di stimolare quella domanda che poi invita e stimola le compagnie aeree a mettere le rotte e a investire laddove questa domanda viene creata. Per cui si crea un sistema virtuoso che ha bisogno di tutti questi attori: ospitalità, compagnia aerea, aeroporti, promozione turistica e istituzioni ovviamente, che sono dietro soprattutto la promozione turistica, ma anche dietro l'esistenza di infrastrutture adeguate.
Prima ci chiedevamo cosa serve per stimolare le compagnie a investire. Serve davvero questo tipo di sistema. Il fatto di avere degli aeroporti che sono ben collegati con le città, con le destinazioni turistiche è fondamentale. Viceversa, viene a mancare quella domanda che poi consente a noi di investire nel lungo periodo. C'è un altro aspetto che volevo affrontare, che è collegato alle azioni che oggi servono per sviluppare le potenzialità dell'Italia e anche della Sicilia. Leggevo un dato che non conoscevo, prima di prepararmi per questa presentazione e che mi ha seriamente stupito. La fonte è l'ENIT, ed ho letto che di tutti i turisti internazionali che arrivano in Italia soltanto il 3.5% arriva in Sicilia. Mi auguro che sia un dato attendibile, però è davvero un dato molto molto sorprendente. Per cui, chiaramente c'è un tema di potenzialità inespresse e sono sicuro che nel momento in cui la Sicilia saprà esprimere questa potenzialità a quel punto è chiaro che gli aeroporti dovranno rispondere ancora di più a una domanda che oggi tutto sommato è limitata a quella che è l'offerta della Regione e del territorio. Per cui, questa potenzialità si può, si deve, anzi, sfruttare e serve una strategia per farlo.
Sicuramente c'è un tema di promozione di cui abbiamo già parlato. C'è un tema di coerenza di indirizzi strategici anche del governo. Il governo dice che una delle priorità strategiche di questo paese è il turismo. Se questo è vero, allora anche le altre politiche devono andare in quella direzione. Adesso sarò un po' di parte nell'affermazione che sto per fare, però non si può sostenere che il turismo è una priorità strategica e poi ogni tre per due proporre una tassa sul trasporto aereo o sui passeggeri che sono ovviamente azioni che hanno un effetto esattamente contrario a quella che si dice che è la visione strategica del paese.
C'è il tema degli investimenti in infrastrutture e nei servizi, di cui abbiamo parlato, c'è il tema dell'adeguamento della struttura recettiva, gli investimenti in digitalizzazione. Ora, pensiamo che sempre di più nel mondo chi pianifica i propri viaggi lo fa utilizzando strumenti digitali, per cui usando il web o sempre di più addirittura lo smartphone. E' chiaro che se l'offerta turistica non è presente su certe piattaforme, di fatto questo diventa un limite alla potenzialità dell'offerta.

Il moderatore interviene proponendo una domanda
Sia dal vostro punto di vista, ma anche dal punto di vista degli investimenti che devono fare gli altri, l'investimento sul green, economicamente quanto vale?

Lorenzo Lagorio
Stavo proprio arrivando a questo, perché un altro tema che sempre di più orienterà le scelte dei turisti a livello globale è il tema della sostenibilità. Questo vale per tutti gli operatori del settore. È fondamentale che ognuno sia in grado di rispondere alle istanze di sostenibilità, viceversa il rischio è veramente quello di non avere un futuro. Questo vale anche per le compagnie aeree. Le compagnie aeree che oggi non sono in grado di pensare nel lungo periodo e di investire in sostenibilità, corrono il rischio di non avere davvero un futuro nel lungo termine. Su questo tema, non è un caso che sia AirMalta sia Volotea che Easyjet parliamo di questo argomento. È anche colpa o merito di Greta sicuramente, però il tema è reale.
Il trasporto aereo a livello globale genera all'incirca il 3% delle emissioni. Si potrebbe dire che non è tantissimo, che ci sono settori sicuramente molto più inquinanti. Il tema vero è che il trasporto aereo è l'unico settore le cui emissioni continuano a crescere e questo spiega poi certi atteggiamenti sempre più comuni e sempre più diffusi nel pubblico non solo nel nord Europa, ma anche nel nostro paese. Per cui non fare niente per rispondere a certi tipi di istanze significa mettere a rischio la propria sostenibilità come modello di azienda. Su questo diciamo che Easyjet si è mossa in diversi modi, ma diciamo che tutto il settore si è mosso in diversi modi. Per quanto ci riguarda da una parte c'è stato un investimento continuo in nuove tecnologie e in procedure operative sempre più efficienti che negli ultimi venti anni ha portato a una riduzione di emissioni per chilometro per passeggero, di oltre un terzo, circa il 34%. C'è una visione di lungo periodo che, per quanto ci riguarda come operatore aereo di corto raggio, vede sempre di più una elettrificazione di quelle che sono le operazioni in futuro. Allora, sembra fantascienza oggi, però gli investimenti stanno continuamente aumentando, i progetti sono sempre di più. A oggi, la previsione è che nel 2050, che non è dopodomani, il trasporto aereo di corto raggio in Europa sarà elettrificato completamente.
Parliamo del corto raggio, e sappiamo che in qualche modo il punto di arrivo è la vera decarbonizzazione. Nel frattempo si investe in aeroplani sempre più efficienti. Prima è stato fatto l'esempio degli Airbus della famiglia 320 NEO. Anche Easyjet sta investendo in questo tipo di aeroplani che producono meno emissioni e meno rumore. Sugli Airbus 320 e 321 NEO proprio un paio di settimane fa, abbiamo annunciato che avremo ben quattro Airbus 321 basati su Malpensa. Tra l'altro, visto che siamo in Sicilia, questi aeroplani opereranno anche sulle rotte, su Catania, su Palermo, non solo da Malpensa, ma anche da Parigi, anche da Londra, per cui, siamo contenti di poter dire che le operazioni di Easyjet anche sulla Sicilia sono sempre più all'insegna della sostenibilità.
Però, ed è il tema, noi siamo una compagnia aerea e la realtà è che, in quanto tale, inquiniamo. Per cui in qualche modo la scelta che è stata fatta qualche mese fa da Easyjet, forse lo avrete già sentito, è stata di assumersi in qualche modo la responsabilità dell'inquinamento prodotto e il suo costo. Per cui a partire da novembre dell'anno scorso, per cui già da qualche mese, la scelta che è stata fatta è stata quella di compensare le emissioni di CO2 su tutti i nostri voli, per conto di tutti i passeggeri. Cosa vuol dire compensare? Compensare di fatto significa acquistare dei crediti, che vengono utilizzati per finanziare dei progetti che vanno a ridurre la quantità di CO2 nell'atmosfera, vanno a ridurre le emissioni, in maniera esattamente equivalente (***nel frattempo sono state recuperate le slides…***) a quello che sono le emissioni prodotte dai nostri voli. Per cui, il tema è, che noi oggi diciamo che l'impatto netto dei nostri voli, in termini di emissioni di CO2, è zero. Ora, certamente non pensiamo che questa sia la soluzione definitiva del problema, non lo è. E' un rimedio provvisorio, ma riteniamo che la soluzione definitiva sia l'innovazione tecnologica e la graduale elettrificazione che passa, come diceva anche Valeria prima, anche per una fase in cui ci sarà una propulsione ibrida utilizzata come già succede nel mercato automobilistico. Però sicuramente quella ha bisogno sicuramente di lungo periodo. Chiaramente ci sono aziende che, come quelle che sono qua presenti, che avendo un modello di business sano e che funziona, riescono ad avere quella visione di lungo periodo e quindi si spera di riuscire anche a dare risposta a quelle istanze di sostenibilità che sempre di più guidano quelle che sono le scelte dei consumatori.

easyJet: chi siamo

Gruppo europeo con HQ a Londra Luton

- **3 compagnie** (easyJet UK, easyJet Europe, easyJet Switzerland)
- **In Italia dal 1998**
- **335 aeroplani della famiglia A320**
  - 35 basati ad oggi in Italia
  - MXP, NAP, VCE
- **Circa 15.000 dipendenti in 8 paesi europei**
  - 1.500 in Italia
  - contratti locali
- **Oltre 100m passeggeri attesi nel 2020**
  - Oltre 20m in Italia
  - Capacitá eq. 60+ a/m
  - 3a compagnia in Italia
  - 12% quota di mercato

easyJet in Sicilia

- **Palermo**
  - 650k passeggeri (FY 2019)
  - 8 rotte
- **Catania**
  - 1.8m passeggeri (FY 2019)
  - 17 rotte
- La crescita continua nel 2020, sempre in un'ottica di lungo periodo
- easyJet porta il 17% dei flussi internazionali verso la Sicilia (oltre 1m pax da/per estero)

Trasporto aereo, leva strategica per sviluppo socio-economico

I benefici del trasporto aereo

Aumenta la **mobilità** delle persone	Semplifica le relazioni **commerciali**	Favorisce gli **scambi culturali**	**Aumenta i collegamenti** tra destinazioni

Trasporto aereo: un volano per l'economia dei territori

- supporta **714.000 posti di lavoro** e contribuisce per **46 miliardi di Euro all'economia del Paese (circa 2.7% del PIL)**
- *«Se il governo italiano adottasse un'agenda per rendere il settore del trasporto aereo maggiormente competitivo entro il 2037 potrebbero essere generati circa 20 miliardi di euro di PIL e 200.000 posti di lavoro addizionali nel Paese»* (IATA, 2019)

Trasporto aereo, leva strategica per sviluppo socio-economico

Fare "sistema" tra tutti gli attori della filiera del turismo al fine di sviluppare le potenzialitá del territorio

Il trasporto aereo nella filiera del turismo

L'Italia occupa il **5° posto nel mondo** per numero di arrivi di turisti internazionali

- **Sicilia**: potenziale ancora inespresso, ad oggi attrae il **3.5% dei turisti internazionali in Italia** *(dati ENIT e Banca D'Italia, elab. Ambrosetti, 2017)*

Cosa serve per sviluppare le potenzialità?

- **Promozione del territorio all'estero** – più risorse e un approccio piú integrato per ridurre la frammentazione e raggiungere massa critica
- **Coerenza negli indirizzi strategici** (incluse politiche fiscali)
- **Investimenti in infrastrutture e servizi** – inclusi trasporti locali (es. collegamenti con aeroporti)
- **Adeguamento offerta ricettiva** – esperienze, etc.
- **Investimenti in digitalizzazione** – accesso a piattaforme digitali, pagamenti elettronici, etc.
- **Formazione degli operatori**
- **Risposte alle istanze di sostenibilità**

Le istanze di sostenibilitá

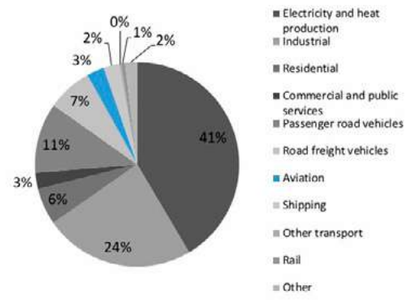
La crescente **attenzione alla sostenibilitá** influenza sempre piú le **scelte dei viaggiatori**

Sostenibilità deve diventare la **parola d'ordine per tutti gli operatori del settore**

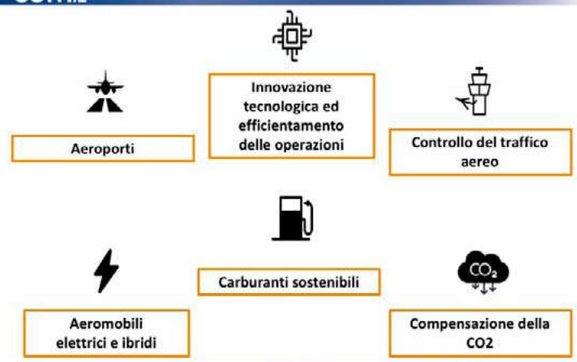
'Sostenibilità' non è una leva di marketing...

...ma la **chiave per lo sviluppo nel lungo periodo**

L'impatto del trasporto aereo

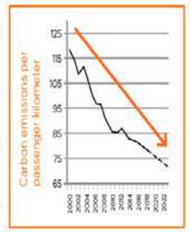


Gli sforzi dell'industria per la sostenibilitá



easyJet: cosa abbiamo fatto fino ad ora

- Utilizzo di **un solo motore durante la fase di rullaggio**
- **Ottimizzazione dei piani di volo**
- **Coefficienti di riempimento elevati**
- **Riduzione del peso** (es. sedili, carrelli, rivestimenti)
- Estremità delle ali **«Sharklet»**
- **Aeroplani di ultima generazione** (fam. A320 NEO)



Nel 2019 le emissioni di anidride carbonica di easyJet sono state pari a 77.07 grammi per passeggero per km

Sono state ridotte di circa un terzo dal 2000 e l'obiettivo è di ridurle ancora

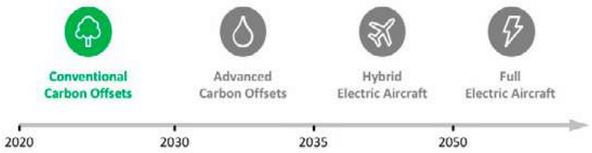
La compensazione di CO2

Dal 19 Novembre 2019
easyJet é la prima grande compagnia aerea ad operare voli a impatto zero di CO2
compensando le emissioni di tutti i voli, nazionali ed internazionali,
per conto dei suoi clienti.

La quantità di CO2 prodotta da ciascun volo viene compensata **acquistando «crediti» e finanziando progetti** (accreditati VCS e Gold Standard) per la riduzione di CO2 nell'atmosfera:

- **NATURA** – Progetti di rimboschimento e prevenzione della deforestazione
- **ENERGIE RINNOVABILI** – Sostituzione dei combustibili fossili con fonti rinnovabili (solare, eolico, etc.)
- **SOSTEGNO ALLE COMUNITA' LOCALI** – Es. creazione di pozzi, riparazione acquedotti, installazione di cucine a combustione pulita

La strada verso la decarbonizzazione



Due **partnership** per il futuro del settore:

- con **Wright Electric** da oltre due anni su un progetto di sviluppo di un aeroplano elettrico per uso in aviazione commerciale
- con **Airbus** per progetti di ricerca sull'introduzione dell'aereo ibrido e elettrico

Marco Di Giugno

Direttore ufficio legale Enac Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Direttore dell'Ufficio Legale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Avvocato iscritto presso la sezione enti pubblici, ha conseguito il Dottorato in "Diritto ed Economia dei Sistemi Produttivi dei Trasporti e della Logistica" presso l'Università di Udine ed è professore a contratto di Diritto della Navigazione presso l'Università "La Kore" di Enna. Già Direttore Aeroportuale Sardegna. È autore di pubblicazioni accademiche sui trasporti. Già relatore in qualificati convegni sui temi dei trasporti.

Ringrazio Amanda Succi e Anna Rita Secchi per l'opportunità di ritornare nella mia terra, a Palermo che è la mia città. Anche se lavorativamente parlando ho vissuto sempre in Sardegna. Avere l'opportunità di ritornare in questa sala, la sala del rettorato presso cui mi sono laureato, per me è sempre motivo di orgoglio.

Altro motivo di orgoglio è rappresentare un ente che ha solo 20 anni ma che ha raggiunto tantissimi risultati a livello nazionale e internazionale. Il relatore virtuale che interverrà (fa riferimento a Salvatore Sciacchitano – Presidente ICAO) è un ex dirigente dell'Enac. Per cui teniamo molto a dire che da un piccolo ente di un piccolo Stato abbiamo avuto la forza, anche grazie al grande lavoro di squadra, di raggiungere grandi obiettivi portando alla presidenza dell'organismo mondiale dell'aviazione civile un ex dirigente dell'Enac, fra l'altro siciliano. Mostro una slide sulla mission dell'Enac, focalizzando l'attenzione su una delle tante cose che abbiamo detto oggi. L'ambiente. La mission dell'Enac è stata scritta nel 2000 circa. Dunque già 20 anni fa al centro della mission e degli obiettivi dell'Ente c'era il rispetto dell'ambiente. Il problema dell'ambiente lo abbiamo sempre avuto a cuore, tant'è vero che in molti progetti di ricerca che abbiamo avuto l'opportunità di finanziare, uno di quelli più importanti era il test e la sperimentazione sui bio carburanti. Non esiste solo l'elettrico, che dal nostro punto di vista non lo vediamo realizzabile a breve. M abbiamo avuto la possibilità di sviluppare in collaborazione con le principali università italiane, fra cui La Sapienza, l'opportunità di utilizzare i cosiddetti biocarburanti. I biocarburanti sono dei carburanti che non utilizzano le fonti derivanti da carbonio per produrre energia, ma sono fonti ecocompatibili. Si parla di alghe e di prodotti che nella combustione non rilasciano la Co2 che crea è all'origine dell'inquinamento.

ICAO ha emanato e sta portando avanti il programma "Corsia" che ha l'obiettivo di andare a limitare il numero delle emissioni di CO2 attraverso il trasporto aereo per cercare di riequilibrare e rendere il trasporto aereo sempre più ecocompatibile possibile. Proprio per dare risposta alle domande che vengono dalle generazioni più giovani che vogliono restituito un mondo così come lo abbiamo trovato noi, e avere l'opportunità di continuarlo a vivere.

Quali sono le principali attività Enac volte a promuovere lo sviluppo dell'aviazione civile? Innanzitutto lo sviluppo dei collegamenti aerei tramite la sottoscrizione di accordi bilaterali, di cui si è parlato anche in precedenza. La sottoscrizione degli accordi con la Cina, ma a luglio la sottoscrizione dell'accordo con il Giappone e circa due anni prima con la Russia, sono stati esempi di un ottimo lavoro di squadra portato avanti con il Ministero degli Esteri e con il Ministero dei Trasporti che ci ha visti protagonisti ai tavoli con i nostri omonimi, volti a incrementare la possibilità di nuove opportunità per gli aeroporti italiani. Perché il ruolo delle istituzioni è dare l'opportunità agli operatori di settore di sviluppare quelli che sono i traffici aerei. Si è già parlato della Cina ma volevo evidenziare gli obiettivi raggiunti con il Giappone e con la Russia. Quale è stato il principale obiettivo che abbiamo raggiunto? Quello di liberalizzare gli aeroporti di collegamento. Ossia svincolare gli accordi bilaterali dagli aeroporti di Roma e di Milano e in alcuni casi di Venezia, dando la possibilità a tutti gli aeroporti italiani di avere la capacità di andare a negoziare con gli stati con i quali abbiamo sottoscritto gli accordi bilaterali, per dare la possibilità di attivare collegamenti diretti. Faccio presente che non tutti i gestori aeroportuali sono stati virtuosi nel dare seguito agli accordi che noi abbiamo posto in essere. Ad esempio, la Sardegna ha scoperto tardi che esistevano gli accordi bilaterali che consentivano di attivare dei voli diretti tra la Sardegna e la Russia. Per fortuna è arrivato finalmente un manager competente e profondo conoscitore del settore. Ma come mai non abbiamo attivato questi collegamenti?

Moderatore Gioacchino Amato interviene

Mi sembra che la Gesap abbia un problema per attirare collegamenti con la Turchia. Non per colpa di Gesap, ma sembra si sia bloccato qualcosa forse a livello di ministero. Quindi si è sbloccata questa situazione. Perché bisognava fare un cambio di destinazione, scritto nell'accordo bilaterale.

Interviene Mary Rose Garbutt

Questo è stato un escamotage che abbiamo scritto ora, perché siamo vicini alla sospensione del negoziato comunitario. Perché per il regolamento 847, che lei conosce bene, noi non possiamo autorizzare e aumentare le frequenze o cambiare comunque quello che è il negoziato comunitario finché è in vigore e in corso, perché sono previsti per regolamento delle sanzioni e delle penalità. Se ricordo bene questa situazione con la Turkish ha avuto inizio due anni fa. Abbiamo detto sempre che i voli potevano essere autorizzati, purchè si provvedesse alla notifica alla commissione europea. Questo è stato il punto. Perché noi abbiamo applicato la legge, il regolamento 847.

Di Giugno

Sì, perché ci sono degli accordi bilaterali che possono essere portati avanti direttamente dall'Italia, e altri a cui siamo compartecipi rispetto agli accordi che vengono stipulati dalla commissione europea. Perciò, quando non è una trattativa diretta dall'Italia, e deve passare attraverso la commissione europea, sicuramente c'è qualche passaggio burocratico in più.

Garbutt

Finché c'è un negoziato comunitario in corso, una volta che si firma e si completa, il mandato l'abbiamo dato per tre anni, abbiamo messo una clausola di fine di questo negoziato. Dovrebbe finire comunque entro maggio giugno, perché scade il mandato, quindi con questo escamotage abbiamo autorizzato di cambiare il punto di destinazione con uno previsto all'interno dell'accordo.

Amato

E questa è una buona notizia

Garbutt

Assolutamente sì. Tra l'altro, si pensi all'indotto e ai turisti.

Amato

Credo che si parli di 50.000 passeggeri l'anno in più

Giovanni Battista Scalia - AD Gesap

Se volete integro. Devo dire che dopo un po' di attività di stalking, soprattutto con Cancellieri, diciamo che l'avrò chiamato tra le 70 e le 100 volte, finalmente abbiamo fatto un bel tavolo con Enac e il ministero. Siccome c'erano un po' di interpretazioni divergenti rispetto a una cosa che si poteva fare, finalmente ora abbiamo avuto l'autorizzazione. Finalmente l'aspetto burocratico lo abbiamo superato. Ora è chiaro che il passaggio in più è che la compagnia, mentre il volo due anni fa lo aveva già programmato e aveva anche assunto le persone, ora stiamo vedendo, spero presto di dirvi da quale data potremmo attivare il volo. In questo dobbiamo fare i complimenti a Enac e al viceministro Cancellieri. Perché, ho spiegato che 50.000 passeggeri turchi valgono minimo 20 milioni di Pil, perché poi parliamo di asiatici e di flussi importanti. Quindi è stato un esempio virtuoso di attivazione e finalmente di soluzione. Speriamo anche che la situazione politica turca rimanga tranquilla e consenta sani rapporti tra le nazioni.

Di Giugno

Un'altra delle nostre linee di azioni è una tematica che è abbastanza calda in Sicilia anche attualmente, che è quello della necessità di andare a bilanciare le esigenze di liberalizzazione del mercato con le esigenze sociali. Perciò il tema abbastanza caldo nelle isole è quello della continuità territoriale. Inoltre, una delle tante attività che facciamo nell'ambito dello sviluppo dell'aviazione civile sicuramente è quello di predisporre, su incarico del Ministero dei Trasporti, il piano nazionale degli aeroporti. Questa slide evidenzia che cos'è il traffico aereo. Questo è il traffico di un giorno, il giorno in cui si è raggiunto il numero più alto della storia per quanto riguarda il numero di voli partiti in un giorno. Guardate che immagine. Questa immagine invece è quella che più ci deve fare riflettere. Il Dottor Scalia ha detto che questo convegno meritorio è arrivato al momento giusto. Mi dispiace Amanda, ma ho l'impressione che siamo un po' in ritardo. Perché come vedete questa slide evidenzia lo spostamento del centro di gravità del trasporto aereo. Vedete che si va sempre più spostando verso oriente. Perché? Perché questo grafico viene calcolato sulla base del numero dei passeggeri delle nazionalità da cui provengono. Come vedete nel 2038 questo baricentro si sposterà sempre più verso oriente. Questo significa, da un lato, che i passeggeri cinesi cresceranno in maniera esponenziale. Il traffico aereo a cui è destinata a crescere la Cina, a prescindere dal coronavirus, è destinato a incrementi

sicuramente a due cifre. Sicuramente quello è il mercato che più dobbiamo cercare di coinvolgere e portare in Europa. Dall'altro evidenzia il fatto che se l'Europa, non tanto la Sicilia o l'Italia, non si dà una mossa per cercare di ritornare importante e centrale nel mercato mondiale, sicuramente avremo grosse difficoltà a gestire un momento di passaggio come questo. La continuità. Ho vissuto otto anni in Sardegna quindi il problema della continuità è un problema che conosco molto bene. Ho fatto l'esempio dei due modelli che conosco che è quello spagnolo e del modello che è stato attuato in Sardegna. Purtroppo i dati evidenziano che quest'ultimo è un modello che non ha avuto un grosso successo rispetto al modello spagnolo. Perché non ha funzionato il modello della Sardegna? Perché purtroppo in tutto il periodo di vigenza della continuità su quelle tratte, il traffico non è cresciuto. Perciò è un traffico che è stato stazionario rispetto agli altri indici di traffico sulle altre destinazioni. Per cui avevamo una crescita su altre destinazioni fra il 7 e il 10%, mentre sulle tratte oggetto di continuità fra Roma e Milano, gli indici di crescita erano intorno all'1%. Perciò ritengo che questo debba fare riflettere anche chi chiede la continuità come soluzione di tutti i problemi.
Riflettiamo sul tipo di modello da attuare. Cosa fa il modello spagnolo? Il modello spagnolo non chiude il mercato. Il modello spagnolo incentiva il mercato, garantisce agli abitanti delle isole Baleari e delle isole Canarie, la possibilità di scegliere fra un gruppo di tariffe, tra cui anche la tariffa residenti. Ma è una scelta non è una imposizione di tariffe. Questo consente agli operatori di poter stabilire il loro mercato perché sono in concorrenza fra di loro e avere l'opportunità di avere passeggeri in più. Dall'altro, dare al residente l'opportunità di scelta soprattutto nel momento di punta, perché le difficoltà tariffarie sono nei momenti di punta, come l'estate e il Ferragosto. Posso assicurare, essendo io stesso un fruitore della linea Roma-Palermo o Roma-Catania che utilizzo per l'attività universitaria che svolgo, che i problemi tariffari ci sono soltanto nei momenti di punta. Per il resto del periodo, facendo un confronto con la Sardegna, vi assicuro che la tratta Roma-Palermo o Roma-Catania mediamente costa meno della tariffa in continuità Cagliari-Roma o Cagliari-Milano. Dunque riflettiamo, non gridiamo di volere la continuità ritenendo che sia un nostro diritto.

Intervento dal pubblico
I sardi sono un milione e due. Noi siamo 5 milioni e siamo molto più attivi, senza offesa per i sardi. Dovremmo approfondire questo concetto. Perché è un problematica molto serio.

Di Giugno
A maggior ragione si è più in concorrenza

Pubblico
Ma noi finanziamo l'Alitalia con i voli siciliani. Oltretutto le nostre ferrovie sono inesistenti, ancora con il binario unico e parte non elettrificato. Le autostrade sono un disastro grazie all'Anas, a parte il consorzio autostradale siciliano che ci fa vergognare. Noi siamo 5 milioni di persone che lavora e dovremmo avere una tariffa competitiva. Anche noi dovremmo avere pari opportunità. Sicilia e Sardegna sono isole che hanno una grande forza nella strategia del Mediterraneo, ma noi siamo penalizzati come siciliani. Dovremmo approfondire questa tematica, perché non lo accetto. Non lo dico da siciliano ma lo dico da manager. Grazie

Di Giugno
Non lo metto in dubbio. La stessa obiezione che fa lei sul finanziare l'Alitalia è la stessa obiezione che fanno i sardi rispetto la continuità. Perciò se finanziamo in concorrenza e finanziamo in continuità ci sarà qualcosa che non va bene. Racconto l'esperienza che ho avuto in occasione del bando di continuità della Sardegna. È andato deserto. La regione Sardegna aveva predisposto un modello di continuità veramente spinto: erano previsti 13-15 collegamenti fra Roma e Cagliari al giorno, con cinque partenza la mattina. Un modello che noi avevamo già bocciato come ente perché era infattibile dal punto di vista delle compagnia aerea. Il bando è andato deserto. L'ex presidente Riggio ha detto che finalmente i sardi avranno la possibilità di andare in concorrenza. Di liberalizzare le rotte. Il presidente in Sardegna non ci si poteva più avvicinare, perché aver toccato la continuità per i sardi era come aver toccato un diritto acquisito. Che però non funziona.

Pubblico
Noi paghiamo un volo Catania-Roma anche 400 € con l'Alitalia. Con quella somma possiamo fare il giro del mondo. E' un monopolio da revocare.

Di Giugno
In teoria il monopolio non c'è. C'è la liberalizzazione. Sulla stessa tratta operano Ryanair e EasyJet. Il problema per noi come autorità per l'aviazione civile è che qui al tavolo non c'è una compagnia aerea italiana. Ho avuto modo di conoscere Carlos Mugnos, il fondatore di Volotea, uno spagnolo. Le basi aeree della compagnia in Spagna sono due. Mentre il principale mercato di Volotea, che è una compagnia spagnola, è l'Italia. Allora, perché l'imprenditoria italiana nel trasporto aereo non funziona? Dov'è il problema? Ce lo siamo chiesti. Noi facciamo molta autocritica sulla nostra attività. Proprio oggi leggevo un articolo in cui ci è stato contestato il fatto se sapevamo se Air Italy era in crisi e che non sarebbe stata in grado di portare avanti il suo business. Devo dire che nel business Plan che hanno presentato per ottenere la licenza, loro avevano previsto di essere in questa situazione. Ma da società che si considerava start-up avevano preventivato comunque di procedere al ripianamento delle perdite. Dunque è difficile svolgere il nostro ruolo. Che cosa facciamo? Li facciamo chiudere prima o ci fidiamo degli impegni che loro hanno assunto? Non è molto facile. Andando verso la chiusura del mio intervento, ho evidenziato in questa slide la principale criticità del sistema aeroportuale italiano, in particolare la frammentazione del sistema aeroportuale. Abbiamo tanti aeroporti ma un vero sistema non lo abbiamo. Abbiamo un'opportunità: è in vigore il piano nazionale degli aeroporti del 2015 ed attualmente è in corso di revisione sulla base delle indicazione che abbiamo ricevuto.
Sicuramente l'ultima direttrice del piano nazionale aeroporto è quella che più ci deve far riflettere. Ossia l'incentivazione alla costituzione di reti o di sistema aeroportuali. Come ho avuto modo di dire in un precedente convegno, piccolo non è più bello. Non abbiamo più bisogno di aeroporti piccoli. Abbiamo bisogno di realtà grandi che siano competitivi almeno a livello europeo per non dire mondiale. La Sicilia è in mezzo a due realtà importanti: a un colosso che si chiama AENA (la società spagnola che opera nel settore aeroportuale e proprietaria della maggior parte degli aeroporti spagnoli) alla sua sinistra che è in Spagna, e alla sua destra a un sistema aeroportuale turco che sviluppa solo solo negli aeroporti di Istanbul quasi quanto tutto il traffico aereo italiano. Per cui non so che futuro potremmo avere se ci muoviamo con piccoli aeroporti che fanno fino a 10 milioni di passeggeri da soli. Questi sono esempi di costituzioni di sistemi aeroportuali. In Italia, si è parlato di come in Puglia sia nato un sistema aeroportuale unico. Nel 2007 Save SpA che gestiva l'aeroporto di Venezia ha assorbito anche l'aeroporto di Treviso, e aveva tentato di prendere anche l'aeroporto di Verona. Ora ha acquisito l'aeroporto di Trieste. L'ultima fusione aeroportuale è quella degli aeroporti della Toscana, fatta perché nel piano nazionale degli aeroporti era stato specificato che gli aeroporti della Toscana avrebbero potuto avere un rilievo strategico solo ed esclusivamente se si fossero fusi. Questa è la strada da intraprendere. Il piano nazionale deve dare le indicazioni forti affinché gli aeroporti e le gestioni aeroportuali si possano integrare. Catania si è già avviata su questa linea. A differenza di Cosimo, che è difficilmente raggiungibile, Punta Raisi e Trapani sono quasi come se fossero due piste. Perciò se ci fosse una unica gestione lavorerebbero meglio tutti e due.

Scalia
Quando è così io rispondo.

Di Giugno
Certo prego.

Scalia
Io auguro a Trapani il meglio. Il tema è: noi dobbiamo fare 90 milioni di investimenti che voi ci avete autorizzato. Abbiamo una potenzialità di sviluppo traffico attuale di oltre 10 milioni, con quei lavori arriveremo ben oltre. Abbiamo una EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) di 20 milioni, e un utile di 6 milioni. Non abbiamo in questo momento la possibilità di prendere un altro aeroporto che ha una situazione strutturale un po' complicata. Perché da un lato abbiamo capacità e dall'altro c'è una situazione più complicata. Ci sono delle cooperazioni, però se parliamo di operazioni societarie è un po' complesso. Altrimenti rischiamo che i nostri 300 dipendenti restano senza stipendio.

Di Giugno
Allora vi propongo il secondo punto. Uno strumento giuridico che stiamo analizzando di recente è il cosiddetto contratto di rete. Non so se avete avuto modo di approfondirlo. Perché l'aggregazione serve per avere maggiore capacità contrattuale nei confronti delle compagnie aeree e garantirsi la governance del settore. Da questo punto di vista, la mia esperienza sarda ha portato alla sottoscrizione di un contratto di rete fra l'aeroporto di Cagliari e l'aeroporto di Olbia, che ha permesso l'acquisto di apparati molto costosi, per esempio gli apparati di standard tre, grazie alla possibilità di fare una gara unica per l'aeroporto di Olbia e l'aeroporto di Cagliari. Questo ha contribuito ad ottenere dei costi minori. È naturale per un fornitore stabilire prezzi più bassi quando il numero di macchinari è il doppio. Perciò chi vuole procedere a una aggregazione sicuramente ha uno strumento giuridico che è il contratto di rete. Potrebbe essere uno strumento che può essere utilizzato dalle società di gestione per cercare di aumentare la loro massa critica ed essere più competitivi sul mercato.
Grazie

MEDCOM FORUM

Avv. Marco Di Giugno
Direttore Analisi Giuridiche e Contenzioso

ENAC

Il ruolo dell'autorità per l'aviazione civile nello sviluppo del traffico aereo

La mission dell'ENAC

Nello svolgimento della propria attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo l'Ente promuove lo sviluppo dell'Aviazione Civile, garantendo al Paese, in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi e l'equa competitività nel rispetto dell'ambiente.

La mission dell'ENAC

ATTIVITÀ DI ENAC PER LO SVILUPPO DELL'AVIAZIONE CIVILE

- Sviluppo dei collegamenti aerei tramite gli accordi bilaterali
- Bilanciamento liberalizzazione ed esigenze sociali: la continuità territoriale
- Sviluppo coordinato della rete aeroportuale: il Piano Nazionale Aeroporti

La mission dell'ENAC

PER SVILUPPARE IL TRAFFICO AEREO BISOGNA INTERCETTARE I PRINCIPALI FLUSSI DI PASSEGGERI

La mission dell'ENAC

PROBLEMA: IL CENTRO DI GRAVITÀ DEL TRASPORTO AEREO SI STA ALLONTANANDO DALL'EUROPA

Source: IATA/Tourism Economics Air Passenger Forecasts, October 2019

La mission dell'ENAC

SVILUPPO DEI COLLEGAMENTI AEREI: GLI ACCORDI BILATERALI

- Giappone
- Cina
- Russia

La mission dell'ENAC

LIBERALIZZAZIONE ED ESIGENZE SOCIALI:
LA CONTINUITÀ TERRITORIALE

Modello Spagnolo

Modello Sardegna

La mission dell'ENAC

Il sistema aeroportuale italiano: criticità

PROLIFERAZIONE	• 112 aeroporti funzionanti • Mancanza visione di sistema/sinergie
DISTORSIONI DEL MERCATO	Contributi alle compagnie aeree (low cost)
MARKET TREND	• Crescita della domanda nel lungo periodo • Baricentro domanda si muove verso i paesi emergenti • Settore cargo
SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DEL SISTEMA	• Deficit per gli enti locali • Inefficienza degli investimenti pubblici in infrastrutture • Qualità dei servizi ai cittadini

La mission dell'ENAC

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 17 settembre 2015, n. 201

LINEE DIRETTRICI DI SVILUPPO DEL SETTORE

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

Le direttrici su cui fondare lo sviluppo integrato del settore aeroportuale e il suo risanamento economico finanziario sono così individuate:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva ...
- **superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti** situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- **incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali**, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- ...

La mission dell'ENAC

incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali

- **Avinor AS (Norvegia)** possiede e gestisce 46 aeroporti in Norvegia
- **Aeroporti di Roma (Ad.R.)** gestisce in modo integrato sia lo scalo di Fiumicino che quello di Ciampino
- **Aeroporti di Puglia (Ad.P)** gestisce in maniera integrata gli scali pugliesi di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto
- **Sea (Milano) e Sacbo (Bergamo)** hanno dato mandato all'Università degli Studi di Bergamo di **valutare la possibilità di integrarsi**

1947 ... 1974 ... 1990 ... 2001 ... 2003 ... 2007 ... 2015 ...

- **AENA** è la società che **gestisce in modo integrato** la maggior parte degli **aeroporti spagnoli**
- Il Gruppo SEA (**Società Esercizi Aeroportuali**) gestisce il sistema aeroportuale milanese (Linate-Malpensa) in maniera integrata
- **Il gruppo SAVE** ha in gestione gli Aeroporti di Treviso (dal 2007), Verona (dal 2015) e Charleroi
- **Integrazione tra Ad.F (Firenze) e S.A.T. (Pisa)** con operazione di fusione per incorporazione di A.d.F. in S.A.T.

La mission dell'ENAC

incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali

Aggregarsi per avere una maggiore capacità contrattuale nei confronti delle compagnie aeree e garantirsi la governance del settore

La mission dell'ENAC

Come aggregarsi

- Campagne di marketing comune
- Contratto di rete
- Costituzione unica società di gestione

Salvatore Sciacchitano

Presidente ICAO

Presidente europeo dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), l'organismo dell'Onu che riunisce le autorità per l'aviazione civile di 193 Stati. Vicedirettore Generale Rai, registro aeronautico italiano, successivamente è stato nominato vicedirettore generale dell'ENAC. Segretario Esecutivo dell'ECAC dal 2010; ha presieduto la Commissione Permanente di EUROCONTROL, rappresentando l'Italia nel Consiglio di Amministrazione di EASA; ha detenuto la vicepresidenza dell'EUROCONTROL e ha coordinato le Assemblee ICAO.

Illustri autorità, cari partecipanti al MedCom Forum, un carissimo saluto da parte mia da una alquanto fredda e innevata ma, allo stesso tempo, bellissima Montreal. Come probabilmente in molti sapranno ho assunto da appena un mese l'incarico di presidente dell'ICAO, l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Desidero ricordare che l'ICAO è un'agenzia delle Nazioni Unite responsabile nell'elaborazione di standards e policies che consentono lo sviluppo del trasporto aereo internazionale in maniera sicura e sostenibile. Avrei avuto un enorme piacere di fare il mio primo intervento pubblico in Sicilia dove sono nato e cresciuto. Purtroppo, considerato non solo la distanza ma anche le problematiche da affrontare all'inizio del mio mandato, non ultime quelle connesse al coronavirus, non posso purtroppo essere presente fisicamente ma lo sono ugualmente tramite questo video.

Il tema del Forum mi porta inevitabilmente a fare delle considerazioni sulla relazione tra il trasporto aereo e lo sviluppo economico. Il trasporto aereo internazionale, negli ultimi anni, ha continuato ad espandersi sensibilmente. Anche se purtroppo gli effetti del coronavirus possono generare effetti particolarmente negativi quest'anno. Solo l'anno scorso, le compagnie aeree di tutto il mondo hanno trasportato circa 4 miliardi e mezzo di passeggeri. Più di 12 milioni al giorno, su oltre 100.000 voli giornalieri. Ciò si aggiunge a oltre 16.000 miliardi di euro di merci in valore trasportati dagli aeromobili commerciali nel 2019, fornendo un supporto insostituibile in particolare all'e-commerce globale. Questa attività mette in connessione i mercati, genera crescita economica, facilita il commercio internazionale e il turismo a livello senza precedenti. Ciò spiega perché il settore dell'aviazione sostiene oltre 65 milioni di posti di lavoro a livello globale, diretti e indiretti, e contribuisca con 2,5 trilioni di euro all'anno al Pil globale.

In Europa il trasporto aereo supporta 12,2 milioni di posti di lavoro e contribuisce con 744.000 miliardi di euro all'economia europea. Inoltre, per ogni persona direttamente impiegata nel trasporto aereo e nel turismo, si genera oltre 4,7 posti di lavoro in altri settori in Europa. Tutte queste stesse dinamiche hanno un impatto simile sull'economia italiana, nonostante la crisi economica e cronica delle principali compagnie italiane. Quando consideriamo tutti questi importanti impatti socio-economici, è importante capire che non si verificano per caso o in maniera naturale. Le infrastrutture sono la componente fondamentale per lo sviluppo economico di un paese o di un'area regionale. Ma da sole non costituiscono una condizione sufficiente. Per rassicurare uno sviluppo del trasporto aereo a livello regionale, in questo caso il Mediterraneo di cui parliamo oggi, sono necessari i collegamenti effettuati dai vettori. E la questione dell'accesso dei vettori ai collegamenti è disciplinato da una politica dei trasporti a livello nazionale o interregionale. Se la politica del trasporto aereo offre opportunità di nuovi collegamenti, l'economia dell'area interessata ne trae beneficio. In particolare, ci dobbiamo ricordare che i servizi di trasporto aereo sono in buona parte regolati ancora da accordi bilaterali o multilaterali tra Stati. Questi meccanismi hanno origine agli albori dello sviluppo del trasporto aereo internazionale, quando la compagnia aerea e lo Stato erano la stessa cosa.

Lo Stato A stabiliva un accordo di servizi di traffico con lo Stato B sulla base di un accordo reciproco che tutelasse le proprie campagnie. Questi meccanismi erano fondamentali a livello nazionale, ma sono indubbiamente protezionistici. Allorché questi meccanismi bilaterali sono stati modificati, negli anni 80 negli Stati Uniti con la deregulation e negli anni 90 in Europa con la liberalizzazione, gli effetti si sono visti in maniera evidente. In Europa, ad esempio, a partire dal 1992 l'Unione Europea ha istituito, come ben sappiamo, il mercato interno aperto e competitivo per l'aviazione. I cambiamenti nell'aviazione commerciale europea, visti da quel momento, sono stati a dir poco notevoli. 25 anni fa, per esempio, la concorrenza era bassa e i prezzi erano alti. Molti viaggiatori europei non potevano permettersi viaggi aerei anche molto brevi, ma da quando è stato istituito il mercato interno dell'Unione Europea, la concorrenza è cresciuta, i viaggi aerei sono diventati molto più convenienti. Per citare solo un esempio, un viaggio di una famiglia da Milano a Parigi nel 1992 sarebbe costato circa 16 volte di più rispetto a quello che costa oggi.

Veramente siamo ora entrati in un'area completamente nuova dell'accessibilità e disponibilità del volo internazionale. Ora guardando più da vicino l'area del Mediterraneo, risultati concreti sono stati ottenuti quando il primo accordo euro mediterraneo è stato firmato nel 2006, tra l'Unione Europea e il Marocco. Tale accordo permette a tutte le compagnie aeree dell'unione Europea e del Marocco di operare voli diretti tra qualsiasi aeroporto dei rispettivi territori ed ha portato una crescita del traffico di oltre l'80%. Il numero di coppie di città servite è salito a quasi 200, e le tariffe medie sono diminuite del 60%.

La connettività offre vantaggi significativi per i consumatori, e opportunità di business notevolmente ampliati per tutti gli interessati. Purtroppo, questo tipo di accordi non si è ancora esteso ad altri paesi e conseguentemente è difficile parlare di reti di aeroporti nel Mediterraneo se non si ha un quadro di liberalizzazione più compiuto. Ad esempio, la Turchia ha un'industria del trasporto aereo particolarmente sviluppata e sta negoziando con l'Unione Europea un accordo di liberalizzazione. Quando questo sarà raggiunto gli effetti sull'area del mediterraneo saranno tangibili. L'ICAO supporta politiche di liberalizzazione del mercato del trasporto aereo a livello regionale globale e lavora con determinazione per aumentare continuamente lo slancio verso cieli più aperti.

Un messaggio importante che l'ICAO trasmette agli Stati è che la connettività internazionale contribuisce in modo importante allo sviluppo locale sostenibile. Stiamo lavorando molto per illustrare, ad esempio, come raggiungimento da parte degli Stati di almeno 15 dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'agenda 2030 delle Nazioni Unite è significativamente facilitato da crescenti collegamenti aerei negli Stati con altri paesi e regioni.

Concludendo, lasciatemi esprimere l'augurio che iniziative come questo Forum possano contribuire a creare delle sinergie per una maggiore apertura dei mercati, per un benefico effetto di tutti i paesi del Mediterraneo. Vi ringrazio molto per la vostra cortese attenzione e vi auguro una positiva continuazione dei lavori

Paolo Costa

Professore ordinario di Economia - Docente di Economia dei trasporti e della logistica, Università Ca' Foscari di Venezia

Professore di Economia dei trasporti e della logistica, Università Ca' Foscari di Venezia. Presidente del CDA di SPEA Engeneering s.p.a. Membro del Consiglio di Sorveglianza dell'Aeroporto di Nizza e Costa Azzurra. Membro del Consiglio Generale della Fondazione di Venezia. Socio fondatore di C+3C Sistemi e Strategie s.r.l. E' stato Ministro dei Lavori pubblici e delle aree urbane; Sindaco di Venezia; Parlamentare europeo e Presidente della Commissione Trasporti e Turismo; Presidente Autorità Portuale di Venezia; Membro dell'Advisory Board International Transport Forum all'OECD e del Comitato di esperti della Commissione Europea per la revisione delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T).

Guardiamo le strategie europee e le strategie asiatiche cinesi. In particolare, la relazione Eurasia, che è la più importante del mondo. Compete con quella transpacifica sulle quantità. Ma sulle qualità, sul fatto che sia la relazione lungo la quale si combattono tutte le battaglie tecnologiche, oligopolistiche, di deviazione dei traffici, geopolitiche, è sicuramente la più importante. È quella decisiva sulla struttura mondiale. Si dà il caso che l'incastro (questo sputo guardando il mappamondo) è il Mediterraneo. Noi ci siamo dentro. Quello su cui vorrei farvi riflettere è che ci siamo non per merito nostro, e sta succedendo qualcosa non capisco se alle nostre spalle. Nel senso che non mi pare che siamo consapevoli di quello che sta succedendo. E stiamo lavorando per non trovarci ad essere in una situazione in cui vediamo tutto che passa (dal mediterraneo) ma non prendiamo mai niente. Quindi noi rischiamo questo. Questo è il punto su cui vorrei riflettere.

Mi domando quale sia il tema della riconciliazione delle strategie europee cinesi, di connettività euroasiatica. Attenzione, perché questa è non solo la relazione abbastanza importante (oggi è tra le più importanti destinata a crescere ulteriormente), ma è quella sulla quale si giocano tutte le partite. Una delle quali è relativa alla obsolescenza geografica delle reti di prima. Ossia, fondamentalmente, la centralità asiatica dell'economia mondiale dei prossimi 20-30-40-50 anni sposta completamente i motivi di partenza e di arrivo. E a questa bisogna adattarsi.

Questo adattamento avviene nel mezzo di una rivoluzione tecnologica totale che, nel caso specifico, è simboleggiata da un aumento della dimensione media delle navi che va selezionando i punti di partenza e di arrivo, e che rende tutt'altro che indifferente le cose che accadono. Ad alcuni tentativi regolamentari molto modesti in cui si muovono, invece, dei grandissimi poteri oligopolistici (tipicamente collegati o che partono dalle grandi compagnie di navigazione) che oggi tendono a integrare nella loro catena logistica, nella loro catena operativa, non solo la gestione della tratta navale ma anche in qualche caso del porto, in qualche altro caso della tratta logistica a terra, con una diramazione rispetto alle quali le strutture regolamentari (per capirci le autorità che presiedono alla concorrenza in Cina, in Europa, negli Stati Uniti) risultano in qualche misura impotenti. Sono di fronte alla necessità di rivedere il tutto. Qui siamo di fronte ad una rivoluzione totale rispetto alla quale bisogna vedere che cosa è.

Mentre dal punto di vista europeo il tema della connessione euroasiatica è un'estensione verso est di una strategia che possiamo riconoscere in quella strategia di costruzione delle reti transeuropee di trasporto. Dal punto di vista cinese, insisto, che è diverso da quello euroasiatico, (sarebbe molto più complicato affrontare anche il discorso euroasiatico. Non parlo di India, che sta zitta e prima o dopo dirà la sua; non parlo dell'Iran, che ha problemi suoi; non parlo nemmeno della Russia che cerca di trasformare in nord-sud una relazione che è est-ovest) vediamo in che modo la strategia della Belt and Road Initiative cinese si incastra in questo scenario.

Qual è il problema? Dal punto di vista europeo: fino a ieri la strategia europea di allargamento e completamento della rete trans europea di trasporto era dedicata a integrare il mercato europeo, che era il più grande strumento per l'aumento dell'internal market. Con gli allargamenti diventa un problema dei paesi intorno, come se "sono io (Europa) che detto le regole". Non era mai capitato che ci fosse qualcuno che dall'esterno (Cina) ti dicesse "io vorrei arrivare qua anziché arrivare là". Non mi pare che questo aspetto adesso sia preso in considerazione.

In questo scenario, la necessità di rimettere ordine e di riadattare la rete di connessione est-ovest, presume una domanda di investimenti e di riadattamenti di tutto. Delle navi, dei porti, delle linee, delle connessioni che sono di un ordine di grandezza che è superiore e enormemente diverso anche a quello che viene attribuito alla Belt and Road Initiative. Siamo di fronte a necessità di provvedere modestamente rispetto alla domanda che si va ponendo. Siamo di fronte ad un bisogno di ridisegnare una strategia che ha bisogno di un insieme di soggetti. Rispetto ai quali il coordinamento mi sembra piuttosto modesto. In questo scenario sono coinvolti tutti. Sono coinvolti molti cooperatori, sono coinvolti coloro che gestiscono di fatto tutti i giorni la relazione con i loro poteri oligopolistici che abbiamo visto.

Dal punto di vista della strategia, possiamo riconoscerne due per semplificazione: quella cinese da una parte e quella europea dall'altra. Il primo problema: quando i cinesi fanno la loro proposta, che è la One Belt One Road (l'idea dei cinesi è di riportare la Cina al centro del mondo, e questa è una delle loro strategie), si immagina che ci sia un collegamento terrestre (la Belt) che ha soprattutto ragioni geopolitiche. Infatti, la quantità delle merci che si muovono lungo la belt sono abbastanza modeste. Ma che significano la possibilità per la Cina di diventare interlocutore di tutti quelli che sono intorno. Su quella che sarà la land bridge più importante e più utilizzata del Kazakistan, della Russia in qualche modo, della Bielorussia, dell'Ucraina, dell'Ungheria, di tutte le repubbliche ex sovietiche ecc ecc. Ma è una strategia di geopolitica. È geopolitica perché la questione vista dal punto di vista geo economico è molto modesta.

Mentre invece è il contrario per quel che riguarda quella marittima. Quella marittima è economicamente enormemente rilevante e rispetto alla quale le possibilità di interlocuzione politica sono più modeste o meno date.

La differenza è questa: la partita geopolitica si gioca per terra, la partita geo economica si gioca per mare.

Nei porti europei, il problema è complicato dal fatto che i porti sono stati finora considerati noti, quasi obbligati nella rete europea del trasporto. Perché non rispondevano all'obiettivo primario della rete trans europea del trasporto, che era quello di integrare il paese. Il problema era come andare da Lisbona a Varsavia. Non come andare dal porto di Sinesi (in Portogallo) in Sudafrica. Dal punto di vista europeo non c'è stata una politica portuale adatta. Non c'è una politica portuale ancora che si intraveda, presa dai suoi problemi interni, della concorrenza tra un blocco portuale dominante, nato sulle grandi relazioni atlantiche di un tempo, che privilegiava i porti inglesi o del northern range, il fatto che mano a mano si va spostando verso una origine o una destinazione dei traffici che passa per Suez invece che partire per il Nord. Da questo ne dovrebbe conseguire uno spostamento.

Cosa sta succedendo in Europa? Sta succedendo quello che succede dappertutto. Che l'incombe si difende e cerca di sopperire con un aumento di efficienza, di capacità e di continuità nell'attività a quello che è la posizione geografica.

In Europa siamo di fronte a una non coincidenza tra le strategie geografiche con le strategie economiche. E questo fa sì che in qualche caso si elidono, nel senso che né l'uno né l'altro prevale. Una strategia geografica presupporrebbe una strategia economica, una strategia di investimento sui porti. Invece, osservando la visione di politica europea, l'Europa sostiene che noi di porti ne abbiamo già tanti. La corte dei conti europea è intervenuta. C'è una strategia europea evidente di conservazione delle situazioni date. Lo stesso ragionamento lo si può fare in Italia.

(slide) La sottovalutazione. Questo è un piccolo lavoro che ho fatto sulla dalla distribuzione dei fondi TEN-T degli ultimi 10 anni e dove sono stati allocati. Il giallo sono le ferrovie. Il grande obiettivo della politica europea è stato il tentativo di vedere se si riusciva a spostare un po' di traffico dall'aereo e dalla strada alle ferrovie, alle water ways, e alle altre cose. I risultati sono modesti. Come sappiamo la quota ferroviaria è aumentata di un punto e quindi siamo rimasti là. Però i fondi sono stati dislocati in altra maniera. Se andiamo a vedere i fondi europei sono tutti in quella direzione, pochissimi sui porti e, se sui porti, sui porti mediterranei ancora meno. Siamo di fronte alla sottovalutazione europea del problema. Non è un problema che ha portato a quell'adeguamento della strategia di investimento europeo che sarebbe domandato dal fatto che, dovendo rivoluzionare tutte le reti di trasporto, visto che sta cambiando il mondo, noi continuiamo con la nostra politica di prima, e in più lo facciamo con pochi porti e, se si, su quelli sbagliati.

(slide) In che modo la BRI cinese sta influenzando la connettività euroasiatica?

Come vediamo la Cina dall'Europa e come vediamo l'Europa dalla Cina? Abbiamo tre aree di incastro.

1. quello terrestre, importante perché fa capire in che modo è andata evolvendo la strategia cinese;
2. quella marittima, che è quella che ci riguarda più direttamente;
3. il tema dei Balcani, luogo in cui si sta oggettivamente confrontando su due strategie diverse. Che sono arrivate anche al punto dell'implementazione. Ve la anticipo.

Mentre l'avanzamento, la conquista psicologica di uno spazio europeo da parte dei cinesi ha il massimo nei Balcani, dove hanno costituito quello che si chiama i 16+1, ossia i 16 paesi che sono in parte dell'unione di oggi, in parte di quelli che stanno subito fuori, più uno che è la Cina. Questi agiscono grosso modo per conto loro, parte dentro l'unione e parte no, ma con decisioni tutte loro. Il simbolo, come vedremo, sarà la ferrovia che si immagina di portare avanti da Atene fino a Budapest che chissà quando arriverà ma che intanto fa sì che si diventi interlocutori della Cina su una tratta che teoricamente, invece, sta diventando tratta interna all'Unione Europea. Quindi c'è una capacità cinese di influire sulle decisioni europee, che non è per niente bilanciata dall'altra. Se poi consideriamo la possibilità dei cinesi di influire su alcune decisioni europee attraverso il voto di consiglio con i paesi che sentono molto dei finanziamenti cinesi (per cui la Grecia in qualche momento ha detto di no su alcune istanze mentre forse avrebbe potuto dire di sì), allora la cosa diventa più complicata.

Trasporto terrestre. L'evoluzione, l'atteggiamento cinese è estremamente indicativo e duttile perché la strategia cinese, quando viene lanciata da Xi Jinping alla fine del 2013-2014 nei due momenti in cui parla di strade interne e quando parla di mare, si chiama One Belt One Road. I cinesi all'inizio dicono che cosa vogliono e anche come vorrebbero arrivare. Per questo disegnano un percorso terrestre e un percorso marittimo. Poi, però, si accorgono di avere fatto un gravissimo errore. Perché quando si sceglie qualcuno tutti quelli lasciati fuori si incavolano. I cinesi lo capiscono e modificano la strategia in Belt and Road Initiative BRI, che diventa più complessa, diventa più larga, in cui le cose si confondono. Ma la prima decisione è questa: Osservate la linea rossa (naturalmente questa è la mappa che è stata più diffusa, mai ufficializzata, che non ha mai avuto un timbro cinese pieno. Però ha sempre avuto la loro considerazione. Ho scattato una foto della televisione cinese che mostrava

questa mappa, che dimostra il massimo di ufficialità se la televisione cinese faceva riferimento a questa mappa). La linea rossa è una linea che non ha nulla a che vedere con quello che si sta facendo oggi. È una linea che va sotto il Caspio e sotto il Mar Nero. Perché era un messaggio al Kazakistan, all'Uzbekistan, al Tagikistan, all'Iran e alla Turchia, per dire "noi siamo qua. Possiamo andare assieme verso l'Europa". Siamo di fronte a un itinerario in cui non c'è niente. Siamo di fronte ad un itinerario tutto da costruire. Cioè il massimo dell'idea "vengo lì e facciamo qualche cosa". Capite cosa voleva dire in quel momento passare attraverso l'Iran. Questa è la prima cosa.

Per quanto riguarda l'aspetto marittimo, è un'altra idea. Osservate che si va in Bangladesh prima, ed è un problema come vedremo che si ripete. Poi si va in Africa. L'Africa non è fuori da questo. I cinesi sono in Africa da lunga data. Poi si arriva in Grecia e in Italia. Grecia e Italia per motivi della loro analisi del cosidetto percorso minimo. Cioè, immaginando un comportamento razionale europeo, se devo andare a Stoccarda il percorso più diretto è quello che passa per l'Adriatico. C'è il Pireo, su cui stavano lavorando e che hanno già acquistato, dunque base cinese per muoversi verso Venezia. Avrei solo da recriminare sul fatto che il nostro paese non ha capito questo messaggio, non lo ha colto.

I cinesi, quando si accorgono che le cose non vanno bene, cambiano tutto. Cambiano addirittura il nome in Belt and Road Initiative, e così iniziano a definirsi i 5 corridoi. A noi interessano i tre corridoi che vanno verso l'Europa. Osservate quello che stava sotto. Quello turco viene mantenuto, il corridoio centrale viene mantenuto perché gli interessa per la parte che ha a che vedere con l'Eurasia ex sovietica. Mentre invece diventa fondamentale il China and Europe ponte terrestre, che è quello operativo su cui di fatto si sta facendo qualche cosa. Quindi si complessifica l'annuncio e si identifica il canale verso il quale si lavora. Quella marittima rimane ancora scritta così com'è ma si complessifica nella realtà, si comincia con una strategia che è completamente diversa da questa.

Andiamo velocemente su quelle terrestri, il corridoio centrale diventa il corridoio che passa di fatto il Kazakistan, Russia, Bielorussia, Ucraina (poi c'è la guerra in Ucraina quindi non si passa, si va in Bielorussia, si va verso il confine ungherese) con tre possibilità. Oppure si percorre anche questa idea di arrivare anche a Kalinigrad, quindi di arrivare sul mar baltico in alto e così via, passando per Mosca. Se ci si mette d'accordo con i Russi da lì ci si muove così.

Questo (slide) è quello che in questo momento sta operando dal punto di vista ferroviario in maniera tecnicamente efficiente. Nel senso che ha un tempo di percorrenza Cina-Europa intermedio tra quello marittimo e quello aereo. Ma non economicamente efficiente, perché ancora per ora ha dei ritorni a vuoto, è sussidiato. Non è una operazione economicamente che sta in piedi per conto suo. Il corridoio centrale, quello sotto la Turchia, serve per mettere l'etichetta Belt and Road Initiative su una serie di attività che si svolgono in Azerbaijan, in Turkmenistan, in Georgia. Con l'idea che prima o dopo si passerà anche per la Turchia. Se dovesse succedere si arriverebbe verso la Romania e la Bulgaria e si entrerebbe in Europa da quell'altra parte dove è tutto da costruire. Tutto da vedere. Tutto da fare. Quindi, voi capite che c'è molto annuncio in queste cose, ci sono delle situazioni molto interessanti e anche investimenti importanti. C'è molto annuncio e molta geopolitica. Perché questo ha portato a firmare una quarantina una cinquantina di quei 130-140 accordi che vengono etichettati Belt and Road Initiative. Vanno in questa direzione e c'è una strategia che fa parte di un'idea di lunghissimo periodo, alla quale seguiranno degli investimenti. Ciò che conta è che ci siano bandierine cinesi piantate in questa situazione.

I terminali occidentali, dov'è che si incastrano? In questo momento, dal punto di vista cinese si va immaginando di poterci collegare alla rete europea sul mar baltico o, attraverso Brest e Bielorussia, all'Ungheria e poi, invece venendo da sotto in quell'altra maniera. Questi sono quelli su cui si sta lavorando operativamente, cioè dove è possibile che ci siano degli incastri tra linee ferroviarie che hanno la possibilità di essere collegate con linee esistenti che portano fino alla Cina. Che sono cosa diversa da quelli che abbiamo visto precedentemente.

(slide) Quelli marittimi. Quando si analizzano questi scenari bisogna distinguere dagli annunci, le cose effettivamente fatte e con orizzonti temporali completamente diversi. Gli annunci fanno capire che ci si muove di fatto nella relazione Euroasiatica o lungo la Trunk line (quella riga gialla rossa, che ha fatto vedere Massimo Deandreis ieri) che attraversa il mediterraneo, quella per cui noi potremmo rischiare di vedere passare i flussi di merci e non prendere niente. Trunk line su cui però potremmo lavorare. È questo il problema. Possibile che la Trunk line ci passi davanti e non siamo nemmeno capaci di aggiungerci qualcosina? Questo è il primo problema che ci si pone. Il secondo invece è una partita che riguarda il transhipment, perché inevitabilmente entrando nel mediterraneo la possibilità è di arrivare con le navi grandi. Un avvicinamento dei tipi di trasporto ro-ro container sta diventando un po' più evidente, nel senso che su alcune direzioni il container con le ruote, che è il semi rimorchio, o il container senza ruote, cominciano a farsi concorrenza l'uno con l'altro.

Devo dire che sulla integrazione reti, cinesi o europee, e reti autostrade del mare ro-ro che se fosse possibile esprimerle in maniera piena, quindi in tutte le direzioni mediterranee non solo in quelle intereuropee che si sono fatte, ha una potenzialità enorme che ci riguarda in maniera molto più importante di quanto non sia.

Sui porti transhipment è evidente investimenti cinesi. I cinesi vanno dappertutto. Attenzione anche qua. Distinguiamo tra l'annuncio, tra gli obiettivi cinesi e gli investimenti cinesi. I cinesi comprano Zeebrugge che era il porto belga più in crisi. Era stato il più grande porto immaginato ma non andava da nessuna parte, e lo avevano comprato PSA quelli di Singapore, se ne erano impadroniti ma era un disastro per loro non sapevano come liberarsene. E i cinesi arrivano e se lo prendono. E i cinesi il traffico lo fanno diventare importante. Ma questi sono interventi da businessman, non sono problemi di strategia politica. La strategia politica sono: "Noi (i cinesi) andiamo nel Mediterraneo, ci troviamo un posto nel mediterraneo orientale un posto in quello occidentale. Qui facciamo il transhipment e poi si arrangiano". Quello orientale si chiama Pireo, che hanno comprato prima, quello occidentale si chiama Valencia. Poi si va anche a Barcellona, a Jazira, a Tanger Med. La mia strategia concettuale era e deve avere uno di qua e uno di là. Dopodiché, se non è sufficiente, perché l'Europa a questi due punti nonostante un sistema non riesce, pazienza andrò fuori per Gibilterra, vado verso Nord. Continuerò gli acquisti e prendo Jazira e Zeebrugge che male non fa. Quindi comincio a controllare la situazione anche dall'altra parte. Poi ci sono i porti a destinazione finale.

La Cina immaginava che l'Europa reagisse organizzando una destinazione finale dal mediterraneo. Questa non è stata organizzata. Perché ne sul mediterraneo, diciamo sull'adriatico, né dall'altra parte sul Tirreno e neanche in Francia, si è organizzata. Barcellona è considerata troppo in là, perché non può essere Barcellona il porto di Monaco di Baviera. E' evidente che siamo di fronte ad una situazione data. Quindi di fronte al nostro arretrare la cosa si muove in questa maniera.

Sulla trunk line mi pare che sia abbastanza evidente. Ci passa vicino. Non solo passa vicino al mediterraneo, ma passa vicino alla Sicilia. Questo è un problema che dovrebbe essere in qualche modo verificato. Il fatto che chi è molto vicino alla Sicilia e alla Trunk line, ossia Malta, ci sta guadagnando in maniera enorme, dovrebbe farci immaginare che è possibile farla in questa maniera. Abbiamo un porto dirimpettaio, che è Augusta, che è stato immaginato nella strategia europea del 2013 esattamente per questo. E ci sono altri porti lì intorno che potrebbero organizzarsi. Poi abbiamo recuperato un po' su Gioia Tauro in qualche modo. Il problema è che qualitativamente ci siamo ma non quantitativamente. Non stiamo cambiando la qualità della cosa. Trunk line è ancora la linea fondamentale, passa per di qua e noi in questo momento siamo spettatori e non operatori di questo.

Sui Balcani vi ho già detto. Perché i Balcani? I Balcani sono una via di mezzo tra terra e mare in questo scenario. Nel senso che dal punto di vista cinese arrivo al Pireo e se poi riesco a farmi la mia ferrovia passo da lì. La Cina ha un orizzonte temporale di 10-20-30-40 anni mentre gli europei guardano al massimo al prossimo anno, ai prossimi 2 anni 3 anni e così via. La Cina con calma si organizza, comincia da dove può. In questo momento può costruire la Belgrado-Budapest, tiene conto delle regole europee. La Cina non chiede garanzie agli stati, e quindi riesce a convivere con le regole europee, con reazioni un po' in ritardo, scomposte, non ancora organizzate. E' evidente la asimmetria politica tra l'approccio cinese e quello europeo. Quando si discute per mettersi d'accordo, da un lato c'è il capo cinese che dice a tre, tre imprese, come si devono muovere. Dall'altra parte ci sono 27 paesi ognuno con tre imprese a testa, e si dovrebbero mettere d'accordo per fare una proposta. Non ci sarà mai. E' evidente che sarà sempre quella cinese che vincerà. Bisogna cercare di influenzare i cinesi e dire delle cose. E' più facile convincere i cinesi che convincere 28 paesi europei. Questo mi pare abbastanza probabile. Questo è il punto.

L'Italia. L'Italia ha l'incastro con la BRI solo attraverso quello ungherese che viene giù. Sono rivoli molto modesti già quelli che ci sono. Se neanche prendiamo qualcosa di questo, quando arriverà il treno da Torino o Milano o Venezia piuttosto che atro, diremo che abbiamo un treno che arriva con qualcosa dalla Cina ma arriverebbe lo stesso, siamo di fronte a numeri modesti.

L'incastro con la Road prevedeva queste due cose, dal punto di vista europeo e cinese. Su questo c'è un punto fondamentale su cui vorrei che fosse chiaro qual è il senso del mio ragionamento. Sono convinto, lo dico con molta convinzione ma anche con molta delicatezza, che noi Italia facciamo l'errore drammatico di immaginare che siccome siamo noi lì, che siccome l'Italia è lì ed è questa specie di banchina dentro il mediterraneo, automaticamente è il luogo in cui ci si deve fermare. Non solo, ma che si deve fermare soprattutto con le punte più dentro il mediterraneo e si deve fermare in Puglia o in Sicilia, tanto per essere chiari. Purtroppo non è così. Immaginate una mappa dell'Italia vista da rovescio, che la si vede dal nord verso sud, e si vedono due porti e nei porti non ci si ferma dove c'è il faro, si va nel punto in cui si è meglio riparati. In questo momento il costo sulla caratteristica dei carburanti può modificare lievemente la cosa, è evidente che nel costo del trasporto che va da Shangai a Stuttgart abbiamo che il costo marittimo è uno e il costo terrestre è otto volte tanto. È evidente che venendo da Suez a Stuttgart ho convenienza a fare quante più miglia possibile via mare. E quindi ho convenienza ad andare quanto più in alto possibile. Quindi l'incastro dal punto di vista strettamente tecnico avverrebbe su quei porti. Cioè immaginare che qualcuno si ferma a Taranto e poi mette in treno per fare mille chilometri in più non esiste. O immaginare che arrivi addirittura in Sicilia e non posso nemmeno fare treno. Posso solo fare il transhipment. Allora il problema è un altro: in che modo siamo in grado di intervenire su questa cosa?

Keynote speaker

Paolo Costa

L'Italia ed il Mediterraneo nell'incastro delle strategie cinesi ed europee di connessione euroasiatica

La riconciliazione delle strategie europee e cinesi di connettività euroasiatica

Le relazioni commerciali tra l'estremo oriente sono destinate a crescere ulteriormente nei prossimi anni.
Con una nuova geografia della produzione del consumo che domanda rimedi:
--alla **obsolescenza geografica** delle reti di trasporto ereditate dal passato.
--alla quale si sta provvedendo con adattamenti risentono dell' **evoluzione tecnologica e** di quella **regolamentare**.

L'adattamento interessa tanto le reti terrestri quanto le reti aeree e marittime ed è frutto tanto dell' **estensione ad est delle reti Ten-T** europee quanto dell' **estensione ad ovest delle reti asiatiche** dominata dalle iniziative cinesi **della BRI**

WORLD TRADE (2014)

La connessione marittima eurasiatica è al centro della scena mondiale.
La relazione eurasiatica, seconda solo alla relazione transpacifica tra Asia e Nord America, genera una pressione sul mercato globale dei trasporti che richiede un riorientamento mediterraneo e un programma di adeguamento delle infrastrutture di interesse globale.
Ma gli investimenti attribuibili al BRI sono solo una piccola parte di quelli necessari per "adattare" le infrastrutture di trasporto dell'Eurasia

Keynote speaker

Le decisioni di adattamento infrastrutturale vedono **coinvolti molti operatori economici, finanziari e politici degli Stati coinvolti** nella costruzione e gestione delle reti eurasiatiche.

Nel processo decisionale e realizzativo, confuso ed imprevedibile per gli effetti cumulativi nel tempo di ogni decisione infrastrutturale, sono **riconoscibili alcune strategie** soprattutto quella cinese definita entro la **Belt and Road Initiative** e quella europea di allargamento delle **reti TEN T** ai paesi eurasiatici.

Le **iniziative russe e indiane** in argomento sono solo meno presenti nella discussione.

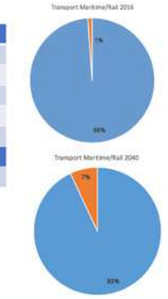
L'incastro tra le reti rispondenti alle diverse strategie è tutt'altro che definito.

Se quello relativo alle **reti terrestri risponde a ragioni geopolitiche**
-- le rotte euroasiatiche che passino a nord o a sud del Mar Caspio e del Mar Nero e comunque lontane in Asia dal corridoio trans siberiano, coinvolgono paesi con grado diverso di stabilità e di collocazione geopolitica su quadrante mondiale
quello relativo alle **rotte marittime vede maggiormente attivi anche attori economici:** i grandi player mondiali che controllano le linee di navigazione e progressivamente anche i porti e fasi terrestri delle catene logistiche globali.

Suddivisione terra/mare del traffico di container tra l'Europa e l'Estremo Oriente al 2016 e proiezioni al 2040

Maritime	2016	2040
Far east to Europe (TEU)	11ml	
(from China)	(8ml)	
Europe to Far East	5ml [full] + 6ml [empty]	
(to China)	(2,5ml)	
Total	**22 ml**	**40ml**(§)
Terrestrial		
Total	**0.14ml**(*)	**3ml**(§)

- *Source: Steer Davies Gleave (2018) on data MDS Transmodal*
- *(*) IRU e Roland Berger (2018)*
- *(§) Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*



Keynote speaker

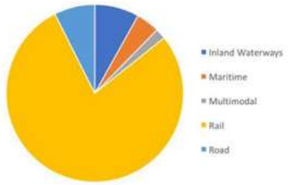
La riconciliazione delle strategie europee e cinesi di connettività euroasiatica

Nei porti europei **le strategie pubbliche di infrastrutturazione portuale collaborano o competono con quelle di operatori economici** (privati o solo formalmente tali) legati da rapporti oligopolistici capaci di dettare la fortuna dei diversi porti.

Nel **gioco a tre Cina, Europa e gruppi integrati delle maggiori shipping lines**, l'Unione Europea rischia di essere l'anello debole per il ritardo con il quale sta muovendo da una politica tutta orientata all'integrazione nel mercato interno ad una politica di integrazione dell'Europa nei mercati mondiali

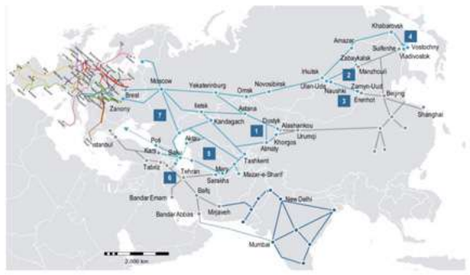
La riconciliazione delle strategie europee e cinesi di connettività euroasiatica

Lo dimostra:
-- la sottovalutazione dell'adeguamento dei porti europei in sede di attuazione degli orientamenti ten-t definiti nel 2013 e
-- la tiepidezza con la quale si sta avviando su questo tema anche la revisione tent-t da concludere entro il 2023



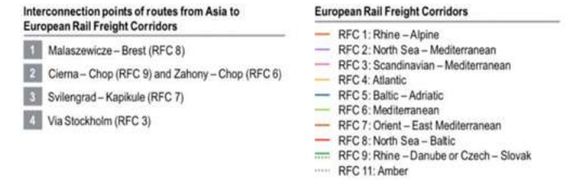
L'assegnazione dei fondi europei Ten-T ha il 78,8% dei fondi andati alle infrastrutture ferroviarie, l'8,4% alle vie navigabili interne e il 6,7% alle infrastrutture stradali. Il trasporto marittimo, inclusi i porti, ha ricevuto il 4,3% dei fondi UE, con solo l'1,45% va ai porti del Mediterraneo, che oggi sono i più promettenti.

In che modo la BRI cinese sta influenzando la connettività eurasiatica?



Nel connettere la Cina all'Europa, la BRI deve collegarsi con la rete Ten-T in costruzione agli orizzonti 2030 (rete centrale) e 2050 (rete globale

Punti di interconnessione tra gli itinerari BRI e i corridoi ferroviari merci europei (Rail Freight Corridors e Corridoi centrali Ten-T)



Qual è il possibile "incastro" dei corridoi della Ten-T con BRI?

Tre aree di "incastro":

1. **Trasporto terrestre: i terminali occidentali della Belt (Russia, Ucraina, Romania, Bulgaria)**
2. **Trasporto marittimo: i terminali occidentali della Road (porti del Mediterraneo)**
3. **I Balcani**

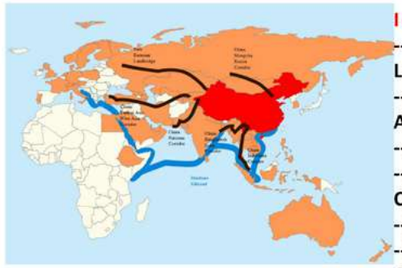
Gli itinerari eurasiatici cinesi della OBOR

La «Belt» originale dell'OBOR (ONE Belt ONE Road, Proposta cinese del 2013):
--Attraversando l'Eurasia a sud sia del Mar Caspio che del Mar Nero
--Un messaggio al Kazakistan, all'Uzbekistan, al Turkmenistan e all'Iran e alla Turchia

La «Road» originale dell'OBOR:
--Un messaggio a Bangladesh, Kenya, Grecia e Italia

Keynote speaker

Gli itinerari eurasiatici cinesi della BRI



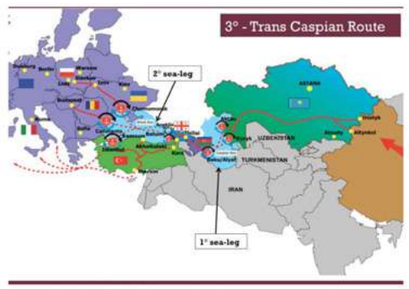
I cinque BELT corridoi BRI
--New Eurasian Landbridge
--China Central Asia West Asia Corridor
--China Pakistan Corridor
--China Bangladesh India Corridor
--China Indocina Corridor
--China Mongolia Russia Corridor

L'itinerario ROAD della BRI

I terminali occidentali degli itinerari BELT

Il Corridoio Centrale («New Eurasian Landbridge») in concorrenza con quello Transiberiano: Kazakistan – Russia—Lituania /Bielorussia/ Ucraina

I terminali occidentali degli itinerari BELT



«Central Asia West Asia Corridor»
Paesi non UE
Kazakistan
Azerbaigian
Georgia
Turchia
Ucraina
Paesi dell'UE
Romania
Bulgaria

Il possibile "incastro" dei corridoi promossi da BRI e Ten

Trasporto terrestre: i terminali occidentali della Belt (Russia, Ucraina, Romania, Bulgaria)

Collegamento con:

- RFC 8 Mare del Nord - Mar Baltico (Brest, Bielorussia)
- RFC 6 Mediterraneo (Zahony, Ungheria)
- RFC 7 Mediterraneo Est-orientale (Svilengrad, Bulgaria)

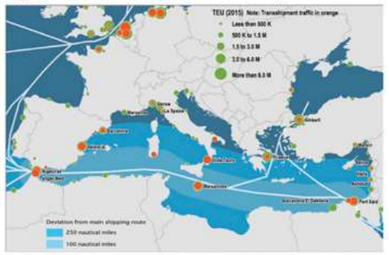
Il possibile "incastro" dei corridoi promossi da BRI e

Trasporto marittimo: i terminali occidentali della Road

---Oltre la trunk line mediterranea Porti del Northern Range (Anversa- Rotterdam-Amburgo)
-Porti di **transhipment** Pireo (Mediterraneo orientale)-Valencia (Mediterraneo occidentale)
--Porti di **destinazione finale** Trieste-Venezia (in collegamento con il CNC Adriatico-Baltico)-Genova (in collegamento con il CNC Reno-Alpi)

I terminali occidentali degli itinerari BELT

Shipping routes and diversion distances in the Mediterranean, 2015



Source: Adapted from Rodrigue, J-P and T. Notteboom (2010).
Note: Orange circles indicate transshipment traffic.

Keynote speaker

Sessione 3

Il valore del Tempo: rapporto tra progettazione e realizzazione delle infrastrutture

Antonello Biriaco

Presidente Confindustria Catania

Presidente di Confindustria Catania, in cui ha ricoperto molteplici cariche. Imprenditore di quinta generazione, è oggi alla guida della Navimec, la più antica impresa catanese attiva nel settore della cantieristica navale e dello ship repairment la cui fondazione risale al 1895 con il nome di Biriaco Cantieri Navali. Vice Presidente nazionale di Assoeventi.

Vorrei ringraziare dell'invito il presidente di Cerpmed Amanda Succi, per l'importante incontro che oggi ci vede protagonisti. In particolare di come possiamo immaginare la logistica e i nostri porti. Rappresento la quinta generazione di un'azienda navale che si trova all'interno del porto di Catania, e in questa occasione mi fa piacere iniziare il mio intervento focalizzando sulle aree industriali.

Catania, la Milano del sud, ha una zona industriale molto importante dove ci sono aziende e multinazionali come la ST Microelectronics, la Pfizer, la Zoetis, che hanno arricchito, in modo particolarmente produttivo l'area industriale catanese.

Quest'area purtroppo non ha mai realmente avuto un collegamento diretto con i porti perché è stata un'area sottovalutata, un'area che non ha mai avuto una gestione oculata. Lo abbiamo sempre chiesto sia alla città metropolitana che alla Regione. Sappiamo tutti che anche la regione, attraverso l'Irsap, si occupa delle aree di sviluppo industriale. Con tutto ciò non sono mai state realmente tenute in considerazione. E non dimentichiamo che il 15% del pil manifatturiero della nostra regione siciliana arriva proprio dalla zona industriale catanese. Ho sempre avuto una attenzione particolare per le zone economiche speciali, in quanto le ritengo il vero volano per la ripresa e per il traino sia per le aree industriali che per i porti. L'assessore Turano, nell'ultima riunione che abbiamo tenuto l'agosto scorso, aveva individuato quello che erano le aree industriali, con immenso piacere da parte nostra, perché aveva contemplato tutto quello di cui realmente ha bisogno tutta la zona industriale di Catania, il porto e il retroporto.

Sapevamo benissimo che questo faceva parte di un progetto che Confindustria Catania, insieme a coloro che sono i protagonisti della zona industriale, vede come un progetto positivo e le ZES come quel volano importante non solo per attrarre investimenti ma anche per fare restare investitori qui da noi, investitori che ci sono. Sappiamo benissimo, purtroppo, che il nostro sedime sia industriale che imprenditoriale attraversa un momento di particolare delicatezza. Ciò che ci preoccupa maggiormente è il grave ritardo con cui si sta procedendo per mettere in moto le ZES. Il tempo, infatti, fa la differenza. Ossia, se oggi abbiamo bisogno di una infrastruttura perché la si ritiene importante, se si fa passare troppo tempo per la sua realizzazione, è possibile che quella stessa infrastruttura non ha più motivo di essere realizzata. Questo purtroppo a danno della nostra economia. Su questo ci siamo sempre spesi con particolare attenzione, perché riteniamo che la Zes, anche all'interno di quello che è il progetto di rivalutazione della nostra città e della nostra retroportualità, sia molto importante.

Un mese fa circa, durante una intervista, ho detto forse le Zes sono morte nella culla. Non vorrei che i 350-400 milioni dedicati alle Zes siano stati spostati o che ancora oggi non vengono realmente impegnati in modo operativo. Mi auguro che questo non avvenga. Ritengo che questo sia alla base dello sviluppo delle nostre aziende e dello sviluppo reale di ciò che può essere una portualità e una retroportualità (aeroporto, porto, interporto). Come quello che noi realmente abbiamo. Oltre alla possibilità di dare un concreto sviluppo anche al settore del turismo. Ed è ciò che il porto di Catania sta affrontando e deve affrontare con molta attenzione, poiché dobbiamo intercettare quei fattori economici nuovi che concretamente possono dare sviluppo alle nostre aree.

Alessandro Albanese

Presidente Sicindustria Palermo

Vicepresidente vicario di Sicindustria con funzioni di presidente, è Componente del Consiglio Generale di Confindustria. Presiede dal 2017 la CCIAA di Palermo ed Enna. Vicepresidente di UnionCamere Sicilia. Dal 2018 è vicepresidente della GESAP, società di gestione dell'Aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo. Già presidente della Società degli Interporti Siciliani (2013-2017), di cui è stato vicepresidente dal 2010. Già presidente del consorzio ASI (2001- 2011). Dal 1984 è industriale dell'arredo, dell'edilizia prefabbricata e dell'agro-industria.

Ho ascoltato con attenzione l'affascinate relazione del Professore Costa. Dai grafici che ha mostrato, di tutte le linee che ci ha sottoposto una soltanto lambiva più o meno a 50 miglia di distanza la Sicilia. Per il resto **siamo avulsi non soltanto a un sistema trasportistico**, dunque un sistema dettato dal mercato. Ma **siamo avulsi, come diceva il professore Costa, anche da un sistema politico e quindi di accordi**. Le opportunità non si creano con un decreto. Si creano se c'è o una necessità di mercato, che premia naturalmente non solo le rotte migliori ma anche quelle più economiche. Oppure se c'è una **spinta politica fortissima** che, a sua volta, crea una operazione anticiclica. Si dovrebbe partire dal meridione per **ricreare non soltanto la rete di trasporti, ma una rete di mercato internazionale**. Ma ciò accade solo se è la politica a volerlo. Negli ultimi quarant'anni nessuno si è occupato concretamente di questa importante esigenza.

Si è spesso fatto riferimento alla Sicilia come a una piattaforma logistica, senza però avere avviato uno **studio approfondito per capirne la fattibilità**. Di fatto la Sicilia è completamente marginalizzata. Si sarebbe dovuto comprendere che se si fosse fatta una grandissima operazione infrastrutturale, questa sarebbe stata un importante volano dello sviluppo. Che invece non c'è. Questo riguarda la Sicilia in generale e riguarda le sue aree industriali. Che non vanno considerate in maniera isolata, come quelle di Catania o di Palermo, ma come un tessuto unico. Le aree industriali coprono milioni di chilometri quadrati, hanno centinaia di infrastrutture compiute che possono fare decidere ad una grande impresa, o a una miriade di piccole imprese, di investire o quantomeno di rimanere. Non dimentichiamo che il nostro tessuto economico è a trazione della PMI. Che ci mette più al riparo dalle crisi globali. Senza le PMI l'Italia non sarebbe nemmeno oggi a crescita 0.3. Con tutto ciò siamo l'ultima nazione d'Europa in fase di crescita. Stiamo affrontando una piccola crisi, che parte soprattutto dalla Germania e dalla Francia, di cui siamo i principali fornitori soprattutto nelle industrie come la metalmeccanica, la precisione, l'elettronica. La proposta per l'area industriale deve riguardare l'intera Sicilia, meglio se l'intero meridione. Dunque si deve guardare con una attenzione maggiore ad una **macro area, quella meridionale**.

Abbiamo il **problema del tempo**, il tema principale. In Italia, quando si ha la necessità di fare o costruire qualcosa, come il ponte di Genova, viene fatto. Possibile che in Sicilia per costruire un ponte tra la Catania-Palermo i tempi diventano biblici? Da cosa dipende? Per fare ripartire l'industria, perché non si può pensare di avere una regione basata su dei fattori di sviluppo? Che comunque da noi sono relegate a delle percentuali bassissime.

Una regione non può stare in piedi se non c'è **una politica industriale compiuta**. E questo vale ovunque. Se non riparte l'industria, accompagnata dall'artigianato, dalla piccola impresa, non riparte l'economia. Per fare questo dobbiamo dare dei tempi e dobbiamo risolvere dei nodi.

Le vie di comunicazione interne sono fatiscenti. Quando è stata varata la riforma del sistema della portualità si sono lasciati fuori un sacco di porti turistici. Che sono anch'essi volano dell'economia. Purtroppo potremmo parlare di incompiute per ore ed ore. Basterebbe, però, soffermarci sui progetti che già abbiamo. Circa 260 opere bloccate per 5 miliardi di euro. Basta cominciare da questo: cosa c'è già progettato, cosa c'è già appaltato, cosa c'è in piedi. Cominciamo dai raddoppi ferroviari agli snodi. E così via. E da qui ripartiamo. La vera vicenda non riguarda l'area industriale né di Palermo né di Catania. **La vera vicenda qui riguarda la reindustrializzazione di un territorio che si chiama mezzogiorno**. E che va da Napoli a Palermo, compresa la Sardegna.

Matteo Catani

CEO GNV e membro Board Assarmatori

CEO di Grandi Navi Veloci (GNV) dal 2016. In GNV ha ricoperto diversi incarichi, l'ultimo Direttore Commerciale e Marketing. Dopo una precedente esperienza in Danone Group, società multinazionale leader nell'industria del food-and-beverage, è in GNV dal 2007 dove ha ricoperto ruoli di responsabilità sempre maggiore. E' membro del board e tesoriere di AssArmatori, dove coordina il Short Sea Committee. E' membro del board di AssiTerminal. Laurea in Economia all'Università di Genova. Master in Business Administration (MBA) all'Università di Chicago Booth School of Business.

Le autostrade del mare sono una risposta in quanto sono un pezzo di infrastruttura nazionale assolutamente efficiente. Da più punti di vista. Sono efficienti da un punto di vita ecologico. Sono l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, è certificato da enti accreditati terzi che le nostre linee contribuiscono a un abbattimento delle emissioni nocive del 50-70% rispetto al tutto strade, che sarebbero l'alternativa per le merci e passeggeri, in entrata e in uscita dalla Sicilia. Pertanto, ancora prima dell'entrata in vigore della normativa Emo2020 che ha imposto dall'1 gennaio un cambio di carburanti o comunque una riduzione delle emissioni, è certificato che l'impatto è assolutamente positivo per tutta la collettività.

Secondo elemento, sono efficienti da un punto di vista economico. GNV spenderà, nei prossimi 10 anni, circa un miliardo di euro per mantenere le proprie rotte. Parlo di tutti i costi: dai costi operativi (carburante, costi nave, manutenzione, interessi passivi, personale dedicato, costi portuali) al costo per il mantenimento dei collegamenti. Parliamo oggi di tre direttrici. I porti della Sicilia occidentale, Palermo e Termini Imerese sono quotidianamente collegati con tutto l'arco Tirrenico: Napoli, Civitavecchia e Genova. Con collegamenti quotidiani. Un miliardo a totale investimento privato. Con un miliardo, se pensiamo alla infrastruttura terrestre, in Europa costruiamo 30 chilometri di autostrada, in Italia ne costruiamo 20. Quindi l'infrastruttura è qui.

L'infrastruttura rappresentata da Autostrade del Mare è immediata, nel senso che le navi hanno un ciclo di costruzione molto più rapido, le navi già esistenti garantiscono collegamenti quotidiani, i nostri ma non solo i nostri. Vi sono colleghi che rappresentano collegamenti importantissimi per l'industria che è qui rappresentata in tutte le sue dimensioni. Più grandi e più piccole. Come Grandi Navi Veloci diamo anche un sostegno a una fetta importantissima dell'economica Siciliana, che è lo sbocco verso i mercati del nord Italia e Europei. Dalla filiera dei prodotti agricoli all'industria vitivinicola. Con tempi di collegamento, tecnicamente li indichiamo come transit time, velocissimi che consentono alle arance che vengono raccolte oggi di essere domani sera in smistamento e in distribuzione in tutti i mercati del nord Italia ed Europei.

Terzo elemento (il primo è l'impatto ecologico indiscutibile; il secondo è un pezzo di infrastruttura flessibilissimo con tempi di implementazione immediati, se volessimo raddoppiare i collegamenti lo potremmo fare nell'arco di pochissimi mesi): diamo sbocco a tutti i prodotti che vengono da questa terra. Ossia l'impatto sull'economia siciliana è rilevantissimo. Ci occupiamo sia di trasporto merci, sia di trasporto passeggeri. Trasportiamo su base annua circa 400 mila passeggeri, che diventano 800 mila quando tornano indietro. Questi 400mila passeggeri mediamente passano sul territorio siciliano circa 10 giorni, generando una ricaduta positiva sul territorio nell'ordine di 400 milioni di euro. Cifre assolutamente rilevanti e importanti per l'economia.

Altro elemento, i punti nodali che noi uniamo. Sia a Napoli che a Palermo, per esempio, abbiamo dei fortissimi accordi con le realtà locali dei lavoratori portuali che grazie ai trasporti che garantiamo riescono a sviluppare e mantenere le loro attività con ovviamente ricadute positive, ulteriori, sul territorio. Quindi l'infrastruttura autostrade del mare è la risposta alla problematica che noi oggi ci stiamo ponendo, che è quella del fattore tempo e dell'impatto che questo può avere nell'accelerare o, al contrario, rallentare la crescita economica locale.

Sono coordinatore della commissione a corto raggio, che si occupa proprio della commissione che all'interno di Assarmatori si occupa dello sviluppo delle autostrade del mare. Sono molto frequenti i rapporti e gli scambi con le autorità locali. Per esempio, attraverso Assarmatori, ma anche come GVN direttamente, abbiamo recentemente condiviso un percorso che è stato guidato dal presidente Monti, di reingegnerizzazione di tutta la logistica interna al porto finalizzato a facilitare e fluidificare l'interscambio tra tratto marittimo e tratto terrestre, migliorando anche l'impatto con la città.

E' molto importante lavorare in questi termini per sviluppare la capacità degli snodi portuali, elemento molto importante e centrale di questo convegno, ed è importante farlo insieme perché è necessario un forte collegamento tra chi si occupa della tratta marittima e chi si occupa del rapporto con il territorio a cui noi ci connettiamo. Il porto di Palermo, ad esempio, è oggetto di una rivisitazione logistica complessiva che prevede una molto migliore logistica interna al porto, una molto migliore efficiente gestione degli spazi interni al porto. In questo momento sta lavorando con il Comune di Palermo per riuscire a migliorare ulteriormente i tempi di transito e scaricare la viabilità ordinaria. Questi sono aspetti che, accanto ovviamente ai ragionamenti sulle grandi direttrici e sull'impatto sul territorio locale, sono aspetti che devono essere considerati, poiché sono quelle piccole cose che poi consentono lo sviluppo dell'economia locale. Se un mezzo che parte dal ragusano con merce a bordo deve arrivare in tempo nei mercati del nord trova una interruzione viaria sulla Catania-Palermo che comporta una deviazione di un paio di ore, se poi trova una difficoltà nella viabilità ordinaria cittadina con difficoltà di accesso al porto, ecco che abbiamo creato due problemi. Uno lo abbiamo creato alla merce e al trasportatore di quella merce perché non riuscirà ad arrivare in tempo o quantomeno ha delle difficoltà operative, oltre ai costi aggiuntivi che graveranno necessariamente sulla merce. Due, lo abbiamo creato anche al rapporto città-porto.

Grandissimo sforzo, dunque, da parte di Assarmatori e di tutti i componenti di Assarmatori, nel lavorare con le autorità per facilitare in tutti i modi possibili, il fluidificare degli interscambi. Da questo punto di vista ci siamo messi a disposizione nel ridisegnare le aree in concessione, sempre tematiche spinose, ridisegnando le nostre aree, ridisegnandole nell'ottica di consentire una migliore logistica interna al porto sia per noi che per gli altri che operano sul porto. Questo è finalizzato a rendere possibile l'uscita o l'ingresso più rapida possibile delle merci da e per la Sicilia.

Un ultimo punto importantissimo, ci sono degli strumenti che come Assarmatori abbiamo discusso e per i quali approfondiamo con costanza le tematiche e sono le iniziative a sostegno delle autostrade del mare. Per esempio, la Sicilia è stata oggetto di un progetto pilota in Europa che è il progetto mare-bonus, che prevede un incentivo destinato al trasportatore che agevola la scelta della modalità marittima, per tutte le ragioni dette prima (per l'efficienza dei collegamenti, per l'impatto ecologico positivo) e che richiede per la sua effettiva erogazione una serie di investimenti da parte degli armatori. Pertanto, gli armatori effettuano investimenti migliorando i servizi (aumentando capacità, riducendo transit time, riducendo l'impatto ecologico, migliorando l'accoglienza dei trasportatori a bordo). In sostanza tutta una serie di investimenti possibili per migliorare la modalità marittima e renderla più attrattiva. Fatti quegli investimenti a quel punto il collegamento marittimo gestito diventa eleggibile e il contributo andrà tra il 70 e il 100% al trasportatore che impiegherà quella modalità marittima. Ecco, riteniamo che quel tipo di attenzione, quel tipo di interventi a sostegno dell'autostrada del mare vadano nella direzione di agevolarne ulteriormente lo sviluppo e dare ulteriore risposta al fattore tempo.

Renato Coroneo

International Propellers Club Palermo

Laurea in giurisprudenza, abilitato alla professione di procuratore legale, ha svolto la carriera militare quale ufficiale delle Capitanerie di Porto. Dopo aver lasciato la divisa, è stato prima funzionario e poi dirigente presso l'Ente Autonomo del Porto di Palermo, poi trasformatosi in Autorità Portuale per cui ha è stato Segretario Generale. E' stato Vice- Presidente dell'Assonautica Provinciale di Palermo, Consigliere Regionale della stessa, Presidente dell'International Propeller Club Port of Palermo, Vicepresidente Nazionale dello stesso, componente del Consiglio Direttivo Nazionale del C.I.S.Co.

Ringrazio CerpMed e la Dr.ssa Succi per la meravigliosa iniziativa organizzata e per aver coinvolto relatori di così alto livello.
L'International Propeller Club è un'associazione senza scopo di lucro, che opera a livello internazionale. In Italia ci sono ben 24 club. Tra i suoi scopi anche quello di promuovere e sviluppare le attività marinare, agevolare la formazione nel settore dello shipping, promuovere le relazioni tra gli operatori del settore. Ho avuto modo di conoscere la Dr.ssa Succi in occasione della visita del Propeller Club a Catania, dove abbiamo incontrato anche il Dr. Biriaco, rappresentante del mondo imprenditoriale. Abbiamo creato una sezione del Propeller Club anche a Catania che sono certo potrà dare degli ottimi frutti. Catania rappresenta un porto e una realtà economica indubbiamente importantissima. Con la presenza di Propeller anche a Catania avremo la possibilità di avere una valenza siciliana, perché attualmente il Propeller Club esiste solo a Palermo. L'iniziativa è stata molto plaudita dal Presidente Nazionale, l'Avvocato Masucci, che tutti gli addetti ai lavori conoscono. Il Presidente del Propeller Club di Palermo, Paolo Molinelli mi ha delegato a intervenire oggi al Forum.
Voglio fare i complimenti per il taglio dato al convegno, che non deve chiudere i battenti stasera ed essere dimenticato. Ma deve avere un seguito. Deve essere un momento che permetta di focalizzare su problematiche che conosciamo benissimo e che esistono nel settore dei trasporti in Italia. Ma che serva come spunto per risoluzioni di problemi e ottenere l'attenzione politica necessaria che forse, in questi ultimi decenni, questo settore non ha avuto.
Le cose non vanno totalmente bene nel settore dei trasporti marittimi, tra l'altro la Sicilia è un'isola e non c'è ombra di dubbio che noi dobbiamo parlare di shipping e di trasporti marittimi.
Guardando le slides del professore Costa e del Dr. Deandreis, forse ci si potrebbe scoraggiare perché si vedono questi flussi che lambiscono la Sicilia ma ci sono due linee principali, come tutti gli addetti ai lavori sanno, che vanno una in Adriatico verso Venezia, Trieste e l'altra verso la Liguria nel Tirreno.
Però non dobbiamo ridurre tutto a contenitori. Anche se gli interessi economici e il business del traffico merci dei contenitori che con le rotte pendolum che vengono dall'Estremo Oriente verso Cina, India e i mercati emergenti passano dal Mediterraneo, per andare principalmente in nord Europa o in America, sono un dato di fatto purtroppo evidente. Evidente anche perché, come ha detto il professore Costa, non ci sono i porti, non ci sono le infrastrutture. Quindi il problema delle infrastrutture è fondamentale perché si possa attirare questo traffico.
C'è un traffico marittimo mondiale che viaggia per nave e che passa per il Mediterraneo, ma noi non lo riusciamo ad attirare. E quando si diceva che naturalmente l'Europa non ha alcun interesse a promuovere politiche, iniziative tali da portare questi traffici in Italia, è troppo chiaro il perché. I porti del Nord Europa movimentano 12/14 milioni di TEU. Il porto di Palermo ne fa 8 mila. Il porto di Catania ne farà 12 mila, 14 mila, (60 mila nota del Dr. Nanfitò). Trapani ne fa 15 mila.
Dobbiamo anche guardare con attenzione alle rotte dello short sea shipping che in questi ultimi venti anni sono diventate una realtà importantissima grazie a degli imprenditori virtuosi che, come Grandi Navi Veloci o Grimaldi, hanno investito capitali privati realizzando navi ultramoderne, attente alle problematiche energetiche ed ecologiche.
Cosa dobbiamo fare? Quali sono le criticità? A mio avviso le criticità principali stanno nella lungaggine pazzesca dei procedimenti amministrativi, nella lungaggine di una pianificazione progettuale che si compie dopo dieci anni. Le imprenditorie talvolta sono anche pronte, sono anche disposte a investimenti, ma vogliono certezze. Certezze che, spesso, non ci sono, perché il codice degli appalti è veramente una norma che mette in estrema difficoltà. È una norma che oramai impaurisce in maniera incredibile amministratori, dirigenti, presidenti di Autorità di Sistema Portuale. Tutto quello che riguarda gli allungamenti burocratici, gli appesantimenti burocratici, hanno creato un sistema perverso che impaurisce e che inevitabilmente comporta un ritardo notevole nella conclusione dei procedimenti.
Il sistema autorizzativo: ci sono autorizzazioni da chiedere a più parti e che non arrivano in tempi debiti. Ci sarebbe lo strumento della conferenza dei servizi, ma spesso non si riesce a farlo funzionare. Questi sono i reali problemi. Ad esempio, la legge 84/94, un'ottima legge, che ha portato dei grandi benefici e uno sviluppo alla portualità e alla marittimità. Ci sono voluti 20 anni per partorirla da quando se n'è iniziato a parlare. Ma dopo qualche anno già c'era la necessità di modificarla. Ebbene ci sono voluti altri venti anni perché ci fossero le modifiche auspicate. Quindi, c'è una scarsa attenzione da parte della politica, in particolare della nostra politica e dei nostri politici, alla risoluzione dei problemi. Tra le norme della legge 84/94, per esempio, ce n'è una che è veramente terribile, che è quella relativa ai dragaggi. Per dragare, problema importantissimo nei nostri porti, c'è un iter lunghissimo. Questa è una norma che dovrebbe essere velocizzata. E' giusto che i procedimenti amministrativi seguano la trasparenza e l'anticorruzione. Ma oramai queste norme la fanno quasi da padrone e quindi è difficile poterci convivere.
Tornando ai contenitori: il porto TangerMed è stato realizzato in due anni e mezzo, in mezzo al deserto, avendo l'operatività di 3 milioni di TEU. Con TangerMed 2, nel giro di altri cinque anni, è stato potenziato per altri 6 milioni di TEU. Quindi adesso può movimentare 9 milioni di TEU. Ma quale porto siciliano è pronto e può fare questo tipo di traffico? È da anni che si sente parlare del porto di Augusta, che è un porto con enormi potenzialità come spazi, ma i tempi devono essere cadenzati e rispettati. Noi siamo attanagliati da quello che è il traffico limitrofo al porto. Il problema dell'ultimo miglio per la merce è importantissimo, soprattutto quella deperibile, quella dei prodotti agroalimentari, che devono arrivare nel mercato di destinazione in tempi brevissimi. C'è anche un problema di attraversamento della città per giungere al porto e viceversa, un problema di uscita dal porto per raggiungere le destinazioni. Tutto questo in Sicilia va solo per strada, e considerata la tipologia di rete ferroviaria diventa significativo percorrere la Palermo-Catania che è un disastro. Quanto tempo ci vuole per fare questa autostrada? Perché, per fare un discorso da bar, in Cina fanno l'ospedale per mille persone in 10 giorni? È questo il tema difficile.
È necessario che ci sia una sinergia e una scelta di quelle che sono le necessità da portare avanti insieme. Con chi? Con gli operatori. Con chi? Con gli imprenditori. Ci vuole una cabina di regia. Come Propeller abbiamo fatto una proposta anni fa per creare una cabina di regia regionale. Che cosa necessita ai porti siciliani? Concentriamoci per fare ciò che è importante. Dobbiamo fare il terminal contenitori ad Augusta? Facciamolo. Tempi, procedure facili, semplici, veloci. Della strada di collegamento dal porto di Palermo agli imbocchi autostradali se ne parla da cinquant'anni. Se vi è un progetto con chi ne dobbiamo parlare? Non è un progetto dell'Autorità di Sistema Portuale, attenzione. È un progetto che dovrebbe essere condiviso, studiato, finanziato, si tratta di 1 miliardo di euro. Se serve e lo vogliamo fare, facciamolo! In che tempi? Questo è l'importante. Così come è importante la responsabilità da attribuire ai vari soggetti.

Salvatore Gangi

Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria Sicilia

Presidente Regionale della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia. Vice Presidente Vicario della Piccola Industria di Confindustria Catania. Imprenditore catanese, dopo una esperienza presso la Volvo Trucks a Warwick (Regno Unito), entra nell'azienda paterna, CO.VE.I. S.r.l. diventando unico dealer Volvo Truck in Sicilia. Dal 2017 assume il mandato DAF Trucks con la società OVER S.r.l. E' stato Presidente della Sez. Concessionari Auto e Veicoli Industriali di Confindustria Catania e membro del Consiglio Direttivo del Gruppo Giovani della stessa territoriale.

Sicuramente la piccola e media impresa è storicamente lo zoccolo duro del capitalismo italiano e siciliano in generale. Il ruolo della PMI è abbastanza importante per l'economia italiana e siciliana nello specifico. Per quanto riguarda proposte concrete da fare da parte della PMI, potrei impostare il mio intervento in due maniere. Se vogliamo parlare della situazione odierna delle infrastrutture, la situazione è talmente triste che ci sarebbe poco da dire. Per quanto riguarda quello di cui ha bisogno la piccola industria, mi ricollego a quanto ha detto Renato Coroneo, allora abbiamo bisogno di tutto. Abbiamo bisogno di infrastrutture a 360 gradi, di un sistema aeroportuale valido e di un sistema di porti altrettanto valido. Porto l'esempio della mia piccola attività lavorativa. Ho due concessionarie di veicoli industriali per l'intera Sicilia, ed i veicoli, i mezzi, arrivano da noi via nave partendo da Goteborg (perché sono concessionario della Volvo) e da Eindhoven (perché sono concessionario della Daf) per giungere a Palermo. Per uscire da Palermo ed arrivare presso la mia sede di Catania diventa il viaggio della speranza, a causa di tutti i rallentamenti e degli ostacoli del nostro sistema stradale e autostradale.

Questo aspetto, che può sembrare una stupidaggine, invece ha anche un riflesso economico importante. Nel mio caso, ad esempio, se per portare un veicolo industriale da Palermo a Catania anziché impiegare un giorno ne impiego tre, questo rappresenta un aggravio per quanto concerne gli interessi passivi che dovrò pagare a chi mi vende i veicoli industriali. Questo è un esempio utile a fare capire come una assenza totale di infrastrutture può avere anche un riflesso da un punto di vista economico proprio a livello aziendale. Abbiamo parlato di aeroporti, abbiamo parlato di porti, ma la situazione delle strade è veramente pietosa.

Quando si parla di infrastrutture si deve fare riferimento, oltre agli aeroporti, ai porti e alle strade, anche ai semplici ripetitori telefonici. Ditemi voi se riuscite a fare una telefonata in maniera continuativa tra Catania e Palermo! La linea cade di continuo. Ditemi se in queste condizioni si può fare business.

Le proposte da fare sono molto semplici, basta prendere i dati dell'Ance. Dal momento in cui nasce l'esigenza sociale di una infrastruttura al momento in cui essa viene collaudata, fatto 100 il tempo, il 15% è materialmente la realizzazione dell'infrastruttura. L'85% è tutta fuffa. Posso entrare nello specifico. Quando viene pensato un progetto, ad esso viene assegnato un codice univoco di progetto. Dal momento in cui viene assegnato il Cup al momento in cui si parte con la progettazione, (fornisco alcuni dati per fare comprendere quali sono veramente le esigenze) in Italia la media di attesa è di 254 giorni. In Campania, invece, che ha il record, passano 525 giorni. In Sicilia invece la media di attesa è di 397 giorni. Al solito, una volta e mezzo la media Italiana. Questo per quanto riguarda tutti i lavori. Se poi entriamo nello specifico e facciamo riferimento ai lavori tra i 15 e i 50 milioni di euro, la media italiana di 254 giorni, che ho appena indicato, passa a 702 giorni. E siamo ancora nella fase tra l'assegnazione del Cup e l'inizio della progettazione. Se entriamo nella fase della progettazione la media italiana per attivare questa fase è di 372 giorni. Il Molise, purtroppo, registra una media di 993 giorni, la Sicilia invece di 596 giorni (ossia sempre una volta e mezzo la media nazionale). Per gli investimenti che vanno tra i 15 e 50 milioni di euro invece è di 1327 giorni. Ripeto, e siamo ancora nella fase di progettazione. Poi passiamo alla fase di gara e di assegnazione. Oltre alla fase di inizio dell'esecuzione dei lavori, dove la media è di 276 giorni in Italia mentre la media in Sicilia è di 475 giorni. Sempre una volta e mezzo la media nazionale. Da questo punto di vista, siamo in media con i lavori tra i 15 e i 50 milioni di euro. In merito all'esecuzione dei lavori la media italiana è di 210 giorni, in invece Sicilia di 256 giorni, 837 giorni per i lavori tra i 15 e i 50 milioni di euro. Io cito i lavori tra i 15 e i 50 milioni di euro perché sono quelli un pochino più validi.

Dunque le proposte concrete sono molto semplici.

Uno: da parte della politica ci deve essere l'individuazione reale e veloce di esigenze.

Due: l'individuazione veloce di quello che sono i fondi che servono.

Per quanto riguarda le fasi della progettazione o del rilascio delle autorizzazioni, dobbiamo mettere nelle condizioni i burocrati di non avere paura di metter un "si" ad un progetto. Perché oggi, parliamoci chiaramente, conviene di più mettere un "no" piuttosto che un "si".

Perché se io metto "si" ho il rischio che vanno a indagare sul fatto che la mia vicina di casa forse ha un interesse, per cui io rischio. Invece, me ne esco con un semplice "no", i tempi si diradano e noi siamo a posto.

Inoltre, il codice degli appalti è una vergogna. Concludo con questo dato: nel momento in cui viene assegnata una gara, l'ente appaltante deve chiedere a qualcosa come 10 enti diversi una serie di documentazioni riguardante la società appaltatrice. Se volete ve li elenco. Si passa dal durc al di tutto e di più. È vergognoso. Nel 2020 in un paese come il nostro trovo allucinante che una volta vinto un appalto si devono chiedere a 10 enti diversi tutta una serie di documenti che rallentano inevitabilmente il processo. Quindi le proposte concrete sono sotto gli occhi di tutti.

Sessione 4
I Porti elementi di traino delle ZES e dello sviluppo

Mario Paolo Mega
Presidente ADSP dello Stretto

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria). Delegato di ASSOPORTI per l'Informatica e la Digitalizzazione. Manager pubblico esperto nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, nella trasformazione digitale della PA, nella gestione di appalti pubblici di lavori e servizi. E' stato Direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale; Segretario Generale f.f. dell'Autorità Portuale di Bari; Direttore del Dipartimento Infrastrutture e Ambiente dell'Autorità Portuale di Bari.

Grazie alla dottoressa Succi per questa bella opportunità. Vengo subito alla domanda. Certamente fare sistema, fare rete, è indispensabile. Aldilà del fatto che insieme si deve collaborare, probabilmente sarebbe molto più importante poter avere un quadro di azione anche più ampio di quello che è l'ambito siciliano, per poter operare in una maniera più efficace. Purtroppo, spesso si ha la sensazione che ognuno di noi debba, perché si è soli, essere un po' Ministro dei Lavori Pubblici, un po' ministro delle infrastrutture, un po' ministro dell'economia, un pò ministro degli esteri. Ognuno è alla ricerca di un proprio spazio, di una propria Strategia. Dunque questo tema lo allargherei molto non tanto rispetto al fatto che ci debba essere collaborazione fra di noi, quanto alla necessità come mezzogiorno nel suo complesso di riuscire ad ottenere un'attenzione più ampia da parte della politica nazionale.
Ormai il gap produttivo tra il Nord e il Sud del paese è sempre più alto, dovuto al fatto che il gap infrastrutturale tra Nord e Sud è sempre più ampio. È stato detto anche ieri. Il tema non è tanto il miglioramento dei porti o degli aeroporti.
Il tema: è se l'intero sistema infrastrutturale, con tutte le varie interconnessioni, non recupera una sua efficienza, diventa difficile proporre qualsiasi azione di sviluppo, nuovi traffici o qualsiasi altra iniziativa che potrebbe, con delle logiche di sistema, vedere relazioni e complementarietà fra tutti i porti che ci troviamo ad amministrare. È evidente che il grande piano infrastrutturale per il Sud, continuando a basarsi su parole e mai su finanziamenti, sta allargando sempre più il divario. Questo è il suo limite. Un limite probabilmente legato ad un problema culturale, o forse ad una eccessiva sopravvalutazione di altre possibilità di sviluppo dei nostri territori su settori come quello turistico, che sicuramente non può costituire da solo il principale asset di sviluppo. Quindi, la sensazione che si ha a volte è che ci si spinga a discutere di alcuni temi quasi per coprire la volontà di non affrontarne altri, che invece sono quelli importanti.
Quindi condivido non solo l'auspicio, ma la necessità che si debba fare rete. Credo anche, però, che il livello regionale non sia un perimetro sufficiente per acquisire e per risolvere quelle problematiche che sono evidenti, che stamattina sono state denunciate e che oramai sono diventate quasi una abitudine. Sono in Sicilia da pochi mesi e posso dire che spesso le lamentele sono una costante, soprattutto quelle riguardanti il sistema infrastrutturale stradale. Questo obiettivamente rende difficile la stessa nostra programmazione come porti. È chiaro che alcune risposte spesso sono completamente fuori dalle logiche trasportistiche perché frutto di situazioni contingenti, che però finiscono poi per diventare quasi strutturali. Quindi capite come questo costituisce anche la difficoltà di programmare certe iniziative, perché non si riesce più nemmeno a interpretare le difficoltà o a interpretare quali potrebbero essere gli sviluppi successivi.

Domanda moderatore Manlio Viola
Esiste o non esiste una sorta di campanilismo fra le strutture portuali? Lei diceva che bisogna andare ben oltre la sola Sicilia e guardare al meridione d'Italia. Esiste una forma di campanilismo tra le stesse autorità portuali?

Presidente Mega
Quasi ogni porto in Italia ha una propria funzione storica. Sicuramente ci sono alcune funzioni che un porto rivendica, che alimenta, su cui si impegna, che sono legate al suo posizionamento rispetto ad un proprio retro porto piuttosto che ad una funzione propria. Ad esempio, nel caso di Messina o di Reggio è quello del traghettamento tra due sponde dell'Italia. Quindi non tra paesi stranieri. Quello è un tema.
È evidente che forse la difficoltà che emerge di lavorare insieme è legata al fatto che non manca solo una politica nazionale dei porti, ma manca una politica industriale italiana. Per cui è evidente che, al di fuori di uno scenario in cui ad alcuni sistemi portuali possono essere assegnate delle funzioni rispetto ad altre, ognuno cerca di fare del proprio meglio per soddisfare le richieste che vengono dal territorio. Quindi più che un nostro campanilismo la considero una risposta e un tentativo di fare il nostro lavoro a fronte di uno scenario nazionale che manca. E che sicuramente non possiamo costituire solo noi nell'intesa fra presidenti.

Pasqualino Monti

Presidente ADSP del Mare di Sicilia Occidentale

Dal 2017 Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. E' stato alla guida del porto di Civitavecchia, come presidente e commissario straordinario (2011-2016). E' stato presidente di Assoporti (2013–2017). Nel 2014, a Washington, è stato insignito dell'International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation. Nel 2016 ha pubblicato il libro "In mare controvento". Dal 2020 professore a contratto in "Supply Chain Management" all'Università degli Studi "Parthenope" di Napoli.

Innanzitutto grazie a MedCom, alla dr.ssa Succi e ad Anna Rita Secchi per l'organizzazione di questo ennesimo momento nel quale si dovrebbe riflettere sulla portualità a livello nazionale. E non solo, dell'intermodalità nel suo complesso.

Vedo diversi problemi nel nostro paese. Si è parlato prima di fare rete. Della capacità che dovrebbe avere il nostro paese di comprendere quali sono gli elementi funzionali di una catena intermodale, sui quali puntare, sui quali investire. Secondo me a livello nazionale non abbiamo ancora idea di quello che significa costruire ed investire in un settore che ha un'altissima potenzialità di crescita. Per farlo dobbiamo iniziare a ragionare su quelle che sono le funzioni storiche riconosciute proprio ai porti e alle autorità di sistema portuale oggi e alle vecchie autorità portuali di ieri.

Le autorità non fanno altro che regolare un mercato, che è fondamentalmente un mercato chiuso. Costruiscono infrastrutture perché sono chiamate a farle, e promuovono traffico. Per costruire le infrastrutture fanno riferimento ad un codice degli appalti che, secondo me, forse andrebbe bene se fossimo nel 1700 e non nel 21esimo secolo. Per promuovere il traffico devono scrivere miliardi di lettere e devono giustificare anche addirittura quando vanno all'estero per cercare di promuovere i propri scali. Per regolare il mercato fanno riferimento da 25 anni ad un regolamento delle concessioni di cui si sta discutendo adesso quando la legge, invece, è entrata in vigora nel 1994. Questo per farvi capire le difficoltà oggettive, banalizzate e semplificate, che oggi noi dobbiamo affrontare. Il che significa che quando si ragiona con un mercato che è assolutamente dinamico e che si muove con grande velocità come quello dello shipping nazionale. E, ad esempio, si ha di fronte Matteo Catani AD di GNV, (che è una delle compagnie più importanti del ro-ro in Italia) e dice che a Termini Imerese c'è un problema di pescaggio, che vuole portarti più navi e scalare quel porto in maniera più costante, ma ha bisogno che io gli consenta di fare entrare le sue navi nel porto. Allora si va a guardare le carte e ci si accorge che è stata fatta una caratterizzazione per dragare quei fondali quattro anni fa ma che i risultati di quella caratterizzazione sono scaduti. Quindi bisogna rifare la caratterizzazione, bisogna aspettare tutte le autorizzazioni e si ha a che fare con una miriade di ministeri che non si fermano solo al ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Non si ha un unico interlocutore ma se ne hanno diversi, come diceva il collega Mega. E quindi ci si perde nei meandri di quella che è la burocrazia. Il nodo centrale alla fine, secondo me, rimane questo. La mancata possibilità di rispondere in maniera immediata ad un mercato che è un mercato dinamico. Questo fa perdere occasioni. Cosa vogliamo fare in questo paese? Vogliamo crescere o vogliamo continuare a contrarre la spesa? Perché la domanda che ci dobbiamo fare è questa. Se vogliamo crescere dobbiamo affrontare il tema centrale. E il nodo centrale è cercare di semplificare le procedure, a maggior ragione in quei meandri dello Stato che possono dare un contributo in termini di crescita del prodotto interno lordo immediati. Usando una metafora pugilistica, è come se noi avessimo di fronte un grande pugile alto due metri, noi piccolini magari meno forti meno forzuti. Con più allungo, dotato di più forza. Noi siamo lì che prendiamo botte continuamente. Però nelle nostre possibilità abbiamo il colpo che può mandarlo a tappeto. Peccato che quel nostro interlocutore, quel nostro avversario in questo caso sia lo Stato. E questo la dice lunga sulla situazione nella quale siamo costretti a lavorare.

Ma nel momento in cui dobbiamo sferrare l'attacco forse è il caso di non parlare più di singola modalità di trasporto ma parlare di una pluralità di modalità di trasporto, parlare di intermodalità. Quindi se i soggetti al tavolo che oggi sono assolutamente autoreferenziali iniziassero a ragionare, disegnando essi stessi un piano industriale del sistema paese, forse il segnale che arriva dal 4% di PIL alla politica e allo Stato sarebbe più forte. Invece noi abbiamo due categorie per gli armatori, due categorie per gli agenti marittimi, due categorie per gli spedizionieri, Assoporti che vede dei porti fuori. Abbiamo una pletora di associazioni, tutte quante impegnate a organizzare, per carità, meravigliosi convegni. Noi parliamo sempre delle stesse cose, ma il messaggio che non riusciamo a mandare al centro è l'unico messaggio che potrebbe salvare tutti noi. Questo è quello che oggi bisognerebbe fare: incontrarsi, Stato e politica fuori dalle stanze, intorno ad un tavolo. Poi magari si riparcellizza, ma disegnare il piano industriale, avere un'unica voce. E magari con forza sferrare quel famoso gancio che manda al tappeto il nostro avversario.

Pietro Spirito

Presidente ADSP Mare Tirreno Centrale

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Già Program Manager per la bonifica e la rigenerazione urbana di Bagnoli per conto di Invitalia SpA. Già Direttore Generale dell'Interporto di Bologna, di cui è stato successivamente Presidente. Già Direttore Centrale Operazioni e Strategia per ATAC. Già componente ufficio studi economici della Consob e assistente del Presidente. Già direttore generale della Fondazione e del Comitato Telethon. Già Amministratore Delegato Omnia Express SpA e Omnia Logistica SpA.

Domanda del moderatore Manlio Viola

L'esigenza che emerge in maniera assoluta e prioritaria è la necessità di parlare con una sola voce per avere la capacità di incidere contro Golia (Stato).

Pietro Spirito

Credo che bisogna provare a smetterla con la retorica, che non ci aiuta, per disboscare un po' le nebbie. Parlo di un tema che ricorre: Il centro del mediterraneo. Allora, siamo tutti al centro del Mediterraneo. Cagliari è al centro del Mediterraneo, Napoli è al centro del Mediterraneo, Palermo è al centro del Mediterraneo, Malta è al centro del Mediterraneo. Oggettivamente voi capite che non può reggere questa affermazione. Diciamo che siamo in presenza di un Mediterraneo policentrico, perché questa è la realtà. Anzi, di un mediterraneo policentrico la cui policentricità si rende ancora più complessa. Perché intanto il Pireo è diventato l'hub dei cinesi. Perché ci sono forti investitori nei porti nel nord Africa e attori che stanno generando una fortissima competitività e competizione nel mediterraneo.

E veniamo al secondo tema su cui ci dobbiamo intendere, che è un tema di mancato dialogo nostro, come Italia, con l'Europa. Allora noi abbiamo due range portuali che si confrontano: il Northern range e il Mediterraneo. C'è una sola differenza, banale ma gigantesca: il Northern range non ha competizione, perché non si confronta immediatamente sul tema di quello che sta accadendo nello scenario mediterraneo. Per una ragione semplice: perché alle spalle del Northern range c'è il sistema industriale dell'Europa. E quelle quantità vanno lì. Nel nel nostro paese arrivano briciole. Parliamo di un milione di teu sugli 11 milioni che l'Italia movimenta. Per carità tutto è importante, ma non sposta la partita fondamentale della competizione.

Cosa sta accadendo? Accade che l'Europa ci dice che noi siamo in competizione con i porti del nord Europa e siamo pure dei filibustieri perché non paghiamo le tasse. Insomma, c'è un limite a tutto. Castellammare di Stabbia compete con Rotterdam?! Francamente, quando si ragiona con l'Europa forse bisogna ragionare non in termini troppo giuridici. Noi la stiamo contrastando questa vicenda rispondendo all'Europa che non dobbiamo pagare le tasse perché siamo enti pubblici non economici? L'Europa, però, risponde sostenendo che non è un suo problema, sostenendo che se si svolge una attività economica le tasse vanno pagate, a prescindere dalla forma giuridica. Ma non si pone il problema del fatto che sino ad ora si è generata una competizione che ha oggettivamente consentito ai porti del nord Europa di essere in posizione dominante, ed ha bloccato lo sviluppo dei porti del mediterraneo che sono il fronte dell'Europa. Non è un problema dell'Italia, non è un problema della Spagna, non è un problema della Grecia, è un problema dell'Europa. Perché nel mediterraneo passa il 25% del traffico mondiale. Questo l'Europa non lo vede ed è una miopia drammatica. Ci ha provato la Francia di tanto in tanto per interessi nazionali. Sarkozy è stato l'ultimo a provare a rilanciare l'Union pour le Mediterranee. Ma era più un modo per rilanciare il ruolo politico della Francia, non era una iniziativa Europea. Questo è un problema che rimane ed è un problema che riguarda tutte le reti.

Ci stiamo concentrando sui trasporti e sulle infrastrutture, ma le reti riguardano anche quelle dell'energia e delle telecomunicazioni. I cinesi se me stanno occupando. Ci mostrano le reti dei trasporti, ma stanno facendo gli oleodotti, stanno facendo il cablaggio dell'Africa. Ossia, si tratta di cose che sono destinate a modificare profondamente la struttura competitiva del mondo.

Quindi c'è un sistema di reti in cui i porti e l'energia, per esempio, sono un tema molto importante. Quanto è importante per Singapore essere l'hub energetico dell'Asia? È fondamentale, ovviamente, genera valore aggiunto e genera economia. Sono questioni di grande rilevanza di cui non parliamo. Perché noi parliamo ancora della retorica pura, continuando a sostenere di essere la piattaforma del mediterraneo, il centro del mediterraneo. Ma non si coglie ancora il tema.

L'altra questione è: qual è il rapporto tra territorio e porti? Anche di questo dobbiamo parlare. I porti generano quello che il territorio è. Soltanto i porti hub, in qualche modo, possono non guardare al territorio retrostante. Ma ormai la tendenza è che il porto puramente hub

sia un porto debole. Si sta sviluppando un modello misto in cui il porto hub è anche in parte porto di interscambio di merci. Ed è la vicenda della Zes, su cui tornerò. È impensabile immaginare che un porto si possa sviluppare senza industrie. È come fare la torta senza lo zucchero e la farina. È incompatibile. È fuori dalla logica. Eppure, però, noi pensiamo che il porto miracolisticamente generi le merci. Non funziona così. Vediamo allora cosa è il nostro mezzogiorno. Il nostro Mezzogiorno ha un basso grado di industrializzazione, storico. Anzi ha subito un processo di deindustrializzazione, dopo che è morta l'industria pubblica. Secondo: ha un bassissimo grado di internazionalizzazione. Questo è un altro problema: poca industria e quel po' che c'è esporta poco. Allora che rapporto creiamo con i porti se non abbiamo industria e quelle industrie che abbiamo esportano poco? Noi abbiamo bisogno di un'industria che esporta, e se esporta ha bisogno di merci da importare e quindi genera quel rapporto virtuoso con i porti. inoltre, abbiamo dimensioni piccole. La piccola impresa in questo mondo complesso di globalizzazione non riesce ad essere dentro le grandi catene del valore che fanno la logistica internazionale. Si può ritagliare un ruolo importante, per carità, è stato decisivo per molti momenti dell'industria italiana di anello, di sub fornitura inevitabilmente o di nicchia di altissima qualità.

Parlare solo di porti è sbagliato. Perché se non si parla di industria non abbiamo concluso nulla. Il rapporto è biunivoco. Poi gli investimenti li dobbiamo fare. C'è un piano delle merci e della logistica che è un ottimo piano, approvato nel 2016, che dice una cosa chiara sulla quale nessuno ha riflettuto bene. Rischiamo di fare degli investimenti tardivi e sbagliati, rischiamo di fare over investement se non decidiamo una strategia di paese.

Il punto è che la strategia di paese non può essere delegata alle singole entità. Parlo per me, mica posso fare io la strategia dell'Italia. Io posso apportare il mio contributo dando un elemento di conoscenza riguardo il mio territorio, ma poi ci vuole un grado di sintesi. L'Italia ha un drammatico atteggiamento di campanilismo logistico. È la vicenda di tutta la storia di questo paese negli ultimi anni. Non è che non abbiamo fatto le cose, le abbiamo fatte tardi e frammentate. Ma questo è un paese che si può permettere 25 interporti? Ma questo è un paese che discute di avere tre interporti in Umbria ancora oggi? Ma abbiamo capito cosa è un interporto? Poi quando lo abbiamo fatto a che serve? Per fare la speculazione immobiliare? Onestamente bisogna avere una visione per mettere le risorse, perché ci vogliono gli investimenti, ma laddove servono e laddove sono necessarie. E li bisogna fare una battaglia anche in Europa. Le cose che a noi servono le dobbiamo difendere fino in fondo. Servono e vanno fatte. Però, poi ci mettiamo il carico da nove noi. Semplificazione amministrativa. Purtroppo ogni volta che ho sentito la parola semplificazione ho trovato, invece, solo complicazioni ulteriori. Ne parliamo da decenni e da decenni facciamo ogni volta peggio.

E qui vengo alla Zes. In pochi illusi avevamo immaginato che poiché cambiare le regole dell'Italia, nell'insieme dell'Italia, è un po' complicato, abbiamo pensato che forse il mezzogiorno potesse essere un luogo di sperimentazione nelle Zes. Vedere se in un luogo delimitato, in alcune regioni del paese era possibile portare avanti un'operazione.

La Zes serve per due motivi. Uno: per dare un incentivo agli imprenditori per attrarre investimenti; due: semplificare. Sapete quante sono le procedure necessarie per installare un'impresa? 32. Vogliamo fare come si è fatto nelle Zes degli altri paesi, per cui prevedono l'autorizzazione unica? Unica, ossia quelle 32 procedure diventano una sola. Con un soggetto che sinteticamente da' in un tempo determinato l'autorizzazione unica. In Polonia si tratta di 60 giorni. In Cina di 1 giorno. Sapete come è finita la storia? E questa è la beffa conclusiva. Le 32 procedure sono rimaste le stesse. Però abbiamo fatto lo sportello unico della Zes, ossia la 33esima procedura. Perché di questo si tratta: non avendo cancellato le 32 procedure, lo sportello lo chiamiamo unico come beffa. Ma unico di cosa? Ma come parliamo con gli imprenditori? Ma a quale imprenditore spieghiamo questa storia? Faccio qualche altro esempio banale del mio mondo. Verifica sugli ordigni bellici. Per fare i dragaggi, giustamente, bisogna fare la verifica sugli ordigni bellici che, però, vale a tempo. Dopo due anni le devi rifare di nuovo. Perché notoriamente l'Italia è in guerra. Perché ovviamente saranno cascati altri ordigni bellici nel porto, per cui la dobbiamo rifare daccapo. Dunque, il combinato disposto tra dragaggi e codice degli appalti è una roba che fa venire il brivido. Se esportassimo questa nostra normativa a Rotterdam, li sconfiggeremmo, in un attimo morirebbero, avrebbero le secche nel porto di Rotterdam. Perché noi amministratori italiani ci prendiamo delle responsabilità che nessuno si prenderebbe altrove. Rischiando di pagarla sulla nostra pelle. Io ho avviato i dragaggi a Napoli, i dragaggi a Salerno sulla mia responsabilità di firma, altrimenti le cose non si fanno. Matteo Catani lo sa benissimo, perché dovendo fare un dragaggio aggiuntivo, per necessità (giuste) di GNV, abbiamo ricominciato con la croce sulle spalle, sperando di riuscire a portarlo a compimento.

Andrea Annunziata

Presidente ADSP del Mare di Sicilia Orientale

Avvocato. Presidente Autorità di sistema Portuale del Mar della Sicilia Orientale. Membro del C.d.A.Società U.Sud - UIR Net (Unione Interporti Riuniti Network) Sud S.r.l. Membro del C.d.A. "Fondazione Bruno Visentini" (R.E.I. - LUISS). Ha ricoperto i ruoli di: Presidente Autorità Portuale di Salerno; Sottosegretario ai Trasporti; Presidente Consulta nazionale autotrasporto e della logistica; Deputato al Parlamento; Membro della Commissione CIPE per lo sviluppo sostenibile; Partecipazione, in sede comunitaria, per il Governo Italiano, ai lavori per la definitiva realizzazione del progetto GALILEO; Presidente MED PORT COMMUNITY.

Grazie, un saluto a tutti.

È difficile, ma seppur velocemente, è necessario fare un esame delle deficienze del nostro sistema paese. Tentiamo di fare qualche proposta. Vorrei invertire un po' l'ordine del ragionamento. Concordo con quanto detto dai miei colleghi che hanno parlato prima di me, da ultimo Pietro Spirito che dice che se qui non si produce è allora inutile parlare di traffici. Se qui non abbiamo le infrastrutture è inutile parlare di sviluppo. Il problema non è più meridionale, il problema è nazionale. Quindi anche a Venezia si riesce a fare un'infrastruttura come si poteva e si voleva fare. Ma hanno il vantaggio di avere fatto qualcosa in più nei decenni passati, nel Nord intendo. Ma vivono comunque le stesse difficoltà che viviamo noi, con le questioni come i dragaggi e tutto il resto.

Qui manca l'interlocutore vero, che è chi deve decidere le cose di cui si discute. Quando Paolo Costa era ministro già si parlava di certe questioni, cercò di affrontarle ma prima e dopo non c'è stato granché. Con lui abbiamo avuto una bella stagione al ministero, però dopo poca roba. La specificità della Sicilia è particolare di per sé. La specificità della Sicilia richiederebbe momenti di compensazione che questa regione merita, così come la Calabria e man mano a salire. La Sicilia mette a disposizione dell'Europa un sistema militare che ormai è spostato tutto qui… La Maddalena quasi non c'è più. Augusta dà spazio alla Nato.

A prescindere da come la si vuole vedere, la Sicilia ha dato un grande contributo in termini di solidarietà, così criticato in questo momento per l'immigrazione. Che ha avuto in cambio? Soltanto difficoltà. Qui un po' tutti noi cerchiamo di fare l'impossibile. Ci ritroviamo sempre con le 50 autorizzazioni da avere per la realizzare un'infrastruttura.

Lavoro sulle ZES zone economiche speciali da vent'anni. In Campania fino a pochi anni fa e poi in Sicilia. È prima di tutto un sistema di semplificazione, anche fiscale, da applicare alle zone svantaggiate in Italia. Un sistema nel quale crediamo.

I nostri imprenditori, siciliani, meridionali, italiani e stranieri prima del vantaggio fiscale chiedono la certezza dei tempi. L'abbiamo detto tutti. Sono uscito da Assopporti fin dall'inizio perché non vedevo una programmazione, un programma di Assoporti da mettere sul tavolo del ministro, magari da parte di un presidente non presidente di autorità per essere più forte nella contrattazione. Per cominciare a dire: quali sono gli obiettivi per i porti italiani? Quali quelli per i porti del sud? Seguo con grande attenzione Paolo Costa, del quale mi onoro di essere amico. Ma la via della seta non deve distrarmi più. Che mi interessa della via della seta! Per fare questa affermazione sono andato su tutti giornali perché si chiedevano perché Annunziata stesse rinunciando alla via della seta. Il punto è che non rinuncio alla via della seta, perché la via della seta prosegue, non si ferma qui né tantomeno in Puglia.

Noi abbiamo la nostra economia, del sud del Mediterraneo. Il Nord Africa con il centro e sud Africa, specialmente il Centrafrica, sarà ed è già oggi la nuova economia. Se abbiamo le infrastrutture adeguate saremo noi a raccogliere gran parte di questa economia. Se abbiamo le ZES (come diceva Pietro Spirito, come diceva Pasqualino Monti e Mario Mega), se abbiamo le infrastrutture adeguate avremo la nostra economia. Quella della Sicilia. Ma a noi cosa importa di fare 10 milioni di container con una regione che prima di tutto ha vocazione turistica. Deve movimentare i containers necessari all'economia di questa regione. Questa regione ha svolto un ruolo importantissimo per i ro-ro (neanche questo riconosciuta abbastanza) grazie a GNV Grandi Navi Veloci, grazie a Grimaldi, grazie a Tirrenia, grazie a tutti gli operatori. Abbiamo tolto dalla strada in questi anni circa 780-800 mila TIR. È stato un beneficio per tutta la nazione in termini ambientali, in termini di sicurezza. Per strappare il finanziamento di 60-70 milioni di euro c'è voluta la mano del Padreterno. Il governo Berlusconi mise in atto questa legge, che poi fu finanziata dal nostro governo nel 2006. 60-70 milioni all'anno. Ma a chi vanno dati? All'armatore o direttamente all'autotrasportatore? A perdere mesi e anni attorno a queste questioni, insomma, mentre gli altri (paesi) volano. Allora, le ZES dovrebbero assicurassero l'obiettivo principale dell'imprenditore, che è quello della certezza dei tempi, a cui aggiungere anche il vantaggio fiscale. Sarebbe perfetto. Specialmente per i nostri imprenditori che in questi decenni sono rimasti in questo territorio facendo grandi sacrifici.

La fiscalità di sviluppo è sicuramente un vantaggio, come dice Gaetano Armao, però cerchiamo i tempi. Si è parlato di Augusta. Eravamo in gara di appalto per circa 500.000 m², per piazzali, gru e tutto il resto. Con tutte le autorizzazioni già date. Ad un certo punto è emersa una questione di carattere ambientale e si è dovuta revocare la gara. Perché nelle ex saline ci sono 50 bellissimi fenicotteri. Ma è possibile, invece, provare a trovare una soluzione? Fenicotteri che nessuno va a vedere. A Rimini 30 fenicotteri sono stati visitati da 100.000 persone. Dei nostri 70-80 fenicotteri, sicuramente più belli di quelli di Rimini, neanche una persona è andata a visitarli. Da fenicottero mi sentirei offeso. A parte la battuta, vogliamo sederci velocemente e vedere quale area impegnare per questi bellissimi uccelli? Non faccio altri esempi perché altrimenti ci sarà da ridere, sulla tutela di specie di uccelli. A Napoli con De Luca ci fu ben altro. Ci rendiamo conto che chi cerca di buttare l'anima oltre l'ostacolo il minimo che si becca è un avviso di garanzia con pure una sospensione dall'incarico, come mi è capitato in questi mesi?

I porti sono sotto attacco. Qualcosa non va. Vorrei capire anche dalla capitaneria come vedono questo rapporto tra noi. Noi ci nascondiamo molte cose per quieto vivere. Non è questa l'Italia che dobbiamo consegnare ai ragazzi e ai giovani. L'uno contro l'altro siamo. Non va bene così. Per carriere per invidie. Quale competizione c'è con l'altro porto? Non c'è competizione. Se facciamo economia, se mettiamo su le potenzialità che abbiamo, noi voliamo. I nostri imprenditori, i nostri giovani, tutti noi abbiamo lavorato in un ambiente difficilissimo in questi anni. Eppure siamo riusciti a sopravvivere. Come si diceva prima, si parla dello 0,3% di Pil, e la situazione è rosea? Ma ognuno di noi accende la televisione sente sempre le stesse cose. Adesso basta. Perché qui in Italia non si applica il sistema Genova del ponte Morandi?

E magari un po' di più in Sicilia, per motivi di compensazione per quello che questa regione ha dato all'Europa, senza avere nulla in cambio. Tu hai mai visto una manifestazione contro l'immigrazione qui in Sicilia? Mai.

Perché qui non si applica il sistema Genova del ponte Morandi? Me lo dite? Se faccio una proposta ad Assoporti di chiudere i porti almeno per quello che riguarda la nostra parte, almeno come giornata di sciopero nazionale, la facciamo? Purtroppo muoiono 42 persone a Genova e in un anno si realizza il ponte. Ma quanti ne muoiono qui nel Sud? Tanti che non si vedono. Tanti emarginati. Tanta gente che soffre, che non vediamo neppure. E si va avanti così.

La via della seta è importante se c'è il riflesso, se c'è l'economia generale che tocca pure noi, il sud e la Sicilia. Altrimenti la nave non si ferma in Sicilia per andare in Europa. Il ponte ha distratto tutti in questi decenni, mentre spostarsi da un posto ad un altro è impossibile. Ma di quale economia parliamo? Le Zes potevano e sono sempre una grande speranza, ma per la semplificazione non tanto per il vantaggio. Lo ripeto fino alla noia.

Si dice che i porti e gli aeroporti per la Sicilia sono un nodo importante. No, sono uno snodo importante nel sistema della logistica e degli obiettivi che si prefigge l'incontro di oggi. Dobbiamo rivendicare con forza questa possibilità, ne ho parlato con il Ministro delle Infrastrutture qualche giorno fa al latere di un convegno che abbiamo avuto tutti i presidenti. Mi sto fissando sul problema Genova, ma perché non si prevede una moratoria per 5 anni e non possiamo velocizzare i tempi anche noi? E questa volta non mancano i soldi, attenzione. Le autorità di sistema hanno le risorse, almeno l'ADSP della Sicilia Orientale ha le risorse, perché verso augusta il petrolchimico finanzia molto. Però quel petrolchimico nei decenni scorsi ha dato anche qualche problema. Per muovere 1000 euro per dare un finanziamento ci si ritrova con i revisori dei conti, che ti sottopongono un problema. Ci vorrebbe una linea parallela di investimenti. Potrebbero esserci migliaia di posti di lavoro. Eppure, ci sono i fenicotteri. Va bene, tuteliamoli e vediamo come fare. Ma ci sono altri 800mila metri quadrati. Il sistema giustizia non funziona, la burocrazia ha bisogno di semplificazione. Non sono due riforme da fare a costo zero? Potremmo volare. Siamo sopravvissuti con tutti questi problemi, figuriamoci come potremmo cavarcela in condizioni diverse.

È questa la condizione che abbiamo vissuto nel meridione e che oggi sta vivendo tutta l'Italia. I vantaggi che per tanti anni hanno avuto al nord è giusto che per quei vantaggi ci sia una solidarietà diversa. E che il sistema Genova si applichi in tutta l'Italia a cominciare dal meridione e dalla Sicilia. Per favore.

Roberto Isidori

Direttore marittimo della Sicilia Occidentale e Comandante della Capitaneria di Porto di Palermo

Il Contrammiraglio Isidori ha ha comandato i porti di Fano, Viareggio e Cagliari. Ha prestato servizio presso il Reparto personale dello Stato Maggiore della Difesa, presso il Reparto personale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, presso l'Ufficio di Gabinetto del Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ha svolto l'incarico di: Capo del 1° Ufficio del Reparto Amministrazione e Logistica del Comando Generale; Capo degli Uffici Bilancio e Programmazione e Controllo di gestione del Comando Generale; Direttore Marittimo della Sardegna centro-meridionale e Comandante della Capitaneria di Cagliari; Commissario Straordinario del Governo dell'Autorità portuale di Cagliari e del centro sud Sardegna; Capo del Reparto Amministrazione e Logistica del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Le norme ambientali vanno rispettate ma non devono ostacolare l'economia. Ci sono delle criticità che nel sistema paese vanno affrontate e sicuramente risolte. Riprenderei da quello che ha detto ieri il primo cittadino: Mediterraneo continente liquido che ci unisce. Effettivamente il Mediterraneo è questo. È stato per molti secoli il fulcro della civiltà mondiale e deve continuare a mantenere questo ruolo. Chiaramente ci sono dei cicli storici che portano l'economia a concentrarsi, in termini di volumi e di capacità di sviluppo, in altre parti del mondo. Nel Mediterraneo c'è un volume di traffici molto importante. Sul Mediterraneo si affaccia un continente che è in grande sviluppo. Sul quale l'Europa ha, forse, delle responsabilità dal punto di vista delle scelte di sviluppo. Perché gran parte di questo continente è stato lasciato, in questa crescita disordinata ma comunque sempre abbastanza forte, in mano ai cinesi. E questo avrà dei riflessi in futuro sugli assetti geopolitici di quest'area del pianeta.

Il Mediterraneo un continente liquido che unisce. L'ha detto ieri il sindaco Orlando. In questo la nave deve svolgere il ruolo di best player. La nave fa parte del perno principale della blu economy. I dati del Censis dicono che nel nostro paese l'economia del mare non conosce crisi. I dati del 2018 dicono che vale il 2% del pil nazionale. In base ai dati pubblicati da Eurostat, nel 2018 ha viaggiato via mare il 79% delle merci italiane esportate nel mondo in volume, e questa percentuale sale fino al 96% se si considerano i paesi extra UE. La crescita in tonnellate trasportate, sempre nel 2018, è stata del 3%. Fra il 2019 e il 2023 è presumibile che il commercio marittimo crescerà con un tasso medio annuo del 4%. Cito sempre la fonte del Censis. Quindi il mare sarà sempre più protagonista dell'economia mondiale e giocoforza anche del mediterraneo.

L'Italia è la quinta flotta di bandiera delle maggiori economie riunite nel G20. La prima al mondo nelle navi Ro-Ro. Ricopre il quinto posto per volumi di merci trasportate e il primo per movimento di crocieristi. È leader mondiale nelle costruzioni delle navi da crociera (è inutile che parliamo delle realtà di alcune industrie come Fincantieri) e anche dei mega yacht. Anche questo è un settore importante che fa parte della blue economy. Nelle mie esperienze di comando ho avuto anche la fortuna di operare in Toscana, in particolare ho comandato il porto di Viareggio. Dove già nei primi anni 2000 c'erano dei numeri di tutto rispetto. Anche la flotta da pesca è la seconda del mediterraneo. La fonte Cnel con il Sesto rapporto sull'economia del mare.

È di tutta evidenza, quindi, che il valore prodotto dall'economia del mare, la sua importanza socioeconomica con le significative ricadute occupazionali ed economiche per il cluster marittimo, sia dirette sia indotte, nella nostra economia rappresentano fattori indispensabili per lo sviluppo. In questo contesto il sistema produttivo italiano trova nel trasporto via mare una delle leve della crescita e del sostegno alla competitività internazionale.

La Sicilia può diventare veramente un hub mediterraneo con un ruolo centrale negli scambi commerciali e nel trasporto? Credo che delle risposte siano state già date. C'è molto da lavorare facendo sistema. Rispondendo all'amico avvocato Annunziata, parlo per la mia realtà che lavora a stretto contatto con l'autorità portuale, dico che esiste un sistema nei porti. Esiste un sistema paese. Talvolta si muove con quello che si definiscono "gli attriti di sistema", ed è chiaro che la differenza la fanno gli uomini nelle organizzazioni e nelle strutture. Bisogna lavorare in un'unica direzione. Questo, però, presuppone che tutti gli attori interessati, istituzionali e non, possano disporre di reti di interconnessione tra porti, aeroporti, ferrovie, passando anche da un'efficiente viabilità stradale, che in questa isola rappresenta una vera criticità.

Il porto non è un nodo ma è uno snodo. Si deve interconnettere con tutta una serie di elementi che fanno in modo che ci sia fluidità nel traffico di uomini, di merci e di idee. Sul concetto di sistema mi limito ad enunciare ciò che facciamo a Palermo. C'è una crescita evidente e sostenibile. In questo la capitaneria di porto, la direzione marittima di Palermo che abbraccia altri porti della Sicilia occidentale, lavora in stretta sinergia non soltanto con l'Autorità di Sistema Portuale, ma anche con le altre istituzioni, le forze dell'ordine, con le dogane e

con tutti gli attori che operano all'interno del porto. È chiaro, il quadro normativo di riferimento è quello che è. C'è molto da innovare. Ma anche interpretando il quadro normativo esistente, molto spesso prendendosi delle responsabilità un po' più incisive, è possibile ottenere dei risultati.

Riguardo a quello che viene fatto, le capitanerie che rientrano nell'ambito della giurisdizione dell'autorità di sistema portuale e che dirigo come direttore marittimo, costituiscono una parte attiva e preponderante di questo sistema. E accettano pienamente le loro sfide. Mi riferisco, ad esempio, ai problemi legati al gigantismo navale. A Palermo abbiamo visto di recente arrivare navi di enormi dimensioni considerato quello che sono i nostri porti. Anche questo è stato possibile grazie al nostro modo di fare sistema. Fare entrare una nave lunga oltre 300 metri nell'ambito di un bacino portuale che presenta determinate caratteristiche, anche ai fini dell'evoluzione di questa nave all'interno del bacino, significa prendersi delle responsabilità. Su questo un'autorità marittima che può avere un ruolo importante, può scegliere due strade: quella di trincerarsi in una valutazione di tipo strettamente tecnico e limitativa della sicurezza e mettersi di traverso, oppure favorire lo sviluppo cittadino. Abbiamo scelto questa seconda strada. E mi pare che i risultati ci stiano dando ragione.

Fare sistema significa anche farlo attraverso degli strumenti normativi che hanno permesso di istituire dei moduli e dei sistemi operativi che consentono di snellire, di dare una riposta anche in termini di velocizzazione di determinate pratiche. Mi riferisco a quello che nel tempo è stato fatto, per esempio con il PMIS il Port Management Information System attraverso il quale oggi tutti gli utenti portuali e in particolare gli armatori possono svolgere la loro attività in maniera telematica, velocizzando i tempi che una volta erano abbastanza più cospicui. Naturalmente questo significa economia. Movimentare la merce in maniera più rapida, fare rimanere meno tempo possibile le navi nei porti, significa creare valore aggiunto. Le capitanerie di porto, la guardia costiera, è sempre stata e sarà sempre orientata a muoversi in questa direzione. In questo sistema di governance, deve vedere nell'autorità portuale il faro dello sviluppo economico e commerciale del porto, nel rispetto di una sicurezza sostenibile. Questo è il modello che cerchiamo di portare avanti nella Sicilia occidentale e spero che possa fornire anche un piccolo esempio, con tutti i nostri limiti e con tutte le nostre perfettibilità, per tutto il sistema paese.

Marco Falcone

Assessore alle Infrastruttura della regione Siciliana

Assessore Regionale alle Infrastrutture ed alla Mobilità della Regione Siciliana. Avvocato. E' stato Dirigente Nazionale "F.U.A.N. - Giovane Destra". Eletto Sindaco di Mirabella Imbaccari nel 1993, appena 22enne, riconfermato Sindaco nel 1997. Nel 2003 Assessore Politiche del Territorio ed alla Protezione Civile della Provincia Regionale di Catania. 2008 Deputato Assemblea Regionale Siciliana; è stato Segretario e Vicepresidente della Commissione legislativa Servizi Sociali e Sanitari. 2012 deputato all'A.R.S. rivestendo l'incarico di vice capogruppo del PDL. 2014 Presidente del gruppo parlamentare di Forza Italia.

Porto il saluto del presidente Musumeci a questo momento di riflessione assolutamente utile per la Sicilia, per una strategia di condivisione ma anche di prospettiva. Devo salutare e ringraziare la dottoressa Succi che ha voluto focalizzare su un tema assolutamente importante. Qual è l'idea che vogliamo per questa Sicilia? Soprattutto negli scambi, nella logistica, nel trasporto e nel trasferimento di economia? Si tratta di capire quale economia e verso quale economia vogliamo indirizzare la nostra.

L'economia passa dalle infrastrutture. Le infrastrutture sono quelle del ferro, quelle stradali per gomma, quelle oggi via mare e via cielo. La logistica e l'implementazione del trasporto pesante consente di avere una ricaduta economica non indifferente. Cosa dobbiamo fare? Abbiamo una esigenza. Dobbiamo innanzitutto indirizzare le risorse strutturali in maniera intelligente. Dobbiamo implementare la portualità, perché da un lato le arterie del mare, le infrastrutture del mare, le autostrade del mare oggi possono rappresentare il migliore stimolo al trasporto della nostra logistica. Dall'altro possono rappresentare una valida alternativa ad una diminuzione dei rischi ambientali oltre che della riduzione della pericolosità sulle nostre strade. Alleggerire le nostre strade, le nostre autostrade, significa alleggerire il nostro ambiente da un inquinamento, dato che non sempre è sostenibile.

Un governo attento deve guardare alle autorità di sistema portuale, ma al contempo capire come fare arrivare i nostri mezzi in queste realtà.

Deve necessariamente intervenire la cura del ferro. La nostra rete ferroviaria dovrebbe rappresentare un'alternativa alle strade. Invece se crolla il ponte Imera, i nostri camion non sanno dove andare. Devono attraversare tutta la Sicilia, attraverso strade provinciali o addirittura strade comunali. Con disagi e condizioni di assoluto degrado e con immagini da terzo mondo. Il governo regionale è riuscito a mettere in campo la più importante opera infrastrutturale dell'ultimo secolo in Sicilia, che è il raddoppio ferroviario della Catania-Palermo. Sono stati depositati al consiglio superiore dei lavori pubblici ben sei lotti che rappresentano un investimento di 5 miliardi di euro per il raddoppio che va da Catenanuova, a Dittaino, a Enna, a Caltanissetta, a Xirbi, a Montemaggiore, a Lercara, per arrivare a Fiumetorto. Significa un investimento di 5 miliardi che consentirà, assieme all'altro investimento da due miliardi e 300 milioni di euro da Catania sino a Messina che rappresenterà la rete Ten-T perché si arrivi da Messina a Catania, da Catania a Palermo.

Il ponte sullo stretto può fare uscire la Sicilia definitivamente dalla condizione di insularità. Che non è soltanto una condizione. È diventato un complesso. È diventata una penalizzazione ormai insostenibile. L'alta velocità non c'è. E qua non può arrivare neanche l'alta capacità ferroviaria. Perché se non vi è un collegamento che va dal nord verso sud in un continuum territoriale, non potremo mai arrivare a mettere in campo un trasporto logistico oltre che di passeggeri.

I porti possono essere veramente la porta di accesso o di uscita della grande logistica. (Ma per arrivare al porto di Palermo venendo da Agrigento o venendo da Catania, bisogna anche sapere come arrivarci. E allora bisogna capire che chi viene da Enna, dall'entroterra, per arrivare al porto di Catania o arrivare al porto di Palermo, per poi continuare con le autostrade del mare, verso il nord, deve capire come arrivarci). Per farlo ci vuole una grande azione che veda indirizzare delle risorse.

Riteniamo che nel 2021 la Sicilia diventerà la più importante stazione appaltante d'Italia, perché abbiamo sei lotti che dobbiamo mandare in gara, se entro il 2020 riusciremo a superare quelle grandi pastoie burocratiche. L'Italia è lo stato in cui non si può fare niente. Rispetto alla Cina laddove un ospedale si fa veramente in qualche settimana. Allora chiediamo tempi ragionevoli per fare un intervento da 15 milioni di euro. Noi dobbiamo accelerare.

Le autorità portuali possono svolgere una grande funzione, mettendo in campo una retroportualità. A Catania abbiamo due porti, Catania e Augusta, che potrebbero avere due mission diverse.

Lo sviluppo non ha portato una azione di retroguardia. Lo sviluppo oggi consente che in tempo reale si arrivi dalla Sicilia alla Cina, o dalle Americhe si arrivi in Africa, in tempo reale. Dobbiamo capire che è il progresso che porta arricchimento. Chiaramente salvaguardando il

nostro ambiente. Se c'è un investimento da x euro, che avrà una ricaduta economica per il territorio, non possiamo mica bloccarlo perché c'è un vincolo che spesso è pretestuoso. Ad esempio, non possiamo bloccare il porto di Vulcano perché il tetto della stazione marittima avendo una certa coloritura riesce ad abbagliare determinati uccelli. E' chiaro che l'eccesso diventa una forma di schiacciamento di tutto ciò che evoluzione. L'eccesso diventa un peso che non è più sostenibile.

Cosa dobbiamo mettere in campo? Con la società interporti siciliani vogliamo mettere a sistema una grande idea. Da un lato il polo intermodale a Catania laddove la gomma si interscambia col ferro. Per cui il mezzo arriva su strada, viene messo sui binari, dai binari viene trasportato per arrivare poi alla porta di accesso del mare ed essere trasferito. Al contempo vogliamo fare con l'interporto di Palermo quella grande opera, da realizzare a seguito di uno studio che possa dimostrarci la sostenibilità dell'investimento. A cosa serve e come verrà utilizzata? Che peso avrà? Qual è il traffico di merci che deve contemplare? Da mettere a regime con Termini Imerese, con Palermo, con la Sicilia occidentale. Se in questo sistema noi facciamo interagire le strade, il ferro, le ferrovie e le autostrade del mare, è chiaro che mettiamo in campo un'azione che tenga conto dell'economia reale che possa attrarre ulteriormente la logistica e possa rilanciare i nostri porti come strumento di vitalizzazione dell'economia, come strumento di stimolazione per un'economia reale. Questo è quello che dobbiamo fare. Fra sei mesi vogliamo organizzare un grande momento convegnistico di due giorni sulle infrastrutture e le economie. Perché vorremmo disegnare in quel momento la Sicilia che abbiamo trovato e la Sicilia come sarà nel prossimo quinquennio. Noi abbiamo l'ambizione che il nostro sistema infrastrutturale possa avere le proprie ricadute nel prossimo settennio. Il presidente Mega parlava del 21-27.

Dobbiamo mettere a regime tutte queste realtà. Le istituzioni devono interagire tra esse per poi raggiungere una pianificazione. Questa vuole essere la nostra idea. Allora ferro, acqua e mare devono rappresentare un grande momento di sviluppo.

Qualcuno parla del cargo aereo via cielo. Attenzione, anche la non dobbiamo farci false illusioni. È vero che la logistica può essere trasferita via cielo, ma ci sono delle merci che possono essere trasferite e altre no, come il marmo. Però anche gli aeroporti bisognerebbe che facciano sistema. Perché non ci debba essere una competizione esasperata tra l'aeroporto, ad esempio, di Palermo, e quello di Trapani, perché è illogico immaginare, ad esempio, che l'aeroporto di Catania debba fagocitare quello di Comiso. Noi dobbiamo mettere a sistema tutto. Solo così mettiamo in verticale e facciamo ripartire la Sicilia.

In quest'ultimo periodo, soprattutto i tre sistemi di autorità di sistema portuale, Catania, Palermo e Messina hanno avuto un incremento non indifferente, sia nella logistica che nella crocieristica. Questo si traduce in ricaduta di ricchezza. E deve diventare monito per tutti i players che vogliono investire e vogliono oggi fare sistema. Con chi? Le istituzioni pubbliche devono creare le condizioni. Poi ci vuole il privato. E allora noi dobbiamo dare esempio valido perché il privato possa avere un interesse per venire qui in Sicilia ed investire.

Sessione 5
I grandi corridoi intermodali: dal Mediterraneo all'Europa

Rodolfo De Dominicis

Presidente UirNet

Presidente e Amministratore Delegato di UIRNet SpA - Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Professore di ruolo, Università di Napoli Federico II. Laureato in Ingegneria a Napoli. Varie esperienze accademiche in USA ed Europa. Tra i suoi precedenti incarichi: Già Vice Presidente e Amministratore Delegato di Kedrion SpA; Presidente e AD in aziende di diverse dimensioni (Ansaldo Trasporti, Breda Costruzioni Ferroviarie, Alcatel, Consorzio Trevi, Interporti Siciliani SpA, Network Terminali Siciliani SpA - Gruppo FS, Dolan - Mason srl, T & T Servizi). Commissario Straordinario di Governo per il porto di Gioia Tauro. Membro Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina SpA, Hardis SpA e molte altre aziende.

La notte a che punto è? La verità è che utilizzando la teoria dell'osservatore, dipende da dove uno si mette. Se uno guarda da sud la notte è fonda. È veramente fonda. Cioè non si vede quasi niente. Invece se uno lo guarda da nord qualcosa la vede. Quando è venuto fuori questo tema, peraltro estremamente interessante, legato ai grandi corridoi e correlati con la situazione italiana con particolare riferimento al mezzogiorno, ho avuto grandi ripensamenti per cercare di capire dove andare a parere, che cosa dire su una questione di questo genere. Anche perché, dopo l'intervento di Paolo Costa, veramente il discorso sui corridoi li posso usare in maniera operativa, non posso dire niente sui corridoi che lui non abbia detto.

Al di là della visione generale sui corridoi, vorrei fare una considerazione di tipo strategico, che prima dicevo un po' a spizzichi e bocconi parlando con Paolo stesso. Che cosa succede se ci sono due poli, abbiamo due porti per capirci, porto di Genova e il porto di Palermo. Questi due porti, che non hanno niente a che vedere l'uno con l'altro, hanno missioni diverse. Come lavorano? Hanno una capacità di attrazione di merci che dipende da come essi stessi sono strutturati, da dove sono localizzati. Se invece prendiamo questi due porti e li colleghiamo con un corridoio, ad esempio un corridoio in cui i treni vanno ad alta velocità, alta capacità, succede che c'è una possibilità di interscambio fra questi due nodi che dipende, ovviamente, da come è fatta la infrastruttura di collegamento, quindi le tecnologie. Dipende se ci sono degli intermediari su questa infrastruttura che complicano o favoriscono l'andamento delle merci.

Ma supponiamo che il gestore di queste infrastrutture sia neutrale. Cosa succede? Succede che le merci invece di andare al sud vanno al nord. Cioè il nord si succhia il sud. Se poi la vedete in termini europei, vedrete che i porti del nord Europa si succhiamo la roba del nord dell'Italia. Uno più è al nord meglio è: no, non è così. Perché succede questo? Da una parte succede perché ci sono questioni strutturali. Al nord vediamo ad esempio Genova. Genova è un porto baricentrale di una zona in cui più o meno c'è il 35% del PIL del paese. Se veniamo al sud, in qualunque porto del sud, penso a Gioia Tauro in cui ho speso due anni e mezzo di vita, ci rendiamo conto che facendo compasso abbiamo difficoltà a capire qual è il PIL in generale di una quantità che sicuramente è molto limitata rispetto al PIL nazionale. Quindi, succede che il nord va sempre meglio, in linea teorica. Il nord diventa il posto in cui più facilmente saranno fatti degli investimenti da parte di grandi investitori stranieri. E il sud va sempre peggio. E sarà sempre più difficile che un investitore venga ad investire, trascurando le condizioni collaterali per le quali gli investitori non vengono nel sud. Sto parlando di condizioni normali. Vi siete mai chiesti perché Gioia Tauro non è mai diventato un porto logistico? Ed è rimasto un porto di transhipment? Vi siete mai chiesti perché Taranto, in questo momento, non ha neanche un chilo di merce che riesce a prendere da qualche parte? Poi abbiamo invece altri porti nel mezzogiorno che funzionano, tipo Napoli, tipo Bari. Ma sono glocal. Ossia, la roba arriva per le necessità della zona ampia.

Allora che si deve fare? C'è un elemento che a mio avviso gioca un ruolo fondamentale ed è l'efficienza. Purtroppo abbiamo una inefficienza dei porti del sud che è assolutamente conclamata. Faccio solo un esempio: un Port Community System, il sistema complessivo che gestisce le entrate e le uscite di merci da un porto e si va esso stesso a collegare con i sistemi delle dogane, AIDA, ecc. Quel sistema al nord c'è, bene o male, da parecchi anni. Genova ce l'aveva, è stato il primo ad averlo, si chiama E-Port. La Spezia ce l'ha, si chiama I-Port. Tutti questi stanno evolvendo, ovviamente, capite bene che una tecnologia di questo tipo ha una durata di quattro-cinque anni. Stirandolo può arrivare a otto anni. Alla fine poi bisogna buttarlo. Per cui, continuando, a Livorno c'è qualcosa. A Civitavecchia non c'è niente. A Napoli non c'è niente. A Gioia Tauro non c'è niente. A Catania non c'è niente. A Palermo non c'è niente. A Taranto lo abbiamo fatto noi ma non funziona. A Bari c'è, è un sistema che è stato mutuato direttamente da un'esperienza di importazione e di esportazione fatta sui fondi europei da parte dell'autorità di Bari. Possiamo continuare. A Trieste c'è un sistema. A Venezia c'è un mezzo sistema. A Ravenna c'è un sistema uguale a quello di Genova, in piccolo. Ad Ancona non c'è.

Questa è l'Italia. Più scendete verso giù e più non trovate la tecnologia basica di gestione dei porti che si chiama Port Community System. Non c'è. Non ci sono.

Quando nacque la piattaforma logistica nazionale digitale, nacque essenzialmente per mettere in rete gli interporti. Poi ci rendemmo poi conto che gli interporti erano poca cosa, per cui nel 2012 la legge 27 del 2012 estese la piattaforma anche ai porti, ai centri merci delle ferrovie e alle piastre dei privati. Il lavoro che abbiamo fatto in questi anni è quello di cercare di introdurre sistemi efficienti (sistemi informatici, telematici, tecnologici) all'interno per aumentare l'efficienza dei porti, degli interporti e dell'autotraspo. Chiaramente il lavoro è quello di cercare di far si che l'efficienza complessiva del sistema logistico nazionale, ancorché con queste caratterizzazioni che abbiamo detto, cresca. Sapete in che posizione siamo come Logistic Performance Indix? Quell'indice definito dalla banca mondiale. So che moltissimi non sono d'accordo su quel ranking fatto un po' alla carlona.

In buona sostanza, noi come sistema nazionale in quelle condizioni. Quando abbiamo portato avanti la realizzazione della piattaforma logistica nazionale digitale parlando con il professore Cascetta venne fuori un'idea. Anzi lui mi disse "è arrivato il momento di andare a verificare, di fare una sorta di analisi costi benefici per capire, a fronte di un investimento di qualche decina di milione, quale fosse il beneficio. Ebbene costituimmo un comitato scientifico fatto di persone di alto profilo, qualcuno straniero, e cercammo di capire quale potesse essere l'impatto di questo tipo di strumento sul sistema nazionale. Facemmo fare un documento da Ambrosetti di European House guidata da questo comitato. Sulla modalità di trasporto marittima le inefficienze furono stimate da 15 a 21 miliardi. Capite che la forbice è una forbice importante. Con un impatto di circa il 30%. L'impatto del 30% era l'introduzione della piattaforma logistica nazionale su queste inefficienze era intorno il 30% di questi numeri. Per cui veniva un impatto da 4.5 a 6.4 miliardi. Per quanto riguarda la parte ferrovie l'inefficienza erano intorno lo 0.8-1.2, l'impatto 35%, 0.3-0.4 l'impatto pln. Per quanto riguarda il trasporto stradale da 9.0 a 12.4, l'impatto 25%. Vedete che un totale di inefficienze che va 25% a 35%. Ma mettiamo che abbiamo sbagliato tutto, e che invece l'impatto è la metà. Sarebbe intorno 12-15 miliardi di pil distrutto all'anno. Con un recupero che va dal 7 al 10. Ma supponiamo che abbiamo sbagliato tutto. E che invece siamo intorno a 4 miliardi l'anno. Capite che l'introduzione della tecnologia è l'unico modo che noi abbiamo per recuperare in maniera forte.

Inutile dire che nell'ultima colonna ci sono tutte le altre inefficienze che non possono essere eliminate, oppure gran parte di esse, ad esempio il discorso della polverizzazione degli operatori. Ma io parlo pure della polverizzazione delle infrastrutture. Noi ci troviamo di fronte al fatto che finalmente le autorità di sistema, con l'ultima riforma, sono passate da tot a 16. È stato uno sforzo immane. Il problema è che sono ancora troppe. Sono troppe. E non è che sono troppe perché non mi piace il numero. Sono troppe perché per un paese come l'Italia, così come è fatta l'Italia, il problema è che con questo tipo di polverizzazione fare sistema è molto difficile. Dopodichè Pietro Spirito parlava di 25 interporti a che servono. A niente. Perché infatti gli interporti non sono 25. Sono 4 che stanno nel nord e forse un paio in Campania. Forse uno in Campania, uno e mezzo. E sapete perché in Campania ce ne stanno due? Non ve lo racconto. Perché se ve lo raccontassi voi mi direste "così si fa la pianificazione delle opere pubbliche, eh?". Lo vuoi sapere? Però non lo scrivere (guarda Amadore). I giornalisti sono così, sono entrato io stesso in una trappola.

All'epoca il sottosegretario ai trasporti si chiamava Geppino Santoanastaso. Geppino Santoanastaso era un democristiano demitiano. Era di Caserta. I nolani volevano fare un interporto a Nola, e lui disse "mi sembra una bella idea". Dopodiché mi chiamò, perché ogni tanto mi chiamava per avere dei consigli la mattina presto, e disse "ma io sono di Caserta". Sapete la logica com'è "se io sono di Caserta perché devo fare un interporto a Nola?". Io dissi che facendo un po' di numeri mi pare che l'interporto a Nola potrebbe funzionare, quello di Caserta non ho proprio idea. Quindi meglio farlo a Nola. Lui disse "ma io sono di Caserta". Io allora dissi "senatore, facciamone due". Quindi così nasce l'interporto di Marcianise, per tranquillizzare il senatore. Per cui ci sono questi due interporti, perché purtroppo in quel momento il sottosegretario ci sarebbe rimasto troppo male a farne uno solamente. Ma a parte gli scherzi, la situazione è un po' questa che abbiamo visto.

Che cosa bisogna fare per realizzare effettivamente questo grande progetto nazionale a cui stiamo lavorando con grande impegno e risultati a volte buoni a volte meno?

- La prima cosa che serve è un grande commitment del governo. Noi abbiamo avuto dei governi, adesso non voglio dirlo perché c'è Ennio Cascetta qui seduto, ma quando ci fu non questo governo, non quello precedente, ma quello precedente ancora, per rilanciare questo tipo di attività in Italia, il Ministro in carica fece un decreto ministeriale affinchè entro settembre di quest'allo le ADSP dovevano migrare i loro sistemi presso il cloud del MIT. Ovviamente nessuno ha migrato niente. Perché è chiaro, potete immaginare. È chiaro che lì il commitment era forte, poi questo commitment è sceso. Dobbiamo recuperare un forte commitment da parte del governo.
- Le regioni meridionali su questa partita sono state completamente assenti. Assenti. Sono almeno 7-8 anni che su questa partita nessuno ha detto niente.
- Ci vuole un coinvolgimento forte degli operatori logistici pubblici, cioè i porti, gli interporti, le ferrovie. Gli aeroporti, noi non ci siamo occupati degli aeroporti però questi soggetti devono essere dentro e convintamente dentro.
- Ma dentro questi soggetti ci sono gli operatori privati. E gli operatori privati non possono rimanere fuori. Loro, chiaramente, devono

essere tirati dentro in tutti i modi. E parlo di spedizionieri, agenti, trasportatori, terminalisti.

• Occorrono accordi e collaborazioni forti con i grandi operatori: Capitaneria di porto, le Dogane, il Demanio, l'Agid, i Ministeri, per sviluppare interfacce con i loro sistemi. Per esempio per tutta una serie di motivi è fondamentale anche avere una collaborazione anche con il Ministero dell'Interno.

Qui è arrivato il momento di fare un cambio di passo. Noi abbiamo realizzato la piattaforma, è data in gestione a un gestore, che è una compagnia internazionale, all'80% DXC, la seconda compagnia del mondo di l'informativa. Però purtroppo non ha competenze specifiche in questo settore. Il secondo è Leonardo, e il terzo è Fai Service.

Dobbiamo consolidare le attività su Genova-La Spezia-Ravenna. Partire con attività su Civitavecchia e Livorno. Avevamo un progetto sul piano operativo nazionale 2014-2020 per i porti del sud (Napoli, Palermo, Catania, Gioia Tauro, Messina) al quale abbiamo dovuto rinunciare per una serie di problemi legate alla concessione.

Qual è la nuova strategia? La nuova strategia deve essere quella di costruire delle attività, aggravare sulle risorse dell'articolo 11 bis del decreto fiscale 2020, che è stato appena varato. Il problema è che finalmente vengano fuori, al di là della costruzione che noi abbiamo già fatto dei PCS, quali sono le esigenze anche particolari informatiche delle ADSP. Perché le autorità stesse sono considerate come il nucleo di un sistema in cui dentro ci sono interporti, autoporti, centri merce, ecc. Noi ci auguriamo che questo sia il momento della svolta. Siamo ottimisti anche se non in maniera eccessiva. Vi ringrazio.

UIRNet favorisce la competitività della logistica /2

La Piattaforma Logistica Digitale Nazionale è un sistema tecnologico – telematico ITS di proprietà del MIT che si estende agli interporti, ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche ed è in grado di:

- **concentrare dati ed erogare servizi** di sistema a tutti gli operatori e stakeholder della logistica e dei trasporti;
- **migliorare l'interconnessione** dei nodi di interscambio modale, rendendoli «smart», attraverso la modulazione dei flussi di merci sulla rete e dei servizi logistici;
- **incrementare la sicurezza** dei trasporti attraverso la raccolta di dati

Concepita per concentrare ed erogare servizi di Sistema a tutti gli operatori, è la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi ad essi relativi, permette un'interazione continua e intelligente tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla.

L'impatto economico di UIRNet e della PLN

Impatto della PLN sul sistema economico italiano

Modalità di trasporto	Inefficienze totali (mld €)	Impatto PLN (%)	Impatto PLN (mld €)	Altre inefficienze di tipo infrastrutturale e connesse alla polverizzazione degli operatori (€ mld)
Marittima	15,2 – 21,5	30%	4,5 – 6,4	10,7 – 15,1
Ferroviaria	0,8 – 1,2	35%	0,3 – 0,4	0,5 – 0,8
Stradale	9,0 – 12,4	25%	2,2 – 3,2	6,8 – 9,2
Total	25,0 - 35,1		7,0 – 10,0	18,0 – 25,1

- **~ 0,5% PIL italiano**
- **8%-12% PIL della logistica italiana**

- **I servizi della PLN sono indirizzati a tutti gli operatori logistici**:
  - trasportatori, spedizionieri, terminal marittimi, terminal terrestri, porti, interporti, piastre logistiche, centri intermodali, imprese ferroviarie, armatori, aziende, Autorità Portuali, Enti e istituzioni pubbliche di controllo e vigilanza
- PLN risolve le inefficienze del sistema logistico connesse alla gestione documentale burocratico-normativa, alle autorizzazioni, permessi e controlli, agendo sui tempi e costi dei processi conferendo certezza e trasparenza attraverso la semplificazione, standardizzazione e digitalizzazione
- Aiuta a recuperare il valore aggiunto che si genera lungo la supply chain favorendo il passaggio da franco fabbrica a franco destino
- Altri impatti positivi si rilevano sull'**ambiente** e sulla **sicurezza**

Condizioni abilitanti

- **Committment** da parte del Governo;
- **Committment** da parte delle Regioni, soprattutto quelle meridionali, che sono le più in difficoltà;
- **Coinvolgimento definitivo** degli operatori logistici pubblici: porti, interporti, ferrovie, aeroporti;
- **Coinvolgimento diretto** degli operatori privati che operano nelle infrastrutture logistiche di rilevanza nazionale: spedizionieri, terminalisti, trasportatori;
- **Accordi di collaborazione** con stakeholder come Dogane, Capitanerie, Demanio, Agid, Ministeri, per sviluppare le interfacce coi loro sistemi.

I principali risultati ad oggi

- **Realizzazione della PLN,** collaudata nel 2015 e messa in esercizio definitivo tramite concessione dal 2017 a Logistica Digitale Srl (DXC, LEONARDO - VITROCISET, FAI SERVICE)
- **Implementazione della PLN** verso il modello Unico di Port Community System (PCS), casi di Genova, La Spezia, Ravenna;
- **Realizzazione** PCS Taranto;
- **Sistemi di Sicurezza interporti,** correlati alla PLN (Verona, Bologna, Padova, Parma, Rivalta, Livorno, Marcianise, Nola);
- **Gestione Merci Pericolose** nello Stretto di Messina;
- **Piattaforma** Logistica regionale digitale della Puglia;
- **Modulo** di controllo accessi merci Expo 2015.

Stato dell'arte

- **Revisione ed eventuale rilancio** della Concessione ventennale partita nel 2017;
- **Consolidamento delle attività** su AdSP Genova, AdSP La Spezia, AdSP Ravenna;
- **Partenza delle attività** su AdSP Civitavecchia e Livorno;
- **Definizione e partenza attività** di PCS e infrastrutture leggere sulle AdSP del Sud (NA, PA, CT, GT, ME);
- **Realizzazione** Best Case, Interporto di Parma CEPIM.

Nuova strategia

UIRNet al servizio delle esigenze informatiche delle AdSP, considerate come Kernel dell'area vasta, in cui sono localizzati interporti, autoporti, centri merce, piastre logistiche e dentro cui viaggiano le merci in tutte le modalità.

Attività a gravare sulle risorse di cui all'art. 11-bis del D.L. Fiscale 2020.

Francesco Russo

Professore ordinario di Ingegneria dei Sistemi di Trasporto dell'Università degli Studi di Reggio Calabria

Professore Ordinario di Ingegneria dei sistemi di Trasporto dell'Università degli Studi di Reggio Calabria. Già VicePresidente della Regione Calabria, Assessore al Sistema della logistica, Sistema Portuale Regionale, "Sistema Gioia Tauro", Zona Economica Speciale. Membro di Comitati Scientifici di Riviste e Conferenze Internazionali. Ha collaborato alla predisposizione di Piani di Trasporto e Logistica a scala nazionale e regionale: consigliere delegato di Società Interporto di Catania e di Società Interporti Siciliani; Consigliere per la Logistica del Ministro dei Trasporti; consigliere scientifico di UirNET.

Provo a tornare alla domanda iniziale. A che punto siamo con la questione corridoi? Siamo a un momento importante. La riflessione sui corridoi doveva iniziare nel 2021, invece è stata anticipata. Il ministero ha già dato le prime indicazioni: entro gennaio bisognava mandare le prime indicazioni, le seconde per febbraio, a metà marzo bisogna avere pronto il primo documento. Quindi questa rilettura delle reti Ten è diventata una cosa molto importante. Se questi erano i corridoi iniziali, definiti dalla norma nel 2013, in effetti ci sono stati degli scompensi formidabili creati a Bruxelles, su cui il nostro paese è stato un poco in ritardo. Devo entrare un po' più nel tecnico: nel 2013 nella stessa norma sono stati definiti sia i corridoi infrastrutturali, che bisogna realizzare per fare camminare i treni, e nello stesso momento sono stati definiti i right freight corridors, ossia i corridoi dove oggi camminano i treni. E questa cosa purtroppo non coincide. Per cui si è arrivata a una contraddizione formidabile a livello europeo, per cui da una parte abbiamo i corridoi Ten, che sono quelli che dovremmo fare, da un'altra parte c'abbiamo gli RFC che sono quelli su cui viaggiano invece i treni. Queste due cose non si parlavano, con il risultato che l'RFI era costretto da una parte a seguire il programma TEN, perché è il programma ufficiale dell'Europa. Dall'altra parte tutti gli operatori chiedono gli investimenti sui corridoi dove viaggiano i treni. Perché se oggi ne viaggiano 80 treni, ne chiedono di passarne 100. Allora devo adeguare il segnalamento, devo adeguare il rango (se non ce l'hanno), devo adeguare le gallerie. In Italia si è creata una contraddizione formidabile perché per esempio è banale vedere (guarda slide) che da Ravenna fino a Bari non c'è niente del TEN, e invece tutti i treni merci nazionale, tutti i treni merci dell'Italia camminano sulle RFC 6.

RFC 6 che insieme alle RFC 3, non voglio fare un discorso tecnico, ma non c'è proprio niente su quel corridoio. Guardando la Ten, tra Ancona e Bari non dovrebbe succedere niente. Ancora più grave sotto (slide) perché arriva a Taranto e poi da Taranto, per Gioa Tauro e Augusta, non c'è nulla che colleghi al corridoio tirrenico. E invece tutti i treni merci salgono da Gioia Taranto, Augusta, Bicocca, diciamo tutto il triangolo commerciale del sud. Da dove partono tutti i treni merci Sicilia e Calabria arrivano a Paola, si instradano sullo Ionio, risalgono fino a Taranto, fanno quel pezzetto di Ten e poi continuano direttamente fino a Ravenna. Quindi fuori dai corridoi europei. Infrastrutturali. Mentre in quelli di servizi e negli RFC l'Europa è pienamente d'accordo. Quindi una contraddizione paurosa rispetto a cui nessuno metteva mano.

(slide) Questo è lo schema dell'Italia dove si vede ancora meglio come manca completamente il pezzo da Ravenna a Bari (slide) e questo invece lo schema dell'RFC (slide) dove c'è tutta la dorsale dell'adriatico, più tutto l'adriatico ionio inserito. A partire da questa contraddizione a Bruxelles si rimette in modo la discussione, si rimette in moto la riflessione, si comincia a dire "cerchiamo di capire che succede". Cerchiamo di recuperare delle decisionalità di buona attenzione, perché a partire dal nostro paese fortunatamente avendo fatto pressappoco zero investimenti in questo periodo non siamo andati né sul corridoio infrastrutturale né su quello commerciale. E' chiaro che è un ritardo molto forte, principalmente a carico del mezzogiorno d'Italia. Dove insistono i due grandi porti commerciali più monotematici che sono da una parte Augusta, il più grande porto industriale del nostro paese, dall'altra parte Gioia Tauro il più grande porto container del nostro paese. Tutte e due i porti disconnessi dalla rete europea. Il problema non è fare la storia di questo paese.

Se entro marzo dobbiamo fare le proposte, facciamo le proposte. Nel nostro paese varie volte si è parlato di vantaggio geografico. Faccio due conti veloci, e confronto sia il sud che il nord. Questi sono i tempi, giorni stimati (slide) per andare su questa famosa rotta di cui abbiamo parlato varie volte, dall'est al mediterraneo e all'Europa. Quali sono i tempi che abbiamo sopra? Se ci fermiamo e arriviamo a Gioia Tauro siamo sui 25 giorni. Se andiamo al nord Europa, a Rotterdam in particolare, stiamo sui 5-6 giorni. Ma se questo è, è evidente che questo sarebbero le schematizzazioni che dovremmo avere dal punto di vista del tempo, complessivamente 22 giorni, perché sono i 21 che abbiamo visto per Rotterdam più uno per instradarsi verso il cuore dell'Europa. Da sotto invece arriviamo a 17 giorni. Quindi grosso modo ci sono questi 5-6 giorni. Abbiamo fatto anche un esercizio ancora più preciso per vedere dove sono i punti dello scambio, le zone captive più interessanti. Se provengo da sinistra vuol dire che sono entrato dal northern range, se provengo da destra vuol dire che sono entrato da Gioia Tauro o da Genova o da Venezia o da Trieste. E si vede che tutto questo avrebbe un punto di incontro tra Verona e Bolzano. Questo sarebbe il punto dove si scambia il valore di entrare da nord o da sud. Questo giustificherebbe per quale motivo i treni oggi riforniscono Verona entrando da Rotterdam e non entrando da sud.

Se invece il punto di partenza lo faccio coincidere con Suez, e se considero il tempo a partire da Suez, lo spostamento è ben oltre. Perché il punto di scambio, di valenza, il punto di mezzo tra Rotterdam e i porti italiani, non è più Verona, ma è decisamente a nord di Monaco e si arriva quasi a Francoforte. Tutta questa zona è fortemente interessata dall'accesso da sud. Questo significa che se mettessimo in campo delle riflessioni importanti, adesso, che significa mettere in campo condizioni infrastrutturali insieme a delle condizioni complessive di regolamentazione che permettano alle nostre reti ferroviarie di sostenere l'impatto rispetto alle reti che vengono da nord. Quando nel 1992 chiesero all'Olanda quale infrastruttura volevano realizzare, gli Olandesi hanno voluto solo la linea della Betuwe. Noi nel '92 abbiamo chiesto l'aeroporto di Malpensa, perché abbiamo detto che avrebbe risolto tutti i problemi italiani realizzare l'aeroporto di Malpensa, poi è stato una delle tante cose che ha distrutto il sistema di trasporti italiano, perché ha obbligato l'Italia ad avere tre basi operative. Non abbiamo mai chiuso l'aeroporto di Linate e mai lo chiuderemo. La linea Betuwe fa un'operazione molto semplice: collega direttamente Rotterdam con il sistema ferroviario principale tedesco. Quindi Rotterdam con la linea della Betuwe è diventato il vero porto del sistema industriale tedesco, più degli stessi porti tedeschi. Questo che cosa ha portato? Ha portato che adesso abbiamo degli standard internazionali che sono il PC45 per la sagoma e i 750 metri per la lunghezza treno. E mentre ci stiamo affannando in Italia a cercare in qualche modo di arrivare a questi standard, già in Germania transitano i treni da 1000 metri, in Francia treni da 1200 metri, quindi di fatto il terminal più a sud del sistema industriale tedesco, che è Verona, viene servito con, e sarà servito da qui a breve, con treni da 1000 metri su sagome da PC 80. Allora, se c'è una riflessione in questo momento da fare, a parte la questione dei raccordi ferroviari, è da chiedere che allora ufficialmente il nostro paese si impegni in modo forte ad avere una sagoma PC 80 e un treno da 1000 metri. Perché se una traccia oraria costa sostanzialmente la stessa, sia che entro con un treno da 500 metri o con un treno da 1000 metri, è evidente che un treno da 1000 metri costa metà. Una cassa mobile, un container che sta sopra un treno da 1000 metri rispetto a stare sopra un treno da 500. Se i tedeschi operano con un treno da 1000 metri fino Verona, e quindi riforniscono Verona con un treno da 1000 metri, allora dobbiamo essere in grado di dare delle risposte omogenee.

Se questo è il caso bisogna fare l'ultima riflessione. Se gli assi ferroviari riescono, e facciamo queste scelte possono riuscire, dobbiamo fare una riflessione sui nostri porti. Ci sarebbe da aprire un'altra discussione a valle rispetto a quello fatto stamattina, sullo stato dei nostri porti. Perché i nostri porti hanno una storia, quindi sono tutti porti di prima generazione, che nascono attorno alle città. Abbiamo i porti di seconda generazione, che sono i porti industriali che nascono a valle delle industrie. Ricordo il porto di Augusta. Vale per il porto di Milazzo. Siamo arrivati ai porti di terza generazione con i grandi porti dove si fa il transhipment, dove si comincia a fare una logistica seria territoriale. Abbiamo provato a fare i porti di quarta generazione. Il nostro paese è stato tra i più avanzati, quando siamo riusciti a fare i sistemi portuali. Purtroppo la spinta che è stata data con la legge Del Rio con l'avanzamento dei sistemi portuali in qualche modo ha permesso di fare notevoli passi avanti sebbene se ne dovrebbero fare degli altri.

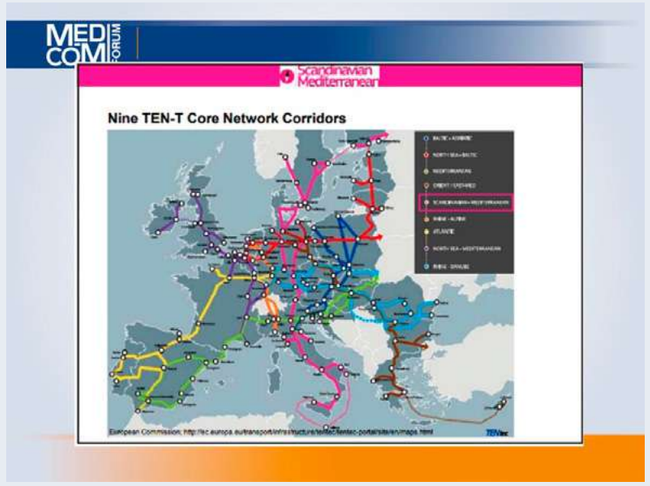
Se già sappiamo che i grandi sistemi, penso a due paesi come la Svezia e la Danimarca, che hanno messo insieme i porti di Malmo e Copenhagen. Quindi due porti che stanno in due stati differenti messi insieme. Noi invece abbiamo nella Sicilia Orientale, quindi a distanza di pochissimo, più autorità portuali, adesso più ADSP. La stessa cosa lungo la costa nord della Sicilia. Allora credo che una riflessione su questo deve essere fatto se, penso, tutti i sistemi di quarta generazione, penso ai due porti di Tacoma e Seattle, penso ai due porti cinesi di Zhang e Ningde, due città, due gruppi, da una parte 7 milioni di abitanti, dall'altra 14 milioni di abitanti. Quindi, avevano due porti e lo hanno unificato. Quindi l'aggregazione in sistemi portuali che la riforma del 2016 portava avanti, in qualche modo non è stata spinta in maniera adeguata negli ultimi due anni. Anzi gli ultimi due anni, per essere chiari, si è fatta una grande marcia indietro.

Porti di quinta generazione, con l'integrazione orizzontale e verticale. Anche su questo dovrei richiamare le cose che ha detto De Dominicis poco fa. Formidabili. Praticamente qualcuno dei nostri sistema prova a fare il porto di quinta generazione. Allora torniamo a quello che dicevamo stamattina. Il vantaggio di avere una localizzazione geografica non serve se continuiamo ad avere, in un mondo globalizzato, infrastrutture e servizi arcaici rispetto agli altri che vanno avanti. Sappiamo di essere folcloristici, è un aggettivo interessante, ma in quanto a politica industriale marittima certamente non siamo seduti a questo tavolo. Siamo rigorosamente volti all'indietro.

In questo momento abbiamo questa grande occasione, l'occasione del 2020 che ci può vedere partecipi di riflessioni importanti verso l'Europa e all'interno del nostro paese e anche all'interno del mezzogiorno.

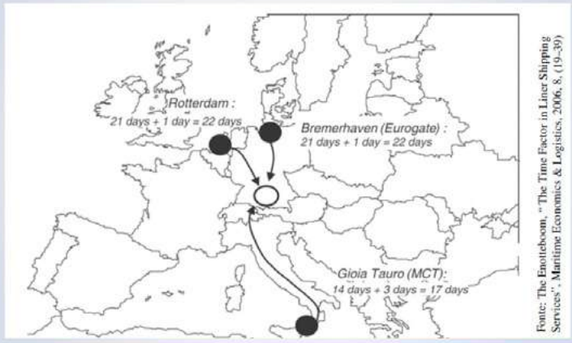
Su questi temi, negli ultimi due anni, c'è stata una convergenza tra alcune o tutte le regioni del mezzogiorno, penso alle questione ZES. La questione ZES è partita formalmente da una regione, dalla regione Calabria con la legge istitutiva. Quando è stato chiesto "la allarghiamo a tutte le regioni del mezzogiorno?" la Calabria ha detto "certamente si". C'è stato un forte coordinamento. Oggi ci sono le ZES in tutto

il mezzogiorno. Vanno bene, vanno male, su questo dovremmo tornare alla sessione di questa mattina. E sarebbe interessante tornarci. Pista ciclabile, ne cito come esempi, la pista Venezia Torino. La grande pista ciclabile nazionale, la seconda era in Emilia Romagna, la terza in Toscana, la quarta su GRA. Di nuovo l'accordo tra da una parte Campania, Basilicata e Puglia ha permesso di fare partire due anni fa la pista cosiddetto dell'acquedotto pugliese, la prima pista del mezzogiorno. Raccordo tra Sicilia, Basilicata e Calabria ha permesso di fare partire, ci sono in corso le gare, la progettazione della pista della Magna Grecia. Allora credo che se c'è una partecipazione, una capacità di condividere delle decisioni sia a livello di singola regione con le agenzie, le autorità portuali di sistema, gli aeroporti ecc, così come è stato per le ZES, se c'è una capacità di riflettere insieme probabilmente si può intervenire in questo momento. Credo che sia un momento particolarmente importante, nella rilettura delle reti internazionali. Se siamo in grado di partecipare, uso la parola introdotta dall'organizzazione del convegno, che ringrazio tantissimo, la dr.ssa Succi per tutti, Cerpmed, MedCom. Fare squadra. Ma lo dico fare squadra veramente in senso ampio, se fare squadra in senso ampio significa provare a fare una partita con una maggiore collaborazione. Leggevo a proposito di PCS, Roosvelt diceva: fino a un certo punto c'è la competizione. Ad un certo punto la competizione non riesce a produrre più nulla di buono. Dopo la competizione, quando voglio andare ancora oltre, devo passare alla collaborazione. Allora se noi riuscissimo come sistema mezzogiorno da una parte o come sistema Italia, se avessimo una lettura in questo momento, qui ed ora, nel dibattito forte internazionale (il 22 marzo si chiude la prima call per la nuova TEN-T anche rispetto alla TMN cioè la Trans Mediterranean Network), se ci fosse una maggiore attenzione, se ci fosse una maggiore partecipazione su questo tema (quindi sia l'accademia sia le agenzie, le autorità portuali, ma anche la stampa, sia le grandi istituzioni, le regioni, le città), probabilmente sarebbe una buona occasione su cui si può provare a fare delle proposte di avanzamento. Affinché questa zona del paese che dovrebbe essere una grande banchina, lo diventi veramente. E non una banchina muta.

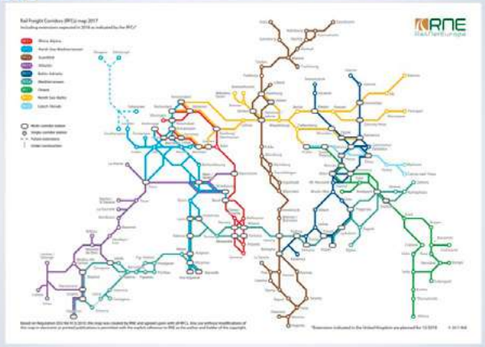


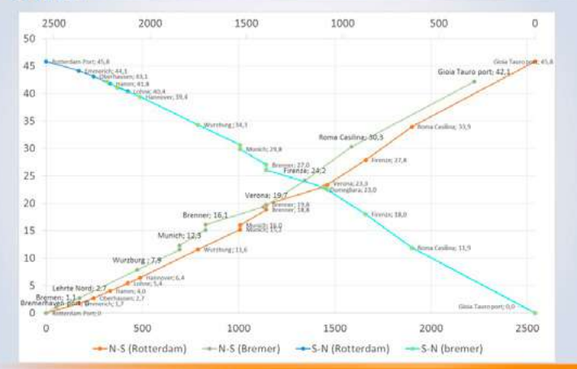
Europe – Far East (AE2) – Westbound Roundtrip

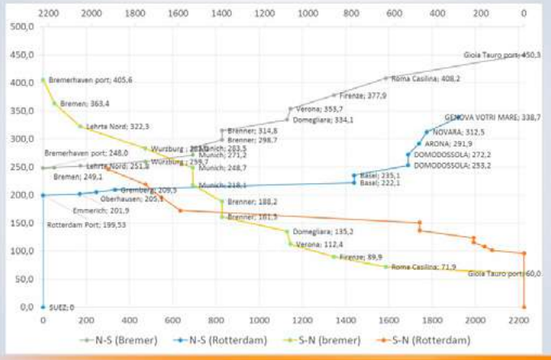
PORT	ARRIVES	DEPARTS	TRANSIT
Busan, S.Korea	SAT	SUN	--
Kwangyang, S.Korea	SUN	MON	1
Dalian, Mainland China	TUE	TUE	2
Xingang, Mainland China	WED	THU	3
Qingdao, Mainland China	FRI	FRI	5
Shanghai, Mainland China	SAT	SUN	6
Gioia Tauro, Italy	THU	FRI	25
Bremerhaven, Germany	SUN	TUE	28
Rotterdam, Netherlands	WED	THU	31
Felixstowe, United Kingdom	THU	SAT	32
Busan, S.Korea			56

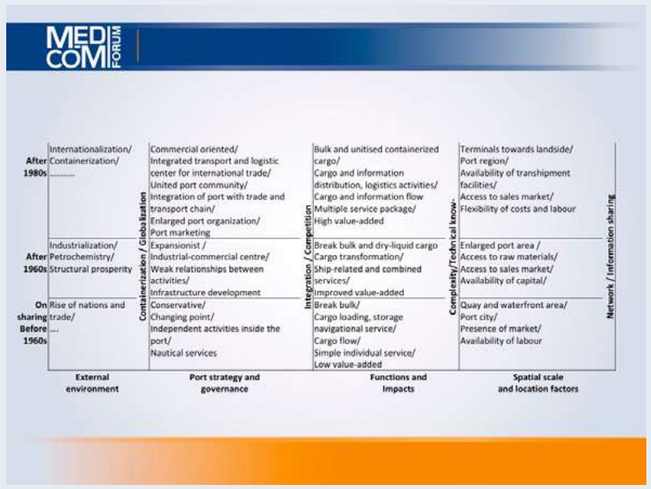


Fonte: The Enotteboom, "The Time Factor in Liner Shipping Services", Maritime Economics & Logistics, 2006, 8, (19-39)









Items	The Fourth Generation Ports by UNCTAD	The Fifth Generation Ports modified by the Authors
Service quality	Meeting regulations and general levels of standards	Finding dynamic incentives to perform beyond basic standards and to meet customers' satisfaction
Information Technology (IT)	Cargo clearance & tracking	IT focuses on one stop service and security to improve port performance and users' satisfaction. IT is not only based on tracking and tracing of both cargoes and information via a 'single window' system but also on performance measurement including gas emission information
Community environmental impact	Regulatory compliance with environmental impact and planning statutes	Active outreach to community stakeholders in port-city interface, planning and decision making process, in particular waterfront development. Active green port policy with rewarding system is envisaged.
Port cluster	Handled through land-use planning	Port services provision integral to mission and vision. Port leaders have role as "port cluster managers" in tandem with maritime cluster contributing to generating value-added in in the context of logistics hub.
Maritime cluster	Treated as separate from port function	Still functional independent of the port cluster, but subject to clustering, functional interrelated with creative financial incentives to attract shipowner and cargo by creating jobs and value-added
Logistics hub	Logistics developed as a back of port function; and Physical Free Trade Zones and Logistics Parks	Logistics seen as part of a maritime logistics chain; Airport interface for high-value added flexibility; and Advanced Free Trade Zone and Logistic Park functions. This logistics function is interrelated to the feature of 'inland' to maximise its synergy effect.
Inland	Inland connections develop through natural evolution	Ports develop hinterland strategies through pricing & incentive policies ensuring that evolution does advantage interest of cargo owners and generates efficiency of intermodal system with possible reduction of total transportation costs.
Waterside	Port marketing as two dimensional price and quantity approach	Ports developing foreland strategies to capture transshipment cargoes in tandem with SCM through pricing and other incentive policies

Note: The authors modified key features of the Fifth Generation Ports in Table 2 taken from Flynn et al. (2011, p. 503).

Sagoma da PC 32 a PC45
PC80

Lunghezza treno da 500 a 750
1000

Raccordi ferroviari

Coordinamenti recenti Regioni del Sud

pianificazione e legge ZES, predisposta dalla Calabria:
oggi operativa in tutte le regioni del Sud

pista ciclabile della Magna Grecia, predisposta dalla Calabria:
oggi in corso progettazione per Basilicata, Calabria, Sicilia

2020 aggiornamento rete TEN-T

Proposta coordinata tra le Regioni per TEN-T

si richiedono le modifiche ed integrazioni del Regolamento (UE) n. 1315/2013 riguardo sagoma e lunghezza di cui all'art. 39 comma 2 lettera a) ii), e sovrapposizione di corridoi della rete centrale e corridoi merci di cui all'art. 48 comma 1 nuovamente di seguito riportate:

all'art. 39 comma 2 lettera a) punto ii, la sostituzione delle parole *"740 m;"* con le parole *"1000 m e sagoma limite almeno PC 80;"*

all'art. 48 al termine del comma 1, dopo le parole "costituire i gruppi di lavoro." l'aggiunta delle parole *"E' garantita una maggiore integrazione tra i corridoi della rete centrale ed i corridoi ferroviari merci con la piena sovrapposizione dei corridoi della rete centrale sulle linee principali dei corridoi ferroviari."*

Gruppo di lavoro: politico e tecnico

Filippo Palazzo

Responsabile Progetti Palermo della Direzione Investimenti RFI

Nato nel 1953, ingegnere elettrotecnico è in Ferrovie dal 1978. In Ferrovie dello Stato prima ed RFI adesso ha assunto diverse posizioni lavorative fra le quali: Responsabile della Direzione Compartimentale Infrastrutture di Cagliari, della Direzione Compartimentale Movimento di Palermo, della Direzione Navigazione Roma, della Direzione Territoriale Produzione di Palermo. Ha assunto negli anni vari incarichi da Amministratore: Amministratore Unico di Bluferries, Presidente del Consorzio Metromare dello Stretto, Amministratore Delegato Terminal Tremestieri.

La domanda posta dal nostro moderatore è semplice e banale (Qual è la rappresentazione di quella che è oggi la rete ferroviaria nel nostro paese. Perché siamo in ritardo?). Dal video che abbiamo visto credo che si mostri la complessità dell'azienda nella quale opero. Rete Ferroviaria Italiana si occupa di merci, viaggiatori, stazioni, innovazione tecnologica, ed ha portato avanti il paese fino a ora su una serie di settori e di campi che non è soltanto quello del trasporto delle merci e delle persone ma anche, per esempio, ad avere un livello di assoluto prim'ordine mondiale nei riguardi della sicurezza delle infrastrutture e delle linee. Sembrerebbe oggi quasi una forzatura rispetto ai fatti di cronaca recentissimi, ma RFI con le proprie industrie, che purtroppo ha ceduto a proprietari esteri, è oggi all'avanguardia nel mondo per tutto ciò che riguarda la circolazione in sicurezza sulle linee ferroviarie.

Perché non è stato fatto fino ad oggi? (è la domanda fatta all'inizio da Amadore). Nel nostro paese non sono state fatte fino ad oggi tante cose. L'esempio portato è omogeneo a tanta parte del nostro lavoro. Ho preparato alcune slide. Era il percorso che mi ero proposto, ma ne salterò alcune. Vediamo qual è il nostro posizionamento attuale rispetto agli scenari mondiali, che vede una serie di trend di cui dobbiamo tenere conto. Il trend di urbanizzazione: già oggi la popolazione mondiale urbanizzata, cioè che copre la città, è già il doppio di quella che era nel '70. Cinquant'anni fa. Ma nel 2050 sarà ancora di più. Due abitanti della terra su tre saranno urbanizzati.

Le emissioni, per restare in tema del green, che riguardano il sistema globale dei trasporti sono una quota parte del totale, però su questa quota parte certamente la differenza tra un modo di trasporto e un altro fa una differenza.

Il grado di infrastrutturazione è una delle variabili sulla competitività del sistema paese. Il World Economic Forum ha dato schematicamente alcuni punteggi. L'Italia si pone al 31esimo posto di questo ranking mondiale. Con un punteggio di 71. Vediamo che il pillar che riguarda le infrastrutture è un punteggio più elevato rispetto al punteggio complessivo. Cioè un punteggio di 83. Ma quello che è molto importante, anche questo nel contesto attuale nella cronaca di queste ultime settimane, vede che il pillar che riguarda la salute, cioè il sistema sanitario e complessivo del paese, ha un punteggio elevatissimo 99 su 100. Quindi il grado di infrastrutturazione è abbastanza elevato rispetto alla media mondiale. Gli altri punteggi sono molto più bassi. Forse ci danno l'idea del perché alcune cose vanno affrontate, al solito, molto spesso in situazione di emergenza.

Ci sono stati una serie di spunti interessanti che abbiamo visto. Questa è un'immagine dell'Italia che rende un po' quella che può essere la funzione nei riguardi dei trasporti che abbiamo visto. Far diminuire la via del pacifico a favore di quella di Suez. E' una piattaforma logistica esistente nel mediterraneo e questa è la funzione che dovremmo avere. Per quanto riguarda la Sicilia c'è un punto di cesura importante che è dato dallo stretto di Messina. Cioè dall'attraversamento non stabile dello Stretto che, riallacciandomi ai concetti che ha espresso il professore Russo, se li poniamo in termini di competitività, in termini di tempi di raggiungimento delle zone del nord Europa sicuramente taglia fuori la Sicilia da ogni altra discussione.

Però abbiamo altri campi su cui dobbiamo valutare. Il tema della giornata era quello dei corridoi mediterranei. Di tutti i corridoi europei l'Italia è interessata da alcuni corridoi. E quello più importante è sicuramente quello della Scandinavia, porta fino alla Sicilia e collega anche Malta. Quello che ci attraversa in tutto. Il totale di questo corridoio interesse ben tremila chilometri l'Italia.

Mettendo in competizione l'Italia con i nostri partner europei vediamo che non passiamo, non andiamo neanche in semifinale. Dai ranking, pur avendo un punteggio elevato, però ci vede sconfitti. Già con il primo confronto con l'Inghilterra, che avendo anche una cesura dato dal canale della Manica, però già ci vede sconfitti. Guardando un po' nel dettaglio le cose che riguardano il sud e la Sicilia, vediamo che la Sicilia si pone all'interno della rete siciliana in una posizione medio bassa.

Altri paesi hanno delle infrastrutture che sono confrontabili con quelle nostre. Se parliamo dell'alta velocità il paese che per primo ha intrapreso questa via è il Giappone, l'ultimo è stato la Spagna. Ma, come vedete, abbiamo dei valori che sono confrontabili con quelli italiani.

Alta velocità di rete, saltiamo avanti per economia di tempo. Si tratta di una serie di confronti ed il materiale l'ho messo a disposizione per essere consultati. Le stazioni: una gran parte delle nostre attività riguardano le stazioni, cioè questi hub che mettono in corrispondenza i vari modi di trasporto.

(slide) Volevo fare un accenno sulla questione dei porti. Il grafico di destra fa vedere quanti treni al giorno abbiamo dai nostri porti. Gioia Tauro fa 4 treni al giorno, Ancona e Livorno 9, fino a Ravenna e La Spezia con 23 e Trieste con 36 treni al giorno. Treni merci. Partenze dai porti per alimentare il mercato alle spalle del porto. Gioia Tauro, che ha dei volumi enormi di container, in effetti è collegato soltanto con 4 treni. Mentre Trieste, che ha dei volumi più piccoli rispetto a quelli di Gioia Tauro, è collegato con 36 treni. Significa che trasporta merci verso l'Europa. Gioia Tauro è un porto che potrebbe essere collocato in un punto qualsiasi del mediterraneo. L'ultimo sviluppo di Gioia Tauro è essere un ulteriore banchina del porto canale di Cagliari. Serve soltanto a fare movimentazione interna. Dalla nave i container si scaricano e si caricano su un'altra. Alle spalle del porto pur essendoci una infrastruttura che non è certamente la migliore del mondo, ancora oggi non è utilizzata al massimo. Per cui la lunghezza del treno è si un tema che si pone, come anche il volume che si riesce a fare passare (perché i container non sono tutti della stessa misura), ma già lì è una infrastruttura che permette gli 800 metri anche se non i mille metri di treno. Però forse manca qualche altra cosa. Molto spesso siamo portati a porre l'accento sulle infrastrutture, probabilmente dobbiamo spostare un po' il nostro occhio verso i servizi che occorrono e verso che cosa andare a fare. Finalmente ci siamo posti il problema, prima di capire quale servizio dobbiamo andare a fare, e l'obiettivo è treni da mille metri e sagoma la più grande possibile. Questo è un buon modo di procedere. Fare l'infrastruttura a servizio di cosa vogliamo andare a fare.

Il professore Russo parlava dei corridoi europei e dei corridoi commerciali. Cioè gli operatori vogliono una cosa, l'Europa ne dice un'altra. I corridoi europei sono strumenti che permettono di agevolare il cofinanziamento europeo. Ma non significa che una rete di trasporto debba soltanto concentrarsi su questo. Tant'è che gli interventi che noi facciamo sono si, quelli che interessano il sud, sono si una quota del corridoio europeo. Per esempio la Napoli-Reggio Calabria, la Napoli-Bari, Messina-Catania-Palermo. Ma c'è un grande impegno anche per il raddoppio completo, quindi il potenziamento della Bologna-Ancona-Bari-Lecce, che non fa parte tutta quanta del corridoio europeo però è un impegno, sono una serie di miliardi di euro che sono impegnati.

A proposito del piano dello sviluppo del sud, del piano di investimenti e del piano industriale della Rete Ferroviaria Italiana, i maggiori interventi che sono nell'arco di piano 2019-2023, vede un impegno finanziario complessivo per il sud di 38 miliardi, con 7 miliardi e 7 di spesa di realizzazione nell'arco di piano.

(slide) I collegamenti con gli aeroporti. Sono tutti gli aeroporti italiani con i volumi di passeggeri anno. Catania e Palermo si pongono nella graduatoria che vediamo. Catania viene subito dopo Milano, Fiumicino, cioè dopo il sistema di Fiumicino, Milano Bergamo viene Catania. Poi c'è Linate, è un aeroporto che secondo le previsioni di qualche anno fa dovrebbe essere un aeroporto fantasma, in quanto chiuso per favorire Malpensa, una delle tante scelte scellerate della nostra Repubblica. Palermo. Quei quadratini sotto indicano il collegamento dell'aeroporto con la rete RFI. Palermo ha il miglior collegamento di tutti gli aeroporti, in quanto scendendo dalle scale che collega il piano partenze con gli arrivi, con lo stesso ascensore si scende al piano ferro. Dove c'è un treno che ci può collegare con la città e con le località turistiche. Anche quello è un esempio. Noi abbiamo una infrastruttura, che è il passante ferroviario di Palermo e che ancora oggi deve ancora essere completato, che però già oggi ha una capacità di trasporto doppia di quella che utilizziamo oggi. Quindi, ben vengano le sollecitazioni ai completamenti, però c'è anche una quota parte di roba che abbiamo già disponibile e che non riusciamo ad utilizzare per una serie di problemi, che sono legati poi alle spese che non sono i costi delle infrastrutture, quindi costo capitale e costo di primo impianto, ma sono i costi di esercizio, i costi di funzionamento, i costi della gestione ordinaria.

38 miliardi di opere al sud su 120-130 miliardi complessivi. Siamo vicini alla quota del 34% prevista per le spese al sud. È un impegno notevole. Il totale dell'Italia è 105 miliardi, ci sono altre opere in corso. 38 miliardi su 105 in totale per l'Italia è una quota interessante. Tutte le regioni del sud, li sono riportate. Di questi 38 miliardi, 33 miliardi sono già finanziamenti disponibili con una serie di cantieri aperti e altri in fase di apertura. Nell'arco di piano nella regione del sud quel piano industriale di 38 miliardi produrrà realizzazioni per 7 miliardi e 7, quindi in visione anche del pil è una cifra non trascurabile. Stamattina l'assessore Falcone diceva che la Sicilia nei prossimi anni vorrà diventare la regione con maggiore capacità di produrre appalti, RFI già da qualche anno è la stazione appaltante più grossa del panorama italiano e fra le più grosse in Europa.

AGENDA

1

I FATTORI DI SVILUPPO PER UN PROGRESSO SOSTENIBILE

2

PERCHE' INVESTIRE AL SUD AMBITI E OPPORTUNITA'

3

PIANO INVESTIMENTI AL SUD

Con quale scenario ci confrontiamo…tendenze globali nel settore dei trasporti

1

Scenario globale

- Cambiamento climatico e fragilità del territorio
- Scarsità delle risorse naturali
- Disuguaglianze tra e nei territori
- Migrazioni
- Crescente urbanizzazione
- Interconnessione e interdipendenza
- Protezionismo
- Innovazione e digitalizzazione

Scenario settore trasporti

- Logistica
- Mobilità e turismo
- Congestione
- Concorrenza modale
- Fabbisogno di infrastrutture
- Finanziamenti opere pubbliche

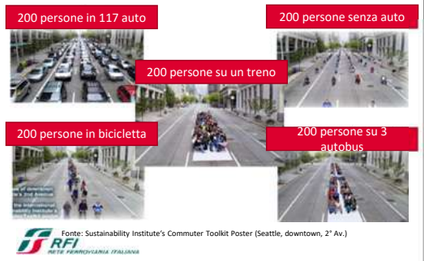
Tutti questi fenomeni genereranno nuove esigenze di mobilità alle quali è necessario rispondere per garantire non solo una crescita ma soprattutto un progresso.

Con quale scenario ci confrontiamo…tendenze globali nel settore dei trasporti

1

Trend urbanizzazione

Fonte: World Urbanization Prospects 2018, ONU

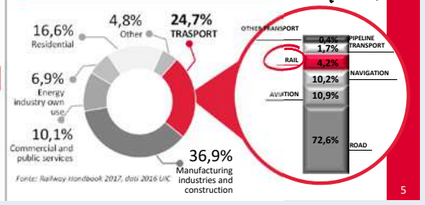


Fonte: Sustainability Institute's Commuter Toolkit Poster (Seattle, downtown, 2° Av.)

Modal share trasporto terrestre Italia

Fonte: VI report on monitoring development of the rail market, 2019, CE

Emissioni CO2 per modalità di trasporto



Fonte: Railway Handbook 2017, dati 2016 UIC

Con quale scenario ci confrontiamo…le principali politiche di sostenibilità

1

Libro bianco dei trasporti
COM (2011) 144

- *No benzina e diesel nelle città al 2050*
- *tragitti >300 km su ferrovia: 30% al 2030; 50% al 2050*
- *Trasporto merci*
- *collegamento principali porti e ferrovia*
- *Rete AV triplicata entro il 2030*
- *- 60% emissioni Co2 al 2050 (vs 1990)*

Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei Veicoli elettrici (PNIRE) L.134/2012

Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS)
(2014/94/UE – D.Lgs. 257/2016)

Strategia Energetica Nazionale 2017 (SEN)
(D.M. MISE e MATTM 10/11/2017)

STRATEGIA EUROPEA DI LUNGO PERIODO «*carbon neutrality al 2050*»
COM (2018) 773

Quadro per le politiche dell'energia e del clima 2020 - 2030
COM (2014)

COP 21 (2015)
Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile

PIANO INTEGRATO NAZIONALE PER L' ENERGIA E IL CLIMA (PNIEC)
proposta gennaio '19
obj TRASPORTI

- *FER*
- *Efficienza energetica*
- *Emissioni*

21,6% al 2030 contribuire al *-43% al 2030* Italia nel complesso (scenario PRIMES 2007)
contribuire al *-33% al 2030* (vs 2005) Italia nel complesso

Con quale scenario ci confrontiamo…il tempo nuova variabile di competitività

1

BACKUP INFORMATIVO

Si prospettano radicali fenomeni di **innovazione tecnologica** che cambieranno i nostri **stili di vita**, la **produzione** e il **lavoro**…

…alcuni macrotrends come **energie** e **fonti di approvvigionamento**, **digitalizzazione** e **automazione**, **urbanizzazione** e **nuove rotte commerciali** diventeranno realtà a breve, altri nel medio-lungo termine

Abbiamo smesso di vivere in un mondo che compete sulla **quantità di capitale disponibile…**

….Abbiamo iniziato a vivere in un mondo che **cambia** con una **velocità esponenziale** e che compete sulla quantità di **tempo disponibile per lo sviluppo**

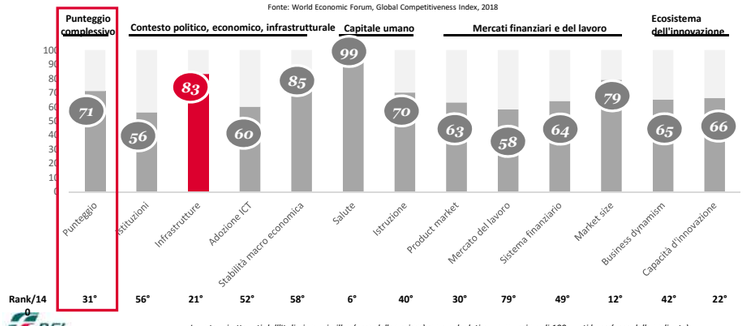
Il grado di infrastrutturazione è una delle variabili che misura la competitività del Paese

1

Cosa dice il World Economic Forum

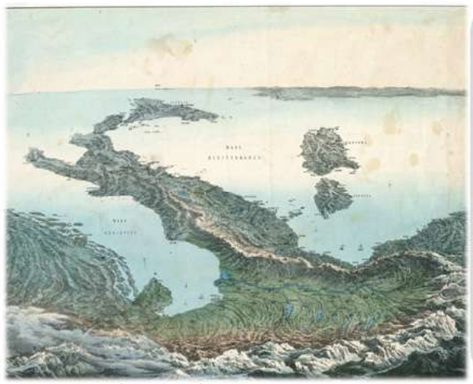
Il World Economic Forum ha determinato l'indice di competitività complessiva di **140 Paesi** tra cui **l'Italia.**
L'**Italia** si posiziona al **21°posto** per il pillar Infrastrutture.

Fonte: World Economic Forum, Global Competitiveness Index, 2018



I punteggi ottenuti dall'Italia in ogni pillar (asse delle ascisse) sono calcolati su un massimo di 100 punti base (asse delle ordinate).
*Ogni punteggio ricevuto in ogni pillar determina la posizione sul ranking mondiale (**Rank/140**)*

L'Italia vista dall'Europa è una piattaforma logistica naturale



Cartina veduta d'Italia (1853)

- ✓**Porti** e **valichi** come punti di accesso
- ✓Flusso merci dalla **Cina**
- ✓**Quarta** rete ferroviaria per estensione in termini di km di linea (34% al sud)
- ✓**Sesta** rete ferroviaria per

LUNGHEZZA DELLE SEZIONI FERROVIARIE DEI CORRIDOI DI INTERESSE ITALIANO (KM)		
CNC MEDITERRANEO	8.611	1.026
CNC RENO - ALPINO	3.225	409
CNC BALTICO - ADRIATICO	4.200	584
CNC SCANDINAVIA - MEDITERRANEO	9.374	3.053
TOTALE CORRIDOI INT. ITALIANO	25.410	5.072

Il grado di infrastrutturazione del Paese

BACKUP INFORMATIVO

Le infrastrutture portano crescita e competitività?

In effetti, **buone infrastrutture sono alla radice del successo e della competitività delle moderne economie di mercato**. Gli investimenti in infrastrutture ben selezionati e realizzati in tempi ragionevolmente brevi hanno effetti positivi diretti e indiretti, nel breve e nel lungo periodo. Aumentano la capacità produttiva, accrescono la produttività e il tasso di sviluppo, esplicano rilevanti positive economie esterne.

"Dalle buone infrastrutture il rilancio della crescita"

Rainer Masera, Gennaio 2016

Protagonisti delle scelte di politica economica, imprenditori e rappresentanti del mondo accademico sono concordi nel ritenere che il sistema di trasporti sia cruciale per la competitività e lo sviluppo economico di un paese. La recente esperienza della crisi ha ridato lustro a un antico orientamento di policy che vede negli **investimenti infrastrutturali uno dei principali strumenti per stimolare la ripresa** (riammodernare la rete ferroviaria nazionale per "viaggiare verso la prosperità" era l'esortazione rivolta da Keynes a Roosevelt in una celebre lettera aperta del 1933). Le imprese sono molto sensibili alla qualità e allo spessore delle infrastrutture di trasporto, e all'opinione degli operatori economici.

"Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione"

Banca d'Italia, Aprile 2011

L'importanza delle infrastrutture per la competitività del Paese e la qualità della vita dei cittadini emerge chiaramente nell'esperienza concreta di ogni giorno. Dal punto di vista delle imprese, è evidente che la convenienza di operare in Italia dipende dall'efficienza dei sistemi di trasporto e logistica, dal costo e dalla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, da adeguate risorse di connettività, dal contenimento del rischio ambientale. I cittadini chiedono, in tutte le aree del Paese, qualità delle infrastrutture di servizio pubblico (strade, rete ferroviaria, accesso a internet, scuole, ospedali, edilizia sociale), protezione rispetto al dissesto idro-geologico e una programmazione urbanistica che assicuri condizioni dignitose di vita nelle città, nelle periferie e anche per chi vive al di fuori dei grandi centri urbani.

"Politica delle infrastrutture e degli investimenti: come migliorare il contesto italiano"

Assonime, Giugno 2018

Il grado di infrastrutturazione del Paese

BACKUP INFORMATIVO

L'Italia evidenzia un forte gap infrastrutturale rispetto all'Europa

Utilizzando **dodici indicatori** del ***Global Competitiveness Report 2018***, presenti nel pillar "Infrastructure" (**connettività stradale**, **qualità delle strade**, **densità ferroviaria**, **efficienza dei servizi ferroviari**, **connettività aeroportuale**, **efficienza dei trasporti aerei**, **tasso di elettrificazione**, **accessibilità portuale**, **efficienza dei trasporti portuali**, **efficienza di trasmissione energia elettrica**, **esposizione a acqua potabile non sicura**, **affidabilità dell'approvvigionamento idrico**) è stata lanciata la sfida alle principali nazioni europee, comparando le performance. I confronti Italia-Inghilterra, Belgio-Olanda e Spagna-Francia vedono subito Italia, Belgio e Francia nettamente sconfitte. Più equilibrato l' altro match con la Germania che supera di misura la Svizzera. In finale la Germania è la nazione con i valori migliori. **L'unica speranza è un sorteggio favorevole.**

Simulazione su fonte "The Global Competitiveness Report 2018 (World Economic Forum)"

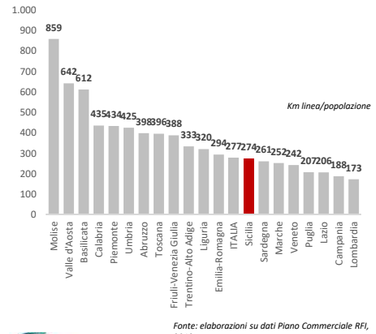
*** Non possiede l'accessibilità portuale**

NB: i punteggi che non chiudono a 12 manifestano situazioni di pareggio in qualche indicatore

Connettività fisica del Paese

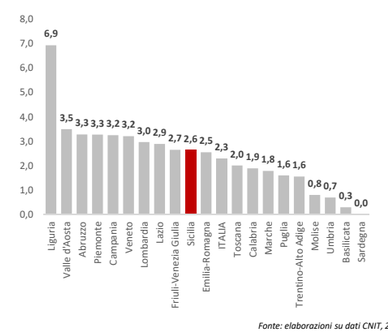
BACKUP INFORMATIVO

Densità rete ferroviaria in esercizio rispetto alla popolazione, 2018



Fonte: elaborazioni su dati Piano Commerciale RFI, 2018

Km di rete autostradale per 100 kmq, 2018

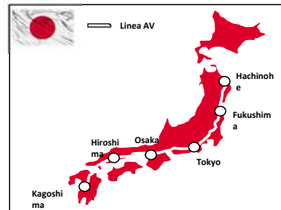


Fonte: elaborazioni su dati CNIT, 2018

Il grado di infrastrutturazione del Paese

BACKUP INFORMATIVO

Ovunque l'alta velocità ferroviaria sta migliorando la coesione territoriale



Durante i quarant'anni di esercizio, il servizio AV ha avuto forti ripercussioni sulla struttura urbana e sulla distribuzione delle attività economiche. Gli effetti che la rete Shinkansen ha prodotto nelle città con stazione AV, rispetto a quelle senza, sono

- crescita della popolazione (58% vs 23%);
- crescita numero aziende (da 100 a 155 vs da 100 a 139);
- occupazione nel commercio e costruzioni (+34%);
- numero alberghi e camere(Es. città di Hakata da 20 a 40);
- crescita del reddito pro-capite(+2,6% vs -2,6%).

Gli effetti socio-economici e spaziali del servizio Alta Velocità: due casi a confronto - Cristina Calenda, Loredana C. Travascio-Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente- TeMALab Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II

Durante i venticinque anni di esercizio, il servizio AV ha avuto forti ripercussioni sulla struttura urbana e sulla distribuzione delle attività economiche. Gli effetti che la rete spagnola ha prodotto sono:

- crescita del pendolarismo tra Madrid e Siviglia(+138%);
- scelta della residenza;
- crescita del turismo;
- crescita dei valori immobiliari.

Gli effetti socio-economici e spaziali del servizio Alta Velocità: due casi a confronto - Cristina Calenda, Loredana C. Travascio-Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente- TeMALab Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II

Il grado di infrastrutturazione del Paese

L'Alta Velocità di Rete (AVR)

La strategia

L'obiettivo è realizzare infrastrutture **utili**, **snelle** e **condivise**. L'Alta Velocità è stata la **più importante realizzazione infrastrutturale degli ultimi 20 anni**. Per estendere le connessioni veloci e evitare le conseguenze di un paese "a due velocità" si **amplierà la rete ad alte prestazioni** realizzando un **modello baricentrico** per consentire tempi di accesso a **Roma**, da tutte le principali aree urbane del paese, non superiori alle **4h30min**. Per raggiungere questo obiettivo si aumenterà la **velocità** commerciale **al di sopra dei 200 km/h** utilizzando tecnologie più avanzate e intervenendo su infrastrutture esistenti (**Alta Velocità** di **Rete**).

Cosa cambia con l'Alta Velocità di Rete?

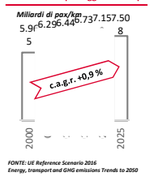
TEMPI DI PERCORRENZA ATTUALI

TEMPI DI PERCORRENZA OBIETTIVO

Fonte: Connettere l'Italia: Trasporti e logistica per un Paese che cambia, 2018

Cresce la domanda di mobilità e la necessità di competere per sfruttare tutte le potenzialità del trasporto ferroviario

La mobilità passeggeri in Europa

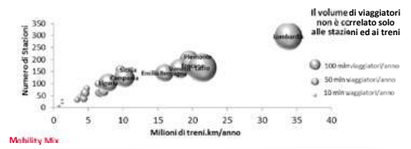


FONTE: UE Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050

La mobilità passeggeri in Italia

Prevale il trasporto privato

Accessibilità ai servizi ferroviari regionali



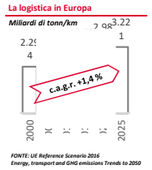
Mobility Mix

La **ferrovia,** sistema vincolato ad alta intensità di capitale**, svolge un ruolo cruciale per la mobilità collettiva e la logistica**.

La grande sfida è renderla sempre più **accessibile e attrattiva**.

RFI ha il **monopolio della gestione dell'infrastruttura ma** deve **competere** con gli altri sistemi di trasporto e deve tuttavia **coopetere** per integrare le diverse modalità in ottica door to door.

La logistica in Europa



FONTE: UE Reference Scenario 2016 Energy, transport and GHG emissions Trends to 2050

La logistica in Italia

Ripartizione del traffico merci (2016)

Accessibilità e qualità delle stazioni fattori chiave per il successo

La «scarsa facilità di accesso» alla stazione

E' il 1° tra i motivi delle **persone che hanno scelto mezzi diversi dal treno** nell'ultimo anno

No user

- Agevolazioni per parcheggi nei pressi della stazione
- Orario degli autobus coordinato con le partenze dei treni
- Servizio di navette express per la stazione
- Diminuzione rischio ritardi
- Maggior sicurezza, decoro e pulizia

Fonte: Osservatorio di Mercato RFI (OdM RFI) Indagine CAWI 2017

Le modalità di arrivo in stazione

Per **migliorare** le nostre **stazioni** studiamo i **comportamenti** delle persone

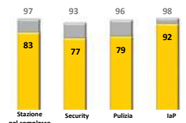
User

30% 20% 10% 40%

Fonte: OdM RFI - Indagini CAPI in stazione 2018

Obiettivo Qualità vs i *pienamente soddisfatti*

Cosa ne pensano le persone (%)



% soddisfatti (voto 6-9)

% pienamente soddisfatti (voto 7-9)

** Fonte: OdM RFI - Indagini CAPI in stazione (Scenari-Doxa/ RFI- 2016)*

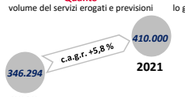
Il network delle Sale Blu e l'assistenza

User PRM

Dove

- 14 SALE BLU
- 280 stazioni con servizi PRM

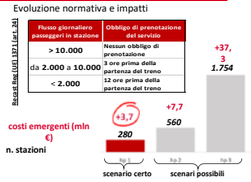
Quanto volume dei servizi erogati e previsioni



Come lo giudica chi lo ha utilizzato (%)

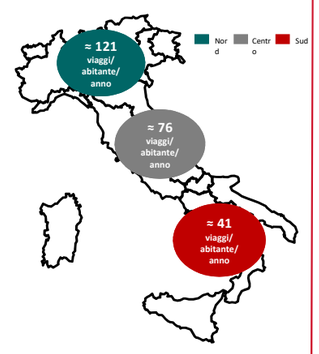
Evoluzione normativa e impatti

Flusso giornaliero passeggeri in stazione	Obbligo di prenotazione del servizio
> 10.000	Nessun obbligo di prenotazione
da 2.000 a 10.000	8 ore prima della partenza del treno
< 2.000	12 ore prima della partenza del treno



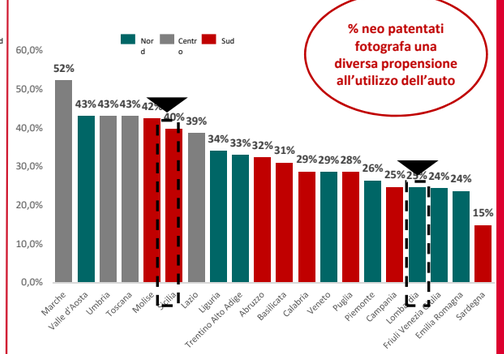
Al Sud una mobilità prevalentemente privata

Numero di viaggi/abitante/anno con TPL



Fonte: Elaborazioni su dati Legambiente, 2019

% neo patentati 18-19 anni / popolazione 18-19 anni



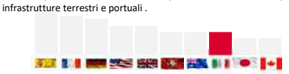
% neo patentati fotografa una diversa propensione all'utilizzo dell'auto

Fonte: Elaborazioni su dati MIT, 2017

Più ferro per il turismo

Competitività del settore turistico

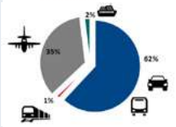
La situazione italiana presenta luci e ombre.
Secondo il **World Economic Forum,** l'Italia è all'**ottavo posto** nel mondo per competitività del settore turistico, ma il Paese è solo **26esimo** per le infrastrutture di trasporto aereo e **32esimo** per le infrastrutture terrestri e portuali .



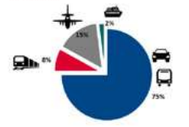
Travel & Tourism Competitiveness Index

Modalità di spostamento per turismo

Gli stranieri…



Gli Italiani…



Fonte: Eurostat

Fonte: Istat 2016

Potenziale di crescita

Il turista ha bisogno di **accessibilità nelle stazioni** e di poter accedere facilmente ad altri mezzi di trasporto…

… il turista ha bisogno di **informazioni** e **spazi** adeguati alle sue esigenze…

…il turista ha bisogno di arrivare agevolmente nelle principali **località turistiche**…

Fonte: Piano della Mobilità Turistica 2017-2022

…e di vedere dal finestrino **paesaggi caratteristici con modi indimenticabili**

Turismo Sicilia

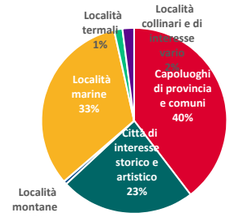
BACKUP INFORMATIVO

Le località turistiche visitate in Sicilia

La Sicilia si caratterizza per una domanda turistica prevalentemente **balneare e culturale**. Il grande valore assunto dalla categoria "capoluoghi di provincia e comuni" (circa il 40%) denota la complessità dei sistemi di offerta locale.

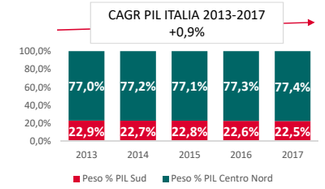
Tipo di località	Arrivi			Peso località su Regione
	2015	2016	2017	2017
Capoluoghi di provincia e comuni	1.664.430	1.746.420	1.952.861	40%
Città di interesse storico ed artistico	1.180.156	1.035.039	1.113.981	23%
Località montane	23.429	25.164	25.204	1%
Località marine	1.503.330	1.449.003	1.622.880	33%
Località termali	81.834	63.788	52.576	1%
Località collinari e di interesse vario	75.680	89.085	90.040	2%
TOTALE	4.528.8	CAGR +3,6%	57.542	100%

Fonte: ISTAT



Inquadramento economico trasportistico

Peso % del PIL nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord dell'Italia



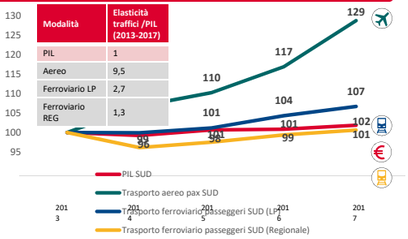
Il PIL del Mezzogiorno pesa per circa il 23% del PIL nazionale.

Nel 2017, il PIL del Mezzogiorno risulta ancora oltre 10 punti al di sotto dei livelli ante crisi.
Al Centro-Nord mancano ancora 2,4 punti percentuali da recuperare.

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

Domanda di trasporto passeggeri SUD

Modalità	Elasticità traffici /PIL (2013-2017)
PIL	1
Aereo	9,5
Ferroviario LP	2,7
Ferroviario REG	1,3



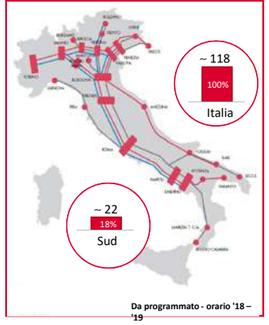
A fronte di un andamento del PIL al Sud pressoché costante nel periodo di analisi (2013-2017), il traffico passeggeri cresce con un'elasticità superiore all'unità.
L'esigenza di mobilità cresce e non dipende solo dall'andamento economico (es. nel trasporto aereo ha inciso la maggiore offerta delle compagnie low cost).

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT, Assaeroporti

I volumi di traffico ferroviario

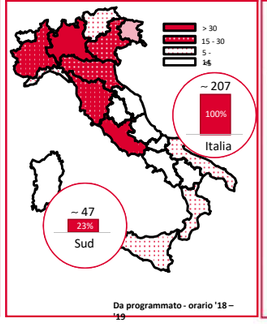
BACKUP INFORMATIVO

LUNGO PERCORSO (mln di treni.km)



Da programmato - orario '18 – '19

TRASPORTO REGIONALE (mln di treni.km)



Da programmato - orario '18 – '19

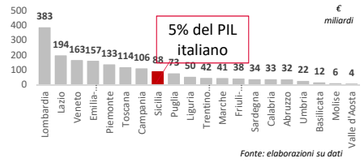
MERCI (mln di treni.km)

Da programmato - orario '18 – '19

Inquadramento economico imprenditoriale

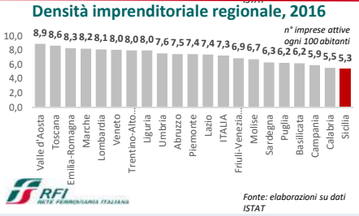
BACKUP INFORMATIVO

PIL regionale a prezzi correnti, 2017



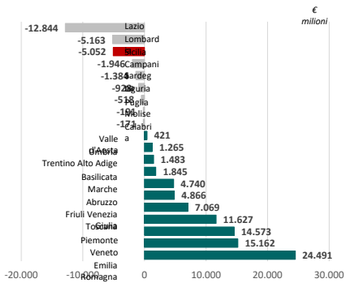
Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Densità imprenditoriale regionale, 2016



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

Bilancia commerciale regionale, 2017

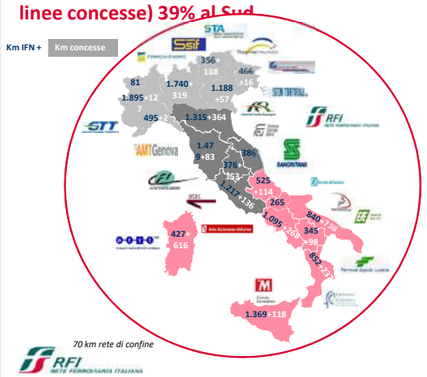


La bilancia commerciale, differenza tra il valore delle esportazioni e quello delle importazioni, in Sicilia risulta negativo nel 2017 per circa € 5 miliardi.

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

La rete ferroviaria key figures

20.386 km di linee in esercizio (16.781 IFN + 3.605 linee concesse) 39% al Sud



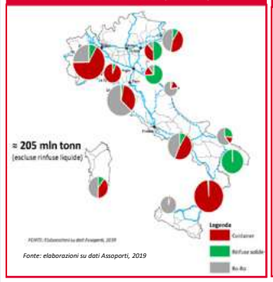
70 km rete di confine

I numeri del Gestore

- 16.781 km linea (34% al Sud)
- Sesta rete in Europa per elettrificazione (28% al Sud)
- Quarta rete AV in Europa (12% al Sud)
- 7.721 km di linee a doppio binario (23% al Sud)
- ~2.200 stazioni (32% al Sud)
- ~200 impianti merci

Le infrastrutture puntuali: porti

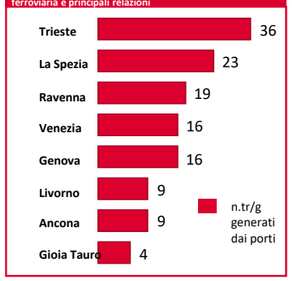
Porti core: volumi di traffico 2018 (mln tonn)



Fonte: elaborazioni su dati Assoporti, 2019

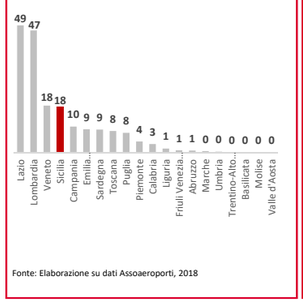
Porti core: collegamenti alla rete ferroviaria

Treni/giorno generati dai principali porti allacciati alla rete ferroviaria e principali relazioni



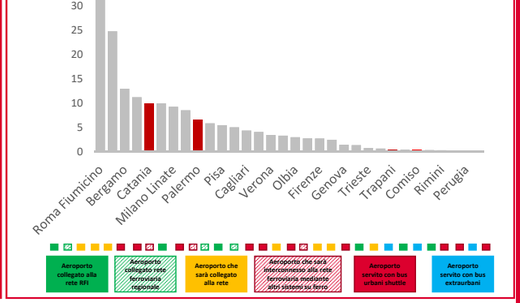
Le infrastrutture puntuali: aeroporti

Volumi di traffico per regione (milioni pax), 2018



Fonte: Elaborazione su dati Assoaeroporti, 2018

Volumi di traffico per aeroporto (milioni pax), 2018



Gli investimenti ferroviari al Sud per …

La COESIONE e lo SVILUPPO del MEZZOGIORNO
Collegare fra loro ed al resto del Paese le principali aree del Mezzogiorno.

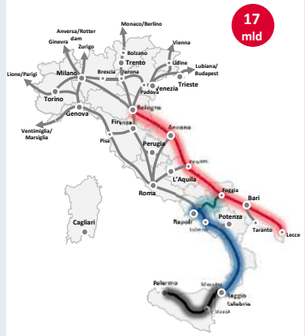
Una RETE MODERNA e SOSTENIBILE
Ammodernare la rete esistente fornendo un'offerta adeguata in termini di affidabilità e sostenibilità.

Una NUOVA MOBILITA' URBANA
Integrare il ferro con altre modalità di trasporto, rendere la stazione hub della mobilità e dei servizi, porre le condizioni per un servizio metropolitano ad alta frequenza.

La VALORIZZAZIONE del TERRITORIO
Migliorare l'accessibilità ai principali centri di particolare pregio culturale e naturalistico attraverso la connessione agli aeroporti, la valorizzazione del patrimonio esistente con interventi su reti regionali.

SUPPORTARE l'INSEDIAMENTO delle ATTIVITA' PRODUTTIVE
Connettere porti, terminali e raccordi industriali alla rete TEN-T, creando una maglia infrastrutturale che supporti le imprese già insediate e quelle che si insedieranno.

La coesione e lo sviluppo del Mezzogiorno



17 mld

Direttrice Adriatica
Interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati a:
- completo raddoppio
- Lecce-Bologna meno di 6 h

Napoli-Bari
Il nuovo itinerario Napoli-Bari, consentirà di estendere i benefici del sistema AV al sud:
- Roma-Bari 3 h
- Napoli – Bari 2 h

Direttrice Tirrenica Sud
Interventi infrastrutturali e tecnologici per riduzione dei tempi di percorrenza:
- Roma – Reggio Calabria 4h 30'.

Messina-Catania-Palermo
La realizzazione dell'itinerario Messina – Catania – Palermo permetterà di interconnettere le aree interne della Regione Sicilia con le principali città costiere e relativi servizi quali, gli aeroporti, i porti ed i principali poli universitari, turistico-culturali. Il nuovo itinerario Messina-Catania-Palermo renderà più competitivo il vettore ferroviario:
- Messina – Catania 1 h
- Catania – Palermo meno di 2 h

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Una rete moderna e sostenibile

Ammodernamenti e elettrificazioni

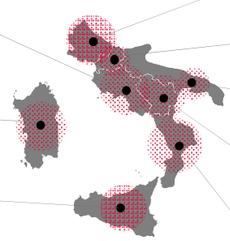
4 Ammodernamenti e elettrificazioni

- Elettrificazione, ammodernamento e velocizzazione linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e tratta Mercato S.S. - Codola – Sarno
- Ripristino linea Benevento-Pietrelcina

- Varianti Bauladu e Bonorva-Torralba
- Velocizzazione Oristano-Sassari/Olbia e Decimomannu-Iglesias/Villamassargia
- Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano

- Ripristino Palermo-Trapani via Milo
- Ripristino Caltagirone-Gela
- Velocizzione Catania-Siracusa

11,5 Manutenzione, Sicurezza e tecnologie diffuse



- Raddoppio Chieti-Pescara e velocizzazione relazione L'Aquila - Pescara
- Elettrificazione Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona
- Roccaravindola-Isernia-Campobasso 1^ fase

- Metroferrovia Matrice – Campobasso-Bojano
- Elettrificazione e Velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso

- Elettrificazione Barletta-Canosa
- PRG/ACC Bari c.le, Foggia e Lecce

- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella
- Ammodernamento Potenza - Foggia
- Velocizzazione Salerno-Taranto
- Potenziamento itinerario Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello (1^fase)

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Lamezia-Catanzaro L.-Sibari
- Potenziamento linea jonica (Sibari-Melito Porto Salvo)

Una nuova mobilità urbana

Nuovo concept di stazione come HUB intermodale e POLO di attrazione

~ 2.200 *stazioni* (32% al Sud)

~ 1,4 mld *Viaggiatori stazioni 2018* (14% al Sud)

Miglioramento degli spazi interni delle stazioni

5 mld

NAPOLI (0,3)
Nodo complesso di Pompei
Riqualificazione Portuale Napoli Traccia Upgrading nodo

BARI (0,6)
Nodo di Bari Nord e Bari Sud
Sistemazione nodo di Bari
Upgrading nodo di Bari

REGGIO CALABRIA (0,05)
Upgrading nodo

MESSINA (0,02)
Upgrading nodo

CATANIA (1,01)
Raddoppio Messina - Siracusa
Sistemazione nodo di Catania
Upgrading nodo di Catania

PALERMO (2,1)
Passante di Palermo
Raddoppio Fiumetorto-Castelbuono
Upgrading nodo di Palermo

CAGLIARI (0,01)
Upgrading nodo

INTERVENTI DIFFUSI (0,9)
accessibilità delle stazioni e l'intermodalità

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

La valorizzazione del territorio

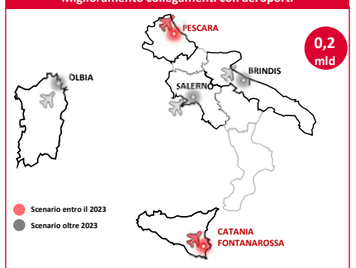
Le linee ferroviarie ad uso turistico di competenza RFI (L 128/20174

0,2 mld

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Miglioramento collegamenti con aeroporti

0,2 mld



Aeroporto	Azioni messe in campo	Status attuativo
Pescara	Progetto definitivo	In corso
Salerno	Progetto di fattibilità 1^ Fase Progetto di fattibilità 2^ Fase	Ultimato In Corso
Olbia	Studio di pre-fattibilità	Concluso
Brindisi	Progetto di fattibilità 1^ Fase	Ultimato
Catania	Progetto definitivo	In realizzazione

Supportare l'insediamento delle attività produttive

Miglioramento dei collegamenti a porti, terminali e scali merci

0,2 mld

Porto	Azioni messe in campo	Status attuativo
Napoli	• Eliminazione interferenze con viabilità • Nuova stazione	Progettazione
Taranto	• Potenziamento stazione Cagioni • Collegamento a nuova piastra logistica	Realizzazione
Vasto	• Nuovo collegamento	Fattibilità
Augusta	• Nuovo collegamento a porto commerciale	Fattibilità

Terminale	Azioni messe in campo	Status attuativo
Bari Lamasinata	• Nuova stazione • Rifunzionalizz. aree carico/scarico	Progettazione nuova soluzione
S.Nicola di Melfi	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Fattibilità
Marcianise	• Potenziamento tecnologico	Fattibilità
Fossacesia	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Realizzazione

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

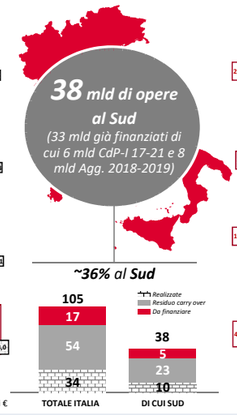
Piano Industriale 2019-2023: Opere al Sud

Campania
- Napoli-Bari: Napoli-Cancello, Cancello-Frasso Telesino-Vitulano e Apice-Orsara
- Potenziamento Salerno - Mercato S.S. – Benevento
- Metropolitana Salerno: Arechi-Pontecagnano Aerc
- Tirrenica sud: Variante Agropoli
- Fermate Vesuvio Est e nodo complesso di Pompei
- PRG/ACC Napoli C.le

Sardegna
- Varianti Bauladu e Bonorva-Torralba
- Velocizzazione Oristano-Sassari/Olbia e Decimomannu-Iglesias/Villamassargia
- Potenziamento tecnologico Cagliari-Oristano

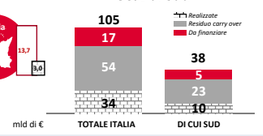
Calabria
- Tirrenica sud: adeguamento Battipaglia-Reggio Calabria e velocizzazione (fasi)
- Potenziamento collegamento Lamezia Terme - Catanzaro Lido
- Potenziamento linea jonica (Sibari-Melito Porto Salvo)

Sicilia
- Nodo di Palermo
- Raddoppio Fiumetorto-Castelbuono
- Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo
- Sistemazione nodo di Catania
- Nuova linea Palermo-Catania
- Collegamento aeroporto di Catania Fontanarossa
- Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo
- Velocizzazione PA-CT, PA-ME e ME-CT-SR
- Ripristino linea Caltagirone – Gela



38 *mld di opere al Sud*
(33 mld già finanziati di cui 6 mld CdP-I 17-21 e 8 mld Agg. 2018-2019)

~36% al Sud

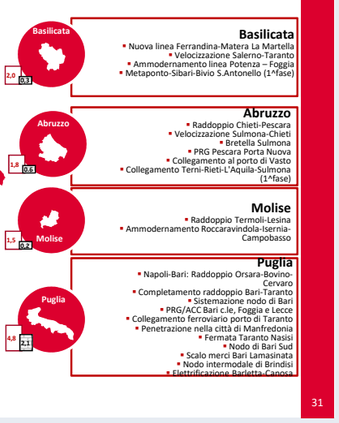


Basilicata
- Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella
- Velocizzazione Salerno-Taranto
- Ammodernamento linea Potenza – Foggia
- Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello (1^fase)

Abruzzo
- Raddoppio Chieti-Pescara
- Velocizzazione Sulmona-Chieti
- Bretella Sulmona
- PRG Pescara Porta Nuova
- Collegamento al porto di Vasto
- Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona (1^fase)

Molise
- Raddoppio Termoli-Lesina
- Ammodernamento Roccaravindola-Isernia-Campobasso

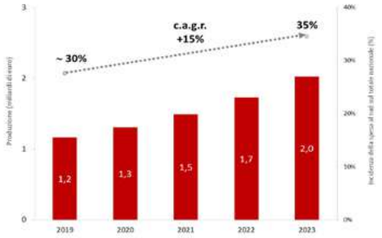
Puglia
- Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino-Cervaro
- Completamento raddoppio Bari-Taranto
- Sistemazione nodo di Bari
- PRG/ACC Bari c.le, Foggia e Lecce
- Collegamento ferroviario porto di Taranto
- Penetrazione nella città di Manfredonia
- Fermata Taranto Nasisi
- Nodo di Bari Sud
- Scalo merci Bari Lamasinata
- Nodo intermodale di Brindisi
- Elettrificazione Barletta-Canosa

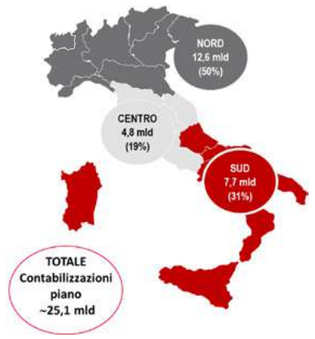


RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Piano Industriale 2019-2023: 7,7 miliardi di spesa per opere al Sud

Nell'arco di piano la dinamica annuale della spesa al sud cresce con un **tasso medio annuo di crescita (c.a.g.r.) del 15%** per effetto dei recenti stanziamenti di competenza che consentiranno l'avvio a realizzazione di importanti opere infrastrutturali.





IMPATTO SULL'OCCUPAZIONE: Al crescere della spesa per investimenti finalizzati alla realizzazione delle opere ferroviarie, cresce l'impatto dei cantieri (diretto e indiretto) sulla produzione interna e conseguentemente sull'occupazione. Tra il 2019 e il 2023 si ha sull'occupazione un effetto di oltre 20 mila unità (Unità di lavoro) anno.

Elaborazione su dati OECD

Sicilia: infrastruttura e tecnologie

La Regione Sicilia si estende per 25.711 km² e conta 5 milioni di abitanti. Il territorio è suddiviso in 390 Comuni distribuiti in 9 enti di area vasta di cui 6 Province e 3 città metropolitane, quelle di Palermo, Messina e Catania.

La Regione si posiziona al 1° posto per superficie, al 4° posto per popolazione, al 6° posto per numero di enti locali e all'8° posto in Italia per densità abitativa.

160 località di servizio attive per Servizio Viaggiatori

1.369 km di linea in esercizio

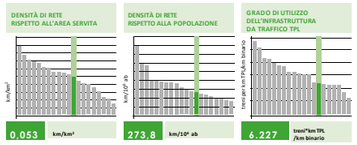
58% linee elettrificate

98% linee in telecomando

dati al: 31 dicembre 2018

ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	791 km
› Linee a doppio binario	223 km
› Linee a semplice binario	568 km
Linee non elettrificate (diesel)	578 km
TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ	
Sistemi di telecomando della circolazione	1.340 km

N. B. Sono considerati esclusivamente i km di rete RFI in esercizio



Sicilia: principali investimenti in corso e programmati

Nodo di Palermo

- In realizzazione
- ATTIVAZIONE: 2018/2021
COSTO: 1.152 M€
RISORSE: 1.152 M€

Palermo – Trapani via Milo

- In progettazione
- ULTIMAZIONE LAVORI : 2023
COSTO: 144 M€
RISORSE: 144 M€

Nuovo collegamento Palermo Catania: 1^ MACROFASE

Raddoppio Bicocca - Catenanuova
- In realizzazione
- ATTIVAZIONE : 2023
COSTO: 415 M€
RISORSE: 415 M€

Raddoppio Catenanuova - Fiumetorto
- In progettazione
- ATTIVAZIONE: 2025 /2028 (Per fasi);
COSTO: 5.193 M€
RISORSE: 4.284 M€
(di cui 2.985 M€ Agg. CdP 2018 – 2019)
ULTERIORI A FINIRE: 909 M€

Raddoppio Fiumetorto - Castelbuono
- In realizzazione
- ATTIVAZIONE: Ogliastrillo – (Cefalù) – Castelbuono :2023
COSTO: 939 M€
FINANZIATI: 914 M€
Agg. CdP 2018-2019 : 25 M€

Caltagirone – Gela

- In progettazione
- ATTIVAZIONE : 2022/2023
COSTO: 90 M€
FINANZIATI: 90 M€

Raddoppio Giampilieri – Fiumefreddo

- In corso Iter Autorizzativo
- ATTIVAZIONE : 2027/2028
COSTO: 2.300 M€
RISORSE: 2.300 M€

Itinerario Messina – Catania – Palermo Sistemazione Nodo di Catania

- In progettazione
- ATTIVAZIONE : 2025/2028
COSTO: 861 M€
RISORSE: 252 M€
ULTERIORI A FINIRE 609 M€

Velocizzazione Catania – Siracusa

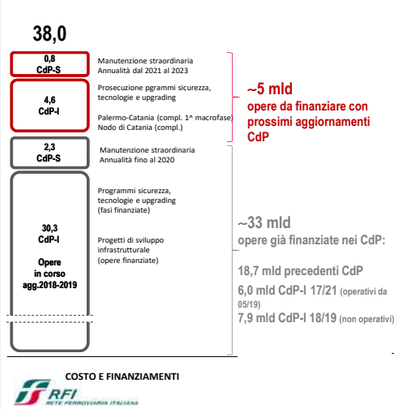
- In realizzazione
- ATTIVAZIONE : 2023
COSTO: 132 M€
RISORSE: 88 M€
ULTERIORI A FINIRE: 44 M€

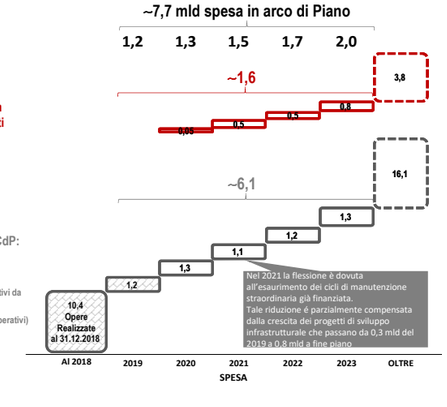
Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

- In progettazione
- ATTIVAZIONE : 2020 prima fase
COSTO: 15 M€
FINANZIATI: 15 M€

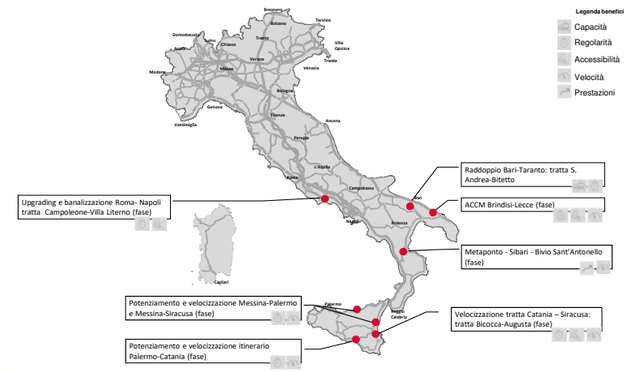
BACKUP: Focus attivazioni al Sud

Piano Industriale 2019-2023: Backup Costi, risorse e spesa opere al Sud

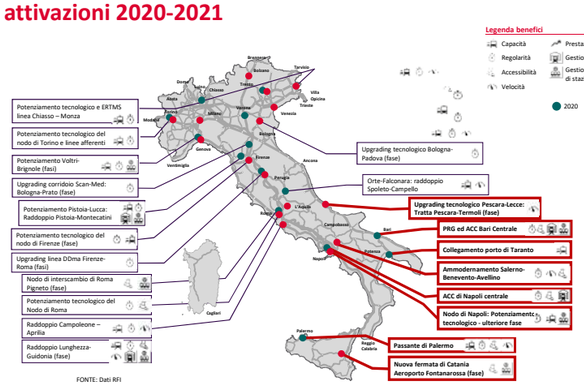




Investimenti RFI – Focus Sud Principali Attivazioni 2019



Investimenti RFI – Focus Sud
Principali attivazioni 2020-2021



FONTE: Dati RFI

Investimenti RFI – Focus Sud
Principali attivazioni 2022-2023

FONTE: Dati RFI

BACKUP: Focus principali investimenti in Sicilia

Nuovo collegamento Palermo – Catania - Messina

Linea Messina – Catania : Raddoppio Giampilieri – Fiumefreddo
CVI: 2.300 M€
Finanziati : 2.300M€

Sistemazione Nodo di Catania
CVI 861M€
Finanziati 252M€
di cui 235M€ per interramento linea per pista Aeroporto

Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^ macrofase: Raddoppio Bicocca – Catenanuova
CVI 415 M€
Finanziati : 415M€

Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^ e 2^ macrofase Catenanuova – Fiumetorto
CVI: 5.601 M€ (*)
Finanziati :1.299 M€ (**)

(**) Comprende risorse FSC 2014-2020 di cui alla delibera CIPE 54/17 , CdP–I agg. 2018-2019: ulteriori 2.985 M€.

CVI = Costo a Vita Intera
FSC = Fondo Sviluppo e Coesione

Linea Messina -Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo

Descrizione
L'intervento include:
- raddoppio in variante tra Giampilieri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 42 km di cui 85% in galleria;
- realizzazione delle nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Alcantara, Taormina, Nizza-Ali e Itala-Scaletta.

Stato di attuazione
L'adeguamento del Progetto Preliminare prevede la definizione di due fasi funzionali distinte:
- 1^ fase tratta Fiumefreddo–Letojanni
- 2^ fase tratta Letojanni–Giampilieri.

Aperta la Conferenza dei Servizi nel mese di Novembre 2018 , Il bando di gara è previsto entro il 2019

Benefici
Il raddoppio della linea crea le condizioni per un futuro incremento dell'offerta e una velocizzazione dei servizi per il collegamento tra i capoluoghi di Catania e Messina.

- 42 km di tracciato
- 38 km di gallerie
- 2 Provincie
- 21 Comuni interessati

CVI: 2.300 M€
Finanziati: 2.300 M€ (*)

PROGETTAZIONE
ATTIVAZIONE: **2027/2028**

(*) CdP-I agg. 2018-2019: ulteriori 0,30 M€

Sistemazione Nodo di Catania

Descrizione
Completamento del raddoppio tra Catania Centrale e Catania Acquicella attualmente a semplice binario e l'interramento della stazione centrale al fine di liberare le aree fronte mare attualmente occupate dall'impianto.

Stato di attuazione
Con Delibera CIPE 54/2016 è stato approvato il piano operativo FSC 2014-2020 – Cabina di Regia, nell'ambito del quale è previsto e finanziato per 235M€ l'interramento della linea ferroviaria tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania Fontanarossa. Per la stretta correlazione di quest'ultimo intervento con il progetto di sistemazione del nodo di Catania, si è ritenuto di prevedere una integrazione di detto intervento nel perimetro originario del progetto. In corso la progettazione definitiva prevista in consegna nel terzo trimestre 2019.

Raddoppio Catania C.le – Catania Acquicella: è stata completata la progettazione preliminare attualmente in fase di verifica.

Benefici
- Aumento di capacità con l'eliminazione del «collo di bottiglia» rappresentato dal s.b..
- Miglioramento regolarità della circolazione e del servizio metropolitano nel Nodo ferroviario di Catania C.le.
- Miglioramenti urbanistici-territoriali dovuti alla liberazione delle aree di superficie fronte-mare attualmente occupate dai binari della stazione di Catania C.le

CVI: 861 M€
Finanziati: 252 M€

PROGETTAZIONE
ATTIVAZIONE: **2025/2028**

Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^ macrofase (tratta Bicocca Catenanuova)

Descrizione
Costituisce la prima fase funzionale del nuovo collegamento ferroviario veloce tra Palermo e Catania. Il progetto prevede il raddoppio della linea tra la stazione di Bicocca (inclusa) e Catenanuova (inclusa) per una estesa pari a 37,4 km.

Tratta Bicocca – Catenanuova
- ❑ *L tot = 38 km a doppio binario*
- ❑ *V max = 200 km/h*

Stato d'attuazione
- ✓ La progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore è stata consegnata ed approvata a fine dicembre 2018;
- ✓ Completati espropri e bonifica ordigni bellici aree di cantiere;
- ✓ I lavori sono stati consegnati il 20/12/2018

CVI: 415M€
Finanziati: 415M€

REALIZZAZIONE
ATTIVAZIONE: **2023**

Nuovo collegamento Palermo – Catania 1^ e 2^ macrofase (tratta Catenanuova – Fiumetorto)

Descrizione
La realizzazione del nuovo collegamento Palermo-Catania, fra Catenanuova e Fiumetorto, mantenendo invariante la realizzazione della prima fase di raddoppio Bicocca-Catenanuova già in corso di realizzazione, è in fase di progettazione. La soluzione progettuale prevede il raddoppio fra Fiumetorto e Lercara, la realizzazione di un nuovo singolo Binario fra Catenanuova e Lercara e l'adeguamento del binario esistente, previa la realizzazione di raddoppi selettivi.

Stato di attuazione
E' in corso la progettazione che si prevede di completare entro dicembre 2019

Benefici
Il completamento delle opere lungo tutto l'itinerario crea le condizioni per una riduzione della durata di viaggio tra Palermo e Catania, con un tempo di percorrenza stimato in circa 1h 45'.

CVI Catenanuova- Fiumetorto: 5.601 M€
Finanziati : 1.299 M€ (*)

PROGETTAZIONE

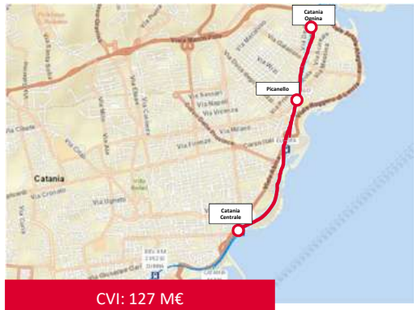
ATTIVAZIONE: **2025/2028** per fasi
(*) CdP-I agg. 2018-2019: ulteriori 2.985 M€

Raddoppio Messina – Siracusa 1^ fase

Descrizione
Il progetto prevede:
- Il raddoppio, in affiancamento, della tratta Catania Ognina - Catania Centrale;
- la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania;
- velocità di tracciato di 85 km/h;
- regime di circolazione con distanziamento automatico dei treni (BAB).

Stato di attuazione
L'intervento si è sviluppato in due fasi:
1^ Fase: è stato realizzato il nuovo semplice binario ad est della linea attuale. L'appalto integrato per realizzazione delle Opere Civili è stato consegnato nel 2005, i lavori sono stati completati nel dicembre 2010.
2^ Fase: si è proceduto all'adeguamento della sede del binario già esistente e quindi all'attivazione del doppio binario.
Raddoppio attivato il 18 giugno 2017.
A dicembre 2018 è stata attivata la Fermata sotterranea di Picanello, completando l'intervento.

Benefici
- Eliminazione dei "colli di bottiglia" attuali con aumento della capacità sulle tratte interessate;
- Creazione dei requisiti infrastrutturali per soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto merci da/verso le aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta, nonché per la crescita di un servizio di tipo metropolitano urbano e suburbano per la città di Catania;
- Miglioramento della regolarità di circolazione;
- Soppressione dei passaggi a livello esistenti.



CVI: 127 M€
Finanziati: 127 M€

ATTIVATO

Collegamento ferroviario aeroporto di Catania Fontanarossa

Descrizione
Il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Catania Fontanarossa è assicurato attraverso la realizzazione di una nuova stazione su linea esistente Catania – Bicocca in prossimità dell'aeroporto. Il collegamento con il terminal aeroportuale sarà assicurato da un servizio di bus gestiti dalla Società aeroporti Catania.
Il progetto prevede la realizzazione di una semplice fermata, da realizzare entro il 2019 come da protocollo sottoscritto il 24 luglio 2017 con SAC/ENAC/Regione.

La posizione della nuova fermata è compatibile anche con l'eventuale interramento della linea per consentire il prolungamento della pista dell'aeroporto di Catania Fontanarossa.

Stato di attuazione
Lavori consegnati in data 16/01/2019.

CVI: 15 M€
Finanziati: 15 M€

PROGETTAZIONE
ATTIVAZIONE: **2020** (Prima fase)

Velocizzazione Catania - Siracusa

Descrizione
velocizzazione della tratta a semplice binario tra Bicocca e Targia, di circa 68 km, comprendente la realizzazione di variante di tracciato, la correzione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria e nelle stazioni di Lentini, Brucoli e Augusta la sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche.
L''intervento è stato suddiviso in due fasi funzionali:
1^ Fase funzionale: Bicocca – Augusta
2^ Fase funzionale: Augusta – Targia

Stato di attuazione
In corso la realizzazione della prima fase

Benefici
Il progetto, unitamente al completamento degli interventi di velocizzazione nella tratta Giampilieri – Fiumefreddo, consentirà una riduzione dei tempi di viaggio stimabile in circa 14' tra le località di Messina C.le e Siracusa, nonché un miglioramento dell'accessibilità al servizio con realizzazione sottopassi e nuovi marciapiedi per lo svolgimento del servizio viaggiatori.

CVI: 132 M€
Finanziati: 88 M€

REALIZZAZIONE
ATTIVAZIONE: **2019/2022**
(1^ fase, comprensiva di variante di Gornalunga)

Ripristino linea Caltagirone - Gela

Descrizione
Ricostruzione del viadotto al km 326+645 (oggetto di crollo e demolizione) e consolidamento di ulteriori 10 viadotti, interventi su opere d'arte minori e gallerie con miglioramento sicurezza, messa a norma stazione di Niscemi, interventi di ripristino agli impianti ferroviari.

Stato di attuazione
In corso la progettazione definita delle opere

Benefici
Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Caltagirone – Gela.

CVI: 90 M€
Finanziati: 90 M€ (*)

PROGETTAZIONE
COMPLETAMENTO LAVORI: **2022/2023**

(*) Finanziamento FSC 14-20 recepito in aggiornamento 18-19 del CdP

Nodo di Palermo

Descrizione
Progetto suddiviso in tre tratte:

tratta A: raddoppio tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);

tratta B: raddoppio tratta Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);

tratta C: raddoppio tratta La Malfa-Carini (16,2 km).

Stato di attuazione

Il 7 ottobre 2018 è stato attivato il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi, in particolare il doppio binario della tratta C, con estensione fino a San Lorenzo Colli (sulla tratta B).

Il 30/12/2018 è stata attivata la Tratta Palermo Centrale-Orleans sulla tratta A.

Lavori in corso sulle rimanenti tratte.

Il completamento delle opere civili ha ormai raggiunto il 95% sull'intero passante.
E' stato abbattuto l'ultimo diaframma da parte della TBM della galleria Notarbartolo – De Gasperi con il compimento tutte le principali opere civili, resta da completare l'attrezzaggio tecnologico dell'infrastruttura, che sarà realizzato direttamente da RFI, e della fermata Lazio, in una fase immediatamente successiva.

Successivamente saranno portate a termine tutte le opere necessarie per il completamento del raddoppio della passante pianificato entro il 2021.

Benefici
Gli interventi consentiranno di eliminare il principale «collo di bottiglia della Rete ferroviaria Siciliana, legato sia alla configurazione infrastrutturale di semplice binario sia alla forte domanda di spostamento delle località interessate. In particolare il completamento delle opere crea le condizioni per l'incremento della frequenza dei convogli nel Nodo, con miglioramento della mobilità sia nel centro cittadino sia verso le aree urbane ad Ovest di Palermo, decongestionando il traffico su gomma, e potenziando i servizi per l'aeroporto internazionale "Falcone e Borsellino" di Punta Raisi sia dall'intero agglomerato cittadino sia dell'area che si estende fino a Termini Im. e Cefalù

CVI: 1.152 M€
Finanziati: 1.152 M€

REALIZZAZIONE
ATTIVAZIONE: **2018/2021**

Raddoppio Palermo – Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono

Descrizione

Raddoppio ha lunghezza totale di circa 32 km, suddiviso in due tratte:

Fiumetorto-Ogliastrillo (Cefalù)

Ogliastrillo (Cefalù)-Castelbuono

Stato di attuazione

Tratta Fiumetorto – Campofelice: attivata a gennaio 2016.

Tratta Campofelice – Ogliastrillo: attivata a dicembre 2017, in corso le opere di completamento :

Tratta Ogliastrillo– Castelbuono: in corso di realizzazione.

Benefici

Il raddoppio della linea, unitamente agli interventi in corso di realizzazione, di velocizzazione della rimanente tratta a semplice binario sino a Patti, crea le condizioni per un futuro incremento della capacità e una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Palermo – Messina, determinando un miglioramento dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi.

CVI: 939 M€
Finanziati: 914 M€ (*)

REALIZZAZIONE
ATTIVAZIONE: **2022**
(*) CdP agg. 2018-2019: ulteriori 25M€

Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo

Descrizione
Gli interventi consistono in:
- modifica alla geometria del tracciato con aumento della velocità di fiancata;
- potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa;
- adeguamento ai nuovi standard tecnologici;
- velocizzazione degli itinerari in deviata nelle principali località sede di incrocio.

Stato di attuazione
Il progetto definitivo delle opere civili è stato completato e sottoposto al parere del CSLLPP il 13/02/2019.

Benefici
Gli interventi creano le condizioni per il ripristino del servizio commerciale sulla tratta Alcamo – Trapani via Milo e per una velocizzazione dei servizi. A seguito degli interventi realizzati, si ipotizza un tempo di percorrenza minimo tra Palermo e Trapani via Milo di 1h e 30 m. con 3 fermate intermedie. Sulla stessa relazione i collegamenti su gomma prevedono un tempo di percorrenza di 2 ore.

CVI: 144 M€
Finanziati: 144 M€

PROGETTAZIONE
ULTIMAZIONE LAVORI: **2023**

Velocizzazione Palermo-Agrigento

Descrizione
Rettifica delle curve e contenimento delle pendenze massime, nonché adeguamento degli impianti tecnologici e delle opere civili.

Stato di attuazione
La velocizzazione è stata attivata a dicembre 2017, con la Variante Lercara. In corso le attività di completamento inerenti le tecnologie.

Benefici
Tutti gli interventi inseriti nel progetto creano condizioni per una riduzione complessiva dei tempi di percorrenza tra le località di Palermo C.le e Agrigento di ca.10' rispetto alla situazione preesistente. In aggiunta il completamento delle opere garantirà un miglioramento qualitativo dei servizi grazie al miglioramento delle condizioni di accessibilità in stazione e l'incremento dei livelli di regolarità.

CVI: 168 M€
Finanziati: 168 M€

ATTIVATO

Soppressione PL Regione Sicilia

Descrizione:
Il Piano di soppressione dei passaggi a livello corrisponde ad un programma di pubblico interesse che coinvolge direttamente RFI che è tenuta ex lege ad assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e degli impianti ferroviari

Stato di attuazione

-*Progettazioni in corso* : soppressione di **23 PL** i tra il *2020 e il 2022*, CVI 75 Milioni €

-*Lavori in corso*: soppressione di **4 PL** tra 2020 e il 2021, CVI 11 Milioni €

ACCORDO CON ENTI LOCALI:
Protocollo di Intesa per la Soppressione di 20 Passaggi a Livello – CVI 86M€:
- *Linea Palermo –Messina (1PL)*
- *Linea Alcamo D.ne - Trapani (14PL)*
- *Linea Canicattì-Ispica (1 PL)*
- *Linea Lentini D.ne – Gela (4 PL)*

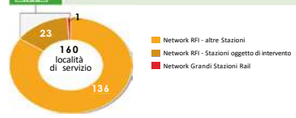
Soppressione di 27 passaggi a livello

Obiettivi/Benefici
Incremento della funzionalità delle linee ferroviarie che si riflette, in via generale, nel miglioramento del trasporto ferroviario e del pubblico transito, nella maggiore sicurezza nella circolazione dei treni, nella diminuzione dei rischi connessi a perturbazioni del traffico ferroviario

Sicilia: il piano stazioni

In Sicilia sono presenti complessivamente 160 Località di Servizio attive per servizio viaggiatori.
RFI, con il piano di attuazione dei progetti **"Easy Station"** e **"Smart Station"**, entro il 2026 prevede di trasformare ed adeguare 24 stazioni medio/grandi presenti sul territorio siciliano per renderle più accessibili e confortevoli al viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità ed alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione ed i finanziamenti disponibili.

24 easy station



Le azioni principali	
	Incrementare la funzionalità ed il decoro
	Abbattere le barriere architettoniche
	Potenziare l'informazione al pubblico
	Migliorare l'accessibilità al treno

Le stazioni realizzate		I cantieri in corso
2017	2018	2019
Caltanissetta C.le Giarre Riposto	Bagheria Termini Imerese	Agrigento Palazzo Reale-Orleans Punta Raisi

> Foto: Stazione di Caltanissetta C.le

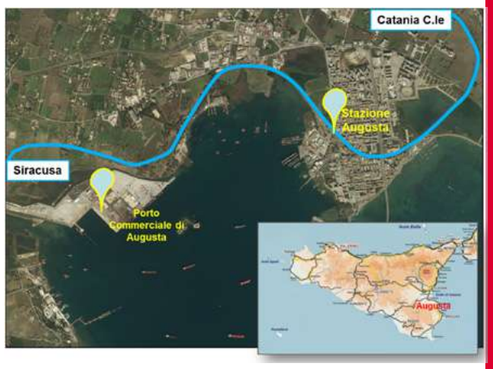
Interconnessioni con la Rete – Porti e Terminal Logistici

Sviluppo Porto di Augusta e collegamento con Stazione di Augusta

In relazione al piano di sviluppo dell'intermodalità del Porto Commerciale di Augusta, è prevista, ambito Autorità Portuale, la realizzazione di nuovi binari di fascio per carico e scarico merci, da allacciare all'impianto esistente della stazione di Augusta.

A tal proposito è stata avviata la procedura prevista dal PIR per la realizzazione di nuovi raccordi sulla rete ferroviaria.

Il progetto prevede binari di presa e consegna in ambito portuale. Il collegamento tra la stazione e i binari del fascio del porto verrà interamente elettrificato e centralizzato in modo tale da rendere più veloci e agevoli le operazioni di ingresso e uscita.



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Interconnessioni con la Rete – Porti e Terminal Logistici

Collegamento con i futuri interporti di Termini Imerese e Catania

❑ **Termini Imerese**

Il 27 ottobre 2011 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra Regione, EE.LL., RFI, Consorzio ASI Palermo, ANAS, Autorità Portuale e Società per gli Interporti Siciliani.

Il futuro Interporto sarà interconnesso alla rete attraverso la stazione di Fiumetorto; in quest'ottica, con l'attivazione del nuovo apparato ACEI della stazione, avvenuta lo scorso anno con un investimento pari a 5 milioni di euro, la configurazione impiantistica prevede già la predisposizione del futuro allaccio.

❑ **Catania**

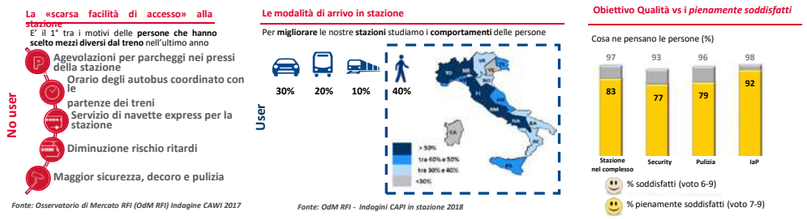
L'Interporto di Catania-Bicocca, gestito da S.I.S. – Società Interporti Siciliani S.p.A., è un grande complesso intermodale in fase di costruzione nell'area posta a sud della città di Catania tra la Stazione di Catania Bicocca e la Zona industriale di Catania.

Nell'ambito del progetto d investimento di RFI che prevede la sistemazione del nodo di Catania è previsto il collegamento al futuro interporto attraverso la stazione di Bicocca.

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Accessibilità e qualità delle stazioni fattori chiave per il successo

Osservatorio di Mercato RFI: ascoltare, misurare, migliorare



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

Enrico Maria Pujia

Direttore Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie – Ministero dei Trasporti

Presso il MIT è stato: Direttore Generale della Direzione Generale per la vigilanza sulle Au-torità por-tuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; Direttore Generale della Direzione Generale per il Trasporto Marittimo e per vie d'acque interne; Nel 2014 Commissario Straordinario per l'Autorità Portuale del Porto di Augusta. Laurea in Scienze Politiche presso l'Università la Sapienza di Roma, specializzato in Economia e Politiche dei trasporti ed in Diritto In-ternazionale Tributario.

Ringrazio la Dottoressa Succi per avermi invitato. Abbiamo parlato qualche mese fa di questo evento, è stata gentile è venuta a Roma e abbiamo un poco condiviso questo percorso.

Rispondo alle due domande che lei (Nino Amadore) ha fatto. La prima: è mancata la pianificazione? Questa è storia. Storia dell'Italia e storia dei trasporti. È mancata una pianificazione a livello nazionale del sistema dei trasporti. E' mancata una visione almeno fino a un determinato periodo di tempo. O meglio anche i vecchi piani nazionali di trasporti erano un po' i desiderata, dove dentro si metteva di tutto. Il sud è sempre stato un po' sacrificato. Ho una discreta conoscenza di Gioia Tauro perché lo frequento dal '96, peraltro sono calabrese di origine. Per esempio a Gioia Tauro la pianificazione è mancata dall'inizio. Gioia Tauro, quando è partito, aveva delle grosse chance. Però aveva bisogno di un supporto anche rispetto l trasporto ferroviario, e questo non è avvenuto. Oggi farlo ha senso, non ha senso, non lo so. Sicuramente hanno giocato in quel caso tante cose, tra cui anche una miopia delle altri porti delle altre regioni, che hanno fatto la guerra a un possibile competitor. Gioia Tauro, se avesse avuto forse un collegamento ferroviario dai primi giorni, dai primi mesi di nascita, sarebbe riuscito a trasferire in una notte i treni. Ma sintetizziamo, sappiamo tutti cosa significa un porto di transhipment. Sicuramente Gioia Tauro avrebbe potuto giocare delle carte in più rispetto ad Al-Jazeera, rispetto ad altri porti perchè comunque, rispetto a Malta stesso, alla Grecia, era sicuramente sulla via principale di navigazione, sull'attraversamento dello stretto di Gibilterra con il canale di Suez. Però questo è mancato.

Mancava una pianificazione anche a livello di trasporto pubblico locale. È mancata una pianificazione degli aeroporti, delle compagnie aeree. Noi siamo l'unico paese che siamo stati capaci di fare fallire quasi ripetutamente la società di bandiera. La teniamo in piedi noi. Con i soldi dei contribuenti. E poi abbiamo gli spagnoli che vengono a fare i servizi con le compagnie low cost. Questo ha significato la realizzazione di mille infrastrutture inutili. E così via.

Vorrei, però, raccontare anche quello che si sta cercando di fare. Negli ultimi dieci anni, in particolare dal 2015 in poi, dove si è cominciato a ragionare e devo dare atto al Ministro Delrio che ha cercato di mettere un punto e ricominciare a dare una visione strategica. Dove il trasporto non è soltanto la singola modalità. Noi abbiamo ragionato anche in questo modo. Per anni l'armatore faceva l'armatore, il ferroviere faceva il ferroviere, l'autotrasportatore andava per i fatti suoi. Ed è mancata una visione d'insieme. Una visione che significava anche una strategia di investimenti infrastrutturali. Questo chiaramente ci pone in grave ritardo e difficoltà rispetto ad altri paesi. Invece nel frattempo, come diceva lei (riferisce ad Amadore) gli altri (paesi) sono andati avanti perché si sono strutturati e organizzati prima di noi. Per anni ci siamo autoreferenziati a livello mondiale di essere la piattaforma del mediterraneo. Ma mancando una visone, una strategia, un investimento, una logistica integrata, è inutile fare infrastrutture quando non si parlano i sistemi e non c'è l'infrastruttura che supporta il dialogo del trasferimento delle merci. Si è arrivati invece ad una fase in cui, si è lavorato molto anche al cambio culturale di mentalità. Potrei citare la cura del ferro che è stato un modo per rilanciare il ferro. In passato avevamo rilanciato con l'ecobonus lo short sea shipping, il trasporto anche via mare. Quindi il tentativo di avviare una serie di misure di supporto sostenute dal Ministero (ecobonus, ferrobonus) e tentare di trasferire via mare o via ferrovia le merci su strada. Ma questo avviene anche con una serie di investimenti massicci. E su questo mi ricollego all'altra domanda che aveva fatto Amadore, cioè quella sui costi.

Quanto costa? Perché, come diceva prima Il Dr. Palazzo, uno storico esperto di ferrovie che conosce il settore meglio di me, il fatto oggi di avere anche la possibilità di essere leader a livello mondiale per quanto riguarda tanti settori ferroviari, dalla sicurezza all'alta velocità, questo deriva da una pianificazione e da una serie di investimenti che sono stati avviati.

(slide) Vorrei fare una breve analisi considerando che alcune cose già sono state dette. Come sapete noi abbiamo un contratto di servizio, una parte investimenti e uno parte servizi, e un contratto di programma tra MIT e RFI. Sono contratti di durata quinquennale. La parte investimenti va su interventi di sviluppo dell'infrastruttura, la sicurezza e le tecnologie. La parte servizi va su manutenzione, safety, security

e navigazione. Il percorso vede coinvolto il Ministero e RFI, che fanno la pianificazione di base. Poi viene sottoposto al Cipe, il Comitato Interministeriale della Programmazione Economica. Poi camera dei deputati e senato nelle commissioni. Poi alla corte dei conti.
(slide) Vorrei farvi vedere quanto negli ultimi anni abbiamo stanziato. Abbiamo gli FSC 2014-2020 che cubano per il sud quasi 2.9 miliardi su 2.2 stanziati. Abbiamo uno stanziamento di bilancio del 2018 di 5.9 miliardi per tutta Italia, di cui 2.8 per il sud. Nel 2019 7.3 miliardi di cui 3 miliardi per il sud. Quindi, come si diceva, investimenti veramente importanti che fanno in questo sistema una centrale di attività per quanto riguarda la realizzazione non solo di infrastrutture ma anche per fare entrare nel ciclo economico investimenti pubblici.
La rete ferroviaria italiana è la quarta rete in Europa. Siamo quarti per quanto riguarda l'alta velocità, nonostante la morfologia del territorio. Sapete che è complessissimo fare delle opere infrastrutturali nel nostro paese. Siamo gli unici in Europa oggi che abbiamo due competitors sull'alta velocità, avendo Italo e Ferrovie. È la sesta rete per l'elettrificazione. E così via.
Questo quadro per dire che non siamo proprio gli ultimi sul sistema ferroviario. Il contratto prevede una serie di investimenti, di cui il 34% degli investimenti vanno al sud. Perché con il DL 243 del dicembre del 2016 si è definito per legge che il 34% degli investimenti dovevano essere destinati alle regioni Abbruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna.
In questo quadro, nell'ultima pianificazione, quindi anche rispetto alla cura per il ferro, si è cercato di fare una integrazione dei vari sistemi delle modalità di trasporto cercando di investire in particolare anche nei collegamenti con i porti e i terminal, quindi gli interporti e gli aeroporti. Questo (slide) è un esempio di alcuni interventi che si stanno realizzando. Abbiamo migliorato i collegamenti sicuramente in alcuni casi, in altri potete vedere lo status attuativo delle varie opere che si stanno realizzando. Alcune sono già nelle varie fasi di realizzazione. Altre sono in fase di progettazione.
(slide) Queste sono le risorse stanziate proprio per migliorare i collegamenti con i porti e i terminal. Quindi importantissimo è altrimenti non riusciamo a lavorare sul trasferimento modale. Un'altra parte degli investimenti sono per interventi, per consentire anche i treni 750, la sagoma a 4 metri e il peso assiale di duemila tonnellate.
Finalmente anche la Sicilia ha una serie di opere importanti. Tutto questo rilancio del sistema dei trasporti nazionali inteso in una nuova visione di logistica integrata e anche di sistema di trasporto intermodale, è stato collegato a quello che avviene in Europa. E qui c'è un'altra mancanza degli anni passati. Abbiamo un caso esemplare di cui si è sempre discusso in Sicilia. Sono stato commissario per un anno nel 2014 del porto di Augusta, e tutti mi chiedevano "come mai Augusta è entrata nei porti Cor e Catania no?". La risposta è che non essendoci stata a livello nazionale la capacità di dire quali erano i porti strategici per l'Italia, l'Europa ad un certo punto si è mossa autonomamente e il presidente di Augusta dell'epoca, forse più capace e più sveglio degli altri, andò a Bruxelles e si fece inserire autonomamente. Questo per dire che fa parte della mancanza di una strategia dei trasporti che per anni c'è stata in questo paese.
La cosa importante però è che l'Italia è l'unico paese che ha quattro corridoi. Questa è un'opportunità poiché significa la realizzazione di opere anche con finanziamenti europei. Con cui poi RFI e lo Stato Italiano contribuisce in quota parte. Sono quattro opere importantissime non solo perché ci interconnettono al sistema di trasporti europei, ma perché comunque ci danno anche la possibilità fare delle esperienze. Sono stato nei vari cantieri più importanti, come la Torino-Lione e il Brennero. Sul Brennero ad esempio si parlano nove lingue. Si sta facendo un'esperienza anche dal punto di vista sociale e lavorativo/professionale unica. Stiamo realizzando uno dei tunnel più lunghi del mondo. Quindi non è che siamo proprio indietro rispetto a tutti. Abbiamo la fortuna di avere un'ottima società RFI che lavora molto bene. L'impegno anche, un po' trascinati dall'Europa un po' perché c'è stata una nuova capacità di riprogrammazione e di pianificazione, che ci ha dato la possibilità di lavorare anche a livello europeo.
Stamattina si è parlato di tutti i collegamenti con la Cina, la via della seta. Oggi parlare della Cina mi sembra un po' inopportuno considerando che in questo momento viviamo la situazione del coronavirus. Però c'è anche la sperimentazione dei treni con la Cina. Se ne parla poco perché è chiaro che una nave portacontainer ha una capacità di trasporto che non può essere paragonabile ad un singolo treno. Però ci sono delle esperienze che stanno cominciando ad andare abbastanza avanti. Abbiamo avuto il primo treno a dicembre dell'anno scorso che è partito da Milano, da Mortara esattamente, per la Cina e dopo 19 giorni è arrivato a Chenlu. Abbiamo una serie di collegamenti, invece, abbastanza costanti tra la Cina e Duisburg. Quindi anche guardare con attenzione a quello che avviene sui trasporti nella cosiddetta via della seta, con tutte le limitazioni del momento per quello che sta avvenendo in Cina naturalmente, va guardato con attenzione. Trieste negli ultimi anni è riuscita a realizzare 33 treni merci al giorno verso l'Europa. Quindi c'è tutta una attività che si muove. Vi sono anche delle misure che il Ministero ha messo a disposizione, come citavo prima l'ecobonus, il ferrobonus.
Abbiamo misure per la formazione dei macchinisti. Perché la crescita del trasporto merci richiede anche personale specializzato. Da due anni abbiamo sperimentato il contributo finalizzato all'assunzione, perché c'è un obbligo che su 100 partecipanti ai corsi, il 70% dovrà essere assunto. E' una sperimentazione che sta funzionando. Ci sono altre misure, come lo sconto pedaggio per agevolare il trasferimento modale, e quindi aiutare chi trasferisce dalla strada al ferroviario. Abbiamo esperienze che stiamo portando avanti con l'autostrada ferroviaria alpina con la Francia, sul Fréjus, dove adesso faremo una nuova gara (anche li diamo un contributo Italia e Francia insieme) per finanziare il trasporto delle merci pericolose. Quindi mandarle su una linea dedicata, dopo il famoso incidente che ci fu nel tunnel del Fréjus. Ci sono tutta una serie di iniziative che stiamo cercando di portare avanti soprattutto per migliorare la qualità dei servizi.
L'ultima cosa che volevo dire, per concludere, sulle reti è che noi oggi abbiamo una situazione di un certo tipo. Nel senso che vediamo l'Italia con un sud penalizzato. Non può essere paragonato. Ma abbiamo delle grosse opportunità con quattro corridoi europei e dobbiamo cominciare a ragionare in funzione di quando questi corridoi saranno realizzati. Dalle stime dell'andamento dei lavori prevediamo che tra il 2028 e il 2030 riusciremo probabilmente ad aprire il Brennero e anche altre importanti infrastrutture. Stiamo lavorando al raddoppio della ferrovia anche dal Brennero fino a Verona, che ci consentirà di aumentare la possibilità di trasferire sui treni le merci, e le interconnessioni con i collegamenti anche degli interporti.
L'ultimo esperimento che si sta portando avanti è quello di utilizzare l'alta velocità con i treni merci. C'è un esperimento da Nola Marcianise con l'interporto di Bologna e di Verona, per dei treni fast, più veloci ovviamente, che trasportano le merci dando la possibilità in tre ore di collegare gli interporti tra il sud e il nord.
Moderatore Amadori
Vorrei muovermi meglio (al sud). Sarebbe utile occuparsi anche della pianificazione complessiva. Le cose vanno dove i players hanno convenienza… Sembriamo destinati a non essere convenienti per nessuno.
Enrico Maria Pujia
Va chiesto un piano per il sud. L'infrastrutturazione al nord funziona e va bene. Adesso serve che ci sia un pano per il sud e serve anche che le regioni siano responsabili, perchè in passato abbiamo perso tutti i fondi europei e investimenti. Quindi, c'è anche stata una responsabilità da parte nostra, dobbiamo essere obiettivi.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

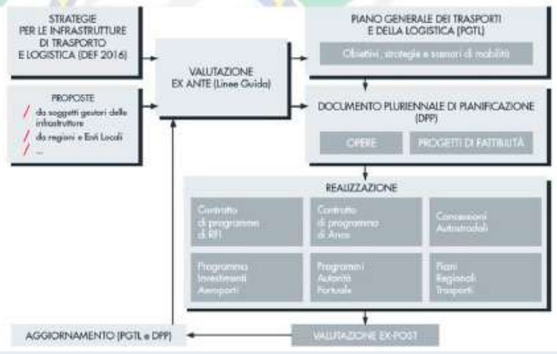
Dott. Enrico Maria Pujia

Direttore Generale

Palermo, 14 febbraio 2020
MedComTrasporti 2020

Strumenti e percorsi di pianificazione e programmazion

Le fasi del processo di programmazione degli investimer



Contratto di Programma RFI

Il processo di **pianificazione/programmazione/progettazione/realizzazione** delle opere **di investimenti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.**

Il **Piano investimenti** sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale viene **definito, valutato e finanziato** nell'ambito di un processo che coinvolge le Istituzioni pubbliche deputate a governare lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Contratto di Programma MIT/RFI disciplina le modalità di finanziamento degli investimenti e la pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari

Parte Servizi (CdP-S 2016-2020)	Contratti di Programma con lo Stato (durata 5 anni)	Parte Investimenti (CdP-I 2017-2021)
• Manutenzione ordinaria e straordinaria • Safety • Security • Navigazione		• Sicurezza • Tecnologie • Interventi di sviluppo infrastruttura

Contratti di Programma del Gestore con lo Stato
Il Contratto di Programma parte Investimenti e parte servizi

Atto di Concessione e il **D.Lgs.112 /2015 all'art.15** RFI e lo Stato per la manutenzione e lo sviluppo della Rete sono regolati **da due Contratti di Programma(CdP)** della durata non inferiore a **5 anni**, aggiornabile e rinnovabile **anche annualmente**.
Nel **2012**,il CIPE,condeliberan.4/2012 ha richiesto la sottoscrizione due distinti atti contrattuali per garantire la continuità dei finanziamenti per le attività di manutenzione, così articolati:
Il Contratto disciplina gli investimenti ferroviari da realizzare a carico del Gestore per il potenziamento, sviluppo e l'adeguamento tecnologico della reteferroviaria ed il relativo finanziamento.
Contrattodi Programma–Parte Investimenti(CdP-I)
Progetti di sviluppo per la realizzazione di nuove infrastrutture (ovveroinsiemediopere,lavori,fornitureeservizicoerente,completo,autonomoeconimpattodirettoequantificabilesulprocessoproduttivo) e
Programmi pluriennali di interventi sull'infrastrutturaesistente
Contrattodi Programma-Parte Servizi(CdP-S)
Il Contratto disciplina la programmazione ed il relativo finanziamento delle attività di:
1) Manutenzione ordinaria e digestione della Rete (tra cui circolazione, navigazione, safetye security)
2) Manutenzione straordinaria dell'infrastruttura

Il processo di Pianificazione è definito da **norme e documenti** che regolano gli ambiti della pianificazione delle Opere Pubbliche:

Strategie definite dal **DPP**(Documento di Programmazione Pluriennale)e dall'Allegato Infrastrutture al DEF.
Decreto228/2011, le linee Guida adottate dal MIT per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche(deliberaCIPE68/2016)e la Delibera CIPEn.82del 28 novembre 2018 con il nuovo regolamento del CIPE che stabilisce **i criteri di valutazione** delle opere.
MEF e MIT rendono disponibili i **finanziamenti.**

Contratto di Programma MIT/RFI disciplina le modalità di finanziamento degli investimenti e la pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari.

L'iter di approvazione ed aggiornamento annuale del contratto di Programma MIT/RFI coinvolge le seguenti istituzioni :

La Rete Ferroviaria Italiana è :

- **La 4 rete in Europa per estensione in termini di linea Km** DE FR PL IT UK ES SE
- **La quarta rete AV in Europa**
- **la sesta rete per elettrificazione** LU BL NL SE AT IT BG PT I
- **Modal Split Merci terrestre**

Merci14,5%contromediaUEal17,4%

Il vigente Contratto di programma Investimenti 2017-2021

Focus: articolazione nuove risorse per fonte di finanziamento e quota sud...

Le fonti di finanziamento e la quota Sud	Nuovi stanziamenti	Quota sud		Il bilanciamento tra tipologie di opere: Programmi (Interventi diffusi finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza)	Progetti (Nuove infrastrutture puntuali per rispondere a esigenze di connettività dei territori)
PO infrastrutture FSC 2014-2020 (I e II Addendum)	2,2	97%	2,1	0,1	2,1
Legge di Bilancio 2018	5,9	48%	2,8	3,0	2,9
Legge di Bilancio 2019*	7,3	41%	3,0	4,1	3,2
Totale	15,4	51%	7,9	7,2	8,2

* Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri per l'utilizzo del fondo è **in fase di emissione** (art.1 comma 95-98 la Legge di Bilancio 2019)

Miliardi di euro

Le nuove risorse in gioco, destinate ai pacchetti di intervento per priorità...

Totale 15,4 Mld€

- **2,2 mld€ FSC 2014-2020**
- ***5,9 mld € Legge di Bilancio 2018***
- ***7,3 mld€ Legge di Bilancio 2019***

Potenziamento tecnologico	1,7 mld€
Valorizzazione Ferrovie turistiche	0,1 mld €
Aumento sicurezza e obblighi di legge	2,5 mld€
Valorizzazione linee regionali	1,0 mld€
Ultimo miglio porti, aeroporti e terminali	0,2 mld€
Upgrade direttrici Rete Convenzionale	2,2 mld€
Potenziamento principali nodi urbani	1,5 mld€
Nuove linee Alta Capacità	6,0 mld€

Riequilibrio investimenti al SUD il 34% degli investimenti

IlD.L.n.243del29dicembre2016«Interventiurgentiperlacoesionesocialeeterritoriale»individuai**principidiassegnazionedellerisorseaggiuntive**afavoredegliinterventineiterritoridelleregioniAbruzzo,Molise,Campania,Basilicata,Calabria,Puglia,SiciliaeSardegna(articolo7-bis).

Collegamenti con porti, terminali ed aeroporti

Risorse aggiuntive
0,2 mld €
Collegamenti di ultimo miglio a porti, aeroporti e terminali

Principali interventi

100	Interventi diffusi (prioritariamente Verona QE, S.Nicola di Melfi, Pomezia, Fossacesia, Brescia, Bologna Interporto e Villa Selva)
60	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi
35	Porto di Trieste (completamento interventi fase 1 e 2)
29	Porto di Livorno (collegamento diretto porto-interporto Guasticce: progettazione collegamenti Guasticce - linea Collesavetti-Vada e by pass di Pisa)
13	Nodo intermodale di Brindisi (completamento)
5	Porto di Ravenna (progettazione interventi fase 2)

milioni di euro

Miglioramento collegamenti con terminali

Ultimo/Penultimo miglio e potenziamenti infrastrutturali

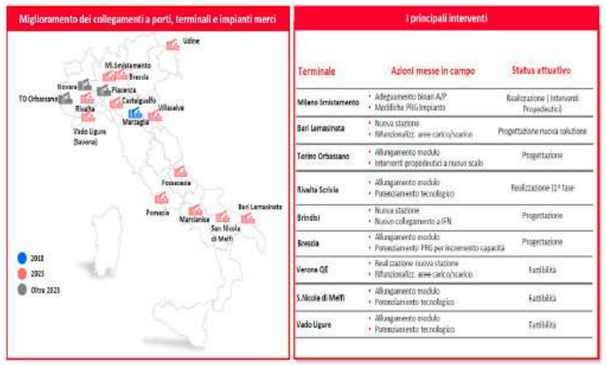
Miglioramento dei collegamenti a porti, terminali e impianti merci

I principali interventi

Terminale	Azioni messe in campo	Status attuativo
Milano Smistamento	• Adeguamento binari A/P • Modifiche PRG impianto	Realizzazione (Interven Propedeutici)
Bari Lamasinata	• Nuova stazione • Rifunzionalizz. aree carico/scarico	Progettazione nuova soluz
Torino Orbassano	• Allungamento modulo • Interventi propedeutici a nuovo scalo	Progettazione
Rivalta Scrivia	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Realizzazione (1° fase
Brindisi	• Nuova stazione • Nuovo collegamento a FN	Progettazione
Brescia	• Allungamento modulo • Potenziamento PRG per incremento capacità	Progettazione
Verona QE	• Realizzazione nuova stazione • Rifunzionalizz. aree carico/scarico	Fattibilità
S.Nicola di Melfi	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Fattibilità
Vado Ligure	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Fattibilità

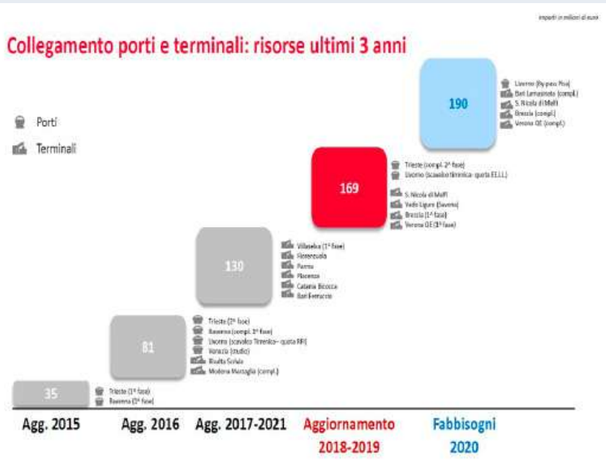
Miglioramento collegamenti con terminali

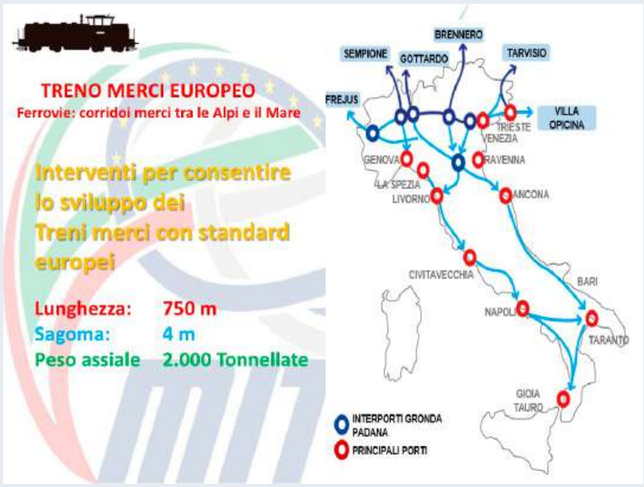
Ultimo/Penultimo miglio e potenziamenti infrastrutturali



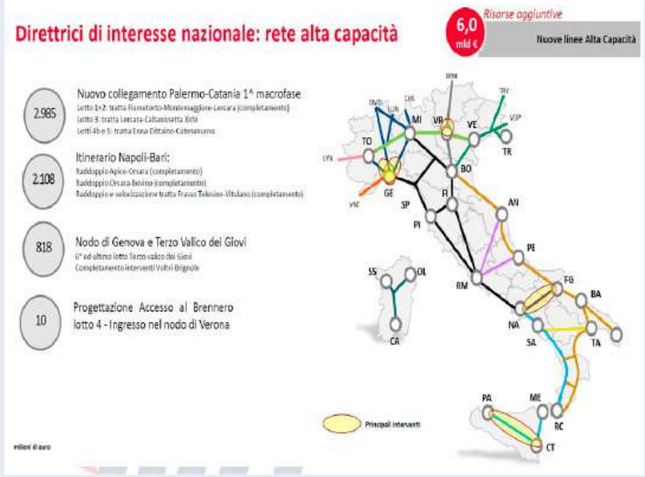
Terminale	Azioni messe in campo	Status attuativo
Milano Smistamento	• Adeguamento binari A/P • Modifiche PRG impianto	Realizzazione I Interventi Propedeutici
Bari Lamasinata	• Nuova stazione • Rifunzionalizz. aree carico/scarico	Progettazione nuova soluzione
Torino Orbassano	• Allungamento modulo • Interventi propedeutici a nuovo scalo	Progettazione
Rivalta Scrivia	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Realizzazione II^ fase
Brindisi	• Nuova stazione • Nuovo collegamento a FN	Progettazione
Brescia	• Allungamento modulo • Potenziamento PRG per incremento capacità	Progettazione
Verona QE	• Realizzazione nuova stazione • Rifunzionalizz. aree carico/scarico	Fattibilità
S.Nicola di Melfi	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Fattibilità
Vado Ligure	• Allungamento modulo • Potenziamento tecnologico	Fattibilità

Collegamento porti e terminali: risorse ultimi 3 anni





Direttrici di interesse nazionale: rete alta capacità



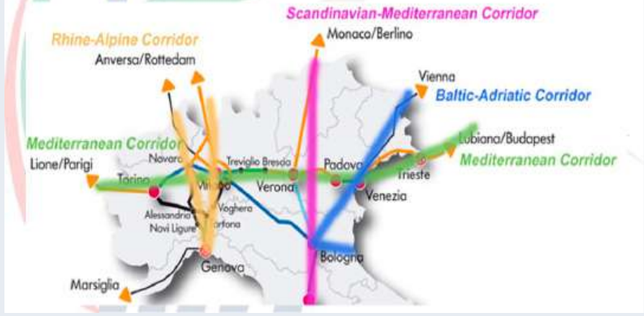
I Corridoi della rete Core TEN-T

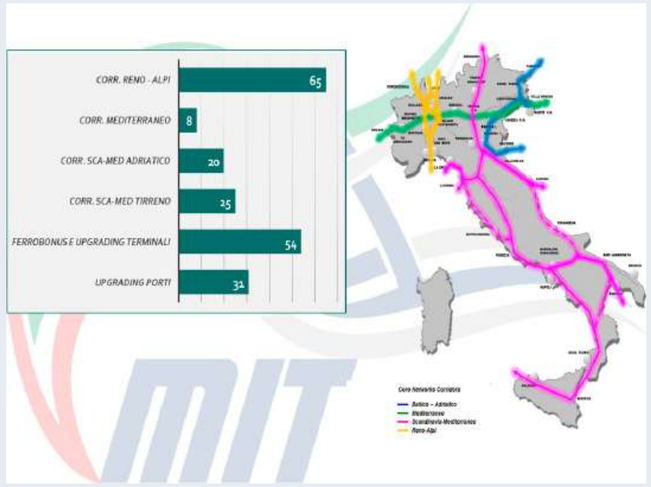
Corridoi Europei RETE TEN-T e Traffico Transalpino

Dei nove corridoi *core* che costituiscono l'asse portante della Trans European Network-Transport (rete TEN-T), definita dal Regolamento Europeo 1315/2013, quattro interessano l'Italia, attraversandola da nord a sud e da ovest ad est: il **Baltico-Adriatico**, lo **Scandinavo-Mediterraneo**,il **Reno-Alpi**, il **Mediterraneo**.

L'Italia è l'unico Paese membro attraversato da ben 4 corridoi europei

Necessario ripensare ad una nuova strategia che in previsione dell'apertura dei corridoi europei ripensi completamente ad una sistema di trasporto integrato dove la logistica assume un ruolo centrale





Misure incentivanti a sostegno del settore ferroviario

- **ferrobonus** (60 M€ su biennio)
- **sconto pedaggio** (circa 100 M€/anno x 5 anni)

meccanismo incentivazione: treni·km percorsi su rete nazionale, extra contributo per relazioni con centro-sud e isole.

- **formazione macchinisti** (2 M€/anno x 3 anni in discussione rifinanziamento)
- **adeguamento carri** normativa anti-rumore (20 M€)
- **sconto su concessione per terminalisti portuali**

Ennio Cascetta

Amministratore Unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA

Amministratore Unico di RAM SpA società in house del MIT. Presidente di Metropolitana di Napoli SpA. Professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università di Napoli Federico II di Napoli. Docente presso il Massachusetts Institute of Technology-MIT. E' stato Presidente di Anas SpA e Coordinatore della Struttura tecnica di Missione. E' stato Coordinatore della Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Grazie agli organizzatori, in particolare a MedCom, per avere organizzato una due giorni di riflessione su un tema che è veramente importante. Importante per la Sicilia e per tutto il mezzogiorno del nostro paese. In questa relazione cercherò di affrontare questo tema con una prospettiva meridionale. Abbiamo più volte sentito, durante la giornata, parlare di sistema. Il meridione a sua volta è un sottosistema. Vorrei articolare il mio intervento in alcuni punti.

Innanzitutto partire dall'economia. Perché è dalla trasformazione dell'economia italiana e meridionale che dobbiamo capire cosa sta funzionando e cosa non sta funzionando. Come queste trasformazioni chiedono diverse infrastrutture e soprattutto diversi servizi di trasporto. Faremo poi un'analisi rapida su come stanno andando i traffici del trasporto, delle merci, dei viaggiatori rispetto all'andamento dell'economia in Italia e nel mezzogiorno. Se ci sono delle specificità in positivo e in negativo del mezzogiorno rispetto al paese nel suo complesso. Quindi, quali sono queste criticità? E quali sono i fabbisogni di infrastrutture nel mezzogiorno? Infine, voglio chiudere con le prospettive. Guardate non stiamo assolutamente all'anno zero. Siamo in una fase avanzata, in cui sappiamo molto bene quello che c'è da fare. Molto di quello che c'è da fare si sta facendo. Le risorse disponibili per portare avanti la visione complessiva del sistema dei trasporti nazionali ci sono e ci sono anche quelle per il mezzogiorno. Sono tantissime. Come vedremo, da sole queste risorse, se riuscissimo a spenderle nei prossimi dieci anni, darebbero all'Italia un più 2.5 % di PIL all'anno. Adesso siamo a zero. Più 2.5 se solo riuscissimo a spendere i soldi che abbiamo già. Quindi c'è una visione e ci sono le risorse. Prospettive concrete: alla fine chiuderò con cinque proposte sul sistema delle infrastrutture e dei trasporti che penso siano utili in particolare al nostro mezzogiorno. Fra l'altro questa presentazione ha anche una felice coincidenza temporale perché stamattina il presidente del consiglio Conte a Gioia Tauro ha presentato il piano per il mezzogiorno. E molte delle cose che vedremo in questa relazione sono lì. E quelle che non sono lì secondo me andrebbero spinte affinché lo fossero.

Questo è l'andamento dell'economia italiana negli ultimi dieci anni. Dal 2007 al 2009 c'è stata una crisi mondiale, meno 6.2%. In tre anni 6% di PIL in meno. È dal 1929, escluse le guerre, che non si vedevano tonfi così significativi del PIL. Negli ultimi dieci anni l'Italia praticamente non si è quasi mossa. In termini reali il PIL italiano, che era sceso del 6.2 ha recuperato il 2.4. Questo che significa? Significa che siamo stati in una crisi profonda e poi in una fase sostanzialmente di stagnazione. Complessivamente una decrescita. La parola decrescita nel nostro immaginario è spesso associata alla parola felice. Non c'è nulla di felice nella decrescita che ha avuto l'Italia. Al più c'è qualcosa di rancoroso. Io la definirei una decrescita rancorosa quella che abbiamo avuto negli ultimi dodici anni. Abbiamo perso. Non siamo più ricchi come eravamo prima. Non produciamo più come producevamo prima. Quindi siamo anche un po' arrabbiati. Proprio a livello personale, sociale. Ma questa stagnazione degli ultimi dieci anni, dopo la mazzata della crisi del 2007, non è stata una stagnazione immobile in cui tutto è rimasto fermo. È stato un periodo in cui a una sostanziale stabilità del PIL è corrisposto una profonda modifica dell'economia italiana. Volendo parafrasare una metafora calcistica, questa stagnazione non è stata uno zero a zero, è stata un tre a tre. Sono stati segnati tanti gol e subiti tanti gol. Dove sono stati segnati i gol? Noi abbiamo avuto una crescita enorme della internazionalizzazione delle nostre economia. Siamo sopravvissuti internazionalizzandoci. L'export è aumentato del 34%, l'import del 27%. Ci siamo re industrializzati. L'industria è aumentata del 17%. I servizi sono aumentati del 4%. Il PIL 2, quindi quasi zero. Abbiamo perso in agricoltura. Abbiamo perso negli investimenti. Abbiamo perso nel settore delle costruzioni. Guardate le costruzioni hanno perso il 20 e passa %. Tre a tre. Questo andamento nazionale nel mezzogiorno è andata sostanzialmente peggio. Cioè l'Italia a prezzi costanti è cresciuta del 2%, il mezzogiorno meno del -4.5%. l'Italia +2, il mezzogiorno -4. È cresciuto l'export e l'import del mezzogiorno, quindi l'internazionalizzazione c'è stata forse anche più accentuata percentualmente dell'Italia. La decrescita del settore primario, dell'agricoltura nel mezzogiorno, è stata più forte di quella Italiana. In Italia meno uno, nel mezzogiorno meno 5. Quello che non c'è stato nel mezzogiorno è stata la ripresa dell'industria. In Italia più 18% complessivamente, nel mezzogiorno più 1%. Praticamente non è cresciuta. Quindi nel sud si è esportato e importato di più ma in realtà questo aumento dell'import e dell'export non è stata una aggiunta. È stata una sostituzione. Invece di trasferire i prodotti in Italia li abbiamo trasferiti di più e li abbiamo importati di più dall'estero. Le costruzioni, lo abbiamo detto, un disastro sia a livello nazionale che a livello meridionale. E i servizi, che in Italia sono aumentati di un timido 3.9%, nel mezzogiorno sono andati ancora indietro dell'1.7%. Anche il blocco delle assunzioni nella pubblica amministrazione in questi dieci anni ha falcidiato di più il mezzogiorno dove questa quota era più presente, più importante nell'economia. Sta di fatto che di fronte a una situazione economica del sud rispetto a quella già non florida del paese rappresentata da questi dati, è normale quello che leggevamo l'altro giorno sui dati Istat, che il mezzogiorno perde popolazione. L'anno scorso il sud ha perso 130mila abitanti. È come se in un solo anno tutta la città di Siracusa si fosse svuotata. Tutti andati via. Un anno.

Dove importiamo e dove esportiamo nel mezzogiorno se l'internazionalizzazione è importante. Import più export il 40% va in Europa. Il 40% è meno dell'Italia. Per quanto riguarda l'Italia è il 60% che va in Europa. Quindi il mezzogiorno è più lontano. L'effetto gravitazionale si sente. Però abbiamo un 15% sull'area Mena, e un 15% sull'Europa non UE. Quindi quando parliamo di Europa, come vedremo, parliamo di un sistema a cui siamo collegati sostanzialmente attraverso le Alpi. E su questo torneremo.

Quindi, rispetto all'Italia il mezzogiorno ha dei mercati in cui è più presente. Su 100 euro di import-export con l'Europa italiana solo il 14% viene dal sud. Vedete, il rosso che è il nord copre la gran parte dell'import e dell'export verso la UE 28. La quota del mezzogiorno aumenta molto, diventa il 43% e addirittura il 57% con i paesi dell'area Mena e con l'Africa. 43% con l'America settentrionale, 40 con l'America meridionale. Quindi il mezzogiorno ha dei mercati in cui è tradizionalmente più presente rispetto alla media italiana e che sono storicamente per ragioni geografiche, per ragioni di flussi migratori, per ragioni che affondano anche nella storia oltre che nella geografia, ha dei mercati di elezione. Anche escludendo i prodotti energetici. Quindi il petrolio che viene ad Augusta per essere raffinato piuttosto che il gas. Questo ovviamente è un potenziale.

Tema turismo. Oggi se n'è parlato molto. È stato accennato più volte. Guardate che il turismo è stata una delle ancore di salvezza del nostro paese in questi dieci anni di stagnazione. Il PIL è cresciuto del 2%. Il turismo in Italia è aumentato del 34%. Ma questo 34% è stato fatto da un 53% degli stranieri e un 19% del turismo degli italiani. Quindi anche il turismo si è internazionalizzato. Dunque in questi dieci anni abbiamo esportato il paese o come prodotti o come Venezia piuttosto che come Napoli. Siccome non si possono esportare Venezia e Napoli si fanno venire i turisti stranieri per fargli visitare Venezia e Napoli. E la Sicilia ovviamente. Nel processo di crescita del turismo il mezzogiorno ha fatto meglio dell'Italia. Quindi la crescita del turismo straniero del mezzogiorno è stata addirittura dell'81% negli ultimi dieci anni. Quindi praticamente quasi raddoppiato. E questo vedete è la bilancia dei pagamenti fra quello che incassiamo dal turismo straniero e quello che spendiamo quando noi andiamo a fare i turisti all'estero. All'inizio del 2009 la bilancia era positiva per quasi 9 miliardi di euro in Italia. Questo saldo positivo è aumentato dell'83% e oggi abbiamo un saldo positivo di 16 miliardi di euro. Quindi ogni anno, la spesa dei turisti stranieri in Italia sopravanza quella nostra che andiamo all'estero per 16 miliardi. 16 miliardi è tanto. Ogni anno. Il sud ovviamente è molto più basso. Parte da un valore più basso ossia 651 nel 2009. Nel 2018 era 2.6 miliardi. La crescita è stata addirittura del 300%. Rispetto a queste trasformazioni profonde dell'economia italiana e dell'economia meridionale come è andato il traffico? Il traffico è aumentato. Quindi noi abbiamo avuto quello che in termini tecnici si chiama decoupling, scoppiamento. Cioè di solito diciamo che se cresce il PIL cresce il traffico. Diminuisce il PIL diminuisce il traffico. In questi dieci anni non è successo questo. Il PIL è rimasto praticamente costante, il traffico invece è cresciuto. Perché? Per varie ragioni. Una l'abbiamo già vista. È aumentato l'import e l'export. È aumentato il turismo. E sono aumentati anche altri fattori come l'esplosione dell'e-commerce. Tutti compriamo su Amazon e vi renderete conto che ogni pacchetto di Amazon genera più trasporto. Questo è il trasporto merci 2009-2019. Il trasporto aereo è quello che è cresciuto più di tutti. Il trasporto aereo in termini di trasporto internazionale fa il 2% delle tonnellate ma il 25% del valore. Perché noi la moda, le Ferrari le esportiamo in aereo. La ferrovia ha recuperato. È il risultato di politiche attive di trasferimento modale. Prima si faceva riferimento alla cura del ferro. Quindi più 27%. Poi è sceso l'anno scorso per una serie di ragioni, però siamo a più 25%. Il trasporto marittimo è un 112% che come vedremo nasconde tanti più e tanti meno. Il trasporto via strada cresce del 9%. Il PIL solo del 2%. Quindi vedete tutto il trasporto merci, dalla strada che per fortuna è quella che è cresciuta di meno, fino all'aereo, è aumentato molto più del 2% in questi dieci anni, in Italia. Nel mezzogiorno più o meno rileviamo la stessa cosa. Quindi anche qui la ferrovia addirittura come crescita ha superato l'aereo. Per effetto delle misure che si sono messe in campo. Ferro bonus sostanzialmente e sconto traccia. Era morto il trasporto delle merci nel sud. Adesso se c'è un po' di trasporto ferroviario delle merci è perché in attesa delle reti TEN, che si stanno facendo, nel frattempo lo stato italiano ha sovvenzionato il trasporto ferroviario dal mezzogiorno.

Per i passeggeri in Italia l'aereo cresce più di tutti. Il 50% in più, ripeto con un PIL al 2% di crescita, il trasporto aereo 47.7%. Due venti, il trasporto ferroviario dei viaggiatori. Qua è il boom, la rivoluzione dell'alta velocità su cui tornerò. Stiamo parlando a livello nazionale. Il trasporto passeggeri marittimo è cresciuto del 12%. Per fortuna l'automobile è rimasta sostanzialmente costante, non è cresciuto il traffico automobilistico, almeno sulla rete autostradale, che è quella dalla quale sono stati presi questi dati. Nel mezzogiorno non abbiamo separato la ferrovia, se l'avessimo sarebbe una crescita molto meno forte di quella italiana, perché l'alta velocità si è fermata a Eboli come

tutti sappiamo. Però vediamo che l'aereo è cresciuto più della crescita del trasporto aereo nazionale, proprio per quella esplosione del turismo internazionale a cui facevamo prima riferimento. Infatti non è un caso che gli aeroporti del sud, e Napoli in testa, sono aumentati in termini di traffico e di viaggiatori annuo di oltre il 100% in questi anni. Anche Catania, Palermo, Bari, gli aeroporti calabresi, è stata una esplosione dappertutto perché è aumentato del 60% il turismo internazionale del mezzogiorno.

Volevo fare un approfondimento sul mare. Tanto si è parlato oggi di porti, di mare. Qui il mezzogiorno va diversamente dall'Italia. Il settore in cui va più diversamente è proprio quello dei contenitori. In Italia c'è stata una crescita complessiva del 23% in questi dieci anni. Il sud perde ed è sceso al 94. Quindi c'è una forchetta che si è aperta tra Italia e mezzogiorno dovuta sostanzialmente alla crisi di Gioia Tauro che in questi anni ha vissuto un calvario, adesso Gioia Tauro si sta riprendendo ci auguriamo che riprenda ancora così. Siccome era il più grande porto contenitore d'Italia e era collocata nel mezzogiorno, il sud sconta questa perdita di Gioia Tauro. Ma anche in altri settori, che sono promettenti come quelle delle autostrade del mare, del ro-ro, del short sea shipping più in generale, il sud è cresciuto meno che nel resto del paese. Vedete, l'Italia va al 37% nel complesso, quindi le autostrade del mare sono state un enorme successo dal punto di vista nazionale. Nel sud siamo cresciuti solo del 18%. Quali sono i problemi? Quali sono le criticità del mezzogiorno? Partiamo dall'alta velocità. Questa è una mappa che rappresenta il traffico di treni, viaggiatori, di media e lunga percorrenza sulla rete RFI italiana. Penso che si commenti da sola questa mappa. Tratto da un rapporto presentato qualche giorno fa da Legambiente. La mappa a colori invece rappresenta l'accessibilità delle provincie italiane a una stazione dell'alta velocità. Quelle blu scure sono meno di mezz'ora e quelle bianche sono più di tre ore. Anche qua penso che si commenti da sola. Sostanzialmente il sud è escluso, ripeto da Salerno in giù, dalla TAV, quindi dai servizi di alta velocità, e dalle grandi direttrici del trasporto ferroviario passeggeri del paese. Fatemi fare una riflessione sul discorso della TAV, troppa ideologia e troppe imprecisioni si sono dette in questi anni sulla Tav. La TAV innanzitutto non è solamente un treno che va a 300km all'ora. Per fortuna noi in Italia abbiamo la possibilità di misurare sul campo, abbiamo un laboratorio sperimentale con milioni di persone che ogni anno usano la TAV e non la tav. Quindi chiedendo alle persone siamo stati in grado, con l'università, di enucleare quali sono gli elementi del servizio che complessivamente facevano dire a un viaggiatore sto facendo un viaggio di alta velocità oppure non sto facendo un viaggio di alta velocità. Ci sono tanti elementi. La velocità commerciale, commerciale significa media, non significa la punta, è sicuramente uno di questi elementi. Ma ce ne sono molti altri a cominciare dalla qualità del treno, proprio fisica del materiale rotabile, i servizi a bordo, l'accoglienza, la qualità del servizio al passeggero, la disponibilità di terminal dedicati nelle stazioni, la possibilità di avere più tariffe, (prenoto un mese prima, rinnovabili, modificabili, non modificabili, ecc). Quindi c'è un vettore di parametri che fanno la Tav. Questo vettore di parametri che fanno la TAV è ormai un brand. In termini commerciali è un brand. La stessa maglietta che sul petto porta il marchio di Benetton vale diversamente della maglietta uguale senza quel marchio. Quella differenza della disponibilità a pagare si chiama valore del brand. L'alta velocità è un brand e a parità di tempi e di costi la disponibilità a pagare per quel brand è di circa 12 euro a viaggio. L'abbiamo misurata con dei modelli econometrici di preferenze dichiarate rivelate abbastanza complicate. Quindi per un cittadino, per un viaggiatore, a parità di tutto paga lo stesso. Sarebbe disposto a pagare 12 euro in più per avere il pacchetto alta velocità a parità di tempo e di costo. E non è poco. Vedete oggi i servizi di alta velocità si fanno sostanzialmente su quella parte rossa della rete (slide) che da Torino va a Milano, Bologna e sale su fra Verona e Padova. Vi faccio osservare una cosa, perché questo si collega poi al tema di alta velocità di rete, di cui discuterò tra un minuto. Quelle linee che da Bologna vanno a Verona e vanno a Venezia, mi dispiace che il mio amico Paolo sia andato via. Lui quando va a Roma prende l'alta velocità, è convinto di prendere l'alta velocità, e infatti prende un treno di alta velocità. Ma la linea Venezia – Bologna non è una linea da 300 all'ora. Lui non se ne accorge. Chiaro? Quindi quello che è importante è che la velocità commerciale, il servizio complessivo, quel vettore di parametro, che fanno l'alta velocità. E noi invece troppo spesso confondiamo il treno che va a 300 all'ora su una linea nuova con l'alta velocità. Ecco, quelle due tratte Verona-Bologna e Venezia-Bologna sono le prime due tratte di quel progetto che io chiamo alta velocità di rete. Cioè si fa una rete di servizi di alta velocità usando tratte nuove e anche tratte vecchie. L'alta velocità è stato un grande successo, io la battezzai la metropolitana d'Italia nel 2005, ben 5 anni prima che iniziasse il servizio di alta velocità. Effettivamente è diventata la metropolitana d'Italia. Nel 2017 erano 42 milioni di viaggi all'anno. Pensate che nel primo anno di esercizio erano meno di 20. Quindi più che raddoppiato in dieci anni. E tanti spostamenti sono stati spostamenti generati. Generati significa viaggi che non si sarebbero fatti se non ci fosse stato quel servizio di alta velocità. Ha fatto funzionare e sta facendo funzionare l'Italia in modo diverso. Ci sono persone che vivono a Napoli e lavorano a Roma. Persone che vivono a Milano e vanno a Bologna. E così via. Turisti che vengono in Italia e fanno due tre città dell'arte in un week end. Quindi l'Italia sta funzionando dove c'è l'alta velocità in un modo diverso. Il problema è che non c'è dappertutto. Poi l'alta velocità italiana, è stato detto prima, c'ha un'enorme primato mondiale. Noi come sempre siamo poco propensi a riconoscere le nostre eccellenze. E le nostre primazie. L'Italia dal 2012 è l'unico paese al mondo, (pensate che l'alta velocità nel Giappone lo Shincanzè è partita nel 1964, quindi stiamo parlando di oltre mezzo secolo fa), è l'unico paese al mondo in cui c'è la concorrenza fra due operatori sulla stessa infrastruttura. NTV con il treno Italo, e Trenitalia con il treno Frecciarossa, competono. Non hanno sovvenzioni dallo stato e l'utente può scegliere l'uno o l'altro sulla base della convenienza, del prezzo, dei servizi, ecc ecc.

Questo ha avuto un effetto dirompente sul mercato dei trasporti. Sulle linee su cui c'è la concorrenza. Prima c'erano due soli biglietti: prima classe e seconda classe. Punto. Oggi ci sono 30 offerte tariffarie. Quindi l'industria ferroviaria ha adottato il modello di lead management che si usa nel trasporto aereo. Quindi segue la disponibilità a pagare del consumatore. Ma la cosa più importante è che la concorrenza ha fatto abbassare del 40% il prezzo medio del biglietto. Guardate il 40% in dieci anni è un numerone. Quindi dove c'è l'alta velocità, dove c'è la TAV, si viaggia più comodi, più veloci, più frequenti, pagando di meno, e l'aereo costa anche di meno perché è chiaro che l'aereo non po' competere con l'alta velocità. Basta che fate un biglietto Roma-Milano e lo confrontate con Roma-Genova. È facile. Con Roma-Reggio Calabria. Quindi chi non ha la TAV, i no TAV, dove i no TAV non è quelli che non la vogliono. I no TAV sono quelli che non ce l'hanno perché non ci è arrivata. Chi non ha la TAV subisce una serie di minori opportunità, riceve una serie di minori opportunità importanti. Ha meno servizi, meno qualità e paga di più. Napoli-Milano sono 770 chilometri. Napoli-Reggio Calabria 491. Ci vuole meno tempo e si paga di meno per fare 770 chilometri invece dei 490.

Il sud, fra le criticità che ha il sistema dei trasporti e logistica del mezzogiorno è quella della mancata connessione interna. Il sud è isolato, ma è isolato innanzitutto al suo interno. Provate ad andare da Reggio Calabria a Lecce. 11 ore col treno. Se ci andate con la macchina, un viaggio sulla 106 ionica e non lo consiglio a nessuno. Cioè mancano le connessioni dentro il mezzogiorno. Scrissi un libro qualche anno fa quando si tentò l'esperimento di mettere d'accordo oltre otto regioni del mezzogiorno per avere un unico piano di interventi condivisi, che si chiamava "Il sud isolato" e rappresentava il mezzogiorno come un arcipelago. Non sappiamo progettare, non sappiamo spendere in Italia e nel mezzogiorno in particolare. Queste sono le percentuali di impegno dei fondi europei sia per il POR Programmi Operativi Regionali, che programmi Operativi Nazionali. Nel centro nord le percentuali sono un po' più alte, 29% contro 20%, ma comunque vi rendete conto che per il programma 2014-2020, cioè che dovrebbe essere finito adesso, siamo ancora, se va bene, al 23%. Quindi la capacità di progettare e spendere è bassissima. Abbiamo tutta una serie di problemi, su questo vado veloce, gli interventi prima di me hanno più volte sottolineato come fra porti e aeroporti siamo poco connessi alla rete, in particolare alla rete ferroviaria. E poi guardate, ci sono dei fenomeni globali che noi dobbiamo osservare, non possiamo pensare di fare la mosca cocchiera. Quello che sta succedendo nel mediterraneo è che c'è un calo del transhipment nei porti della parte nord del mediterraneo, compreso Malta. E gli unici porti che salgono come transhipment sono quelli di Port Said, quelli di Tanger Med e il Pireo. Tutti gli altri cadono. E i porti italiani: Cagliari, Gioia Tauro, Taranto, calano più degli altri. Quindi è difficile che il transhipment possa crescere nei porti italiani e possa rappresentare il motore di riavvio della portualità meridionale. Se va bene ci teniamo quello che abbiamo. Gioia Tauro recupererà un po' perché MSC, dopo lunghe vicende, è diventato il gestore unico del porto e ovviamente cerca di fare salire volumi che prima erano stati tenuti bassi per ragione di conflitto commerciale. Ma non c'è tanto più di questo. E non ci conviene che ci sia tanto più di questo per quello che dirò dopo. Quindi il transhipment, secondo me, non ha grandi margini di crescita nel mediterraneo e in Italia meridionale in particolare.

Un problema vero, grave, gravissimo, dell'Italia meridionale è quello della qualità della rete viaria. È una qualità indecente. Indegna di un paese che sta nel G8. Il viadotto Imera è crollato e a 57 mesi dal crollo, altro che Genova, ancora non è stato ricostruito. C'è un deficit di manutenzione, straordinario e ordinario, sulle strade, non Anas, del mezzogiorno. Un arretrato di 13 miliardi di euro. Che è successo a un certo punto? Lo stato ha trasferito alle regioni le strade ex Anas. Cioè c'è stato proprio un trasferimento importante di strade dallo stato alle regioni. Le regioni tipicamente le hanno date alle province, che già avevano gli uffici provinciali per la viabilità provinciale. Poi le province sono state sostanzialmente smontate. Hanno avuto una riduzione importante dei fondi. Quindi il primo settore che ha sofferto della riduzione dei trasferimenti economici dello stato alle province è stato quello della viabilità. Noi abbiamo intere strade provinciali che sono chiuse al traffico per frane, per tutto. E questo è il tessuto connettivo del nostro paese, questa della viabilità. E quest'effetto è ancora più forte nel mezzogiorno. Con la Fondazione Caracciolo dell'Aci, il professore Russo con me era nel comitato scientifico, abbiamo fatto uno studio abbastanza serio per vedere quanto si era speso e quanto si sarebbe dovuto spendere di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla viabilità non nazionale nelle regioni italiane, e i risultati sono veramente importanti e preoccupanti. Fatto questo quadro, anche con tante problematiche, però non stiamo affatto all'anno zero. Abbiamo un percorso che si è avviato ma anche delle opportunità che vengono dal mondo esterno. E io vedo alcune di queste opportunità:

- La prima è la spinta all'integrazione UE continuerà, e vediamo fra un attimo perché.
- La seconda: la crescita economica dell'Africa, ne abbiamo parlato e anche qua vi darò qualche numero.
- Terzo: c'è ancora una forte espansione del turismo nel mediterraneo e del mercato delle crociere nel mediterraneo, stiamo bene.
- Ci sarà una integrazione delle reti TEN-T ai paesi dei Balcani che sono i nostri confinanti, dalla parte dell'adriatico. In particolare la Puglia per quel che riguarda il mezzogiorno. Quindi opportunità di crescita e di interazione.
- Infine Suez con la BRI Belt and Road Initiative di cui si è discusso questa mattina, che come vedremo è un'opportunità molto condizionata, a mio avviso.

L'africa sta crescendo molto. Dal 2009 al 2018 il 32%. Vi ricordate che in questi dieci anni noi abbiamo fatto il 2%. Le previsioni sono che continua a crescere al 3 e al 4%. Chiaro che parte da valori bassissimi e quindi è più facile crescere, ma cresce. E cresce per una serie di ragioni. Vedete le diverse parti del continente africano come crescono anche diversamente. Notate che quella che cresce più di tutti è la l'Africa orientale. Ma anche l'Africa occidentale. E queste sono le due parti in cui i cinesi hanno investito. Quindi i cinesi stanno trasformando, mentre parlano di Belt and Road verso l'Europa, in realtà stanno trasferendo la fabbrica della fabbrica del mondo, perché spesso la Cina viene definita enfaticamente la fabbrica del mondo, si è fatta una filiale. La filiale se l'è fatta vicina alle materie prime in Africa. Questo che significa? Che quello che produce l'Africa non va necessariamente in Cina ma va anche in Europa. E per andare in Europa passa il mediterraneo. O può passare per il mediterraneo se viene dall'Africa orientale o occidentale attraverso Suez e Gibilterra dalle due parti. Quindi se cresce l'interscambio economico fra Africa ed Europa, questo interscambio ce lo troviamo noi. Storicamente nello short sea shipping siamo forti, e questo interscambio è un interscambio in cui il mezzogiorno ha un canale privilegiato. Noi abbiamo una presenza di scambio con l'Africa maggiore di quella che ha il centro nord del paese. Quindi è un'opportunità vera.

(slide) Questa è la BRI, questa è la frequenza delle navi porta contenitori nel mondo. Come vedete c'è questo nastrone grosso grosso che si fa dalla Cina ai porti del Northern Range. Ci sono piccoli nastrini gialli che sono i fideraggi e le navi che vanno verso il sud dell'Europa quindi Spagna, Francia, Italia, Turchia, Mar Nero. Le navi grandi, quelle grandissime, non arrivano nei porti italiani e forse è meglio anche così per diversi punti di vista. Però c'è stato un effetto cascade, per cui le navi che prima erano le gigantesche le 15 mila Teus, adesso arrivano nei porti italiani. E non tutti i porti italiani sono in grado di accogliere queste navi. Quindi si sta costituendo una selezione naturale, in cui alcuni porti li possono ospitare e altri no. Ma al di là di questo, la crescita del traffico fra la Cina e l'Europa, l'allargamento del canale di Suez che ha portato tante navi in più a passare per il mediterraneo non deve essere necessariamente vista come un'opportunità persa dall'Italia. Guardate io sono impopolare nel dire questo. Però ho sentito per troppi anni, "l'Italia è una piattaforma logistica nel mediterraneo. Perché questa linea così grossa, così densa che passa sotto di noi non si ferma e manda in Europa attraverso le strade e le ferrovie italiane piuttosto che fare il giro per Gibilterra e andarsene sopra?" Guardate che le strade e le ferrovie italiane sono sature. Cioè non è che mandare altri container sulle strade e sulle ferrovie italiane per l'Italia è un bene. Se quel container non si apre. Se quel container non fa produzione industriale. Quindi l'inoltro puro per l'Italia è un danno. Ed è un danno soprattutto per l'arco alpino che è prossimo alla saturazione. Se noi facessimo scendere milioni di Teus di merci a Gioia Tauro e le attraverso cosa mandiamo in Germania, come tutti diciamo? Tenete presente che il Brennero è all'80% di saturazione e ogni anno l'Austria non ci fa passare. E la crescita dell'Italia con il resto d'Europa va al decoupling al 25%. Quindi la capacità, poca, che rimane ce la dobbiamo tenere per le nostre merci. Non per le merci dei cinesi che attraversano l'Italia. Chiaro? Quindi, BRI opportunità? Ni. Nel senso che se solo trasferimento, per me non è un'opportunità. È un costo. Ci satura una capacità scarsa. Se c'è un post produzione industriale sul territorio italiano il discorso è completamente diverso. Però può essere un si e un no. Non è a prescindere. Non è acriticamente una perdita per il nostro paese che queste navi ci passano da sotto e non scaricano i container per andare in Germania.

L'euro cresce più dell'Italia, per fortuna loro e nostra. Quindi crescerà lo scambio con l'euro, che oggi è il 60% dell'export italiano verso l'area euro. Il 40% del mezzogiorno, il 60% dell'Italia. Quindi questo traffico, questo scambio è stato in crescita negli ultimi dieci anni in maniera importante e probabilmente lo sarà ancora di più. Anche perché dentro l'euro non c'è la guerra dei dazi. Tutti i mercati, da quello cinese a quello nordamericano, che per noi sono mercati importanti, sono esposti al vento della guerra dei dazi, l'Europa no. Quindi non solo è il principale mercato di riferimento per l'economia italiana, ma anche un mercato protetto. Perché abbiamo fatto il mercato unico europeo. È all'Europa che dobbiamo essere anche molto attenti. Alla possibilità di continuare a scambiare con l'Europa. Ma continuare a scambiare con l'Europa significa passare le Alpi. Perché, come diceva Cavour, l'Italia è un'isola circondata per tre lati dal mare e dal quarto dalle Alpi. Noi riteniamo che le Alpi siano un accidente geografico. Le Alpi sono una barriera, la seconda catena montuosa più alta del mondo. È una barriera formidabile. E nei secoli l'ingegno dell'uomo l'ha resa permeabile, ma non a capacità infinita. La rete trans europea, vedete, attraversa l'Italia, quarto corridoio. Ma vedete quanti sono i collegamenti attraverso le Alpi di questa rete. Perché per l'Europa è fondamentale arrivare in Italia. Per l'Italia è ancora più fondamentale, visto che esportiamo più di quanto importiamo, arrivare in Europa.

Quindi il progetto è quello del treno TEM, Treno Europeo Merci. Un treno standard. 750 metri, 4 metri di altezza in modo che si possa scaricare sopra il semirimorchio, pesa 2000 tonnellate. Con un treno così andare per ferrovia è più conveniente che andare per strada. Per distanze medio lunghe. Non stiamo parlando di cose che dobbiamo decidere, lo abbiamo già deciso, come continente e come paese. Infatti c'è un Deploiment Plan del DRFI che per il 2026 prevede che questi corridoi europei, tirreno e adriatico, con o senza reti TEN, arriva fino al mezzogiorno (per noi l'adriatico è una rete SNIT di primo livello, Sistema Nazionale Integrato di primo livello collegata alla Calabria e collegata sia a Gioia Tauro che a Taranto, come terminali più meridionali). Però per passare le Alpi stiamo costruendo il Fréjus contemporaneamente. Il terzo valico di Genova, perché il porto di Genova è il porto dell'Europa, ci piaccia o no, della Svizzera sicuramente che ha speso 50miliardi di franchi per farsi i due tunnel del Sempione e del Gottardo. Il Gottardo in particolare è il tunnel ferroviario più lungo del mondo. Lo sarò fino a che non finiremo il Brennero. Perché il Brennero sarà più lungo del Gottardo. I tunnel svizzeri che arrivano in Italia ma non riescono ad arrivare a mare, perché manca il terzo valico su Genova. C'è il Brennero, c'è il Tarvisio e il Villa Opicina. Questi sono tunnel che dobbiamo assolutamente aprire. La polemica che si è fatta sulla Torino–Lione è una polemica priva di fondamento. Perché la capacità di trasporto dell'Italia verso l'Europa è cappata dalla capacità stradale.

Oggi il 70% delle merci va in Europa con la strada. E non può aumentare perché non possiamo costruire altre autostrade attraverso le Alpi. Il Brennero, come dicevo prima, già sta al 70-80% di saturazione. Quindi non può crescere di più verso l'Austria e la Germania. La crescita che ci auguriamo di avere nello scambio con l'Europa, passa attraverso le ferrovie TEM, oppure a un certo punto non potremmo più scambiare merci con l'Europa più di quelle che stiamo scambiando, che scambieremo a più 20% rispetto a oggi. Quindi questa è una grande scelta che riguarda tutti. Il Brennero riguarda la Calabria, riguarda la Campania. Non riguarda solo il Veneto e il Trentino. Questo è il concetto di paese, di sistema.

Il secondo grande progetto che è in corso è quello dell'alta velocità di rete. L'alta velocità di rete significa portare i servizi TAV, con quelle caratteristiche che dicevamo prima, a tutto il paese senza fare tutte nuove linee da 350 chilometri all'ora. Non avremmo né il tempo né il costo per farlo. Le linee da completare, i passaggi da completare sono la Milano-Venezia, perché si deve completare. Le linee transalpine che sono anche per i viaggiatori, vanno verso Parigi, verso Vienna e Monaco attraverso i due valichi. Il terzo valico di Genova. Tutta la Napoli-Bari che si sta costruendo, ma è una linea di alta velocità di rete. Non è a 300 all'ora, è a 200 all'ora. C'è l'adriatica che va velocizzata per avere servizi a 150 km di velocità commerciale. C'è la Venezia –Trieste che va velocizzata, ma non se ne può costruire un'altra, come pure per un certo periodo si è cercato di dire. Lo stesso per la Salerno-Reggio Calabria. C'è la Messina-Catania-Palermo che è in fase di realizzazione. Questo progetto di velocità di rete è già in fase avanzata di realizzazione. I cantieri da Napoli a Bari sono partiti a pieno gas, i cantieri della Palermo-Catania sono partiti finalmente. La velocizzazione dell'adriatica è partita. Quindi anche se non lo percepiamo, finalmente, con dieci anni di ritardo, si è messo in moto un progetto che prevede che anche il sud possa integrarsi nel sistema dell'alta velocità. Però, dobbiamo pretendere di più prima.

Uno studio che abbiamo svolto, che non ho riportato qua, ha calcolato come è cresciuta l'economia nelle diverse parti del paese, in questi dieci anni di post crisi e di stagnazione italiana, in funzione di diversi parametri economici, come ad esempio la propensione all'export, la propensione al turismo, essere al nord piuttosto che al centro, e così via. E' risultato che la presenza o meno dei collegamenti di alta velocità, quindi essere sulla rete TAV rispetto al non esserlo, influisce fra l'8 e il 10% del PIL. Quindi una provincia, a parità di tutto, che sta sulla TAV cresce del 10% in più in dieci anni. Quindi la presenza dell'alta velocità è stato un elemento che ha allargato il divario fra le diverse Italie. In dieci anni questa alta velocità non si è mossa dall'asse Torino-Salerno. In dieci anni l'unico pezzo che è stato aperto ad esercizio è la Treviglio-Brescia, lunga 50 chilometri.

Tenete presente che quando l'Italia ha deciso che le autostrade rappresentavano la modernità, che rappresentavano il sistema del trasporto futuro, nel 1964 è stata inaugurata l'autostrada del sole (Milano-Napoli). Costruita in soli otto anni. 800 chilometri. Oggi ci metteremmo 8000 anni. Nel 1974, quindi dieci anni dopo, l'Italia era coperta da 4.500 chilometri di autostrada. Ve lo immaginate cosa sarebbe il mezzogiorno se non ci fosse stata la Napoli-Bari, la Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada adriatica, e così via?. Noi lo abbiamo visto in questi dieci anni. In questi dieci anni l'alta velocità non ha coperto l'Italia, mentre le autostrade in dieci anni hanno coperto l'Italia. Quindi hanno dato una opportunità. Certo che alcune regioni sono rimaste indietro. È evidente, lo abbiamo visto prima. Ma immaginatevi cosa sarebbe il mezzogiorno se non avesse avuto le autostrade? Perché non c'era traffico. E la stessa cosa sta succedendo, con dieci anni di ritardo, per l'alta velocità.

Quindi noi abbiamo bisogno, presto, dell'alta velocità. Se la vogliamo fare tutta nuova questo presto non sarà un quasi mai. E anche portando avanti il progetto di alta velocità di rete come si è deciso, quindi l'Italia non è vero che non decide mai, comunque ci vorrebbe troppo tempo rispetto a questo gap che si è già creato fra chi ha la TAV e chi no.

Quanto costa realizzare questo gigantesco progetto che vi ho raccontato? TEM, tunnel alpini, alta velocità, messa in sicurezza e potenziamento dei nodi. Costa un sacco di soldi. Le invarianti costano 85 miliardi. Di questi 30 sono quelli relativi al mezzogiorno. Quindi il mezzogiorno ha una quota del 35% su un contratto di programma, lo diceva prima il collega di RFI. Quindi ha la quota del 35%, oggi. Non l'ha avuta negli anni scorsi, nei decenni scorsi. Quindi, sono tantissimi soldi. E di questi 85 miliardi, 45 sono già finanziati. Sono già nel contratto di programma triennale delle Ferrovie dello Stato. Questo perché negli ultimi 5 anni con il governo Delrio, ho avuto il privilegio di partecipare a quella stagione, si è deciso di realizzare questi programmi che ci stiamo raccontando. E si è deciso di metterci i soldi veri, non le promesse. Poichè il TEM Treno Europeo Merci arriverà a Gioia Tauro e a Taranto nel 2026, in questi anni il governo italiano ha finanziato dei contributi come il ferro bonus e lo sconto traccia (tecnicamente si chiama norma merci), e molte regioni si sono agganciate a questo. Quindi se tu mi fai un treno dal mezzogiorno io ti finanzio. Do il 50% del costo all'impresa che usa il treno e alla ferrovia gli costa di meno. Perché 5 anni fa il trasporto ferroviario di Mercitalia, che era quello che faceva il trasporto sostanzialmente per il mezzogiorno, stava

praticamente azzerandosi. Quindi la logica è stata, ed questo è quello che vorrei riproporvi alla fine: in attesa che le infrastrutture siano quelle che dobbiamo fare, sostituiamo la carenza infrastrutturale con dei contributi all'esercizio e alla produzione di servizi anche se non ci sono le condizioni di convenienza economica.

Sulle strade il discorso è uguale a quello che stavamo facendo prima. Abbiamo una programmazione molto dettagliata. Sappiamo quello che bisogna fare sulla rete stradale e autostradale italiana. Quello che dobbiamo fare vale 57 miliardi di euro, di cui 15.7 per il mezzogiorno. Qui siamo più bassi del 35% della spesa nazionale. Perché siamo più bassi? Perché nella spesa nazionale giocano tutti quegli autofinanziamenti che si fanno le autostrade che stanno al centro nord e che da noi (al sud) non ci sono: La gronda di Genova, il passante di Bologna, la pedemontana lombarda, la pedemontana veneta, ecc ecc. Sono tutte infrastrutture non finanziate dallo Stato ma dagli utenti attraverso la tariffa che nel mezzogiorno possiamo fare in modo molto limitato perché abbiamo poche autostrade pedaggiate e quelle che abbiamo, come dire, passiamo al prossimo argomento.

Sui porti. Sappiamo quello che dobbiamo fare, anche qua. I porti, soprattutto quelli del mezzogiorno, sono poco connessi sia alle reti stradali che alle reti ferroviarie. Quindi, piuttosto che costruire nuovi terminal, contenitori dove magari non servono, è molto più importante per l'Italia fare il collegamento ferroviario con il treno TEM fino alla banchina e i collegamenti stradali sui porti che non ce l'hanno, come per Bari, per fare un esempio clamoroso del mezzogiorno. La merce che arriva a Bari deve entrare per le strade della città, per uscire da quel porto. Quindi anche qui ci sono 2miliardi e 300 di investimenti, di invarianti, ossia di scelte già fatte, con il mezzogiorno che ha una fetta del 41%, quindi ben maggiore del 34%.

Il tema delle ZES è stato troppe volte richiamato oggi. Voglio dire solo una cosa. Che era una buona intuizione. Uso l'imperfetto perché un progetto che dopo tre anni non ha visto neanche una impresa localizzata grazie a questo progetto, è un progetto che non è credibile. Che credibilità ha un paese che promette di fare lo sconto fiscale, la semplificazione, lo sportello unico, e poi non lo fa? Lo abbiamo sentito questa mattina. Quindi quello delle ZES lo citiamo perché dobbiamo citarlo, perché ci abbiamo creduto in tanti. Però dobbiamo constatare che a oggi non c'è una impresa che si è allocata in una delle ZES dell'Italia meridionale per effetto di questo, a tre anni tempo.

Le autostrade del mare sono una grande eccellenza italiana. Lo diceva stamattina Grandi Navi Veloci. Noi siamo i primi in Europa per autostrade del mare. I primi in Europa. Fino a pochi giorni fa eravamo secondi perché prima era l'Inghilterra. Adesso purtroppo l'Inghilterra non fa più parte della Unione Europea e quindi siamo i primi. Nel mediterraneo siamo stra primi. Quindi se le autostrade del mare crescono, e crescono perché l'Africa ad esempio comincia a scambiare di più con l'Europa ecc ecc, siamo noi, una volta tanto, quelli che li portiamo. E anche qui abbiamo fatto una politica attiva dello Stato, col mare bonus per alleggerire il peso sulle strade. Guardate che la Sicilia ha un beneficio delle autostrade del mare enorme. È come se fosse un'altra Salerno-Reggio Calabria.

Stiamo investendo un sacco di soldi sugli aeroporti. C'è la nuova pista a Catania. Ci sono collegamenti ferroviari su Napoli e Catania. Ci sono sistemi portuali come quello di Salerno che si integra con quello di Napoli. Quindi c'è anche una programmazione concreta, finanziata, di investimenti sugli aeroporti del mezzogiorno. Che a mio avviso sono troppi.

Poi c'è il grande tema della mobilità urbana. Guardate, la competizione si fa nelle città. In particolare nelle grandi città e questo sta succedendo in tutto il mondo. Se le grandi città tirano poi tirano anche i territori. E le grandi città del mezzogiorno hanno un enorme fabbisogno arretrato di infrastrutture di trasporto rapido di massa. E per fortuna quasi tutte le città del sud hanno dato una propria progettualità per potenziare il sistema dei trasporti, perché una città senza un trasporto pubblico è una città di serie B. Palermo col tram, Napoli con la metropolitana, Catania con la circumetnea. In Europa una città senza trasporto pubblico è una città di serie B. I turisti stranieri che noi stiamo attraendo, se vengono in una città e non trovano il trasporto pubblico, come ahimè ancora oggi non trovano a Napoli, quindi parlo di me, sono insoddisfatti. Gli manca qualcosa. In sostanza, non avere un trasporto pubblico efficiente è un minus. Non è solo per gli studenti lavoratori, come era negli anni 70 e negli anni 80. Un trasporto pubblico che funziona è una condizione essenziale per la competitività delle città. Il mezzogiorno sta investendo tanto. Anche qui il governo ha messo 11 miliardi di euro sul tavolo per i progetti di Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Messina, Cagliari. E ci sono ancora tanti progetti di fattibilità in questo momento in corso. Ogni anno lo Stato mette sul tavolo due miliardi e mezzo di euro. Per la prima volta lo Stato chiede alle città di progettare, di fare delle proposte, di fare i PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Di mettere nei PUMS i nuovi sistemi di trasporto, di fare progetti di fattibilità. Sulla base del merito del progetto presentato lo Stato darà i soldi. Una cosa che non ha mai avuto precedenti nella storia dell'Italia. E ormai è così. Quindi progettare.

58 miliardi di euro è un numero impressionante. Le invarianti, quelle che vi ho raccontato, sulle ferrovie, sulle strade, sui porti, sugli aeroporti, sui sistemi di trasporti urbano e metropolitano, nel mezzogiorno valgono 58 miliardi di euro. E si potrebbero spendere in 10 anni. Un tempo ragionevole per un paese che vuole dirsi moderno. 58 miliardi, investimenti, infrastrutture, tanta tecnologia, mezzi, treni, sistemi di controllo. Quindi un investimento non solo in cemento. Con l'università Bocconi abbiamo stimato quanto PIL fra investimento diretto, indiretto e indotto questi 58 miliardi di euro sarebbero in grado di generare, e quanti posti di lavoro. I numeri sono impressionanti. Più due e mezzo % di PIL. Solo gli investimenti del mezzogiorno genererebbero 125mila occupati all'anno. 125 mila occupati è 10 volte il numero di occupati dell'Ilva. E tre volte il numero di occupati di tutti gli impianti Fiat in Italia, compresi quelli Ferrari e Maserati. Se noi riuscissimo a spendere i soldi che già abbiamo allocato sui progetti che già abbiamo individuato, avremmo la ricetta per la ripresa economica dell'Italia. Pronta. Ed è quello che Conte oggi ha detto a Gioia Tauro.

Quindi cinque proposte.

La prima. Dobbiamo spendere assolutamente i soldi che abbiamo stanziato. È un must. È una questione di massima priorità nazionale. Ormai lo stanno capendo tutti.

Monitoraggio feroce delle stazioni appaltanti. Perché non hai speso quello che dovevi spendere? E questo non lo può fare solo lo Stato, lo devono fare le città, le regioni. Cioè deve essere il senso, la pressione comune di un paese e in particolare di una parte del paese che è più svantaggiata in questo momento, che chiede conto del perché non si fanno i lavori pubblici. Perché non si spendono le risorse. Da questo punto di vista abbiamo dei segnali che non sono sempre confortanti, lo voglio dire anche a costo di qualche conflitto di interessi. Alcune stazioni appaltanti del mezzogiorno non vanno come dovrebbero andare. E penso all'Anas. Faccio nome e cognome. RFI sta facendo dei notevoli passi avanti ma, anche lì, abbiamo visto 20 miliardi. Dobbiamo controllare che vengano spesi nei tempi giusti. Lo stesso vale per i porti, lo stesso vale per gli aeroporti. E' è chiaro che la burocrazia è un disastro. Cerchiamo di modificarla. Però non possiamo aspettare che cambiamo il codice degli appalti, che cambiamo la magistratura, che cambiamo la giustizia in Italia, che cambiamo tutto quello che di giusto si è detto oggi. Giustissimo. Però se vogliamo aspettare di cambiare il paese per spendere questi soldi lo vedranno i nostri nipoti, forse. Quindi le regole son quelle. Le storture del sistema son quelle. Però oggi ci sono alcune stazioni appaltanti che spendono e altre invece no. Vorrà pur dire qualcosa? Quindi monitoraggio feroce. Qui ho fatto un elenco su quali sono i progetti su cui ci sono i soldi grossi. Le grandi cifre che dobbiamo controllare che vengono spese.

Poi, abbiamo dei pezzi (di strada) che non sono ancora progettati. Faccio l'esempio della 106 Jonica. Oggi Conte l'ha inserita (…) a ben ragione, perché è una avventura guidare per quella strada. È una strada lunga 450 chilometri, che è la lunghezza della Calabria. In quel pezzo di Calabria Jonica vivono 500mila persone. Niente. 450 chilometri è la distanza fra Torino e Venezia e vivono 10milioni di persone. Possiamo mai abbandonare quel pezzo del paese? Possiamo mai pensare che 200-300mila persone all'anno in meno vivono nel mezzogiorno? La 106 Jonica è necessaria. Il premier ha detto che andrà il Ministro De Micheli a inaugurare il primo maxi lotto della 106 Jonica. Era stato aggiudicato tre anni fa. I lavori sono partiti dopo tre anni. Bene. Ma il progetto per tutta la strada non c'è. C'è il progetto per quel pezzetto lì. Perché il progetto iniziale per tutta la strada, quella che era inserito nella legge obiettivo, era un progetto da 15 miliardi. Cioè un progetto che non si farà mai. Quindi la project review di quel progetto, che doveva essere fatta da Anas, che doveva essere fatta per proporre qualcosa che fosse compatibile nei tempi e nei costi, ancora non c'è. Quindi il lotto aggiudicato parte. Ci sarà una salsiccia di x chilometri, di una strada bella a 4 corsie, e il resto rimane senza una prospettiva. Quello che è oggi.

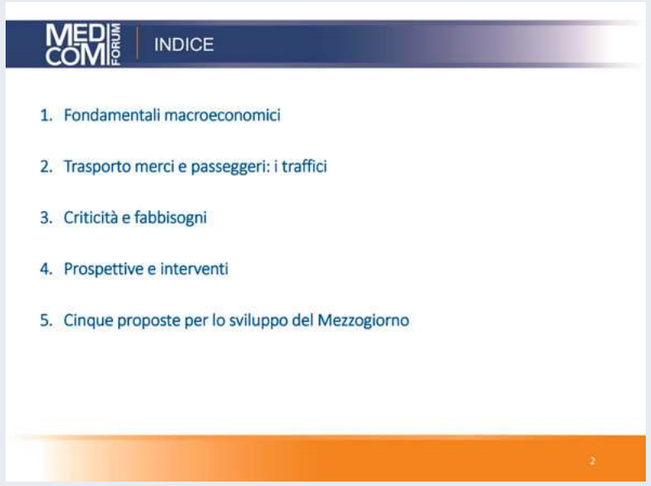
Lo stesso vale per il collegamento stabile sullo stretto. Questo è un tema che è inutile che vi dica quanto è importante, quante polemiche, quante discussioni ha suscitato nel nostro paese. Vi riporto un pezzo di un documento ufficiale, che è l'allegato al Def 2017 di tre anni fa. L'allegato al Def 2017 prevedeva, sulla direttrice Napoli-Palermo, un progetto di fattibilità per confrontare fra di loro soluzioni alternative per l'attraversamento stabile dello stretto, considerando che il ponte così come era stato progettato e concepito era un progetto ormai accantonato. E, secondo me, giustamente accantonato, dal punto di vista tecnico in generale. Però, il fatto che si sia accantonato quel progetto non significa che non c'è bisogno di un collegamento stabile fra la Sicilia e il continente. Qual è la soluzione migliore? Si sceglie con un progetto di fattibilità nella quale si confrontano varie opzioni. Ponti con pile anche a mare, una volta si parlava di un tunnel sottomarino. Si confrontano. Si fa un dibattito pubblico che ormai è previsto per legge. Quindi non si fa prima il progetto esecutivo e poi si prendono gli impallinamenti di coloro che sono contrari. Si discute prima. Chiaramente ci saranno sempre quelli contrari, è inevitabile, ma c'è un dibattito pubblico che contribuisce alla decisione. E si trova il finanziamento. Guardate non parliamo di cifre fuori da questi schemi. Abbiamo detto 130 miliardi per l'Italia, 50 miliardi per il mezzogiorno. Un ponte ragionevole intorno ai 3-4 miliardi. Quindi cifre assolutamente compatibili con il quadro macroeconomico di cui stiamo parlando. Ma manca un progetto. E perché in questi tre anni, nonostante è previsto in un documento ufficiale del Governo Italiano, nessuno ha fatto questo progetto di fattibilità? Confrontando soluzioni alternative, confrontandosi con i territori e con gli stakeholder? Qua torniamo a quella incapacità progettuale a cui facevo riferimento prima, che è un enorme limite. Perché oltre a dover spendere soldi che abbiamo, dobbiamo fare i progetti per spendere quello che ci manca. Cioè quello che ancora non c'è, che non è ancora deciso.

Terzo suggerimento. Incentivi all'offerta. Abbiamo visto il mezzogiorno oggi ha infrastrutture carenti. Compensiamo questa carenza infrastrutturale con incentivi. Così è stato per il ferro bonus, così è per il mare bonus. Secondo me ci vuole un TAV bonus. Io penso che sia ampiamente l'ora di un TAV bonus. Perché per andare da Reggio Calabria a Roma devo avere un treno che è di qualità diversa, non ha tutti quei servizi, mi costa di più rispetto a un treno TAV vero. Poi ci mette 4 ore. Che già è buono, ma 4 ore di qualità. 4 ore con più treni al giorno.

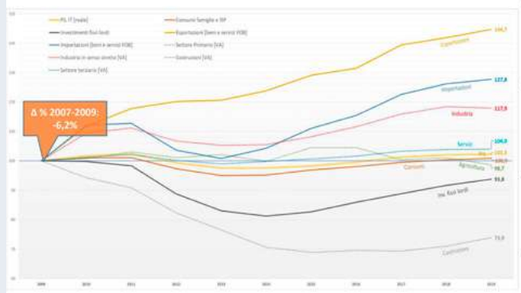
4 ore con quei servizi che dicevamo prima. Il mercato non li tiene? Perché se li tenesse ci sarebbe un operatore, NTV o Trenitalia, che li va a fare. Allora si mette a gara un contributo. Ho fatto due calcoli. 12 milioni di euro all'anno, zero. Però tu ti impegni a fare quelle frequenze, con quella qualità, con quei tipi di prezzi. Senza aspettare, ma fatto l'anno prossimo. Come si è fatto il ferro bonus, ripeto.

Più mercato. Più efficienza nelle gestioni. Il trasporto pubblico locale in Italia è un disastro, ma nel mezzogiorno è un super disastro. Ripeto, io vengo da Napoli, una città con l'azienda ANM la più grande azienda del mezzogiorno, commissariata, fallita, in concordato col tribunale. Costi standard fuori dal mondo. Noi abbiamo bisogno di più trasporto, non di più clientele. Si devono fare le gare per aggiudicare i servizi di trasporto pubblico nelle città italiane. Non è un danno solo nostro. Ma mentre a Milano l'ATM almeno il trasporto te lo fa, pure se è più caro, da noi ANM non te lo fa. Quindi noi non abbiamo trasporto pubblico, perché abbiamo aziende che sono ampiamente inefficienti. Ampiamente inefficaci. In cui c'è troppa politica e troppa poca azienda. E come dicevo prima, il trasporto pubblico locale per le città e per i territori non è un varie ed eventuali. È uno dei parametri fondanti della competitività e della qualità della vita, per non parlare dell'ambiente, della sostenibilità. Tutte cose che sapete meglio di me.

La quinta proposta è pensare e immaginare a delle politiche industriali collegate alle infrastrutture. È un po' l'idea della ZES. Dicevo, è un'idea che non ha portato fino adesso dei risultati. Ovviamente mi auguro di essere smentito nel futuro e quindi che ci saranno tanti investimenti fatti nelle ZES come le abbiamo individuate. Ma secondo me non basta. Bisogna immaginare politiche industriali nazionali proattive in cui si portino dentro i porti, sulle ferrovie, sui nodi ferroviari del mezzogiorno delle attività di post produzione, di assemblaggio, delle attività industriali che diano un valore aggiunto importante. Perché non si vive di solo turismo, non si vive di solo commercio. Tutto giusto. Però oggi l'industria usa un'altra materia prima, oltre a quelle ordinarie, la connettività. C'è un famoso libro Connectivity che dice che la risorsa più importante dell'economia di oggi è la connettività. La connettività è vicina ai nodi. I nodi connessi nel mezzogiorno, ne abbiamo pochi saranno di più, però quei nodi connessi nel mezzogiorno devono essere i punti di innesco di una nuova politica industriale. Grazie.



ANDAMENTO VARIABILI MACROECONOMICHE



- Pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale: PIL IT di poco superiore ai livelli del 2009;
- Forte aumento dell'internazionalizzazione dell'economia, con alte performances di esportazioni ed importazioni;
- Attività industriale in senso stretto cresciuta del 11,7% nel 2014-2019 contro il 4,2% del settore terziario;
- Dal 2014 lentissima ripresa del PIL con previsioni di +0,4% nel 2020 e +0,7% nel 2021*

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, dati non consolidati per il 2019 del PIL
Valori concatenati con anno di riferimento 2015, dati grezzi, indicizzati al 2009=100; Valori branche PIL misurati in termini di VA sul PIL; valori 2019 per variabili stimati sulla base delle variazioni dei tre trimestri 2019 su corrispondenti trimestri del 2018.
*Autumn 2019 Economic Forecast – European Commission

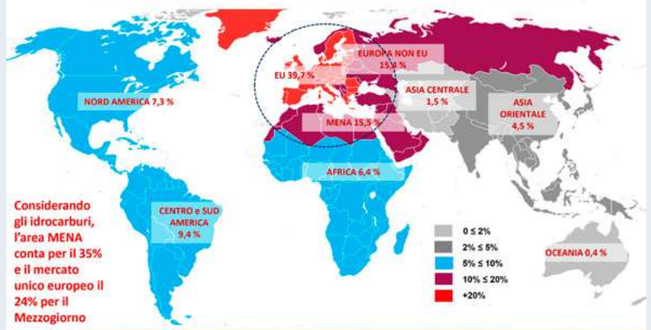
ANDAMENTO VARIABILI MACROECONOMICHE

	Valore 2018		Variazione 2009-2018	
	Italia	Mezzogiorno	Italia	Mezzogiorno
PIL [Mln €. Costanti]	1.718.515,2	344.070	2,1%	-4,5%
Esportazioni beni FOB [Mln €. Correnti]	462.899	40.303	59,5%	61%
Importazioni beni FOB [Mln €. Correnti]	423.998	50.167	43,2%	47,6%
Settore Primario [VA in Mln €. Costanti]	33.050,2	11.352,8	-1,1%	-5,4%
Industria in senso stretto [VA in Mln €. Costanti]	260.723,8	26.315,4	18,4%	1,7%
Costruzioni [VA in Mln €. Costanti]	66.600,5	16.925,9	-29%	-22,8%
Servizi [VA in Mln €. Costanti]	1.143.833,8	244.409,6	3,9%	-1,7%

Fonte: Elaborazione RAM su dati OECD, ISTAT e Banca d'Italia

GEOGRAFIA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI SUD

IMPORT + EXPORT MEZZOGIORNO –MONDO 2018 Volumi (al netto di idrocarburi)

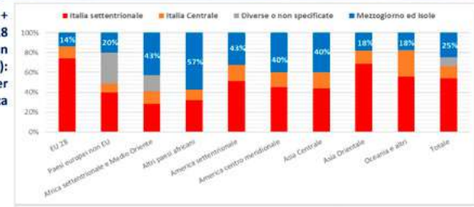


Considerando gli idrocarburi, l'area MENA conta per il 35% e il mercato unico europeo il 24% per il Mezzogiorno

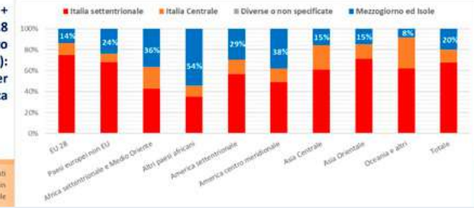
Fonte: elaborazioni RAM su dati Istat

GEOGRAFIA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI SUD

IMPORT + EXPORT 2018 Volumi (con idrocarburi): ripartizione per area geografica

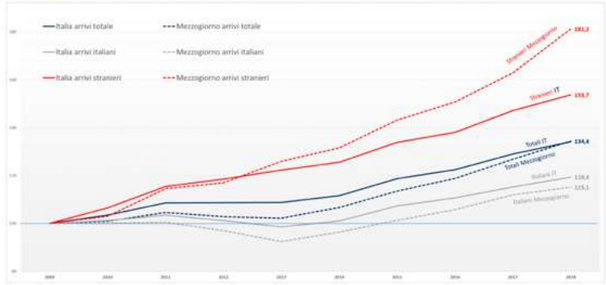


IMPORT + EXPORT 2018 Volumi (al netto di idrocarburi): ripartizione per area geografica



Fonte: elaborazioni RAM su dati Istat. Abbruzzo e Molise inclusi in Italia centrale

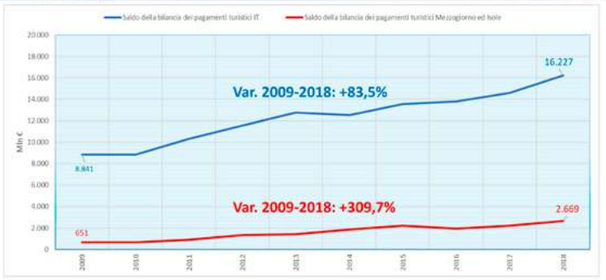
TURISMO RISORSA NAZIONALE



- Turismo nel Mezzogiorno ed Isole conta il 16,6% degli arrivi totali in Italia, ed il 20% degli arrivi turistici italiani nel Paese.
- Incremento costante degli arrivi stranieri nel Mezzogiorno con un boom negli ultimi 5 anni (2014-2018): Mezzogiorno +43,9% vs. Italia +25,7%.

Fonte: elaborazioni RAM su dati Istat
Abbruzzo e Molise non inclusi nell'aggregato Mezzogiorno ed Isole

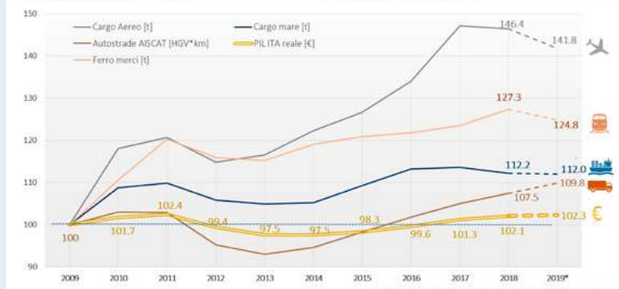
TURISMO RISORSA NAZIONALE



- Avanzo di oltre 16 Mld € della bilancia dei pagamenti turistica nazionale con un +11,2% rispetto all'anno precedente;
- Nel Mezzogiorno spese dei viaggiatori stranieri cresciute del +9,5% tra il 2018 ed il 2017 e spese dei viaggiatori italiani del Mezzogiorno all'estero aumentate del +2,6%

Fonte: elaborazioni RAM su dati Banca d'Italia ; Abbruzzo e Molise non inclusi nell'aggregato Mezzogiorno ed Isole

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI 2009-2019

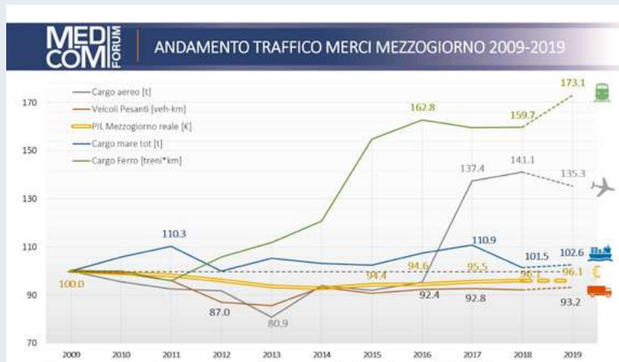


- Dal 2009 al 2019 traffici merci, su tutte le modalità sono cresciuti
- In generale, traffici merci crescono con ritmi più sostenuti del PIL e, considerando le aspettative di crescita del PIL sul lungo termine, si rischia saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto

Possibili spiegazioni: incremento internazionalizzazione economia IT; alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare su autotrasporto; allungamento catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori c/t; nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, i.e., dall'esplosione dell'e-commerce.

*Stime 2019
Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat

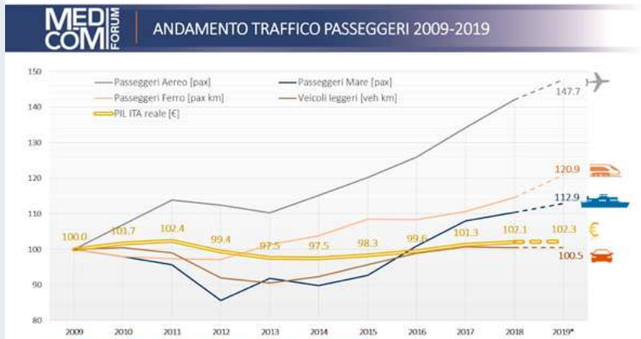
ANDAMENTO TRAFFICO MERCI MEZZOGIORNO 2009-2019



- Il cargo aereo e ferroviario crescono notevolmente superando di gran lunga i valori del 2009
- **Crescita più sostenuta rispetto al PIL per il cargo mare** che però presenta una decrescita nel 2018
- Andamento pressoché costante per il traffico **autostradale** di veicoli pesanti a partire dal 2015. I valori continuano ad essere inferiori a quelli del 2009

*Stime 2019
Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat

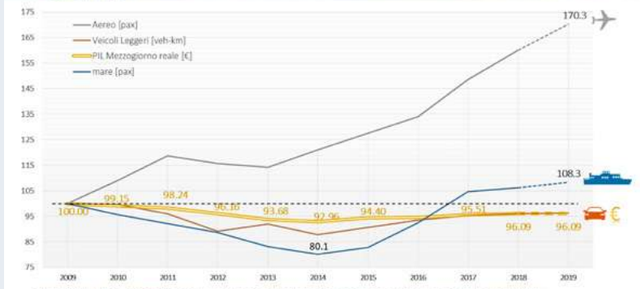
ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI 2009-2019



- Dal 2009 al 2019 il traffico passeggeri su tutte le modalità è incrementato;
- Il marittimo, aggregato pax crocieristi e non, ha avuto un forte incremento a partire dal 2014;
- Evidente l'effetto TAV sul traffico ferroviario a partire dal 2012 e sovraperformance del traffico aereo;
- In generale, il traffico passeggeri cresce a ritmi più sostenuti rispetto alle variazioni del PIL

*Stime 2019
Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat

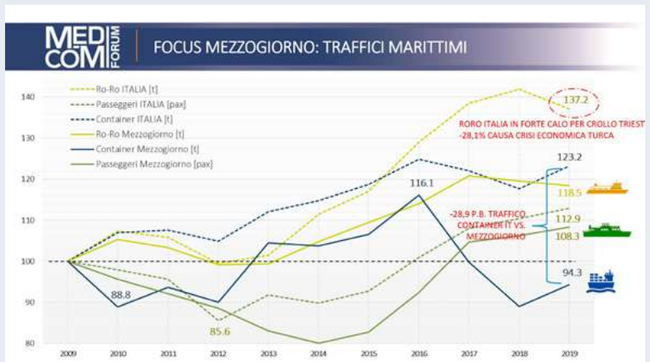
ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI MEZZOGIORNO 2009-2019



- Nel 2019 i traffici **passeggeri mare**, in crescita a partire dal 2014, raggiungono valori maggiori rispetto al 2009
- Notevole la crescita dell'**aereo** dal 2015
- I **veicoli leggeri**, pur presentando un andamento crescente a partire dal 2014, non superano i livelli del 2009
- I **pax mare** hanno avuto un forte calo, ma sono in salita dal 2015

*Stime 2019
Correlazione a valori indicizzati PIL IT/Trasporti – valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT, Assaeroporti, AISCAT, AdSP, RFI, Eurostat

FOCUS MEZZOGIORNO: TRAFFICI MARITTIMI



- Dal 2009 al 2019 i traffici **Ro-Ro Mezzogiorno**, sono cresciuti ma meno di quelli nazionali
- **Passeggeri Mezzogiorno con andamento simile al dato nazionale**
- Il **segmento container Mezzogiorno**, caratterizzato dalla presenza di hub di transhipment presenta nel 2019 un livello più basso rispetto al 2009, dato **Italia +23,2% , anche se nel 2019 si rileva una grande crescita di Gioia Tauro +8,4%**

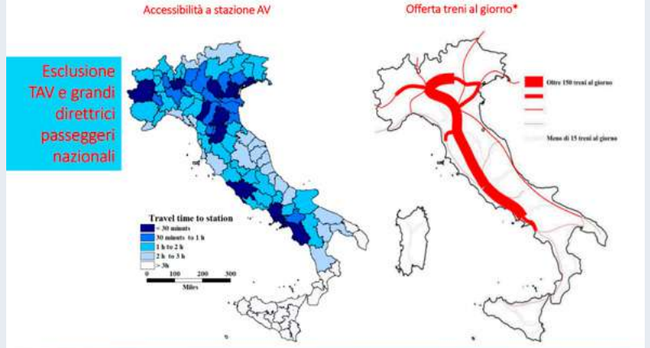
*Stime 2019, valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100
Fonte: Elaborazione RAM su AdSP

CRITICITA' E FABBISOGNI

Accessibilità a stazione AV

Offerta treni al giorno*

Esclusione TAV e grandi direttrici passeggeri nazionali



*Fonte: Legambiente, Rapporto Pendolaria 2019. Nell'offerta inclusi servizi Alta Velocità, lunga percorrenza e regionali.

17

LE FERROVIE

Caratteristiche servizi TAV

	Caratteristica	Standard
Servizio	Velocità commerciale	> 150 km/h
	Frequenza	> 4 collegamenti giorno/ possibilità di andare e tornare in giornata
	Tipologia di tariffe	Tipologie di tariffe differenziate
	Affidabilità/puntualità	Elevata
Comfort	Pulizia	Elevata
	Wi-fi	A bordo e gratuito
	Info Mobility	Prima durante e dopo il viaggio in tempo reale
Qualità dei terminal	Progettazione e realizzazione dei terminal di trasporto	Elevati standard architettonici
	Servizi del terminal	Servizi ai viaggiatori come ristoranti, negozi
	Servizi ai viaggiatori	Sale d'attesa, biglietteria dedicate, personale di accoglienza
Accessibilità	Origine/destinazione	Centro/centro (servizi TPL, TAXI, MAAS) Periferia/centro (stazioni porta e parcheggio d'interscambio)

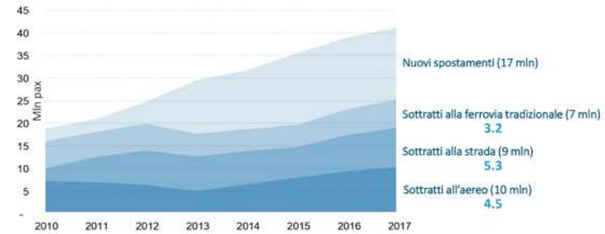
Km di rete AV	1.467
Velocità max [km/h]	300
Velocità commerciale [km/h]	164

18

LE FERROVIE

2017: 43 milioni di passeggeri (+ 169% rispetto al 2009)

Evoluzione della domanda dei servizi TAV



19

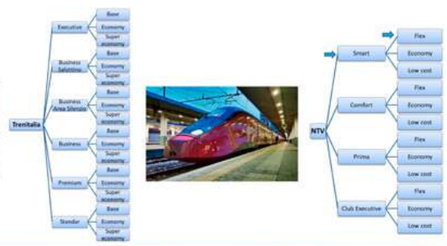
LE FERROVIE

COMPETIZIONE DEL MERCATO

Dal 2012, unico caso al mondo, entra nel mercato un nuovo operatore: NTV

- Numero di opzioni di viaggio di servizi e tariffe passano da 2 (prima e seconda classe) a 30;
- 40 % Riduzione del prezzo medio per passeggero.

SERVIZI E TARIFFE



20

LE FERROVIE
TAV: EFFETTI SULLA CONCORRENZA

Concorrenza con le altre modalità di trasporto

	O/D	Costo Treno 100 km	Costo Aereo 100 km	Tempo Treno	Tempo Totale Aereo	
Collegamenti TAV	Milano -Roma	3,5	9,8	2h 50'	3h 10'	
	Torino-Roma	4,3	7,3	4h 09'	3h30'	
	Napoli- Milano	4,7	1,9	4h 20'	3h 20'	772 km
	Napoli-Venezia	6,2	1,6	5h05'	3h20'	
	Media	**4.2**	**6.4**			
Collegamenti NO TAV	Napoli-Genova	6,0	10,0	8h 05'	3h 10'	
	Napoli-Reggio Calabria	9,3	26,1	4h 35'	5h20'	491 km
	Bari-Napoli	13,0	43,1	3h 40'	4h50'	
	Roma-Trieste	22,0	28,7	5h56'	4h10'	
	Media	**11,1**	**21,5**			

Concorrenza intra-modale

La TAV ha ridotto i costi per spostarsi con la ferrovia:

- TAV: per andare a Milano da Roma con il treno il costo è di 3,5 euro ogni 100 km
- NO TAV: per andare a Genova da Roma con il treno il costo è di 7,2 euro ogni 100 km

DIFFERENZE ANCORA MAGGIORI PER IL SUD

- TAV: per andare a Salerno da Napoli con il treno il costo è di 1,4 euro per 100 km
- NO TAV: per andare a Reggio Calabria da Napoli con il treno il costo è di 9,3 euro ogni 100 km

Nota: il tempo di viaggio con l'aereo è stato stimato come somma del tempo di accesso/egresso dal centro città all'aeroporto con il modo di trasporto più veloce + tempo di volo + tempi di imbarco/controlli (pari ad 1 h)
I tempi sottolineate sono per gli spostamenti che richiedono interscambio

21

CRITICITA' E FABBISOGNI

Bassa accessibilità all'interno del Mezzogiorno

TRENO RC-LE: 11 ORE MEDIA

AEREO CT-BA: 2 VOLI DIRETTI/WEEK

Fonte: Skyscanner e Google, giorno 05.02.2020

22

CRITICITA' E FABBISOGNI

Limitata capacità di spesa e di progettazione

Avanzamento dei programmi comunitari nel periodo 2014-2020 (1)

REGIONI E AREE GEOGRAFICHE	Dotazione (Mln €)	Impegni (%)	Pagamenti (%)
Programmi operativi regionali			
Centro Nord	**13.198**	**56,2**	**30,0**
Abruzzo	414	48,3	15,3
Molise	129	49,6	23,0
Campania	4.951	37,0	18,1
Puglia	7.121	41,1	21,9
Basilicata	840	47,7	26,8
Calabria	2.379	34,8	19,0
Sicilia	5.093	32,4	17,7
Sardegna	1.376	47,4	25,3
Sud e Isole	**22.303**	**38,3**	**20,1**
Totale	**35.501**	**45,0**	**23,7**
Programmi operativi nazionali			
Centro Nord	**1.608**	**65,4**	**26,7**
Sud e Isole	**13.378**	**57,0**	**20,4**
Totale	**14.986**	**57,9**	**21,1**
Italia			
Centro Nord	**14.805**	**57,2**	**29,6**
Sud e Isole	**35.681**	**45,4**	**20,2**
Totale	**50.487**	**48,8**	**22,9**

Fonte: elaborazioni Banca d'Italia su dati della Ragioneria generale dello Stato.
(1) Risorse europee dei fondi FESR, FSE e cofinanziamento nazionale (al netto di Iniziativa occupazione giovani e dei Programmi di cooperazione territoriale, per i quali non è disponibile la distribuzione territoriale della spesa); dati riferiti al 30 giugno 2019

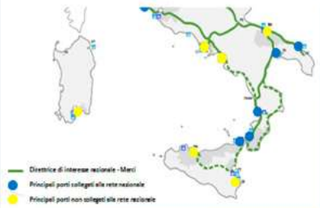
23

CRITICITA' E FABBISOGNI

Collegamenti ferroviari aeroporti e porti

- 5 porti (Cagliari, Bari, Palermo, Catania e Salerno) del Mezzogiorno non collegati alla rete ferroviaria nazionale SNIT 1° livello. Napoli, a causa del fabbisogno di adeguamento delle connessioni di ultimo-penultimo miglio portuale, nella sostanza non ha inoltro ferroviario.
- 2 aeroporti calabresi, 2 siciliani, 2 sardi e 2 pugliesi non hanno ancora connessioni ferroviarie o sistemi ferroviari metropolitani ai propri nodi

PORTI



AEROPORTI*

Fonte: elaborazioni RAM su http://partodomani.it/collegamenti-ferroviari-con-gli-aeroporti-italiani/

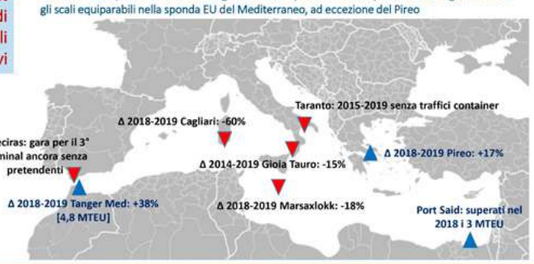
24

CRITICITA' E FABBISOGNI

Calo dei traffici marittimi di transhipment ed assenza di modelli alternativi

Dinamiche nei porti del Mezzogiorno ed Isole:

- Nel segmento Ro-Ro, nonostante l'incremento di circa il 20% delle movimentazioni nel Sud + Isole tra il 2009 ed il 2019, resta un gap di circa 20 punti base rispetto all'aumento registrato a livello nazionale;
- Nel segmento container, calo di circa il 5,5% dei volumi di traffico nei porti del Mezzogiorno tra il 2009 ed il 2019, a causa della crisi degli scali medio-piccoli di transhipment che si registra in tutti gli scali equiparabili nella sponda EU del Mediterraneo, ad eccezione del Pireo



25

CRITICITA' E FABBISOGNI

Qualità insufficiente delle infrastrutture stradali e risposta inadeguata dei gestori

VIADOTTO HIMERA, A19 PALERMO-CATANIA, 57 mesi dal crollo lavori ancora non ultimati

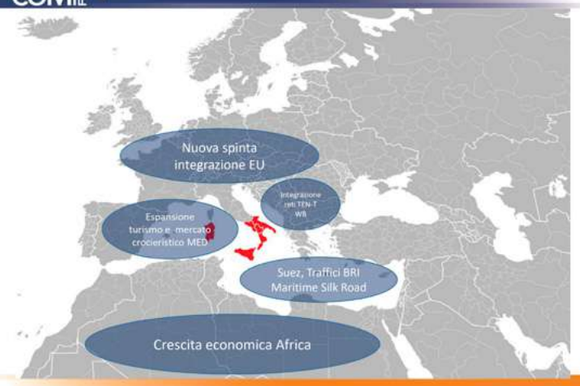
Mappa dell'arretrato manutentorio nel periodo 2009-2018 della rete viaria secondaria

Fonte: Fondazione Caracciolo, IL RECUPERO DELL'ARRETRATO MANUTENTORIO DELLA RETE VIARIA SECONDARIA. UNA PRIORITÀ PER IL PAESE. Mezzogiorno ed Isole non include Abbruzzo e Molise

26

27

PRINCIPALI DRIVERS DI SVILUPPO



28

PRINCIPALI DRIVERS DI SVILUPPO

SPINTA INTEGRAZIONE EU

- Contesto internazionale caratterizzato da incertezza per guerra dei dazi e volatilità tassi di cambio
- Area EU 27 ed area EURO che, al netto del rallentamento dell'ultimo anno, rappresentano i principali mercati di interscambio con l'Italia ed il Mezzogiorno (al netto degli idrocarburi) con previsioni di crescita basse ma stabili anche per i prossimi anni

Δ% PIL reale*	2019	2020	2021
Area Euro	1,1	1,2	1,2
EU 27	1,4	1,4	1,4
Italia	0,2	0,4	0,7

- Attualmente partita aperta del nuovo bilancio EU per il periodo di programmazione 2021-2017: fondi strutturali per il Mezzogiorno

☑ Lo sviluppo del Mezzogiorno deve passare da una maggiore integrazione economica, e pertanto trasportistica, con il principale fornitore e cliente, nonché con un importante finanziatore, delle imprese del Sud ed Isole

Fonte: Commissione Europea - Autumn 2019 Economic Forecast

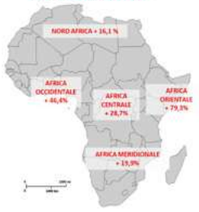
31

PRINCIPALI DRIVERS DI SVILUPPO

CRESCITA ECONOMICA AREA AFRICANA

- Area a forte sviluppo economico: Var. % PIL reale 2009-2018 +32%; previsioni 2019 +3,4%, 2020 +3,9% e 2021 +4,1%; 6 paesi africani tra i 10 paesi al mondo a più alta crescita nel 2019
- Scambi commerciali beni (import + export) del continente: Var. % 2009-2018 +32%

Δ% PIL REALE 2009-2018



- IDE: continente a più alta crescita di IDE in entrata (flussi) nel 2018: +11% contro -13% globale; stock di IDE prevalentemente di USA, Francia e UK ma incremento delle quote di Cina, Italia, India e Olanda.
- Importante incremento degli IDE in ambito manifatturiero (+60% nel 2018), particolarmente in industrie «higher skills»
- L'altro lato della Belt and Road Initiative: 14 mila PMI cinesi di cui oltre il 30% impegnate nel manifatturiero, automotive, meccanica, agroalimentare e abbigliamento

☑ Il Mezzogiorno è il check point naturale tra Africa ed Europa; potenziale crescita dei flussi merci e possibilità di posizionare lavorazioni ad alto valore aggiunto sui prodotti manifatturieri Made in Africa

Fonte: Elaborazioni RAM su dati UNCTAD e Heritage Foundation

29

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE
RETI TEN-T

- Libro Bianco UE Trasporti 2011

Su percorrenze superiori ai 300 Km, il 30% del trasporto di merci su strada entro il 2030 ed il 50% entro il 2050, dovrà viaggiare su ferrovia con treni TEM (Treno Merci Europeo)

- 4 Corridoi della rete centrale TEN-T (BAC, MED, SCAN-MED, RENO-ALPI) d'interesse per l'Italia, da adeguare ai parametri e standard tecnici infrastrutturali per le diverse modalità di trasporto entro il 2030:
  - **Baltico-Adriatico;**
  - **Mediterraneo;**
  - **Scandinavo-Mediterraneo;**
  - **Reno-Alpi.**
- Alcuni disallineamenti tra TEN-T (Rete Comprehensive) e SNIT 1° livello ferro, tra cui linea adriatica tra Ancona e Bari e Pontremolese

32

PRINCIPALI DRIVERS DI SVILUPPO

SUEZ, TRAFFICI BRI MARITIME SILK ROAD

- Dal 2015, anno di entrata in esercizio del raddoppio del Canale di Suez, traffici marittimi in tonnellate +25,3%;
- Gran parte dei traffici containerizzati lungo la direttrice Cina-EU hanno origine/destinazione nei porti del Nord Europa in cui scalano navi sino a 22K TEU; navi tra i 15KTEU e 20K TEU sui porti europei del Mediterraneo;

Capacità settimanale allocata su servizi liner container EU-Cina [2018]

☑ L'obiettivo di intercettare i flussi cargo lungo la trade lane Far East-EU per il Mezzogiorno: trasbordo che genera poco valore aggiunto sul territorio o lavorazione e manipolazione del container con imprese localizzate in prossimità dei porti?

30

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE
TEM: CORRIDOI FERROVIARI MERCI TRA ALPI E MARE

Nel 2027 TEM dal Brennero a Gioia Tauro passando sia per l'Adriatica che per la Tirrenica

Nuovi attraversamenti ferroviari delle Alpi:

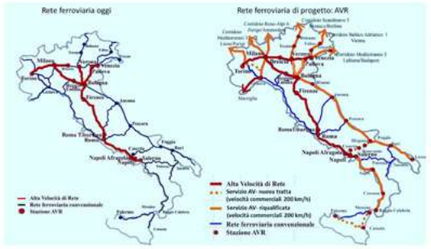
CdP RFI 2017-21: 66 Mld €/101Mld € [approvato ed aggiornato 2019]

33

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE
LO SCENARIO FUTURO: L'ALTA VELOCITA' DI RETE

AV modello tedesco: aumentare la velocità commerciale al di sopra dei **200 km/h**, con interventi miranti sulle linee esistenti, per la realizzazione dell'Alta Velocità di Rete – AVR [CdP RFI 2017-2021]

- Oltre **50%** popolazione avrà stazione AV a circa **70 km** di distanza:



- *Entro **2023***
  Genova-Milano
- *Entro **2025***
  Milano-Verona
- *Entro **2026***
  Napoli-Bari
  Messina-Catania-Palermo

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: FERROVIE
QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO ALLEGATO DEF 2019

PROGRAMMI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	9.135	2.662	6.473
Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	2.417	956	1.461
Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	83	31	52
Valorizzazione delle reti regionali	4.280	1.040	3.240
TOTALE PROGRAMMI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	15.875	4.689	11.186
TOTALE PROGRAMMI SETTORE FERROVIARIO ITALIANO (DEF 2019)	43.106	13.564	29.542
INTERVENTI	Costo intervento [Mln€]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Direttrice Adriatico-Ionica	1.349	1.349	-
Direttrice Napoli Bari	5.807	5.091	716
Direttrice Napoli – Palermo	6.411	4.733	1.678
Rete sarda	271	271	-
TOTALE INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	13.838	11.444	2..394
TOTALE INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO ITALIA (DEF 2019)	41.082	29.842	12.240
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO MEZZOGIORNO (DEF 2019)	29.713	16.133	13.580
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE FERROVIARIO ITALIANO (DEF 2019)	85.188	43.406	41.782

Programmi e invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
35%	51%	54%	49%	46%

Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2019; programmi riportati sulla base dell'estensione della rete

LE FERROVIE
INCENTIVI FERROBONUS E SCONTO TRACCIA

FERROBONUS

- Beneficio riservato alle imprese utenti di servizi ferroviari che commissionano treni completi;
- Liguria, Piemonte e Lombardia hanno adottato analoghe misure di incentivazione regionale: FERROBONUS REGIONI: ca 1,2 Mln € per un anno
- Risorse erogate: 52,7 Mln € nel biennio;
- Nel primo anno di presentazione di istanza incentivo rendicontati 27,51 Mln di treni*km

RINNOVO:
- Legge di Bilancio 2020: 39 Mln €. per biennio 2020-2021

NORMA MERCI

- Beneficio riservato alle imprese ferroviarie che effettuano servizi merci;
- Surplus di beneficio per le imprese che effettuano relazioni con le Regioni meridionali e insulari;
- Risorse a disposizione: 100 Mln € ad anno
- Risorse erogate: 246,5 Mln € (51,2 Mln € nel 2015, 100 Mln € nel 2016, 95,5 Mln € Mln, il 2018 è in attesa di rendicontazione);
- Nei primi 3 anni di presentazione di istanza incentivo rendicontati 111,05 Mln di treni*km

RINNOVO:
- Conferma della misura per triennio 2020-2022 con 100 Mln € l'anno

*Dotazione integrativa prevista dal disegno di legge di conversione del decreto legge 50/2017 Contenente il rifinanziamento per complessivi 20 milioni di euro della misura ferrobonus per l'anno 2018

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: STRADE ED AUTOSTRADE
LE STRATEGIE

Fabbisogni e strategie per le strade e le autostrade:

- Valorizzazione del patrimonio stradale esistente ovvero la **manutenzione straordinaria programmata;**
- Potenziamento tecnologico e **digitalizzazione;**
- Ripristino e **messa in sicurezza** delle infrastrutture a rischio sismico;
- Adeguamento ed omogeneizzazione delle **prestazioni per itinerari** a bassa accessibilità;
- Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali ovvero **completamento maglie autostradali;**
- Decongestionamento delle **aree metropolitane.**

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: STRADE ED AUTOSTRADE
QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO ALLEGATO AL DEF 2019

PROGRAMMI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	3.013	2.592	421
Potenziamento tecnologico e digitalizzazione	50	50	-
Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	2.814	1.129	1.685
Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali	315	315	-
Decongestionamento delle aree metropolitane	1.843	1.820	23
TOTALE PROGRAMMI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	8.035	5.906	2.129
TOTALE PROGRAMMI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	32.185	23.818	8.517
INTERVENTI	Costo intervento [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
TOTALE INVARIANTI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	7.720,81	6.786,46	934,37
TOTALE INVARIANTI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	25.053,56	18.992,63	6.060,93
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE STRADALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	15.755,89	13.692,46	6.063,37
TOTALE PROGRAMMI E INVARIANTI SETTORE STRADALE ITALIA (DEF 2019)	57.186,56	42.810,63	14.577,89

Programmi e invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
28%	75%	81%	25%	19%

Fonte: Allegati Infrastrutture al DEF 2019

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: PORTI
QUADRO ECONOMICO

PIANIFICAZIONE INVARIANTI MEZZOGIORNO ALLEGATO DEF 2019

INTERVENTI PRIORITARI	Costo [Mln €]	Risorse disponibili [Mln €]	Fabbisogno [Mln €]
Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	33,80	33,80	-
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	55,90	55,90	-
Ultimo miglio stradale	159,00	159,00	-
Accessibilità marittima	475,71	437,71	38,00
Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	36,96	36,96	-
Attività industriali nei porti	46,85	46,85	-
Aumento selettivo della capacità portuale	148,62	148,62	-
TOTALE INVARIANTI SETTORE PORTUALE MEZZOGIORNO (DEF 2019)	956,84	918,84	38,00
TOTALE INVARIANTI SETTORE PORTUALE ITALIA (DEF 2019)	2.357	2.357	0

Invarianti - % Mezzogiorno/Italia	Copertura Italia	Copertura Mezzogiorno	Fabbisogno Italia	Fabbisogno Mezzogiorno
41%	96%	96%	4%	4%

Fonte: Allegati Infrastrutture al DEF 2019 con ripartizione Mezzogiorno sulla base degli interventi di dettaglio previsti in Allegato al DEF 2018, vista invarianza di costo e copertura.

PORTI E SHIPPING
ZES

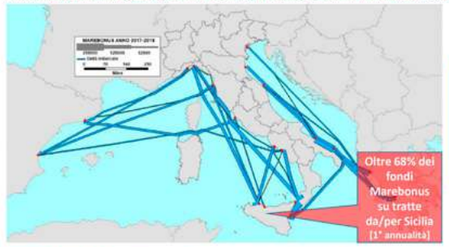
- Istituite con DECRETO-LEGGE 91/2017, convertito con modificazioni dalla LEGGE n.123/2017; Regolamento D.P.C.M. 25 gennaio 2018, n. 12;
- A distanza di 2 anni .....
- .....a parte i Piani di sviluppo approvati in molte ma non tutte le ZES, la Legge di Bilancio 2020 prevede l'attribuzione della carica di governo delle ZES ad un Commissario straordinario di Governo a testimonianza della necessità di velocizzare il deployment dell'iniziativa

Fonte: iGate24Ore

40

PORTI E SHIPPING
INCENTIVO MAREBONUS: PRIMI RISULTATI

Flussi di traffico [Unità imbarcate] lungo le tratte incentivate Marebonus per la prima annualità 2017-2018



RINNOVO:
- Legge di Bilancio 2020: 20 Mln €. per anno 2020
- In discussione risorse aggiuntive

5 compagnie armatoriali europee coinvolte;

50 progetti:
- -10 nuovi servizi marittimi,
- -40 upgrading di servizi esistenti

Circa il 35% delle tratte interessa servizi di natura internazionale;

Più di 1,2 Mln di unità imbarcate* nel corso della prima annualità di implementazione dell'incentivo (2017-2018);

Il valore medio di contributo per ciascuna unità imbarcata è stato pari a 34,3 euro* (I annualità 2017-2018).

*Elaborazioni RAM. Dati consolidati in base alle rendicontazioni dei beneficiari

41

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI: AEROPORTI

Interventi in programmazione [580 Mln €*]:

- Nuova pista aeroporto di Catania
  - Intervento abilitante per accogliere aerei utilizzati nel medio lungo raggio e interramento tratto ferroviario
- Interventi di miglioramento dell'accessibilità con sistemi ferroviari e metropolitani dei nodi aeroportuali
  - Napoli: Completamento lavori estensione Linea Metropolitana 1 con nuova stazione Capodichino-Aeroporto
  - Catania: Nuova fermata Fontanarossa-Aeroporto su rete RFI
- Estensione della capacità
  - Salerno – Pontecagnano: allungamento della pista e integrazione con aeroporto di Napoli Capodichino

** Importo da Allegato al DEF 2018*

42

GLI INTERVENTI IN CORSO E PROGRAMMATI
MOBILITA' URBANA

- Interventi invarianti [11.372,5 Mln €]
  - Napoli: acquisto materiale rotabile metropolitana; potenziamento e valorizzazione linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti; completamento tratte Linea 1, Linea 6 e Linea 7;
  - Bari: upgrading e sistemazione del servizio ferroviario metropolitano; prolungamento linea FM1; lavori bretella ferroviaria sud-est barese;
  - Reggio Calabria: upgrading infrastrutturale e tecnologico di nodo; upgrading sistema ferroviario metropolitano;
  - Palermo: upgrading infrastrutturale e tecnologico di nodo; completamento sistema ferroviario metropolitano; prolungamento linea tranviaria 1 e 3;
  - Catania: revamping ed acquisto nuovo materiale rotabile; upgrading del servizio ferroviario metropolitano; completamenti ed estensione Ferrovia Circumetnea
  - Messina: manutenzione parco veicolare; manutenzione linea tranviaria; upgrading del servizio ferroviario metropolitano;
  - Cagliari: acquisto materiale rotabile tranviario; upgrading sistema ferroviario metropolitano; estensione linea tranviaria 3 e realizzazione nuove linee

- Progetti di fattibilità:
  - Napoli: collegamento Bagnoli con estensione Linea metro 6; valutazione ex ante interventi PUMS
  - Bari: rinnovo materiale rotabile; miglioramento servizio ferroviario metropolitano nodo di Bari; elaborazione PUMS;
  - Reggio Calabria: rinnovo materiale rotabile; realizzazione Metropolitan Mobility System; elaborazione PUMS;
  - Palermo: rinnovo materiale rotabile; elaborazione PUMS;
  - Catania, Messina e Cagliari: elaborazione PUMS;

43

IMPATTI ECONOMICI E SOCIALI DEGLI INVESTIMENTI

Effetto moltiplicatore su economia ed occupazione degli investimenti programmati nel Mezzogiorno

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI	INVESTIMENTO	Occupazione (job-years)		
		diretta e indiretta	indotta	TOTALE
TOTALE	€ 58.378.170.000			
IMPATTI OCCUPAZIONALI		884.488	365.914	1.250.402
Incrementi occupati	periodo di riferimento 10 anni			125.040

Lavoratori Ilva: 14.500 dato 2018
Lavoratori FCA: 29.000 (Maserati e Ferrari compresi)

La realizzazione e l'avvio dei cantieri già finanziati nel Mezzogiorno, per un ammontare di 58,4 Mld €, andrebbe a generare:
- Un contributo di circa il 2,5% del PIL Mezzogiorno all'anno per 10 anni*
- Più di 125.000 posti di lavoro per 10 anni

L'ipotesi di impatto occupazionale proposta si allinea ai valori dei moltiplicatori offerti dall'applicazione delle tabelle italiane del World Input – Output Database, che permette di valutare come gli effetti degli investimenti si diffondano nell'economia. I lavori diretti si riferiscono al numero di posti di lavoro creati per eseguire un progetto (opere di cantiere), per occupazione indiretta si comprendono altresì i posti di lavoro dovuti all'acquisto di forniture necessarie all'esecuzione di un progetto; i lavori indotti, altresì, si riferiscono a posti di lavoro generati dall'esercizio del servizio.
* Calcolato con effetto dispersione generato da un investimento di 100 euro nel Mezzogiorno di cui 40 vanno a beneficio del Centro Nord e 10 all'estero secondo uno studio di SRM-Gruppo Intesa Sanpaolo in collaborazione con Prometeia. Importo al lordo dell'incremento e del costo del deficit per la quota parte finanziata a debito della PA.

44

PROPOSTE DI SVILUPPO

1) Monitoraggio «feroce» sulla spesa ed il tiraggio delle stazioni appaltanti per infrastrutture strategiche nel Mezzogiorno

Ferrovie
- Napoli-Bari
- Catania-Palermo
- TEM Taranto-Gioia Tauro

Strade/ autostrade
- SS 106 Jonica
- Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari
- A19 Palermo-Catania
- SS640 Agrigento- Caltanissetta
- Autostrada Ragusa-Catania
- Manutenzione straordinaria

Porti
- Porto di Salerno - Salerno Porta Ovest
- Porto di Taranto - Piastra portuale di Taranto
- Porto di Napoli - Waterfront e nuovo terminal passeggeri (Beverello)

Aeroporti
- Salerno – Pontecagnano: allungamento della pista e integrazione con aeroporto di Napoli Capodichino

Trasporti urbani e metropolitani

46

PROPOSTE DI SVILUPPO

2) Accelerare sui progetti che ancora mancano

Ferrovie
- AVR Salerno- Reggio Calabria
- Attraversamento dello stretto (si veda slide successiva)
- Battipaglia-Potenza- Metaponto

Strade/ autostrade
- Potenziamento SS7 Quater Domitiana
- SS 106

Porti
- Porto di Napoli- raccordo ferroviario

Aeroporti

Chi li fa?

47

PROPOSTE DI SVILUPPO

ESEMPIO: Intervento Attraversamento dello stretto

Allegato DEF 2017

			Investente	Project Review	Progetto di Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Note
		Tratta Orte-Falconara: Velocizzazione e/o completamento raddoppio; Tratta Roma-Pescara: varianti di tracciato			X	CdP	Prog. di fattibilità comparato, finalizzato a verificare la soluzione migliore per i collegamenti tra Roma e l'area adriatica
	Direttrice Napoli - Bari	Tratta Napoli-Foggia-Bari: nuova linea AVR	X			CdP, 25 opere (All.Infr. DEF2013)	
11	Direttrice Salerno – Taranto	Tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto			X	CdP	Prog. di fattibilità finalizzato a verificare costi e domanda passeggeri
12	Direttrice Napoli - Palermo	Tratta Salerno-Reggio Calabria: Upgrade tecnologico ed infrastrutturale, AVR Salerno-Reggio Calabria	X		X	CdP	Prog. di fattibilità finalizzato a verificare le modalità più efficienti per velocizzare la tratta Salerno
		Attraversamento dello stretto			X		Prog. di fattibilità finalizzato a verificare le possibili opzioni di attraversamento sia stabili che non
		Direttrice Messina-Catania-Palermo: Raddoppio Messina-Catania e velocizzazione Catania-Siracusa, AVR Palermo-Catania: lotti già finanziati e da finanziare	X	X		CdP,F.S. MIT	Project review finalizzata a verificare i costi in relazione alla funzionalità attesa
13	Rete sarda	Tratte Cagliari-Sassari/Olbia	X	X		CdP	Inviarianti gli interventi di Abodetti e Borghesi

02.2020

Nessun progetto di fattibilità

48

PROPOSTE DI SVILUPPO

- Gli schemi di sostegno economici ad oggi vigenti per i servizi ferroviari e marittimi appaiono essere strumenti necessari ed indispensabili per garantire continuità territoriale ed accessibilità al Mezzogiorno ed Isole verso il resto del paese ed all'Europa.
- Rischio di vedere diminuire l'offerta di servizi in un'area già soggetta a deficit di connettività

3) Incentivi all'offerta di servizi di accessibilità per il Mezzogiorno

Informazioni Marittime — Tirrenia sospende il collegamento merci Napoli-Catania

- Necessità di mettere a sistema gli strumenti esistenti e di sviluppare nuovi incentivi in segmenti particolarmente critici:
  - Servizi cargo ferro: Ferrobonus e Norma Merci
  - Servizi Pax ferro: AV BONUS (si veda slide successiva)
  - Servizi marittimi: continuità territoriale e Marebonus; prospettiva MEDATLANTIC ECOBONUS
  - Servizi aerei: continuità territoriale

49

PROPOSTE DI SVILUPPO

3) Incentivi all'offerta di servizi di accessibilità per il Mezzogiorno – Avvio immediato dei servizi ferroviari AV

ESEMPIO: Miglioramento servizio ferroviario per collegamenti tra città NOTAV tramite AV BONUS

- *Materia rotabile:* stesso materiale rotabile dell'attuale rete AV e stesso livello elevato di comfort e servizi a bordo
- *Frequenza minima:* garantire di andare e tornare in giornata con una sosta in destinazione di almeno 3 ore
- *Tariffe:* costi e diversificazione delle tariffe paragonabili a quelle AV
- *Stazioni:* qualità, servizi in stazione e personale dedicato paragonabile a quello AV

Costo per lo Stato per erogare l'AV bonus può essere ipotizzato pari al 50% del costo di esercizio.

Esempio Tratte ferroviarie beneficiarie:
- Bologna-Bari
- Roma-Reggio Calabria: stima circa 25 MEuro/anno, a cui corrisponderebbe un AV bonus da erogare per lo Stato di 12,5 MEuro/anno
- Roma-Lecce
- Napoli-Bari

50

PROPOSTE DI SVILUPPO

4) Gestioni più orientate al mercato

Migliorare l'efficienza e l'efficacia del Trasporto Pubblico Locale
- tempi certi e regole credibili per introdurre gare e concorrenza , per migliorare la qualità , ridurre costi e sprechi, favorire gli investimenti;
- prevedere le risorse necessarie per i servizi e meccanismi incentivanti per le amministrazioni virtuose;
- strumento delle gare pubbliche quale garanzia di competizione, efficienza ed economicità

Gestioni aeroportuali
- alcuni scali aeroportuali di SNIT 1° e 2° livello permangono in mano pubblica ovvero in società con maggioranza pubblica a differenza del resto d'Italia ove la maggioranza delle gestioni sono affidate a concessionari privati;
- con correttivi legati alla presenza di aeroporti minori a funzione prevalentemente di coesione territoriale e quindi poco redditizi per il subentro di privati, necessità di favorire la privatizzazione degli scali «a mercato» per efficientare l'individuazione delle rotte più redditizie, per la costruzione di partnership e per il miglioramento infrastrutturale degli scali

51

Keynote speaker

Sessione 6
Le Istituzioni

Rinaldo Melucci

Sindaco di Taranto

Proveniente da una famiglia di operatori portuali e logistici, attivi con reputazione in diversi scali della Puglia e del Sud Italia sin dal 1960. Mediatore Marittimo iscritto presso gli albi camerali locali, con un'esperienza continuativa di diciassette anni nei comparti dello shipping, del chartering, del forwarding, del surveying, del commodity trading, del cruising; operando presso il Porto di Taranto i seguenti traffici: passeggeri, impiantistica eolica e green in genere, siderurgici, oil&gas, agri&food, coloniali, farmaceutici, forestali.

In contributo video

Carissimi buongiorno e ben trovati. Ringrazio l'organizzatore per l'invito a questo evento così interessante e così importante per tutti noi. Purtroppo non ho avuto l'opportunità di essere fisicamente con voi, poiché impegnato in una missione istituzionale all'estero, che peraltro vede la trattazione di temi simili a quelli focalizzati da MedCom Forum.

L'argomento scelto da MedCom è assolutamente rilevante. In particolare perché Taranto è impegnata, insieme alle altre istituzioni, in una grandissima sfida di transizione, di trasformazione e di riconversione del proprio tessuto economico. Riteniamo che, sulla scorta di quello che anche tanti analisti hanno individuato, il percorso che conduce alla logistica e ai commerci con l'estero, all'internazionalizzazione delle nostre PMI, ad una iniezione di tecnologia nelle nostre infrastrutture, a cominciare dal nostro grande porto, sia una strada obbligata per questa transizione in senso positivo. In ambito professionale sono uno ship brocker e vengo dal settore dei porti: ho conosciuto, dunque, sulla mia pelle le fatiche e i ritardi del nostro sistema. Sono consapevole di quanto questo sistema, se ben oleato, possa dare valore aggiunto alla nostra economia, specialmente al mezzogiorno. Ricordo ai molti degli addetti ai lavori che sono in sala, lo potranno confermare meglio di me, che il nostro sistema dei porti, la nostra logistica (anche nei momenti di particolare difficoltà) negli ultimi decenni ha comunque generato una cifra che sfiora quasi il 3% del PIL dell'economia nazionale. Si tratta di un flusso nient'affatto trascurabile. Semmai l'anomalia è che in questa quota rilevante di contributo all'economia italiana noi abbiamo un Logistic Performance Index molto basso, che si aggira intorno al 20-21 della classifica internazionale.

Questo significa che non stiamo producendo valore aggiunto sui nostri commerci esteri, come invece potremmo fare essendo la settima potenza manifatturiera del globo. Intorno a questa riflessione si gioca una parte importante anche per Taranto, come potete immaginare. Nonostante la crisi dell'acciaio, l'area industriale di Taranto, alla quale il porto è particolarmente asservito, genera ancora quasi un punto percentuale di quel PIL nazionale. Quindi capite bene come sia un pivot dell'intera economia del mezzogiorno, se non altro, e come sia importante per Taranto essere a sistema con gli altri porti. Sottolineo che una quota non trascurabile delle merci e delle materie prime semilavorate che partono da Taranto, sia dalla raffineria che dallo stabilimento siderurgico, sono poi destinate in cabotaggio ad altri porti nazionali. Quindi capite come questa interconnessione sia cruciale anche per gli altri scali.

È arrivato il momento, però, di traguardare il valore aggiunto che possiamo dare alle nostre infrastrutture. Faccio un paio di esempi su tutti. Abbiamo attraversato un periodo abbastanza caldo nel Mediterraneo, che non è ancora purtroppo terminato, di tensioni e di insicurezze nei porti del Nord Africa piuttosto che dell'Egeo e del Mar Nero. Questa situazione ha riposizionato, progressivamente negli anni, una serie di compagnie di navigazione che si occupano di passeggeri e di crocerismo verso la sponda nord del Mediterraneo, che in teoria assicura maggiore serenità agli operatori e maggiore efficienza. Credo che anche Palermo abbia vissuto una impennata da questo punto di vista.

Per essere pronti ad accogliere un traffico croceristico crescente, come sta avvenendo anche a Taranto, abbiamo due esigenze in particolare da soddisfare. Una è quella di aderire alla direttiva europea, ossia alla norma che ci impone entro pochi anni di dotare ogni nostro scalo di rifornimento LNG, poiché le tecnologie di queste navi vanno verso la sostenibilità. In tema di sostenibilità immaginate una città come Taranto, che sta combattendo contro i demoni dell'inquinamento delle emissioni industriali, se può permettersi di non elettrificare le proprie banchine, di dare uno slancio al cosiddetto cold ironing al quale queste grandi navi poi fanno riferimento quando arrivano nei porti e switchano l'alimentazione di bordo verso forme di elettricità sostenibile. Questo è uno dei punti, ossia l'innovazione tecnologica, che credo ci stia mancando e che potrebbe essere il volano definitivo per i nostri porti. Un altro punto, e credo che lo stiate affrontando in questi giorni, è l'interconnessione con gli interporti e con gli aeroporti. A Taranto abbiamo lo scalo di Grottaglie che in termini tecnici è uno dei più performanti di Europa. Forse la pista più lunga d'Europa. Ma non ha ancora un uso duale. Combattiamo ogni giorno con le istituzioni della nostra filiera perché questo venga garantito e non si ragioni in termini campanilistici e anacronistici. Voi immaginate cosa sia avere uno scalo cargo aereo a un quarto d'ora dal molo polifunzionale che abbiamo al porto e che è grande quasi 1 milione di metri quadrati. Dove a breve si insedia e riavvia i propri traffici container un grande gruppo turco con la potenzialità di arrivare a regime di 2 milioni di TEU. Significa che se noi creiamo queste connessioni e introduciamo quelle tecnologie, cresciamo quasi in tutti settori.

Antonio De Caro

Presidente ANCI e Sindaco di Bari

Sindaco di Bari, della città metropolitana di Bari e presidente dell'ANCI. Laureato in ingegneria civile, sezione trasporti, presso il Politecnico di Bari. Nel 2004 viene nominato Assessore alla Mobilità e al Traffico del Comune di Bari. Nel 2008 riceve il riconoscimento "Ambientalista dell'anno 2008", assegnato da Legambiente. Nel 2010 eletto Consigliere regionale della Puglia per le liste del Partito Democratico, ed ha ricoperto il ruolo di capogruppo del PD fino al 2013. Nel 2013 eletto deputato della XVII legislatura della Repubblica Italiana nella circoscrizione XXI Puglia per il Partito Democratico.

Negli anni lo sviluppo economico e lo sviluppo sociale delle nostre città, è stato sempre influenzato dalla presenza di infrastrutture di trasporto. Da quelle più piccole, come i sistemi di trasporto interni alle città stesse, fino agli hub aeroportuali e agli hub portuali.

Se dovessi fare un esempio relativo alla mia città, la città di Bari, già quando ricoprivo il ruolo di assessore al traffico, quando ho cominciato la mia attività di tipo politico-amministrativo, una infrastruttura attorno alla quale si è deciso anche lo sviluppo sociale di un quartiere periferico è stata la realizzazione di una metropolitana. La metropolitana del San Paolo.

Racconto sempre l'aneddoto accaduto un giorno in cui, da Assessore, ho incontrato alcuni ragazzi nel quartiere San Paolo. Quei ragazzi mi dicevano "Assessore sto andando a Bari", come se il centro cittadino fosse un'altra città, un'altra comunità. La realizzazione di quella infrastruttura, che ha permesso di passare da un autobus con tempi di percorrenza di 59 minuti (esiste ancora con quell'autobus e si chiama Linea 53) a un sistema infrastrutturale che ha ridotto i tempi di percorrenza a soli 12 minuti, è chiaro che ha permesso a quel quartiere di sentirsi parte di una comunità più grande che è la comunità cittadina.

Allo stesso modo il rafforzamento dell'hub aeroportuale ha dato sicuramente la possibilità a tanti ragazzi della città di Bari, dell'area metropolitana di Bari, di conoscere l'Europa. Perché la presenza dei voli low cost ha permesso a tanti cittadini della mia terra, del mio territorio, di poter viaggiare a prezzi molto bassi e conoscere altre esperienze in giro per il mondo. Contemporaneamente ha trasformato la mia città, che oggi è una città turistica. Lonely Planet nel 2019 considera la città di Bari come una città al quinto posto tra le mete turistiche europee.

Oggi utilizziamo il turismo come una vera e propria leva economica per il nostro territorio. Non sarebbe stato possibile se non ci fosse stato un aeroporto, che è stato potenziato anche ultimamente con l'ampliamento della pista di atterraggio, con la presenza di una serie di linee di voli aerei, in particolare quelli low cost che sono presenti ormai da qualche anno.

Anche il porto con le linee di feederaggio, che si sono ormai esaurite, i collegamenti delle navi non solo passeggeri ma tante navi merci che fanno scalo nella mia città, permettono a Bari uno sviluppo dal punto di vista economico.

Ed è sempre stato così. Si investe sulle infrastrutture del trasporto per guardare con più fiducia al futuro. Pensate che la più grande narrazione storica che riguarda la mia città è la traslazione delle reliquie di San Nicola, il santo patrono di Bari. Un gruppo di marinai, racconta la storia, è andato in Asia Minore ed ha protetto le spoglie di San Nicola portandole qui nella mia di Bari.

In realtà quella è stata sicuramente una operazione che avuto una valenza dal punto di vista religioso, ma è stata anche, come dice la storia, un'operazione di natura commerciale, mercantile. Perché insieme a quei marinai c'erano degli operatori commerciali, degli imprenditori, che con la traslazione delle ossa di San Nicola hanno deviato il flusso delle merci da quella che allora era l'Asia minore e oggi la Turchia. Quindi questo tema del trasporto e delle infrastrutture di trasporto è un tema che il nostro paese affronta da tanto tempo. Quella traslazione è avvenuta, pensate, nel 1087.

L'impegno nel nostro paese deve essere quello di recuperare anche un gap dal punto di vista infrastrutturale. Dobbiamo potenziare le reti ferroviarie, gli hub aeroportuali, i nostri porti, le cosiddette piattaforme logistiche. Credo che bisognerebbe partire dai treni. Io vivo in una città dove non c'è ancora l'alta velocità e non c'è ancora un collegamento diretto, per esempio, tra Bari e Napoli. Due capitali del mezzogiorno, una che si affaccia sull'Adriatico l'altra sul terreno. Oggi ci vogliono sei ore e mezza, nell'ipotesi migliore, e bisogna fare scalo anche a Caserta. Non c'è un treno diretto che spero parta nei prossimi giorni, come ci ha promesso il ministero. Ma voi state svolgendo un convegno in una regione dove non ci sono nemmeno collegamenti diretti ferroviari tra i capoluoghi di provincia. Non parlo nemmeno di alta velocità o di alta capacità, ma solo della possibilità di collegare i punti più importanti di quella regione.

Credo che sia arrivato il momento di recuperare questo gap dal punto di vista infrastrutturale e dare la possibilità a tutto il paese di avere la stessa velocità nello sviluppo economico che poi porta anche una sviluppo dal punto di vista sociale.

Gaetano Armao

Vicepresidente Regione Siciliana

Vicepresidente ed Assessore all'economia della Regione Siciliana. Membro permanente della Conferenza delle Regioni e delle P.A., della Conferenza Stato-Regioni, del Comitato delle Regioni UE, nonché Presidente dell'inter-gruppo per le Isole europee e vicepresidente del Gruppo PPE. Avvocato cassazionista, Professore associato di diritto amministrativo, è stato esperto del Consiglio d'Europa e consulente della Commissione bicamerale antimafia e di quella per le questioni regionali (2015-2017). Presidente dell'Associazione SiciliaOpenGov.

Leoluca Orlando

Sindaco di Palermo

Sindaco di Palermo (eletto negli anni 1985-1993-2000-2012-2017); dal 2016 Sindaco Metropolitano di Palermo. Presidente di Anci Sicilia, Associazione Nazionale Comuni Italiani. E' stato Deputato Regionale, Nazionale ed Europeo. Fondatore de La Rete, coordinatore nazionale dell'Italia dei Valori. E' stato membro supplente della Commissione Europea per la sicurezza e il disarmo. E' stato membro della Commissione Europea Libertà Pubbliche e per gli Affari Interni e della Commissione per le Politiche Regionali.

Moderatore Gaetano Pedullà

C'è un gap tra le cose che si possono fare, le cose che si annunciano e quelle che poi si fanno che è il grande problema di questo paese. Nei trasporti e nelle infrastrutture è il problema più grande. Abbiamo una Italia che non è divisa in due, è vergognosamente spaccata in due, con un centro nord vincente con l'alta velocità e servizi. Il nostro governo si è reso conto che bisogna fare qualcosa e di farlo concretamente. Poche ore fa, infatti, a Gioia Tauro annuncia un piano con 23 miliardi da spendere subito. Vorrei partire proprio da qui, dalla cronaca di giornata.

Mi rivolgo al Vicepresidente Armao. Si tratta di un progetto, con importanti investimenti, con un'idea decennale. La Regione Sicilia che cosa chiederà rispetto a questo progetto? Avete già un articolato e proposte da avanzare? O attendete di sentire cosa verrà proposto?

Vicepresidente Gaetano Armao

Ringrazio l'amica Amanda Succi che ha organizzato questa importante iniziativa, che ci fa riflettere sul tema del divario o dell'abisso, come io oramai lo chiamo. Abisso che trova nell'alta velocità l'esempio emblematico: l'11% nel centro sud mentre l'88% nel centro nord. Stiamo parlando di dati e di numeri che sono evidenti, che rendono drammatica la distanza, che è cresciuta.

Il Dottor Pedullà fa riferimento a questo piano del sud, programma del sud, che il presidente Musumeci e l'intero governo regionale auspica da tempo come unica soluzione che può dar luogo ad una ripresa degli investimenti. Si continua a parlare di soluzioni per il sud, che la ripresa del sud può dare un contributo alla crescita del centro nord, ma senza consistenti, ingenti investimenti di soldi veri, non si ottiene alcun cambiamento. Perché quando poi guardiamo queste slide e questi numeri, sembra che tutto sia alla portata di mano per poi accorgersi che quei soldi, per esempio, non sono disponibili.

Quando, come Regione, abbiamo chiesto 100 milioni di euro che avrebbero consentito di evitare il default delle province - il sindaco Orlando lo sa perché insieme abbiamo fatto la battaglia per non far distruggere le provincie siciliane e le aree metropolitane - e ci siamo riusciti con i soldi delle FSC, quindi con soldi assegnati alla Sicilia, 100 milioni su 2 miliardi e 7 di FSC. Attenzione, 100 milioni su 2 miliardi e 7 di FSC. Bene. Avevamo chiesto 200-250 milioni che avrebbero consentito di rilanciare queste province. Quindi a carico nostro, non dello Stato che nel frattempo ha continuato a praticare il prelievo forzoso in danno solo delle province siciliane. Ma questo fa parte di una patologia che finalmente siamo riusciti ad eliminare.

Ebbene. Eravamo nella sala Andreatta, chi frequenta il ministero delle finanze conosce. Una bellissima sala, dove si riunisce spesso il Cipe, tra le più importanti del Ministero dell'Economia. Con tanta discrezione, ma anche con tanta puntualità, i funzionari del MEF ministero hanno precisato che più di 100 milioni di FSC non c'erano. Di fronte alla domanda "scusate, ma ci sono 2 miliardi e 700 qui". La risposta è stata "No. 2 miliardi e 700 sono cartolari. Sostanzialmente per tutto l'FSC di tutto il sud ci sono non più di 600 milioni. Quindi, se ne diamo 200 a voi sostanzialmente blocchiamo la spesa". Ecco allora, io credo che sia importante uscire dall'ambiguità e cominciare a parlare di soldi veri. Praticabili. Non di slides. Miliardi che saltano perché non ci sono. Perché la praticabilità finanziaria di queste risorse non c'è.

Moderatore Gaetano Pedullà

Sul piano per il sud?

Gaetano Armao

Il piano per il sud è una scelta importante. Intanto è un bene che si sia ricominciato a parlare di sud, quando un anno fa eravamo all'idea che il sud era incapace di spendere le risorse che aveva. Anzi ne aveva molte di più di quello che serviva e che probabilmente ne aveva sprecate ancor di più. E che quindi era meglio spostare le risorse al nord e farle restare al nord perché questo avrebbe efficentato la spesa. Questo è finalmente venuto meno. Sono finalmente venuti fuori i dati veri sulla spesa nel settore pubblico allargato. Il Dr. Le Maitre, direttore della DG Regio della Commissione Europea, ha spiegato all'Italia che se non utilizza a pieno gli investimenti ordinari, i fondi europei, che sono fondi addizionali, non servono a nulla, non producono sviluppo, vengono solo sostituiti all'intervento ordinario. Pertanto occorre ripensare prima di tutto all'intervento ordinario per poi rafforzare l'effetto dell'intervento straordinario.

Io prendo dalle slide del ministro Provenzano due dati che condividiamo. Sull'analisi siamo d'accordissimo. Ora vi dirò perché su tutte le soluzioni non siamo d'accordo.

21 miliardi di euro di intervento ordinario nel 2008, 10 miliardi di euro di investimento ordinario nel 2018. Questi sono i numeri. Cioè, l'intervento ordinario in dieci anni si è dimezzato. Quindi la valenza sostitutiva (quello che ha detto il Dottor Le Maitre era tutto vero, lo ha ribadito peraltro a Palermo in un convegno che ho organizzato con la CPRM), dimostra che lo Stato non fa la sua parte. Bene fa Provenzano all'interno del governo, il Presidente Conte lo ha detto questa mattina pure sul Quotidiano del Sud, a dire che bisogna rilanciare gli investimenti ordinari o quantomeno riparametrando l'investimento nel sud. Si è accertato che si tratta di 62 miliardi di spesa per investimenti sottratti al sud e investiti al nord. Che sia chiaro, sono numeri e il settore pubblico allargato sono conti pubblici territoriali. Abbiamo commemorato una settimana fa Enrico La Loggia. L'articolo 38, basta rileggerlo, del nostro statuto, è una sorta di ante litteram dei conti pubblici territoriali. Andiamo a vedere i numeri concreti: vuol dire per la Sicilia una perdita secca negli ultimi anni di 20 miliardi di euro l'anno, perduti dalla Sicilia, che è un quarto del PIL, equivalenti a 55 milioni di euro al giorno. Cioè, questo sistema di minori stanziamenti e di investimenti mancati nel sud ha sottratto ai siciliani 55 milioni di euro al giorno.

Gaetano Pedullà

Questa è la prima verità. Soldi virtuali. Annunci e risorse che non ci sono.

Noi non ci dobbiamo limitare al carro delle doglianze, ma cerchiamo di capire anche perché non si supera una certa logica. Sindaco Orlando, pochi giorni fa ho incontrato Battisti, l'AD delle ferrovie. Mi ha sottolineato questo indirizzo: il 34% degli investimenti è obbligatoriamente destinato al sud. Grandi progetti al sud. Abbiamo anche visto l'impegno di RFI per il mezzogiorno. Poi però al nord c'è il Frecciarossa. Qui c'è il freccia rotta quando va bene. Le domando: si può continuare a sostenere una strategia e un indirizzo politico per cui i soldi vanno dove ci sono i soldi? Cioè si investe in infrastrutture moderne, efficienti, del futuro (l'alta velocità è in questo momento è un esempio emblematico), dove quei treni hanno un numero di passeggeri che giustifica l'investimento. Invece al sud c'è poco traffico, ci sono poche merci, c'è poco business. Tenetevi i treni che ci avanzano dal nord. È una situazione che, senza fare vittimismo, può continuare ad accettare?

Sindaco Leoluca Orlando

Grazie per questa occasione di confronto. Vorrei partire da un incontro tra il Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa e gli operai del cantiere navale di Palermo. Il generale Dalla Chiesa pensava che fosse importante aiutare un cambio culturale della nostra realtà. Andava nelle scuole, non chiedeva super scorte, cercava di mandare un messaggio di normalità. Incontrando i lavoratori del cantiere navale ha detto "guardate io non sono venuto a fare la rivoluzione. Sono venuto soltanto ad applicare la legge." E uno dei lavoratori del cantiere ha detto "Generale, chista na rivoluzione è!". Io posso permettermi di utilizzare questo tempo per fare un inno alla normalità? Posso dire che oggi per il mezzogiorno è rivoluzionario chiedere normalità? Palermo è una città che culturalmente è cambiata, cercavo di dirlo ieri. Noi abbiamo adesso l'esigenza normale di trasformare il cambiamento culturale che c'è stato in sviluppo economico. Da questo punto di vista voglio

riprendere l'intervento del presidente Cascetta, il quale però vorrei che non richiamasse i numeri delle somme disponibili perché questo aumenta il mio stress. Quindi rimuovo i numeri indicati per dire, come sostanzialmente il presidente Cascetta ha detto, come noi siamo un paese che sta cercando di raggiugere livelli di normalità. E' una normalità evitare le periferie. Cioè superare la dimensione periferica delle realtà. Il web lo ha già garantito. Le persone e le merci ancora no. Il superamento della dimensione periferica. Normalità è portare a 150-200-300 chilometri la velocità dei treni. Normalità è rompere le Alpi. Continuare a superare le barriere. Adesso anche la Torino Lione sta diventando una normalità con tutti i problemi che questo ha comportato per arrivarci. Normalità è sfruttare tutto il territorio. Normalità è rendersi conto che il nostro paese è troppo piccolo per garantire coesione. Ed è troppo grande per garantire coesione territoriale. Il che significa sostanzialmente che noi dobbiamo costruire un meccanismo di incentivazione delle coesioni territoriali locali. Perché è soltanto questo che elimina la perifericità. Qualcuno lo farà prima, qualcuno lo farà dopo, ma se non si punta sui governi locali è evidente che non si avrà uno sviluppo di sistema. Si avranno sempre inevitabili scelte sperequate.

Da questo punto vista quando sento parlare di patto per il sud io sto male. Perché mi sembra che sia il classico diversivo "ti do la specialità e ne riparliamo il prossimo anno". Noi possiamo chiedere che ci sia rispetto alle realtà del nostro paese, del Veneto come della Sicilia, un poco di sana normalità? Normalità è anche chiedersi se l'investimento che viene previsto poi viene speso. Perchè da questo punto di vista credo che ci sia stato una intuizione felice da parte del Ministro Delrio, il quale come è noto diceva che bisogna fare la cura del ferro. Però questa cura del ferro nel resto d'Italia è diventata normalità, da noi facciamo fatica a fare il biglietto unico tra il tram gestito dal comune e l'anello ferroviario gestito dalle ferrovie. Entrambi in piazza Politeama. Entrambi nel centro della città. Cosa voglio dire?! Io credo che quello che dovremmo cercare in qualche modo di mandare dal mezzogiorno è un messaggio di volontà di normalità. Le ZES non partono perché l'individuazione delle aree sono state fatte tenendo conto degli imprenditori clienti esistenti e non di nuovi investimenti. Le delimitazioni territoriali, ovviamente tranne quelle di Palermo che sono state fatte avendo una logica industriale, abbiamo escluso alcune aree perché c'erano troppi insediamenti industriali. No grazie, non dobbiamo dare un incentivo a chi già c'è. Dobbiamo cercare se possibile di attirare nuovo investimento. Chi già c'è ha fatto un calcolo, esiste, campa, vive e continuasse a campare bene. Però se devo guardare le Zes del resto della Sicilia, è presente il vicepresidente che evidentemente potrà smentirmi, si sono fatte le individuazioni territoriali in base alle imprese esistenti e clienti di qualcuno. Il che significa che non si è creata quella nuova attrattività imprenditoriale industriale di cui abbiamo tanto bisogno.

Voglio continuare questo elenco dicendo noi abbiamo fatto una scelta in questa città. Può sembrare strano che uno come me faccia un inno alla normalità. Ma c'è un tempo per ogni cosa. C'è un tempo in cui devi chiedere la specialità, financo i vespri siciliani con l'esercito davanti alle case, alla quale io mi opposi perché dissi che mi sembrava eccessiva la presenza dell'esercito, essendo io come è noto un amico dei mafiosi, e come è noto difende la mafia. Perché avevo la preoccupazione che questa specialità potesse produrre vizi. Sono stato smentito perché la vecchina la mattina alle otto portava il caffè al soldato friulano che era in un posto fisso. Quindi quando qualcuno mi parla dei vespri siciliani io riconosco che ho sbagliato e che quindi mi ricredo. Soltanto gli stupidi non riconoscono i propri errori. Ma era una valutazione. Perché io personalmente feci a suo tempo una battaglia per l'eliminazione della cassa per il mezzogiorno. Ma non perché rubavano, anche gli ordinari si rubano, non occorre un intervento straordinario per rubare. Il ladro bravo è bravo. È bravo sempre. La tangente se la prende sempre, la collusione c'è comunque. Il mio problema è un altro. L'idea che ci possa essere un intervento straordinario! La Germania ha unificato la Germania. Lo scarto tra DDR e Repubblica Federale di Germania era maggiore che tra Milano e Siracusa. La Germania non ha fatto un piano speciale. Ha raccolto l'appello straordinario di Helmut Khol, che rimane un personaggio straordinario, perché tra i pochi statisti che ha avuto la fortuna di fare tre operazioni di unità e non di divisione. L'Unione Europea, chiudendo gli occhi davanti ai conti italiani perché pensava che fosse importante aiutare questo processo. Unificando la Germania si è realizzando un progetto di futuro. Allora io dico la normalità. Abbiamo un porto che finalmente ha un presidente normale che sta facendo la propria parte. Abbiamo un porto il quale presidente Pasqualino Monti, grazie alla riforma dell'autorità di sistema, può affrontare i problemi della Val di Mazzara, portando insieme Termini Imerese e Porto Empedocle passando per Palermo e per Trapani. Questo consente ad un sindaco normale di non impiccarsi per avere il trasporto merce su Palermo. Perché se il trasporto merci va a Termini dove è più normale che stia, ben venga. Intendo dire: sostanzialmente si può ragionare in termini di normalità? In termini di normalità significa che abbiamo una assurda normativa regionale che ha attribuito alla autorità portuale la gestione degli otto porti della città di Palermo. Qualificandoli porti di livello regionale. Qualcuno mi dà la conferma scientifica che Sant'Erasmo è un porto di livello regionale o che Sparacavallo lo è piuttosto che Renella? Cosa fai rispetto a questa scelta? Una scelta del passato, perché la Regione di oggi ha parecchio da farsi perdonare, ma non esageriamo caricandogli pure il passato. Ma dicevo: cosa si fa? Si impreca contro il legislatore? No, piuttosto si raggiunge un protocollo di intesa con il sistema di autorità portuale e la città di Palermo. Che ha ceduto Sant'Erasmo per consentire di fare l'intervento su Sant'Erasmo. Infatti ho già ceduto tutta la piazza della borgata marinara dell'Acquasanta all'autorità portuale, che deve fare gli appalti in modo da poter avere un'unica visione che collega il molo alla borgata marinara. Perché diversamente il molo va per una strada e la borgata diventa ex marinara. Abbiamo realizzato 4 linee tram, ne abbiamo altre 7 che sono già finanziate. Vorremmo poterle utilizzare queste risorse. Vorremmo potere continuare questa normalità. Abbiamo fatto le opere necessarie per quanto riguarda l'aeroporto. Mi avete mai sentito chiedere risorse speciali per Palermo? Io sono uno abituato a gridare. Ma non mi avete mai sentito gridare per soldi. Quando qualcuno mi dice che ci vogliono soldi io dico che i soldi non ci vogliono. Avere le condizioni per spendere quelle che hai. È normale che dopo che si è fatto il più importante intervento sul mezzogiorno, da parte di un governo precedente, con il patto per il Sud e con RUIS, intervento sulle periferie, poi si bloccano queste risorse perché si prescrive (inaudita) una tempistica che non è possibile rispettare? Che cosa me ne faccio presidente Cascetta della previsione delle risorse se poi io so che quelle risorse non le posso utilizzare perché viviamo in una regione, e vorrei proprio chiudere con questo riferimento, a statuto speciale? Io ho dedicato la mia vita e anche la mia carriera universitaria, poi ho fatto altre scelte, ero ordinario di diritto regionale. Toglieteci la speciale autonomia. Fateci essere normali. Perché la speciale autonomia ha fatto la fine della muraglia cinese. Fu costruita dai cinesi per difendersi dall'invasione dei mongoli, la costruirono così bene che diventò una prigione. E quando i cinesi che pure avevano inventato la polvere da sparo nell'800, entrarono in contrasto coi giapponesi, i giapponesi avevano moderne armi da fuoco e i cinesi delle bellissime sciabole. Ecco, credo che sia questo il senso complessivo. Per favore considerateci normalmente. Non vogliamo finanziamenti straordinari e speciali. Toglieteci la speciale autonomia. Non è possibile che ci sia l'attuale sistema articolo 14 e 15 dello statuto siciliano che attribuisce alla Regione e al suo parlamento (si chiama parlamento ma chiamiamolo consiglio. Chiamiamoci Regione Sicilia e non Siciliana) la potestà esclusiva in materia di ordinamento degli enti locali. Ma l'ordinamento degli enti locali, la vita degli enti locali, quella che ha ricadute economiche, è vincolata dalle leggi finanziarie nazionali. Quindi, per cortesia, eliminiamo la speciale autonomia. Considerateci normali.

Gaetano Pedullà

I soldi sono virtuali in gran parte. Se si potessero spendere quelli ci sono sarebbe ottimo. E ci sono problemi di burocrazia e legislativi che creano una grande difficoltà. Il Sindaco Orlando dice che spesso i numeri sono argomenti testardi e nella relazione del quadro che ci ha fatto il Presidente Cascetta è emerso questo fallimento delle ZES.

Leoluca Orlando

Posso permettermi di dire che il professore Cascetta ha fatto un'operazione di aritmetica ma non di matematica? C'è una gran differenza tra i numeri dell'aritmetica e quelli della matematica. I numeri dell'aritmetica dicono che oggi noi siamo ricchissimi. Ma il tema di fondo è esattamente questo, credo che sia fondamentale questo passaggio: la differenza tra aritmetica e matematica.

Gaetano Pedullà

Vicepresidente Armao, il tema delle ZES era una grande promessa. È stato detto, non è partito niente, si è fatto un ragionamento sull'esistente e non sul futuro. La domanda è secca: c'è modo di recuperare? C'è prospettiva che questa visione abbia un senso? O dobbiamo continuare a rimpiangere aree dell'Europa dove si è consentito, con i porti franchi, di recuperare risorse che qui restano utopia?

Gaetano Armao

Intanto non sono d'accordo con una parola di quello che ha detto l'amico Orlando sul tema della specialità. Perché se fosse vero quello che dice lui avremmo una Calabria felix e sarebbe già arrivata ai livello della Lombardia e del Veneto e invece una Sicilia che, avendo la specialità, si è suicidata. Il dato non mi pare questo. Non entriamo in questo tema. Abbiamo luoghi per discutere su questo tema e non mancheranno le occasioni.

Sul punto delle ZES. Su Palermo abbiamo fatto scelte molto importanti sul piano strategico. La prima è quella di avere fatto le ZES attorno ai trainer. Intanto le ZES italiane sono ZES di seconda mano. Di secondo livello. Perché come è noto i vantaggi fiscali sono abbastanza marginali. I vantaggi doganali sono molto limitati. Sono delle ZES tanto per dire che abbiamo fatto le ZES. Se andiamo a vedere le ZES Polacche o in altra parte di Europa facciamo ridere i polli. Non siamo per niente competitivi. Siamo talmente poco competitivi che, nonostante la visione pessimistica, e mi limito a questo della specialità dell'amico Luca, noi abbiamo presentato le super ZES, le troverete nella legge di bilancio che stiamo presentando. In che senso super ZES? Utilizzando l'autonomia speciale stiamo azzerando, come peraltro abbiamo già fatto sulle addizionali Irpef e Irap, stiamo eliminando tutto il gettito che, diretto verso la regione nel coacervo delle imposte, vengono prelevate per chi si alloca nelle ZES. Sostanzialmente le nostre ZES aggiungeranno ai benefici fiscali di matrice statale, quindi quelli uguali alle ZES in tutta Italia, dei benefici fiscali specifici delle ZES siciliane.

Gaetano Pedullà

Quando?

Gaetano Armao

Con la legge di bilancio che sarà approvata entro la metà di aprile. Aspettiamo il decreto del Ministro Provenzano per l'emanazione delle ZES. Quando ci insediammo nel 2018 il capitolo ZES in Regione equivaleva a questa carpetta. Vuota. Abbiamo avviato immediatamente il lavoro e da un lato abbiamo fatto una ipotesi di rafforzamento, maggiori semplificazioni e maggiori incrementi del beneficio fiscale, e dall'altro un'idea di ZES che, pur non competitiva pienamente sul piano della dimensione europea purtroppo per quelle connotazioni generali che sono state scelte e che sono queste (non possiamo fare di più, è lo Stato che dovrebbe fare di più. Ma ora vi dico una cosa sulle questioni doganali), abbiamo avuto l'idea di ancorare le ZES a dei driver. Cioè, la ZES senza il driver non cammina. Il treno senza la locomotiva non cammina. Perché o è una ZES dal vantaggio fiscale talmente significativo che diventa competitivo a livello europeo oppure devi dargli un supplemento connesso al territorio, alla presenza di driver sul territorio. Ecco perché abbiamo previsto un'area ZES accanto al Ri.Med, dove si sta costruendo il più grosso ospedale, la più grossa struttura di bioteck di livello europeo con un investimento da 500milioni di euro. È già stata allocata la prima pietra quindi stiamo parlando di cose vere, concrete e in corso di realizzazione. La ZES vuol dire stimolare la allocazione di start up, imprese o rami d'azienda che vogliono lavorare in sinergia con Ri.Med. E dall'altro abbiamo istituito un'area ZES accanto il grande data center che realizziamo a Brancaccio nella sede dell'ex ASI. Il più grande data center del sud mediterraneo che ha un investimento di 25 milioni di euro, e quindi immaginate per il digitale cosa vuol dire avere accanto questo grande data center la possibilità di allocare imprese.

Mi dispiace dover dare una notizia oggi (l'ho riservata per oggi ma è un fatto dell'altro ieri, quindi è purtroppo una cosa recente). Avevamo predisposto come Regione, in intesa anche con i 5Stelle, lo dico con la consapevolezza di aver perso una opportunità e spero che il Governo possa recuperarlo a breve, una soluzione che consentisse il mantenimento nelle ZES siciliane del vantaggio doganale. Nel 2017 è stato previsto un intervento che consente alle ZES per le quali è stato costituito il comitato d'indirizzo, la possibilità di introdurre una zona franca doganale. Avendo trovato il fascicolo ZES vuoto al nostro insediamento, avevamo chiesto di rimetterci in termini per consentire alle nostre ZES di avere anche la zona franca doganale. Purtroppo il governo sull'emendamento mille proroghe purtroppo ha detto no. Quindi, le nostre ZES non hanno la zona franca doganale. Questo riguarda tutta la Sicilia e ritengo che sia opportuno che questa questione venga rivista. E' giusto che le ZES oltre al vantaggio fiscale rafforzato abbiano anche il vantaggio doganale.

Gaetano Pedullà

Ci ha dato una notizia molto interessante oltre che di prospettiva. Sindaco Orlando, ho avuto una posizione personale critica sulla vicenda della TAV, che ha tanto animato la politica nazionale nei mesi scorsi, per rendermi conto di come può essere competitivo e alternativo un sistema logistico di maggiori dimensioni rispetto a quel tipo di corridoio, sono andato a visitare il porto di Rotterdam. È stata una esperienza impressionante perché si inizia a partire con una imbarcazione in questo posto e dopo un paio di ore si è ancora nel porto a vedere come funziona. Il tema di questo convegno è quello di capire se si può fare, come mezzogiorno, come Sicilia, una rete tra soggetti che possano attirare risorse, che possano attirare traffico, che possano dare una mano allo sviluppo delle infrastrutture e dell'economia complessiva regionale del sud. Tra chi la facciamo questa rete? Tra nani? Perché stiamo parlando di soggetti così piccoli che mi viene difficile immaginare che anche se fossero fisicamente tutti attaccati uno all'altro possano competere con quel modello. Questo progetto di rete è un progetto credibile o no?

Leoluca Orlando

È un progetto credibile a condizione che i soggetti cambino culturalmente. E abbiano una logica sistemica e non individuale. Rotterdam, una delle mie seconde patrie è l'Olanda, ha una caratteristica. Che è un grande porto europeo.

Però se tu vuoi intercettare in qualche modo quello che sta attraversando il mediterraneo, arriva a Rotterdam e poi torna a Palermo o Siracusa, non puoi pensare di chiedere che la zona franca sia il porto di Palermo. E te lo dice il sindaco di Palermo. Deve essere Siracusa o Augusta. A una condizione però. Che si faccia il collegamento ferroviario da Siracusa a Catania a Messina. Perché diversamente Augusta vale come Palermo. Il tema di fondo è avere un approccio ordinario sistemico. Per quale motivo anche io ho superato le mie resistenze su Torino-Lione? Le ho superate per una ragione molto semplice. Perché si è riscontrato che c'è una vitalità dei territori, dal punto di vista anche economico, ed un sistema di rete che rende questo collegamento un fatto importante. Per quale motivo tanti sono stati contro l'attraversamento dello stretto di Messina? E adesso cominciano ad essere a favore? A una condizione, che non sia la zona franca ad Augusta senza strade e senza autostrade. Cioè, che stia dentro un sistema. Perché se la domanda che tu mi pone è: si fa o non si fa? Ti dico no. Se tu mi dimostri che questo sta dentro, non l'accontentamento di qualche potentato politico o di qualche professionista lautamente retribuito, ma è dentro un sistema, allora va bene. È evidente che se fai una cosa isolata, non funzionerà mai. Il tema è esattamente questo: la dimensione sistemica. Appena tu annunci che fai qualche intervento speciale spunta qualche "surce". Io vorrei non vedere topi in giro. Se fosse possibile un confronto complessivo che ragiona rispetto a cosa fare. Ma voi sapete che Palermo e Milano sono le due città meglio cablate d'Italia? E io mi sono preso gli insulti per Open Fiber e gli scavi che ha fatto? Ma possiamo chiedere in via normale che si utilizza questa straordinaria ricchezza? È normale che non si consideri normale che Palermo è diventata una città turistica? L'anno scorso eravamo la quinta città turistica d'Italia. Siamo la città più sicura d'Italia nel rapporto reati/popolazione. Tutto questo possiamo averlo messo a frutto con una pari normalità da parte dei soggetti che operano su questo territorio? Questo è il tema di fondo. Ecco il perché della mia posizione di dire di no alla specialità. Perché dietro la specialità c'è sempre un trucco. Intanto c'è il trucco del mancato rispetto del tempo. Lo accennavo ieri e lo ripeto adesso. La storia di Palermo è una storia alternativa al populismo. Noi siamo cambiati in 40 anni, non in 40 giorni. Se il 6 gennaio dell'80 davanti al corpo di Piersanti ci stavano politici del nostro partito e se avessimo detto libereremo Palermo dalla mafia in 40 giorni, saremmo stati imbroglioni e populisti. Perché il populismo non è un partito politico. Magari fosse soltanto un partito politico! Il populismo è una perversione culturale. Io rischio di diventare populista quando penso che un problema lo risolvo subito con un tweet e uno slogan e non rispetto il tempo. Per cambiare occorre tempo! Il mezzogiorno è stato sempre preso in giro, e si è autopreso in giro, dicendo "decreto del ministro tutto risolto". Grazie.

Gaetano Pedullà

Sindaco, in un film abbiamo già visto che il problema di Palermo è il traffico. C'è un argomento molto importante se parliamo anche di aeroporti in questa sede. Ieri l'AD di Ryanair, annunciando che non pensa proprio a comprare Air Italy, ha spiegato che il motivo per cui quella compagnia è fallita sta nel fatto che ha pagato oltre 30 milioni di euro per la cosiddetta addizionale comunale. Tasse che vengono date ai comuni per poter utilizzare gli aeroporti. Un modo di vedere questo mondo così diverso rispetto al passato quando erano i territori a pagare i vettori internazionali per portare traffico e turisti. Mi domando, il tema della continuità territoriale, che è il biglietto da visita di un'altra grande regione italiana come la Sardegna, può essere considerato e utilizzato anche per la Sicilia?

Gaetano Armano

Tornerei sul tema della digitalizzazione. La Sicilia è per il secondo anno la prima regione in Italia per digitalizzazione, grazie allo sforzo dell'amministrazione regionale che con Open Fiber sta infrastrutturando l'intero territorio regionale. È un primato che consolidiamo per il secondo anno, grazie anche al fatto che siamo al 40% della spesa europea del 2014-2020 che, come è noto, si rendiconta entro il 2023. Si sta spendendo bene e nella direzione giusta, cablando l'intera regione e facendone la prima regione italiana per copertura e infrastrutturazione digitale.

Sugli aeroporti, invece, guardiamo la inanità e l'inadeguatezza di un sistema gestito dai comuni, dalle province e non dalla regione. La Puglia anni fa ha fatto una scelta strategica e intelligente che è quello di fare il sistema aeroportuale regionale unico. Proprio perché non bisogna essere né speciali né tantomeno guardare al particolare o all'interesse del singolo comune. L'infrastruttura aeroportuale non è della regione, probabilmente nelle isole si. Una infrastruttura aeroportuale come Malpensa è una infrastruttura Lombarda o una infrastruttura Piemontese? Come la definiamo? E' una infrastruttura che supera le regioni. Figuriamoci i comuni o le province in cui è allocata. Noi abbiamo lanciato, con il presidente Musumeci, una sfida che purtroppo le autorità portuali e i comuni che partecipano alle società aeroportuali non hanno percepito, che è quello di integrare il sistema degli aeroporti. Noi dobbiamo creare un sistema regionale. La Sicilia ha sei aeroporti. Sei società aeroportuali. Una follia. Per fortuna Catania ha avuto l'intuito e l'intelligenza e la lungimiranza di prendere Comiso e sta creando un sistema integrato. (Catania-Comiso lo fa anche per esigenze logistiche perché quando iddu, Etna parte, o c'è Comiso o niente. Quindi in qualche modo la ragione è stata aiutata dalla convenienza). Palermo e Trapani si sono fatti la guerra. E Ryanair ha mollato Trapani. Con una scelta assurda, miope. Noi abbiamo proposto a Palermo di prendere Trapani. Addirittura abbiamo detto, in una riunione in cui era presente anche l'amico Sindaco, "se prendete Trapani quello che noi diamo a Trapani in termini di capitolazioni lo diamo e partecipiamo a Gesap". La risposta è stata "ora vediamo". Ancora aspettiamo la risposta.

Leoluca Orlando

Ovviamente spiegherò.

Gaetano Armao

Avremmo oggi una aeroportualità integrata Palermo-Trapani, che a mio avviso è una ricchezza per la Sicilia Occidentale, non un indebolimento. È assurdo che ancora si facciano la guerra. Noi siamo per una integrazione quantomeno di due grandi società aeroportuali. Una nella Sicilia Orientale e una nella Sicilia Occidentale. Auspicabile sarebbe addirittura un sistema integrato per competere nel mondo,

per competere nel mediterraneo.
Dirò un'ultima cosa sul servizio pubblico e la continuità territoriale. Ieri è stata pubblicata la continuità territoriale di Trapani. E questo è un dato già. Quindi dopo Comiso anche Trapani, e abbiamo già avviato Palermo e Catania. Quindi quattro aeroporti in continuità territoriale era l'obiettivo con l'intesa con lo Stato con risorse significative.
Per quanto riguarda la soluzione del trasporto crediamo che di fronte alla difficoltà di Alitalia, che conosciamo tutti, bisogna reagire. Faccio qualche esempio. Diversi ragazzi mi hanno scritto via mail, molti dei quali miei studenti, per dirmi "non possiamo tornare a casa". Un giorno a novembre dovevo rientrare per essere presente ad una giunta convocata di urgenza: ho pagato 509 euro un Roma-Palermo. A questo punto la continuità territoriale deve essere aperta, non lo può essere in modo generico, va fatta negoziata con Bruxelles. Giusto ieri, non entro nei dettagli, abbiamo fatto una riunione con il presidente della Sardegna e il presidente Musumeci, per riflettere sul problema di sostenibilità della continuità territoriale, come Sicilia e Sardegna, finalmente giocando sul tema della insularità che è un tema europeo, che è un tema importante, perché consente di riconoscere una condizione cui deve far fronte lo Stato. Sapete qual è lo Stato con più cittadini insulari d'Europa? L'Italia. È venuto meno il Regno Unito dalla partecipazione all'Unione Europea. Il paese che ha più di 5 milioni di abitanti sui 14 complessivi cittadini insulari d'Europa è l'Italia. 6,6 cittadini insulari sono italiani. Quindi il paese che ha più rilevante la condizione di insularità è l'Italia. Bene, della condizione di insularità non se ne parla con grande difficoltà. Quindi siamo pronti a spingere su questo sperando che si crei massa critica, e non si facciano divisioni. Se avessimo tutte le società aeroportuali tra loro legate, spinte in una visione strategica, di presenza strategica nel mediterraneo e nel mercato del turismo faremmo molto meglio. Molto di più.

Gaetano Pedullà
Il tema del trasporto pubblico locale resta un po' all'ombra del grande calderone delle infrastrutture e dei trasporti. Si va sempre più urbanizzando la popolazione nel mondo e l'Italia insieme a questo. È il tema nel quale i cittadini si confrontano veramente col trasporto. E se i trasporti non ci sono, non si fanno, non funzionano vince la soluzione fai da te. In tutta Europa si va con il monopattino ad esempio. Lei è Sindaco di Palermo ma é anche un sindaco influente nel sistema Anci, nel sistema delle municipalità. Sotto questo aspetto c'è una prospettiva nuova sul tema del trasporto pubblico locale?

Leoluca Orlando
Intanto credo che sia chiaro a tutti che la Sicilia, che è regione a statuto speciale, è talmente speciale che in termini europei non è un'isola. Non è un'isola. Cioè di fatto è un dato oggettivo. Siamo in una situazione paradossale: non siamo considerati un'isola. Sto parlando di normalità da conquistare. Perché la Sicilia è troppo vicina a Villa San Giovanni con Messina. Mi permetto di dire che questa alleanza con la Sardegna può servire a comprendere che la condizione di insularità prescinde dal dato geografico. Ma almeno fintanto che non faremo l'attraversamento fisso dello Stretto di Messina siamo isola. Mi pare che sia fin troppo evidente.
Secondo passaggio, il riferimento al trasporto pubblico. Bisogna evitare di pensare in un tavolo secondo logiche imprenditoriali e in un altro tavolo secondo logiche politiche. Fermo restando che i ladri vanno arrestati. Fermo restando che chi fa falso in bilancio deve pagare. Il trasporto pubblico urbano non è conveniente in termini di mercato. Nessuna città d'Italia ha una società privata che gestisce il trasporto cittadino. Nessuna. Significa che ha una dimensione sociale che puoi anche rifiutare. Mentre sul gommato sovracomunale trovi imprese che sono disponibili. Non soltanto è fuori mercato il trasporto pubblico se vuoi che ci siano servizi di livelli essenziali di convivenza all'interno di una città e non si creino zone nere, zone buie. Ma la cosa più grave è che il fondo di trasporto locale viene progressivamente tagliato. Palermo è la città che ha il più grande car sharing pubblico d'Italia. Facciamo il servizio di car sharing anche a Catania, perché noi ci diffondiamo, abbiamo il bike sharing, facciamo questa attività. Ma non è che possiamo pensare che tutti diventino clienti del car sharing o del bike sharing. Scusatemi, cambio argomento e parlo di opera lirica. Noi possiamo decidere di eliminare l'opera lirica. Ma l'opera lirica di mercato non esiste. Il Metropolitan di New York è di mercato perché c'ha il 95% di finanziamenti privati. Che sono a carico del pubblico perché vanno a detrazione dell'imponibile. E quindi finiscono per essere pagati con le imposte che non vengono pagate da coloro che intervengono. Allora noi dobbiamo capire che non possiamo mescolare sempre. Ci sono alcune cose che hanno costi sociali che in un paese devono essere affrontate. Noi pensiamo che il trasporto pubblico in una città non debba essere affrontato secondo logiche sociali? Perfetto. Facciamo una gara e ovviamente riusciremo ad assegnare soltanto la linea 101. Per chi non è palermitano quella più redditizia. Ma questo non funziona.
Terzo passaggio riguarda gli aeroporti. Intanto per precisare l'aeroporto di Trapani è al 99% regionale. Per evitare che qualcuno possa pensare. Cinque anni fa io ho fatto un discorso che mi ha provocato tutte le antipatie dei trapanesi. Io cinque anni fa ho detto "guardate, questo aeroporto è destinato a fallire. Dovete raggiungere una intesa con l'aeroporto di Palermo". Risposta dei notabili locali, anche del tuo partito (si riferisce ad Armao), Orlando vuole prendersi Birgi. Delirio di onnipotenza. Ma era evidente che sarebbe finito, perchè scusatemi non voglio parlare a voi di una cosa che conoscete meglio di me. Una società che gestisce un aeroporto ha due anime. Una è un'impresa che deve avere il pareggio di bilancio o l'utile se possibile. Se è proprietà pubblica può utilizzare l'utile come investimenti ulteriori. Ma la società che gestisce un aeroporto fa dell'aeroporto un rapporto sul territorio. Le low cost sono in perdita. Le low cost sono un lusso. Si può permettere la low cost soltanto una società che ha il bilancio attivo. Cosa voglio dire: Birgi viveva della rendita dello zio d'America. Ogni anno la provincia di Trapani dava 8-9 milioni di euro a babbo morto. E con questi 8-9 milioni di euro a babbo morto si sono permessi il lusso di Ryanair. Quando la provincia è morta, come è noto, io sono andato a Trapani e ho detto "non avete futuro, collegatevi con Palermo". Se io devo andare a New York con un volo diretto dalla Sicilia, me la faccio un'ora di macchina e vado a Birgi. Se facciamo un'intesa possiamo stabilire che oltre le sei ore diventa Birgi il punto di riferimento. No, vuole prendersi l'aeroporto di Palermo. Dopodiché cosa accade? Accade evidentemente che Ryanair se n'è andata. Perché non ha avuto di fronte un interlocutore. Ho detto con molta chiarezza "se il problema è garantire il posto di lavoro di 40 persone assunte a Trapani, risolviamolo altrimenti. E non distruggiamo Punta Raisi". Ma se qualcuno pensa che carica l'aeroporto di Birgi, con i debiti che c'ha e con 40 persone sull'aeroporto, no grazie. Perché è un'azienda che si è fatta con grande fatica, è anche passata attraverso l'arresto di un vicepresidente che si pigliava la tangente a domicilio. Noi abbiamo superato una fase. Stiamo facendo tutti i lavori previsti, abbiamo rifatto le piste. Siamo un aeroporto normale. Stiamo crescendo. Adesso andremo a inaugurare il diretto United Palermo con New York. Abbiamo avuto oggi la conferma che finalmente abbiamo avuto, dopo quattro anni di ostacoli, il volo diretto Palermo Istanbul. E quindi abbiamo sostanzialmente la possibilità di avere un riferimento con voli diretti tutto l'anno da una parte verso l'atlantico dall'altra parte verso il pacifico. Stiamo andando avanti. Adesso va a finire che noi finiamo tutto questo perché si presentano 40 disoccupati che vogliono il lavoro!? No grazie. Utilizziamolo diversamente. Grazie.

Gaetano Pedullà
Grazie per aver contribuito a questa due giorni di convegno, di riflessioni, di messa a punto di uno dei grandi problemi del nostro paese. Il complesso dei lavori ha dato molte cose importanti sulle quali riflettere e spunti di lavoro positivi per tutti.

Un ringraziamento ai moderatori

Salvo Toscano

***LiveSicilia* (moderatore session 1)**

Giornalista, è condirettore del mensile I love Sicilia. Scrive di politica per il quotidiano on line Livesicilia, di cui è uno dei co-fondatori. Scrive per il Corriere della Sera e per il Foglio. Ha pubblicato otto romanzi, una raccolta di racconti e un saggio sui consigli regionali.

Manlio Viola

***Direttore Blog Sicilia* (moderatore session 4)**

Giornalista. Direttore Responsabile di BlogSicilia.it. Ha maturato esperienza nella Radiotelevisione, nella carta stampata e delle agenzie di stampa. Nel settore della comunicazione istituzionale ha curato la Pubblica Amministrazione regionale, la comunicazione in emergenza della sanità, le attività regionali dell'assessorato ai Lavori Pubblici, alle Infrastrutture ed ai Trasporti. E' stato consulente per la comunicazione di sindacati e associazione datoriali del settore dei trasporti su gomma, marittimi e su ferro.

Gioacchino Amato

***La Repubblica - Palermo* (moderatore sessione 2)**

52 anni, giornalista di economia esperto del settore dei trasporti e in particolare di quello aereo. Lavora a Repubblica, redazione di Palermo. Ha iniziato la sua attività alla Rai nel 1987 come autore e regista di trasmissioni radiofoniche e televisive dopo varie collaborazioni con radio e tv locali. Ha poi lavorato nei quotidiani L'Ora, Oggi Sicilia, Repubblica, per il mensile Sicilia Motori, curato le pagine nazionali prodotto auto dei quotidiani Editoriale Nuovo Oggi, lavorato ai siti di informazione web Si24 e Repubblica.it edizione Palermo. E' stato addetto stampa e capo ufficio stampa della Provincia di Palermo.

Nino Amadore

***Il Sole 24 Ore* (moderatore sessione 5)**

Corrispondente da Palermo de "Il Sole 24 Ore", segue le inchieste sulla criminalità organizzata in Sicilia e Calabria e, dal 2005, in particolare gli aspetti dell'economia criminale. Ha seguito per "Il Sole 24 Ore" la svolta contro la mafia di Confindustria Sicilia, da cui è nato il libro L'isola civile. Le aziende siciliane contro la mafia (scritto con Serena Uccello, Einaudi 2009). Ha pubblicato anche La zona grigia. Professionisti al servizio della mafia (La Zisa 2007), La Calabria sottosopra, inchiesta sulla società calabrese tra politica, economia e 'ndrangheta (Rubbettino 2010) e L'Eretico. Mimì La Cavera un liberale contro la razza padrona (Rubbettino 2012).

Roberto Nanfitò

***Avvocato e giornalista* (moderatore session 3)**

Avvocato e giornalista. E' stato Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Catania; Direttore Area Affari Generali, Amministrativo-Contabile-Marketing-Comunicazione-Stampa; Responsabile Prevenzione, Anticorruzione e Trasparenza e Tutela Dati presso AdSP Mare di Sicilia Orientale. Ha realizzato documentari sui porti di Catania, Messina, Palermo, Istanbul, Miami, Londra, Genova, Toronto, Montreal, Amburgo, Malta e Tripoli. Nel 2009 ha vinto il premio internazionale di giornalismo "Mare Nostrum" col video "Autostrade del Mare Mediterraneo".

Gaetano Pedullà

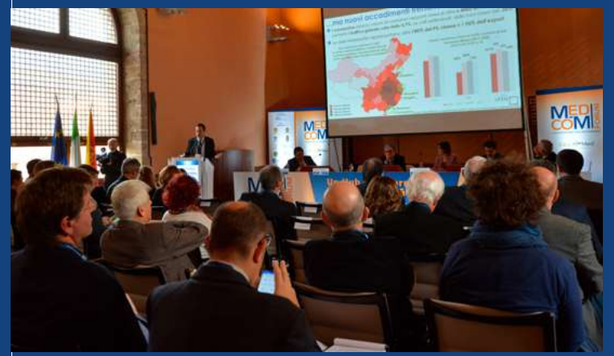
***Direttore La Notizia* (moderatore session 6)**

Direttore del quotidiano La Notizia. E' laureato in Scienze Politiche. Già redattore economico del quotidiano ItaliaOggi (1999-2002). Già capo servizio Economia del quotidiano L'Unione Sarda (2002-2003). Già capo servizio Economia del quotidiano Il Tempo (2003-2006). Già direttore del quotidiano Il Tempo (2006-2007) per poi essere fino al 2012 direttore Tv regionali del Lazio Gruppo Caltagirone. Dal 2013 a oggi è direttore del quotidiano La Notizia e del quotidiano online.

Amanda Jane Succi
Presidente CerpMed/MedCom Forum
AMANDA JANE
SUCCI

LORENZO LAGORIO

Scenario Economico del Mediterraneo in ambito trasporti, la ricaduta per l'Italia nel futuro
Massimo DEANDREIS
MASSIMO
DEANDREIS



GAETANO PEDULLÀ
LEOLUCA ORLANDO
Un Hub Mediterraneo
Oltre i confini:
Sistema di rete dei porti

Ufficio Stampa e Media Relations

Giovanni Iozzia

Responsabile Media Relations CerpMed

Giovanni Iozzia è nato e vive a Catania. Laureato in Filosofia presso l'Università degli Studi di Catania. Giornalista professionista. Ha iniziato la sua attività con il quotidiano "La Sicilia", proseguendo anche con "Espresso Sera" e "Giornale di Sicilia".
Ha diretto per anni il telegiornale dell'emittente televisiva TRA-Prima TV. Numerose le collaborazioni con altri giornali locali e nazionali, televisioni e radio private. E' stato addetto stampa e portavoce di diversi e importanti uomini politici.
Dirige il magazine online di eccellenze siciliane "Sikelian", il quotidiano online "Il Corriere di Sicilia", la rivista online specializzata nell'automotive "Automania" e la rivista nazionale di studi giuridici, politici e sociali "Codex". Ha scritto i libri: "Il Mistero dell'Alcorano - Seconda edizione" (2022), "Il meglio è passato - Trent'anni di politica a Catania (1998-2018)" (2019), "Secondary World. Tolkien nella narrativa fantastica" (2016), "Il Mistero dell'Alcorano - Prima edizione" (2016), "L'Estate di Catania" (2011), nonchè altri saggi di politica e di storia.

Impaginazione:

Tribbù - Comunicazionevoluta
Corso Italia, 164 - Acireale CT
Tel. 095 7634575
box@studiotribbu.it
www.studiotribbu.it

MED COM FORUM
FORUM ECONOMICO DEL MEDITERRANEO

ATTI DEL CONVEGNO
PALERMO | 13 - 14 FEBBRAIO 2020

Con il patrocinio di

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

REGIONE SICILIANA · REGIONE CALABRIA · Città di Palermo · ANCI · UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO · ENAC · SAC · AEROPORTO DI PALERMO GESAP · RAM spa Logistica - Infrastrutture - Trasporti · Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale · Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale · Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale · Autorità Portuale Augusta Priolo · aeroporto di catania · SICINDUSTRIA · CONFINDUSTRIA CATANIA · The INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS Port of Palermo

Partner istituzionali

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Si ringrazia

REGIONE SICILIANA · Città di Palermo · UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO · SAC · AEROPORTO DI PALERMO GESAP

www.medcomforum.com

AJS CONNECTION RELAZIONI PUBBLICHE E COMUNICAZIONE

Segreteria organizzativa:
AJS Connection srl
Via Simili 16 - 95129 Catania
tel +39 0957116077
e-mail info@ajsconnection.it
www.ajsconnection.it

CerpMed
MEDITERRANEAN STUDY ON PR

CERPMED - Centro Studi e Ricerche Relazioni Pubbliche nel Mediterraneo
Via Ingegnere 96 - 95125 Catania
e-mail info@med-com.it
www.cerpmed.it

EDIZIONI CerpMed