



ATTI CONVEGNO

Trasporti, Infrastrutture, Logistica di un Paese diviso a metà

*Lo sviluppo del Sud quale esigenza inderogabile per il Paese:
risorsa logistica strategica, piattaforma energetica e snodo portuale
intermodale cruciale per gli interscambi euromediterranei*

**ATTI DEL CONVEGNO
DELL'ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE
IN COLLABORAZIONE CON
L'ISTITUTO KRYSOPEA**

**ROMA, PALAZZO COLONNA
PRESSO LA SEDE DI CONFITARMA**



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

MERCOLEDÌ, 19 APRILE 2023

*Gli Atti sono pubblicati sul sito web
dell'Istituto Italiano di Navigazione.*

ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE

Piazza dei Santi Apostoli, 66 – 00187, Roma

Tel.: (+39) 06 67481502 – url e social: <https://www.istnav.org/> – 
e_mail: segreteria@istnav.org – istnav@pec.it

INDICE

PREMESSA – L’ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE

INTRODUZIONE AL CONVEGNO

IL KRYSOPEA INSTITUTE – PRESENTAZIONE

LOCANDINA

PROGRAMMA

PRIMA PARTE – INTERVENTI ISTITUZIONALI

- **On. Dott.ssa Simona Loizzo**, delegata del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- **Dott.ssa Emma Staine** – Assessore ai trasporti, delegata del Presidente Regione Calabria
- **On. Salvatore Deidda**, Presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati
- **Amm. Sq. Giuseppe Berutti Bergotto** – Sottocapo di Stato Maggiore della Marina militare
- **Avv. Giuseppe Cavuoti** – Dirigente della struttura di missione sulla politica del mare presso la Presidenza del Consiglio, delegato dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare

SECONDA PARTE – RELAZIONI

1. Interesse nazionale: Infrastrutturazione Strategica e Sviluppo integrato del Sistema Paese tra Neoglobalizzazione e Processi di Reshoring
 - **Dott. Roberto Bevacqua** – Direttore Generale Krysopea Institute
2. Il sistema sud tra nuovi equilibri mondiali e transizione ecologica
 - **Prof.ssa Angela Stefania Bergantino** – Professore Ordinario di Economia Applicata, Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”
3. Logistica e intermodalità
 - **Dott. Antonio Errigo** – Vicedirettore Generale di ALIS
4. Il potenziamento e l’integrazione delle infrastrutture di trasporto a supporto della crescita economica e sociale del Sud Italia: il ruolo del Ponte sullo Stretto
 - **Prof.ssa Marinella Giunta** – Professore Associato di Strade Ferrovie Aeroporti, Università Mediterranea di Reggio Calabria
5. Ponti Mediterranei
 - **Prof. Ing. Enzo Siviero** – Rettore Università eCAMPUS, Bridge Builder

TERZA PARTE

- Conclusioni
- Considerazioni finali e ringraziamenti



PREMESSA – L’ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE

L’Istituto italiano di Navigazione¹ ha una lunga tradizione. Istituito con Atto Costitutivo il 4 maggio 1959, ha avuto riconoscimento di personalità giuridica con il DPR nr. 1703 del 12 ottobre 1964 e, in tale occasione, il Consiglio Generale fu ricevuto dal Capo dello Stato, On. Giuseppe Saragat.

Si configura come Associazione non a scopo di lucro di esperti, professionisti e appassionati, inserendosi in un’estesa rete a livello nazionale e internazionale. L’Istituto è, infatti, membro fondatore dell’*International Association of Institutes of Navigation (I.A.I.N.)*² e dell’*European Group of Institutes of Navigation (E.U.G.I.N.)*³ nonché membro, da settembre 2017, della *Resilient Navigation and Timing Foundation (US)*⁴.

Lo scopo dell’Istituto Italiano di Navigazione è quello di promuovere lo sviluppo delle scienze e delle tecniche nonché il diritto, la giurisprudenza, la gestione e l’economia della navigazione in tutte le sue dimensioni: terrestre, marittima, aerea, spaziale e a cui negli ultimi anni si è aggiunta, in modo particolarmente rilevante e trasversale, quella cibernetica.

Tutte le attività sono svolte con l’obiettivo primario della diffusione della cultura tecnico-scientifica della navigazione in ambito politico, economico e sociale. Gli ambiti d’interesse e ricerca vanno dalle scienze, alle tecniche, all’innovazione, alle pratiche operative, dalla mobilità all’intermodalità, ai temi della sicurezza, sia nell’accezione di *safety* che di *security* e, ma non certo in ultima analisi, alla sostenibilità ambientale. Nelle finalità sono poi considerati tutti i mezzi di posizionamento, terrestri, satellitari e autonomi come i loro rapporti con i sistemi di telecomunicazione e nell’interazione uomo-macchina.

Negli ultimi anni passati l’Istituto è sempre riuscito a raccogliere una vasta rete di associati anche tra grandi Società ed Enti istituzionali che, tuttavia, nel tempo si è numericamente contratta. Il nucleo centrale ha cercato di mantenere salda la propria rotta di indipendenza intellettuale grazie ad un novero di Soci storici, Società private e Istituzioni pubbliche – soprattutto appartenenti al cluster marittimo – che non hanno mai mancato di fornire il proprio sostegno e contributo, sia in termini prettamente economici che di supporto alla ricerca e al raggiungimento degli obiettivi dell’Istituto.

Nel corso degli ultimi anni, a seguito di difficoltà organizzative e operative dovute anche alla crisi pandemica che ha dimostrato in generale una diffusa vulnerabilità di molte organizzazioni associative, l’Istituto ha sentito la necessità di rimodulare le attività e il proprio assetto socio/economico.

¹ <https://www.istnav.org/>

² <https://iainav.org/>

³ <https://eugin.info/>

⁴ <https://rntfnd.org/>

Nonostante tale difficile contesto, l'Istituto è riuscito a organizzare alcuni importanti eventi e avviare rilevanti progetti volti a realizzare la propria missione di raccordo tecnico, scientifico e di ricerca tra vari soggetti e organismi istituzionali.

Particolare impegno è stato, infine, dedicato alla ricerca di nuovi Soci Individuali e di un maggior numero di Soci Collettivi Sostenitori. L'Istituto si sostiene, infatti, grazie all'esclusivo e fondamentale contributo dei propri Associati: solo grazie ad essi è possibile raggiungere considerevoli obiettivi e continuare la tradizione di una Associazione, come si è detto, storica, che cerca costantemente di rinnovarsi e affrontare le tematiche più cogenti in tutti i campi dei trasporti. Lo scopo finale rimane quello di contribuire, anche con propri studi e ricerche, oltre che alla diffusione e allo sviluppo di una cultura legata ai temi della navigazione anche alla possibilità di farsi promotori di soluzioni e proposte sia dal punto di vista tecnico che gestionale da portare all'attenzione dei decisori istituzionali.

In conclusione, l'Istituto Italiano di Navigazione rimane a nostro avviso una concreta realtà sebbene oggi numericamente contenuta, nella quale esperti e professionisti di vari settori, anche molto diversi tra loro, collaborano per un fine comune: divulgare la conoscenza e la cultura della navigazione in tutte le sue forme. Tale scopo obiettivo non può, tuttavia, essere raggiunto senza il supporto di tutti gli Associati e collaboratori che, con grande passione e dedizione, da anni sostengono questa storica risorsa e che non deve essere in alcun modo dispersa. Proprio per tale motivo l'Istituto è alla costante ricerca di una maggiore partecipazione associativa e quindi di contributi che possano sostenerci nello sviluppo di nuovi progetti e opportunità, valorizzando le preziose capacità di cui già dispone, sempre con lo sguardo rivolto all'innovazione e nel costante ricordo di un passato virtuoso”.

Il Presidente
dell'Istituto Italiano di Navigazione
dott. Luca Sisto

INTRODUZIONE AL CONVEGNO

Il momento di profonda transizione dei paradigmi tecnologici e di riposizionamento geopolitico, geoeconomico e securitario sta mutando la competizione e le alleanze degli stati, ma anche il quadro dei traffici commerciali ed energetici continentali. Tutto questo genera nuove sfide per la sussistenza dei sistemi sociali ed economici e impone una necessaria riflessione sul grado di resilienza del nostro Sistema Paese all'interno dei rapporti di integrazione logistica, energetica, industriale e infrastrutturale anche esterni relativi alla cooperazione/integrazione con l'UE e con i paesi del Mediterraneo.

Le grandi sfide su digitalizzazione, logistica avanzata, integrazione dei sistemi del trasporto intermodale, destrutturazione della globalizzazione e le opportunità connesse ai nuovi processi di reshoring, impongono al Paese la necessità di ritrovare una reale unità territoriale attraverso l'integrazione dei sistemi di produzione, distribuzione e comunicazione. È pertanto necessario un intenso programma di investimenti che leghi e colleghi un Paese storicamente diviso in due, eliminando colli di bottiglia e valorizzando quella parte d'Italia, il Sud, che dispone di grandi potenzialità di sviluppo ma su cui occorre investire energie e sane risorse in un quadro sistemico di interventi tese a rimuovere inefficienze e criticità sociali che invece continuano a minare il suo sviluppo e, conseguentemente, ne rallentano quello nazionale.

In tale contesto, l'Istituto Italiano di Navigazione, in collaborazione con l'Istituto Krysopea, ha organizzato un incontro sui temi dei trasporti, della logistica e dello sviluppo territoriale del Paese con un particolare riferimento ai territori del Mezzogiorno d'Italia più critici e agli importanti progetti infrastrutturali messi in campo: *in primis* il **Ponte sullo Stretto di Messina**. L'obiettivo del Convegno è stato pertanto quello di cercare di approfondire tematiche di estrema attualità ed importanza, centrati sulle dinamiche per la tutela dell'interesse nazionale e il rafforzamento del grado di integrazione infrastrutturale e della competitività del nostro Sistema Paese. In modo specifico l'analisi si è rivolta al Sud Italia come risorsa per il Sistema Paese in grado di aumentare la competitività nazionale all'interno delle dinamiche UE, sugli scenari globali ma ancor più nel Mediterraneo, proiezione geografica naturale del Paese, centro di traffici planetari che devono essere governati sia dal punto di vista politico che economico oltre che securitario per garantire alla Nazione prosperità, futuro e sicurezza.

Il Segretario Generale
dell'Istituto Italiano di Navigazione
C.amm. (r) Francesco Chiappetta

Il Direttore Generale
del Krysopea Institute
dott. Roberto Bevacqua

KRYSOPEA INSTITUTE – PRESENTAZIONE

Il *Krysopea Institute* (<https://www.krysopeainstitute.com/>) svolge un articolata attività di ricerca, di analisi e di studi in campo economico, sociale, politico, culturale e di *intelligence* sul territorio nazionale, spostando di volta in volta il focus delle sue analisi sugli effetti che dalla macro si ripercuotono nel micro cosmo del nostro territorio in una visione sistemica che lega i grandi temi con lo sviluppo e l'interesse delle aree regionalizzate del Paese.



L'approccio di analisi è caratterizzato da una filosofia multidisciplinare che analizza i vari temi da una visuale *global system* approfondendo le criticità e i punti di forza dei diversi settori e temi oggetto di indagine, studiando le intercorrelazioni dei diversi campi di ricerca a partire dall'economia, l'ambiente, l'evoluzione sociale, l'istruzione, lo sviluppo e il ritardo territoriale, la sicurezza e l'interesse nazionale, la cultura declinata nelle sue varie accezioni come realtà vitale della società italiana.

Ogni settore ha per *Krysopea* viene analizzato nella sua multidisciplinarietà in quanto ogni tema si sviluppa con criticità e potenzialità che investono non solo il campo di indagine specifico ma tutti gli altri settori ad esso correlati. Così il tema del lavoro e del progresso sociale non possono essere svincolati con quello dell'avanzamento culturale dei territori in relazione al loro livello di *welfare*, della dotazione infrastrutturale del Paese rapportata con il sistema di rete delle singole Regioni che lo compongono; il sistema sanitario nazionale ad esempio non può sottrarsi all'economia dei luoghi, alla loro accessibilità e vivibilità in relazione alla trasparenza delle pubbliche amministrazioni e alla loro efficienza amministrativa ma allo stesso tempo i grandi temi del riequilibrio territoriale non possono essere avulsi da un'attenta disamina storica dei fondi destinati ad esso, alla volontà politica dell'intero arco parlamentare a risolvere il *vulnus* della spesa storica.

I settori di indagine dell'Istituto Krysopea sono pertanto strategici per il Paese e affascinano chi li analizza con professionalità e impegno, rappresentando le chiavi programmatiche ed operative dello sviluppo della Nazione, determinando la futura collocazione dell'Italia sullo scacchiere mondiale, misurando, in definitiva, la capacità di affrontare i problemi reali all'interno di un'arena competitiva globale, con una visione creativa che da sempre contraddistingue il genio italico ma anche con un approccio pragmatico che punta sulle capacità strutturali e imprenditoriali interne di un Paese finalmente unito nelle sue locomotive dello sviluppo.

LOCANDINA



In collaborazione con



*Lo sviluppo del Sud quale esigenza
inderogabile per il Paese: risorsa logistica strategica,
piattaforma energetica e snodo portuale intermodale
cruciale per gli interscambi euromediterranei*

Diretta streaming

<https://www.istnav.org/convegno-19-aprile-2023/>

19 APR 2023

dove
**CONFITARMA SALA
ANTONIO D'AMICO**

indirizzo
PIAZZA DEI
SANTI APOSTOLI, 66
ROMA

Inizio Convegno ore 16:00
per info tel. 0667481502

segreteria@istnav.org

© LQ 2023

PROGRAMMA



Istituto Italiano di Navigazione

Ciclo Eventi Anno 2023

Trasporti, Infrastrutture, Logistica di un Paese diviso a metà

Lo sviluppo del Sud quale esigenza inderogabile per il Paese: risorsa logistica strategica, piattaforma energetica e snodo portuale intermodale cruciale per gli interscambi euromediterranei

Mercoledì 19 aprile 2023, ore 16:00 ÷ 19:00
Palazzo Colonna, presso Confitarma sala «Antonio d'Amico»
Piazza dei Santi Apostoli, 66 – ROMA

IN COLLABORAZIONE CON



<https://www.krysopeainstitute.com/>

PROGRAMMA DEL CONVEGNO

ORE 16:00 SALUTI ISTITUZIONALI

- Dott. Luca Sisto – Presidente Istituto Italiano di Navigazione e Direttore Generale di Confitarma;
- On. Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati;
- On. Dott.ssa Simona Loizzo – Delegata del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Avv. Giuseppe Cavuoti – Dirigente della struttura di missione sulla politica del mare presso la Presidenza del Consiglio, delegato dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare;
- Dott.ssa Emma Staine – Assessore ai trasporti delegata del Presidente Regione Calabria.

ORE 17:00 ÷ 18:30 INTERVENTI E RELATORI - modera il dott. Luca Sisto

Interesse nazionale: Infrastrutturazione Strategica e Sviluppo integrato del Sistema Paese tra Neoglobalizzazione e Processi di Reshoring

- Dott. Roberto Bevacqua, Direttore Generale [Krysopea Institute](https://www.krysopeainstitute.com/)

Il sistema sud tra nuovi equilibri mondiali e transizione ecologica

- Prof.ssa Angela Stefania Bergantino, Professore Ordinario di Economia Applicata, Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”

Logistica e intermodalità

- Dott. Antonio Errigo, Vice Direttore Generale di [ALIS](https://www.alis.it/)

Il potenziamento e l'integrazione delle infrastrutture di trasporto a supporto della crescita economica e sociale del Sud Italia: il ruolo del Ponte sullo Stretto

- Prof.ssa Marinella Giunta, Professore Associato di Strade Ferrovie Aeroporti, Università Mediterranea di Reggio Calabria

Ponti Mediterranei

- Prof. Ing. Enzo Siviero, Rettore Università [eCAMPUS](https://www.e-campus.it/), Bridge Builder

ORE 18:30 ÷ 19:00 DOMANDE E CONCLUSIONI

diretta streaming

Programma aggiornato al 19 aprile 2023

ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE

segreteria@istnav.org - url: <https://www.istnav.org/> - 

PRIMA PARTE

INTERVENTI ISTITUZIONALI

NOTA

L'ordine degli interventi istituzionali è quello effettivamente seguito durante il Convegno, in quanto si è tenuto conto dei successivi impegni delle Autorità intervenute.

Intervento istituzionale: On. Dott.ssa Simona Loizzo

Delegata del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tre questioni di scenario per parlare di un paese diviso a metà:

1. Il mondo nuovo della Globalizzazione indotta dalla tecnologia*

Tutto sta cambiando sempre più rapidamente. La velocità con la quale la tecnologia si diffonde è profondamente invasiva. Un tempo le tecnologie si diffondevano con velocità lineare, oggi si diffondono in maniera esponenziale. E sta arrivando un'altra enorme trasformazione. Quella legata all'IA (Intelligenza Artificiale), all' IOT (Internet delle cose), alla *Cyber security*, ecc.

2. Nuove superpotenze si affacciano nel nuovo mondo.

SpaceX di *Elon Musk* compete gli Stati Uniti nella sfida della conquista dello spazio. Entro il 2024 pensa di mandare i primi umani a colonizzare Marte. Oggi, se paragoniamo la capitalizzazione di un'azienda con il PIL di uno Stato, Apple sarebbe al posto dell'Italia nel G8, prima anche di Brasile, Canada e Russia. Nuove e complesse multinazionali spostano equilibri, sviluppo, cambiano i destini di popoli e persone travolgendo i temi classici della discussione sul potere e sull'esercizio della sovranità.

3. La guerra tra Ucraina e Russia insieme alla pandemia hanno cambiato radicalmente il volto dell'Unione. L'attenzione verso il confine Russo sarà altissima. Il *baricentro politico dell'Europa rischia di essere ancora spostato ad Est *con un'Italia sempre più periferica.

Per dirla in un altro modo oggi sia l'Europa che l'Italia senza Mediterraneo, e quindi senza Sud, non riusciranno a competere con gli equilibri geopolitici che i TEMPI NUOVI ci propongono.

Trovo giusto il "razionale" del dibattito di oggi. Intelligente e raffinato.

Tra le sfide che interrogano la capacità di resilienza del Sistema Paese quella di ripensare la funzione del Mezzogiorno e tra le più significative. Integrare i sistemi di produzione, distribuzione e comunicazione diventa essenziale.

Così come essenziale è il ruolo che spetta al nostro mare.

Ministro il nostro mare è confine.

Guai a non capire che non può essere il solo fronte orientale il principale interesse Europeo.

Dal nostro mare, dal nostro confine, passa la prospettiva energetica, commerciale, sanitaria ed alimentare dell'Italia e dell'intero continente. Passa il futuro.

La stessa capacità di esercitare il nostro *Soft Power*, che ci consente di essere ancora un riferimento per l'intero continente africano, passa attraverso un protagonismo del Sud che si deve riallineare col resto del sistema Italia.

E si tratta sicuramente di riallineamento su Trasporti, Infrastrutture e Logistica come recita il titolo del confronto odierno. Di piattaforma energetica e ruolo degli snodi portuali.

Mi permetto di dire che però è anche, per esempio nell'ottica del reshoring, valorizzazione sul territorio di quell'immenso giacimento di intelligenze e risorse che sono i giovani laureati del Sud e il suo sistema universitario nel complesso.

Ultima annotazione: è vero che non esiste più un solo Sud.

La questione meridionale si diversifica al suo interno.

L'intervento pubblico fondato sulla delega alle regioni del Sud, da parte dello Stato, non ha prodotto i risultati sperati. Bisogna ripensare il modello dello sviluppo affidato alle sole Regioni. Non dimentichiamo che L'Italia è l'unico paese dell'Ocse, insieme a Grecia e Spagna, in cui nel periodo 2000-2019 sono cresciuti alcuni divari, tra cui quello delle disparità territoriali, misurate in termini di Pil pro capite.

In questa direzione sarebbe delittuoso sciupare le risorse esistenti attuali del PNRR, i fondi di Next Generation EU, quelli del bilancio pluriennale 2021/2027 e le linee di credito della BEI.

Grazie.

Intervento istituzionale: Dott.ssa Emma Staine*Assessore ai trasporti delegata del Presidente Regione Calabria*

Ringrazio gli organizzatori per l'invito e rivolgo i miei saluti ai convenuti.

Esiste un consenso pressoché unanime tra gli economisti nel considerare le infrastrutture come leve strategiche per stimolare l'economia. Tuttavia, la “questione meridionale” purtroppo ancora esiste, radicata in un contesto di investimenti inadeguati, scarsa capacità produttiva e poca attrattiva. È fiaccante dover ancora oggi sottolineare quanto sia necessario colmare il divario con il settentrione quando, in realtà, è nell'interesse dell'intera comunità nazionale interrogarsi sui suoi possibili rimedi. E non a caso, l'attualità della “questione meridionale” è un termine saliente del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che si dovrebbe tradurre in riduzione dei divari di cittadinanza e l'utilizzo di circa il 40% del totale dei fondi per finanziare riforme e soprattutto interventi in particolare per otto regioni del Sud.

Nella mia visione politica c'è un solo modo di agire: individuare degli obiettivi dai contorni netti e lavorare per raggiungerli nel breve termine, restituendo ai cittadini servizi di qualità. Nel mio recente ruolo di assessore ai Trasporti della Regione Calabria, al fine di superare il gap infrastrutturale esistente, con il supporto dei dirigenti e funzionari del settore, stiamo proseguendo per portare a termine iniziative già avviate da chi mi ha preceduta, perché ritengo fondamentale non disperdere neanche un euro dei soldi dei contribuenti e proseguire l'azione, se il progetto è valido.

Penso al contributo finanziario per il collegamento Alta Velocità ferroviaria da Sibari a Roma, operato da Trenitalia; al prosieguo dei contratti di servizio con Trenitalia per un investimento, da parte della Regione, di 140milioni di euro in nuovi treni, 27 per l'esattezza, che ci consente di rinnovare il parco mezzi di trasporto regionale, e che certamente migliorano la mobilità e la qualità quotidiana degli utenti. Questo significa offrire soluzioni più confortevoli a chi ogni giorno sceglie il treno per i suoi spostamenti, ma è anche un sostegno al turismo in vista dell'imminente stagione estiva. Investire risorse in infrastrutture e trasporti è essenziale per favorire lo sviluppo della Calabria, aumenta la competitività delle imprese e l'occupazione. Per questo sono state riavviate le attività per consentire l'effettuazione di una nuova gara per l'affidamento dei servizi aerei fra l'aeroporto di Crotona e quello di Fiumicino, e in particolare la conferenza di servizi presieduta dalla Regione si è conclusa con il Decreto del Presidente (n. 25 del 15/03/2023), che ha riconfermato l'esigenza del collegamento fra l'aeroporto di Crotona e Fiumicino, individuando condizioni di maggiore sostenibilità per i vettori aerei.

A mio giudizio, nel percorso di sviluppo dei territori è fondamentale inserire un partenariato pubblico-privato che, attraverso le remunerazioni del capitale investito, possa garantire un aumento degli investimenti e uno slancio della competitività, sviluppando servizi che favoriscano i collegamenti fra la Calabria e la Basilicata e altre regioni limitrofe, specie nei periodi di maggiore afflusso turistico.

Per gli spostamenti interni alla regione, fermi restando gli investimenti in mezzi di trasporto moderni e con ridotte emissioni inquinanti, sia treni che autobus, l'attenzione è anche in questo caso rivolta a modalità innovative di trasporto. Di recente è stato pubblicato in pre-informazione l'avviso per incentivare sul territorio regionale i servizi di *sharing mobility* complementari ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale: bike sharing, car sharing, carpooling, servizi a chiamata.

Perseguo l'ambizioso progetto di poter arrivare alla fine del mio mandato con il risultato di una Calabria connessa in modo efficace, con adeguati tempi di percorrenza e aumentata qualità del viaggio. Un lavoro disciplinato e complesso, propedeutico anche alla costruzione del ponte sullo Stretto che – a differenza di quanti pensano i diffidenti – non sarà una cattedrale nel deserto. Anzi. La Calabria e la Sicilia vedranno positivamente stravolgere proprio il complesso delle infrastrutture viarie e ferroviarie, con la conseguente riprogrammazione di un sistema di trasporti ad alta efficienza che forse ancora è difficile immaginare. A cascata arriveranno i benefici diretti e indiretti all'intero Paese e alla stessa Europa. Certo ci vorrà il tempo necessario e bisognerà vigilare affinché tempi e modi siano rispettati, nella massima trasparenza e all'insegna della legalità. Abbiamo la possibilità di avviare concretamente la realizzazione di un'opera ingegneristica che sarà destinata a passare alla storia, ma soprattutto consentirà di aumentare l'appel per ulteriori investimenti.

Intervento istituzionale: On. Salvatore Deidda

Presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati

Sono contento di essere qua. Noi abbiamo costruito la storia della navigazione nel mondo e, purtroppo, ho trovato che negli ultimi decenni lo si è dimenticato tant'è che ci siamo risvegliati con l'Algeria che rivendicava la Zona Economica Esclusiva fino al Golfo di Oristano. Non l'ha fatto con le Forze Armate ma con un'azione diplomatica e lì ci siamo accorti che forse stavamo perdendo posizioni nel Mar Mediterraneo.

Il Sud. Parlare di meridione come se fosse una macroregione significa non accorgersi che ci sono differenze fondamentali tra la Calabria, la Puglia, la Campania e la Basilicata, per non parlare della Sicilia e della Sardegna. Invece differenziare vuol dire anche capire che ci sono le vocazioni dei porti, delle stazioni e delle infrastrutture.

Sono orgoglioso che questa legislatura lo stia facendo. Per esempio, è di oggi la nomina di un nostro deputato della Basilicata nella delegazione italiana INCE. Nel centro europeo, invece, è di Potenza. Il Presidente della Commissione Trasporti è un sardo e nella medesima Commissione abbiamo un deputato casertano e una siciliana. I trasporti assumono in ogni regione una specificità. Infatti, quando, per esempio, affrontiamo il contratto di programma di RFI parliamo di porti ma specifichiamo che non sono tutti uguali. Penso al porto di Napoli che ha tanti traffici ma è privo del retroporto. Insieme al deputato Jimmy Cangiano siamo andati a visitare gli interporti campani che, con i loro grandi marchi, aumentano il Pil italiano. Mi fa piacere che l'Assessore calabrese, poi, riconosca che il Ponte sullo Stretto sia un beneficio per tutta Italia. Dobbiamo lavorare tutti affinché vengano migliorati e ampliati i collegamenti e ci sia l'intermodalità. E poi dobbiamo siglare un patto anche con gli Armatori. Grazie alle Associazioni perché forniscono alla politica le loro conoscenze. Il politico non deve essere un tuttologo. Questa è l'interazione che ci deve essere tra Politica e Industria; non è un'invasione di campo. La legge sugli interporti la porteremo avanti. Ieri mi è dispiaciuto che un componente dell'opposizione abbia detto che è vuota. La verità è che la legge è stata bloccata la scorsa legislatura perché qualcuno voleva escludere i privati della gestione degli interporti. Con noi non succederà: il privato può benissimo collaborare con il pubblico come stiamo facendo. Grazie per questa iniziativa. Sono qui anche per imparare da voi.

Intervento istituzionale: Amm. Sq. Giuseppe Berutti Bergotto

Sottocapo di Stato Maggiore della Marina militare

Ringrazio il Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione, dott. Luca Sisto per l'invito e saluto il Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, On. Salvatore Deidda, le autorità convenute, gli illustri relatori e i gentili ospiti.

Vorrei soffermarmi brevemente su alcuni concetti che ritengo essere particolarmente significativi per l'argomento di cui si sta trattando.

Mi trovo certamente davanti a un'audience molto qualificata. È inutile quindi rammentare che per il 90% di tutto il traffico merci mondiale, un segmento di questa filiera di trasporti utilizza il mare. Si tratta di un elemento di vantaggio anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale. Sapete bene che il trasporto via mare inquina cinque volte meno di quello ruotato e tre volte meno di quello su rotaia.

L'Italia ha un vantaggio di non poco conto: la conformazione e il suo posizionamento geografico. È una penisola all'interno del Mediterraneo che dispone di insenature naturali in cui si sono facilmente sviluppati porti commerciali, assetti strategici per l'economia nazionale. Affinché questi porti possano lavorare a pieno regime e creare il conseguente indotto per l'economia locale e nazionale, devono poter ricevere un flusso costante di navi all'interno dei propri bacini.

Gli sconvolgimenti verificatisi a livello mondiale, riconducibili alla pandemia Covid-19 e poi alla crisi in Ucraina, hanno rilevato la criticità delle catene di approvvigionamento e l'importanza del trasporto marittimo su differenti livelli, sia quello transoceanico sia quello interregionale. Anche se abbiamo osservato un flusso di traffici che hanno permesso di ingaggiare adeguatamente le nostre capacità portuali, è importante sottolineare come la rapidità con cui possono mutare le linee di comunicazione marittime in funzione di determinati avvenimenti, soprattutto in termini di sicurezza per la libera navigazione, introduce problematiche ai nostri scali, con ripercussioni sulla nostra economia. A riguardo, mi riferisco a quello che è successo qualche anno fa, nel 2018, nel Golfo di Aden. In questo caso la pirateria fece di fatto modificare a tutti gli armatori le rotte verso l'Europa; le navi non transitavano più da Suez e non attraversavano il Mediterraneo per cui non utilizzavano i porti italiani, quali ad esempio Gioia Tauro. Si preferiva circumnavigare l'Africa per raggiungere Amsterdam e Rotterdam.

Come possiamo evitare ciò? La domanda mi consente di introdurre il ruolo della Difesa e, in particolare della Marina Militare, che contribuisce alla libertà di navigazione e alla protezione dei traffici marittimi. Il nostro è un approccio federato, coordinato, condiviso e inquadrato in una

visione d'insieme per assicurare una cornice di sicurezza abilitante per le attività del cluster marittimo.

La nostra industria, è soprattutto manifatturiera, riceviamo materie prime, le trasformiamo e le esportiamo. Proprio a tutela degli interessi nazionali, con una economia che dipende dall'import e dall'export, la Marina impegna giornalmente tra le 15 e le 20 navi e altri assetti specialistici, con circa 3000 donne e uomini che assicurano la libertà di utilizzo e navigazione del mare dal Golfo Arabico, al Mediterraneo fino al Golfo di Guinea.

Se perdessimo le capacità di assicurarle il libero trasporto marittimo alle strategie di importazione delle merci, la nostra economia ne sarebbe fortemente penalizzata. Per poter utilizzare i nostri porti, la via di accesso deve essere sicura. Questo è quello che assicura per 365 giorni l'anno la Marina.

Intervento istituzionale: Avv. Giuseppe Cavuoti

Dirigente della struttura di missione sulla politica del mare presso la Presidenza del Consiglio – Delegato dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare

Vi ringrazio innanzitutto della disponibilità. Che piacere vedervi, visto che già ci conosciamo e abbiamo già iniziato da mesi un percorso che ha già portato dei primi risultati.

Abbiamo interrotto il fenomeno di *demarittimizzazione* e adesso diamo il via ad un lavoro di concerto dove c'è bisogno di tutti.

C'è bisogno di tutti quelli che ci credono. Innanzitutto, prima delle competenze, dobbiamo essere motivati e determinati. Prima di ogni interesse personale c'è un interesse superiore generale quale il bene dell'Italia, diciamolo.

A volte sembra che abbiamo quasi paura, preoccupazione quasi come dire pudore nel dire che abbiamo a cuore l'Italia ed i suoi interessi. Perché l'Italia ha dei propri interessi che vanno salvaguardati e dovremmo essere orgogliosi. Questo è un altro concetto che ogni tanto mi viene in mente. Sottolineo una banalità che però è poi essenziale. Ci siamo dimenticati spesso le cose più elementari, dovremmo riscoprirle dobbiamo essere orgogliosi e consapevoli di essere parte di un grande Paese che merita rispetto che merita rispetto e considerazione.

Detto questo, io ho questo impegnativo compito però piacevole perché Vi porto i saluti del Ministro, il senatore Musumeci, persona che ha fatto della integrità morale e della dignità personale un marchio di fabbrica. Quindi, per me è abbastanza agevole il compito da questo punto di vista. Porto i saluti anche del Capo di Gabinetto: dottor Riccardo Rigillo. E, quello non meno importante, del dottor Luca Salamone che, come dire, si è caricato sulle spalle da circa un mese e mezzo la neonata struttura di missione e col machete ha aperto una strada che non c'era.

Quindi ha dovuto anche un po' tagliare le canne, darci un'indicazione, una direzione diciamo così aprire un varco per orientarci.

Peraltro, il Ministro della protezione civile e delle politiche del mare, ha una delega sostanzialmente in bianco. Nel senso che deve svolgere un ruolo di concertazione e di ascolto nel comparto delle politiche del Mare. Però anche qui abbiamo un primo risultato perché in realtà il Comitato – CIPOM – e una struttura di missione non esistevano. Oggi ci sono: 1-0 palla al centro; testa bassa e pedalare.

Dal mio punto di vista tecnico aggiungerei solo un dato sui Comitati. Dovrebbero essere organizzati da una regia unificata che desse e dia la possibilità al Ministro semplicemente gli strumenti per decidere e fare dei comitati semmai un lavoro istruttorio/preparatorio prima. I comitati più che produrre riunioni dovrebbero produrre atti.

Ecco questo è un po' diciamo il ragionamento che facciamo quotidianamente con il dottor Salamone. È impegnativo però è anche molto entusiasmante che da valore. Nel senso che abbiamo una grande opportunità di creare valore, di generare valore tutti insieme. Difficile poter pensare di vincere questa partita da soli, quindi come dire noi abbiamo l'obiettivo di coinvolgere e lo facciamo. Il dottor Sisto, tra l'altro, è stato nominato tra gli esperti del CIPOM, quindi a sostegno della struttura di missione, come dire dell'obiettivo che il Governo si è dato: quello di redigere un Piano del Mare, il primo Piano del Mare. Entro il 31 luglio corrente anno e poi avremo, come dire, una messa a punto e una ridefinizione. Così abbiamo identificato soprattutto con il dottor Salamone una lista di *stakeholder* piuttosto corposa e credo che sia opportuno e necessario avere anche un cruscotto con i dati, assolutamente indispensabili per poter definire una rotta e quindi avremo bisogno di strutture come Confitarma che ormai ha un'esperienza consolidata sulla materia. È una tradizione importante e così come Alis che nell'intermodalità ha bruciato le tappe, andando ad una velocità davvero sostenuta. Inoltre, guai a delegittimare le istituzioni. Qui abbiamo delle rappresentanze importanti la Guardia Costiera che svolge un lavoro straordinario così come la nostra Marina Militare o la stessa alla Guardia di Finanza e a tutte le altre eccellenze che il nostro Paese può vantare. Naturalmente, come

dirigente, il dottor Salamone e tutti gli altri componenti anche della struttura che via via si stanno come dire unendo al nostro sforzo; ovviamente ci scuserete se all'inizio potremmo commettere qualche sbavatura non è certamente il nostro credo ma è da preventivare c'è però una forte voglia di lavorare garantendo da parte di tutti una onestà intellettuale. Una trasparenza e una inclusività. E questo è il nostro impegno e quindi rinnovando e auspicando veramente un lavoro di equipe.

Bando alle parole e darei parola e voce ai relatori.

Rinnovo ancora il saluto da parte del Ministro Musumeci che, per concomitanti e noti motivi parlamentari non è potuto intervenire, e quindi concludo con un auguro di buon lavoro a tutti.

Grazie.



SECONDA PARTE

RELAZIONI

Titolo della relazione

“Interesse nazionale: Infrastrutturazione Strategica e Sviluppo integrato del Sistema Paese tra Neoglobalizzazione e Processi di Reshoring”

Relatore:

Dott. Roberto Bevacqua, Direttore Generale Krysospea Institute

In un'era post globalizzazione e di mutazione dei paradigmi tecnologici ed energetici in atto, si sta delineando un Nuovo Ordine Mondiale.

Tali riposizionamenti dei blocchi geostrategici e soprattutto di polarizzazioni geo economiche generate dalla crescita vertiginosa della Cina e sotto la spinta delle economie emergenti degli altri paesi Brics, accentuatisi dai due cigni neri del Covid e dalla guerra in Ucraina, hanno messo in discussione lo scacchiere geopolitico bipolare rivoluzionando gli asset logistici e le interconnessioni infrastrutturali dell'economia globale, determinando nuovi equilibri/squilibri geoeconomici multipolari.

Il vulnus del disequilibrio di sviluppo socio-economico e infrastrutturale italiano, nello specifico nord-sud, in questi ultimi anni ha visto allargare la forbice tra aree del Paese che vivono livelli di investimenti e offerta di servizi ampiamente differenziati, condizionando di fatto la crescita strutturale del Sistema Paese, la sua competitività e la sua attrattività, condannandolo, nel lungo periodo, a una sorta di eutanasia, un lento ma inesorabile declino nonostante le elevate potenzialità.

Le criticità del nostro sistema competitivo toccano i livelli di innovazione tecnologica e di R&S, i ritardi di crescita infrastrutturale e di integrazione logistica intermodale, il gap di digitalizzazione dei servizi, lo sviluppo strategico sulle direttrici della competitività nei vari domini, le variabili demografiche negative, la tutela e la salvaguardia del nostro interesse nazionale in termini di sicurezza cyber del Paese e il grado di stabilità del benessere socioeconomico della nazione in funzione dei mutamenti geoeconomici planetari in atto.

A tal riguardo, gli investimenti infrastrutturali materiali e immateriali, in un'epoca di interconnettività esasperata, costituiscono le basi fondamentali di collegamento attraverso i quali i paesi più avanzati tecnologicamente e più forti economicamente influiscono sostanzialmente sugli scenari geopolitici mondiali.

La dotazione ed il potenziamento di asset materiali e immateriali, si rende necessaria per consolidare i processi di coesione territoriale e di integrazione delle interconnessioni intermodali sistemiche del Mezzogiorno con il resto del Paese, amplificando le opportunità per il tessuto industriale locale e la concentrazione spaziale di nuove attività relative ai processi di reshoring, aumentando il livello dei servizi dedicati e realizzando un'economia circolare sostenibile che permetta il rafforzamento dell'attrattività e una maggiore competitività strategica del nostro Sistema Paese.

Saluto il tavolo istituzionale e il tavolo dei relatori e naturalmente il padrone di casa il dott. Luca Sisto Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione e Direttore Generale di CONFITARMA, saluto il Segretario Generale dell'IIN Contrammiraglio Francesco Chiappetta e il Segretario Generale del Krysospea Institute dott.ssa Mariangela Caldani e naturalmente un saluto particolare a tutti voi presenti.

Come Istituto Krysospea abbiamo organizzato questo convegno con l'Istituto Italiano di Navigazione per affrontare un tema centrale per il nostro Paese e ancor più per il Mezzogiorno d'Italia. L'integrazione delle infrastrutture, della logistica, dei porti e dei trasporti di un Paese diviso a metà, è un tema certamente strategico e dà la cifra di quanto in questi ultimi anni sia aumentata la consapevolezza sulle nostre criticità ma anche la coscienza e il grado di responsabilità

che impone di sfruttare le nostre opportunità, che sono tante, e correggere i disequilibri funzionali che ledono i nostri interessi nazionali. Già nel titolo stesso di questo convegno si evidenziano due criticità storizzate, la prima è l'infrastrutturazione del Paese; quindi, una cronicità storica di ritardo infrastrutturale che ingessa da 30-40 anni lo sviluppo e la modernizzazione della nazione, dall'altra parte un'Italia divisa a metà; quindi, diciamo un ritardo di infrastrutturazione del Mezzogiorno all'interno del Sistema Paese, una questione meridionale storizzata che oggi è diventata una questione nazionale ed europea.

L'attualità che stiamo vivendo è caratterizzata da destrutturazione della globalizzazione, da una accelerata transizione energetica e mutamenti dei paradigmi tecnologici determinati anche da riposizionamenti e polarizzazioni delle forze internazionali intese sia dal punto di vista geopolitico che geostrategico e ancor più dal punto di vista geoeconomico. Ciò impone al Paese di ritrovare centralità economica e aumentare lo status di potenza sullo scacchiere internazionale a partire dal Quadrante Sud, che cresce più dell'Europa, caratterizzato da elementi di frammentazione e di integrazione ma che è proiezione geografica fondamentale per l'Italia e il Sud in particolare per tutelare gli interessi nazionali e gli asset strategici materiali e immateriali in un quadro securitario sui 5 domini, con controllo e deterrenza nel Mediterraneo Allargato e ruolo di Potenza Regionale che sia punto di riferimento per i paesi della sponda sud, soprattutto come cerniera di interconnessione con l'Africa e con la zona levantina.

Negli interventi istituzionali che mi hanno preceduto si è parlato di sicurezza della *Sea Line Communication*, la sicurezza dei traffici lungo le nostre vie di transito e la protezione della nostra Zona Economica Esclusiva.

Sebbene l'Italia sia un paese immerso nel Mediterraneo ma spesso non sembra averne la piena consapevolezza è, tuttavia, un molo nel Mediterraneo proteso in un piccolo mare che rappresenta l'1% delle acque ma in cui transita il 20% del traffico marittimo internazionale, oltre il 30% delle risorse energetiche mondiali e si sta caratterizzando come futuro hub strategico per l'idrogeno verde nel prossimo futuro. Certo sono numeri importanti, sono statistiche che danno la proiezione strategica economica del peso che rappresenta il bacino del Mediterraneo e il peso che ha e può ancor più rappresentare il nostro Paese in questa area tornata centrale negli interessi internazionali.

Nel Mediterraneo è localizzata la metà della flotta da pesca dell'UE, il secondo mercato al mondo per navi da turismo, con 400 milioni di viaggiatori, 500 patrimoni Unesco è un polo culturale straordinario in cui l'Italia rappresenta un attore determinante e potenzialmente il vero leader mondiale. Nel Mediterraneo operano venti porti di livello primario, cinquanta terminal

internazionali e oltre 450 scali terminali che si stanno sempre più integrando, riducendo i gap di operatività ed efficienza con quelli del nord Europa, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Bremerhaven in primis.

Il nostro Paese è il IV partner commerciale globale, dopo Stati Uniti, Cina e Germania, dei Paesi MENA, quindi siamo in buona compagnia, circa la metà dei contratti delle nostre imprese all'estero sono formalizzati all'interno dell'area Mena, oltre 30 miliardi di euro, un'area abbastanza vasta e di grande interesse in cui la nostra quota di mercato è circa il 5%, molto superiore alla quota di mercato del nostro export globale, pari al 2,8%. In questo bacino, fondamentale per il nostro Paese, siamo tra i primi nel mondo per investimenti *Greenfield* e *Mergers & Acquisitions*: prodotti finanziari con CDP, edilizia, agroindustria, turismo, settore sanitario, reti elettriche e cavi ICT, piattaforme energetiche e logistiche, energie rinnovabili, star up e PMI, automotive, settore idrico, cultura e restauro. L'Italia è un paese importatore di materie prime ma è soprattutto un paese esportatore, cerniera geoeconomica e culturale del mediterraneo con un bacino di piccole e medie imprese che interessano soprattutto ai paesi del Magreb e con cui aumentano gli scambi e le cooperazioni, pensiamo per esempio all'Algeria che da poco ha eliminato la clausola del 51% e ha rinnovato il codice degli investimenti aprendosi al mercato estero semplificando le possibilità di integrazione aziendale.

Il Paese e il Mezzogiorno soprattutto, proiezione geografica fondamentale, deve contribuire al processo di integrazione euromediterranea per stabilizzare e pacificare l'area con cui condivide il mare, proiettandosi nelle zone interne dell'Africa, costruendo un multilateralismo operativo con un approccio basato su una logica *win-win*, che predisponga alla cooperazione socio economica, che realizzi un'inclusività di fatto e acceleri lo sviluppo e l'interconnessione tra le due sponde, nord e sud del Mediterraneo finalizzando la realizzazione di uno spazio socio-economico-energetico e infrastrutturale integrato.

Pensiamo all'integrazione infrastrutturale dei trasporti tra l'R-TAP dell'UPM con le reti TEN-T europee e a ciò che è stato già fatto con SAFEMED sulla sicurezza Marittima, EUMED sull'integrazione ferroviaria e EMCAA sulla integrazione di uno spazio comune aereo Euro-Mediterraneo quindi tra la sponda sud del Mediterraneo, il nostro paese e l'Europa.

Bisogna che l'Italia si faccia promotore di un nuovo sviluppo cooperativo e di rilancio delle politiche con l'UPM per uno spazio economico comune riducendo fattori di stress come l'abbandono delle campagne e la relativa desertificazione che determina insicurezza alimentare, forte concentrazione nelle città con relativa pressione abitativa e disagi sociali, carenze quantitative e qualitative di acqua, conflittualità dovute all'accaparramento di risorse idriche,

pressione demografica che genera flussi di immigrazione incontrollata, con aumentati rischi di disagi sociali, rischi sanitari di contenimento di malattie endemiche come Denguè, Febbre Gialla, Ebola, Marburg. Entro il 2050 l’Africa raggiungerà i 2,5 mld di persone con il 50% sotto i 25 anni e con una proiezione al 2100 di 4, 4 miliardi di persone, se la sua transizione demografica non si evolverà in una seconda fase con una relativa accelerazione dello sviluppo socioeconomico dei territori africani in un clima di stabilità e pacificazione da guerre, conflitti etnici e terrorismo. Nel 2040 si troveranno nell’area MENA 19 dei 33 paesi più colpiti dallo stress idrico con rischi di nuovi conflitti e nuovi esodi, specialmente per quei paesi che detengono una condivisione di bacini idrici. Come la Turchia interessata al grande progetto anatolico di oltre trenta dighe sul Tigri e l’Eufrate, che porranno problemi con Siria e Iraq. Oppure Israele con le acque del fiume Giordano che accentuerà le relazioni già difficili con gli stati arabi vicini, Libano, Palestina e Giordania o pensiamo all’Etiopia, con la grande diga Renaissance sul Nilo Azzurro e i problemi di risorse idriche che si realizzeranno a danno del martoriato Sudan, ma anche le chiuse delle dighe lungo il fiume Naryn nel Kirghizistan che pone problemi già in atto con Tagikistan e Uzbekistan. Ci saranno problemi di conflittualità idriche e, quindi, problemi di esodi di popolazione e per un Paese come il nostro al centro, come ho detto prima una cerniera tra continenti, un luogo di passaggio, di incontro/scontro del Mediterraneo, queste pressioni saranno avvertite per prima. Ecco, quindi, che è importante per noi rivestire un ruolo di dialogo e di intervento nel Mediterraneo, fautore di relazioni e di cooperazione allo sviluppo infrastrutturale, energetico, agroalimentare, ma anche nel turismo nello scambio culturale, pacificando l’area con una maggiore responsabilità e una maggiore autonomia strategica che ci consenta di interpretare un ruolo di mediazione ma anche un ruolo di interconnessione economica geopolitica.

Sono grandi sfide della *governance* transnazionale mediterranea allargata che toccano ambiti sanitari, climatici, alimentari e idrici senza dimenticare terrorismo, pirateria marittima e criminalità organizzata. Ma sono anche sfide della *governance* nazionale visto che l’Italia è immersa nel mediterraneo e in questo mare deve tutelare le SLOC o la ZEE di cui ne è stata solo recentemente autorizzata la costituzione e sebbene con un ritardo di 27 anni.

Dobbiamo agire su molte criticità come nel campo della cyber security in cui abbiamo un gap strutturale sia in ambito pubblico che privato, nell’innovazione tecnologica, nell’incremento di spesa per R&S, nella digitalizzazione del Paese, nella formazione delle risorse umane, incrementando i livelli di produttività, elevando la qualità della scuola.

Ma, per tornare al tema strategico del convegno, è necessario soprattutto colmare i divari infrastrutturali con le altre nazioni, e riducendo i disequilibri territoriali del Paese che riducono

competitività e attrattività. Il disequilibrio di sviluppo socio-economico-finanziario specifico Nord-Sud, ma anche tra aree centrali e periferiche, aree metropolitane e aree marginali, in questi ultimi anni è aumentato con livelli di investimenti e offerta di servizi ampiamente differenziati.

Il Pil del Sud rispetto al Pil del Centro-Nord ha continuato a ridursi passando dal 57% del 2007 al 54% del 2017 contraendosi ancora di più con l'effetto covid e guerra russo-ucraina. La bassa qualità della scuola e delle strutture scolastiche, il basso livello dei servizi, la fuga cosiddetta dei cervelli, la bassa occupazione giovanile, ha generato la ripresa dell'emigrazione di massa e una contrazione demografica quasi irreversibile: sono 650.000 le persone che il Sud ha perso in 10 anni e che contribuiscono ad acuire le distanze territoriali e di autosviluppo e condizionano la qualità della Pubblica Amministrazione con pochi giovani e pochi laureati.

Ciò può minare la capacità progettuale e realizzativa del PNRR e dei fondi UE; se pensiamo che solo un progetto su tre al Sud ha ricevuto la necessaria validazione, si comprende bene come sia importante far restare il capitale umano formato sui territori, ma per fare questo occorrono servizi, progetti, visioni di medio lungo termine, integrazione infrastrutturale sistemica del Paese e in primo luogo del Mezzogiorno.

A partire dal 1992, si è assistito a un ridimensionamento dei flussi di investimenti in infrastrutture nel Mezzogiorno, anche quelle di tipo sociale. L'Indice di dotazione fisica di infrastrutture, elaborato dall'Istituto Tagliacarne dava già nel 2009 per il Sud un indice pari a 80 contro una media di oltre 110 per il Centro-Nord. Stock e flussi di investimento molto ridotti che hanno generato sperequazione quantitativa, qualitativa ma anche di livello concorrenziale nelle imprese intermodali che garantiscono accessibilità di un mercato e mobilità ai cittadini.

Il Sud ha il 58% di rete ferroviaria elettrificata, contro l'80% del Centro-Nord, e il 70% è a binario unico. Al Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia con l'AV/AC che oggi si ferma in Campania.

La bassa qualità dei servizi del sistema sanitario meridionale genera un'emigrazione sanitaria che costa al sistema sanitario delle Regioni più meridionali oltre 1mld all'anno, riducendo allo stesso tempo le risorse per investimenti.

Il 60% dei residenti al Sud ha opportunità ridotte di accesso alla Banda ultra-larga; questo condiziona di fatto la crescita strutturale e il grado di competitività e attrattività del Sud ma anche del Sistema Paese, frenando le aree più avanzate e bloccando lo sviluppo di quelle marginali.

Tutto questo determina un condizionamento della capacità di sviluppo, perché se riduciamo la spesa per investimenti riduciamo anche la capacità delle Regioni meridionali di avere crescita autonoma, penalizzando il *cluster* di aziende che possono svilupparsi nei territori o localizzarsi in

essi, acuendo i gap, sia a livello infrastrutturale sia a livello di servizi di base, nonché a livello di servizi avanzati, che frenano di conseguenza le precondizioni di crescita, arrestando agglomerazione industriale e investimenti dall'estero.

Gap infrastrutturali che si concretizzano nei bassi livelli dei servizi, nei ritardi dell'integrazione portualistica, nei deficit del sistema della logistica intermodale che, secondo il MIT, ci costa 40 mld di euro all'anno e 70 mld di mancato export, code per 38 ore, 8 in più della media europea. Campi che sono caratterizzati da flussi sinergici che aumentano o deprimono la competitività di un'area a seconda dei loro livelli di efficienza e dotazione base. Pensiamo al condizionamento, per esempio, dei grandi Player marittimi all'interno delle portualità del Mediterraneo, in funzione dei livelli e delle dotazioni di infrastrutture materiali, ma anche immateriali come automazione, sistemi di comunicazione e identificazione IOT, banda larga, I.A. In questi anni vi è stata e vi è una forte integrazione verticale e orizzontale tra grandi vettori e attività logistiche e terminalistiche portuali. I primi 10 grandi vettori marittimi rappresentano i tre quarti della quota di mercato e condizionano le scelte di approdo ai porti mediterranei a cui è richiesta una sempre più efficiente integrazione per i traffici mondiali in funzione di determinate condizioni di vantaggio, infrastrutturazione di base, integrazione logistica intermodale, servizi primari e servizi avanzati. Nei precedenti interventi istituzionali si è accennato al porto di Gioia Tauro, la sua naturale profondità dei fondali, la geocentricità della sua localizzazione nel mediterraneo sono vantaggi assoluti ma accanto a questi rimane fondamentale per un porto la presenza di una retro-portualità integrata con i territori, una l'intermodalità dei trasporti, la presenza di aree di stoccaggio, di elettrificazione delle banchine, la presenza di servizi burocratici efficienti come lo sportello unico Sudoco ma anche SUE e SUAP, benefici fiscali estesi a piattaforme logistiche integrate, l'attuazione e una maggiore autonomia di ZES e ZLS con aree franche interclues.

Sono scelte di programmazione e di investimento soprattutto del Governo, processi di strategia infrastrutturale della Nazione e non solo del Mezzogiorno, inteso come arteria del Sistema Paese caratterizzato anche da interconnessioni di subfornitura tra aree, per esempio pensiamo ai grandi settori del petrolchimico, del farmaceutico, dell'automotive, dell'agroalimentare, dell'aerospaziale. Il Mezzogiorno ha bisogno di agganciare le fasi cicliche ed espansive nazionali ma per farlo occorre rendere il Paese più organico, integrato non solo dai rapporti di subfornitura esistenti che abbiamo citato, ma dotando il Paese di relazioni sistemiche, infrastrutturando e specializzando le aree più disagiate. Un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente risponde ai fabbisogni di accessibilità di un sistema economico, che oggi è il sistema Paese, ai mercati internazionali e alla

mobilità della Nazione attraverso l'interconnessione infrastrutturale intermodale nodale, puntuale e lineare dei territori per l'efficientamento della catena logistica globale.

Una buona dotazione di infrastrutture riduce i costi fissi delle imprese rendendole più competitive ed efficienti, favorendo sia l'incremento dei volumi di produzione di quelle già presenti sul territorio sia la localizzazione di nuove aziende decongestionando aree storiche industrializzate

Un territorio integrato logisticamente e infrastrutturalmente rende i mercati locali più accessibili sia di sbocco che di fornitura, genera economie di agglomerazione, di scala e di scopo, aumenta la circolazione di idee e di opportunità imprenditoriali, attira risorse nazionali, investimenti diretti dall'estero, con conseguente trasferimento tecnologico, aumento di occupazione e processi di internazionalizzazione di imprese.

Proprio gli investimenti esteri in Italia sono cresciuti dell'83%, una cifra esponenziale che negli ultimi anni ha determinato una maggiore attenzione e interesse verso il nostro Paese da parte di investitori esteri. L'attrattività e la competitività italiana nei confronti dei restanti paesi dell'area del Mediterraneo è cresciuta, ma siamo passati dal 2 al 3,5% di IDE rispetto ad altre nazioni come la Francia che attrae il 21%, il Regno Unito il 17%, la Germania il 14%. Quindi quell'83% di crescita, sebbene rappresenti una crescita straordinaria ancora ci relega in una posizione abbastanza lontana dai nostri principali antagonisti. Crescono gli IDE soprattutto nell'ICT e nei prodotti e servizi informatici, nei trasporti e nella logistica, cresce anche il nostro *soft power*, siamo al 9° posto al mondo, che ci dice che c'è un rinnovato interesse internazionale per l'Italia e il Sud, ma necessitiamo di un piano strategico globale per stabilizzare questi risultati e recuperare i tanti ritardi del Paese.

Anche in questo settore i disequilibri territoriali restano importanti con il 90% di IDE attratti dal Centro-Nord e solo il 10% dal Sud, percentuale però che è più che raddoppiata in questi ultimi anni. Sono gli Stati Uniti i primi investitori in Italia con il 28% mentre si sono ridotti del 50% gli investimenti cinesi in attesa delle decisioni sul Memorandum della *Belt and Road Initiative* da parte del governo italiano.

L'eccessivo peso delle tasse il basso livello della produttività e dell'efficienza della burocrazia, ma anche la durata eccessiva dei processi civili e il basso livello dei servizi, dirottano verso paesi diversi dal nostro gli investitori internazionali, molto attenti soprattutto ai gap infrastrutturali materiali e immateriali tra i paesi e ai livelli degli investimenti nazionali in R&S e ICT.

Gli investimenti in R&S d'altronde sono un'altra componente strategica della competitività e attrattività dei sistemi economici. Nell'Ue, alcuni paesi hanno già raggiunto l'obiettivo comunitario di un livello di spesa del 3% del Pil nel 2020, l'Italia si colloca al 13° posto con 1,45%,

meno della media UE dell'1,50%, molto al di sotto della Francia, 3%, e meno di metà della Germania che ha raggiunto il 3,5%.

Anche in questo settore esiste storicamente un disequilibrio territoriale, il 75% della spesa in R&S delle imprese è concentrata in sole 5 regioni: Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Lazio. Il Sud copre il 10% e, naturalmente, ciò penalizza le opportunità di crescita del settore economico e limita l'attrattività e la competitività dei territori, unitamente al disequilibrio territoriale dovuto a minori investimenti in infrastrutture e risorse IDE.

Nei confronti del nostro principale competitor, che è la Germania, abbiamo un gap infrastrutturale materiale medio del 30%, significa un ritardo sostanziale nella dotazione e nella qualità di strade, autostrade, porti e aeroporti, e del 200% per quanto riguarda le infrastrutture immateriali, quindi banda larga, *information technology*, automazione, sistemi di identificazione merci e dematerializzazione dei controlli. Al Sud questo ritardo assume connotazioni ben più gravi poiché il rischio di non utilizzare i fondi comunitari e quelli limitati nel tempo del PNRR minano le opportunità offerte anche dalla localizzazione delle imprese interessate da un intenso processo di *reshoring* che riguarda le imprese europee e che potrebbero offrire ampie possibilità di agglomerazione, unitamente ai processi di investimento diretto dall'estero in quelle aree ad alto potenziale di sviluppo caratterizzate da geocentricità e vantaggi comparati potenziali rispetto ai traffici internazionali.

Proprio l'Italia, negli ultimi trent'anni ha spostato migliaia di aziende in Asia, soprattutto in Cina ma anche nell'Europa dell'Est, e da pochi anni ha iniziato, complice anche il covid e la guerra russo-ucraina, con altri paesi europei a spostare nel Mediterraneo parte di queste.

Sono principalmente PMI con propensione all'esportazione e il 30% delle imprese che hanno delocalizzato nei decenni scorsi sta attuando nuove strategie di localizzazione in senso *backshoring e nearshoring, friendshoring*.

Se prima la delocalizzazione è avvenuta per ridurre i costi di produzione e sfruttare il differenziale del costo del lavoro e allettata da migliori accesso ai mercati di sbocco e di forniture oltre che da tassazione e incentivi fiscali, oggi i processi di *reshoring* avvengono per la presenza nei paesi di origine o paesi vicini di tecnologie 4.0 che hanno ridotto i vantaggi dei minori costi della manodopera che tra l'altro si sono ridotti proprio in quei paesi in cui si era delocalizzato, ma soprattutto per efficienza logistica, portualistica e infrastrutturale intermodale. A questo si aggiungono vantaggi di un maggior controllo diretto di produzione e forniture, un maggiore livello dei servizi primari e avanzati, assenza di *choke point* e aree conflittuale in zone di produzione o

fornitura, sostenibilità ambientale e spinta etica dei mercati – tutela dei lavoratori e minor inquinamento – .

Ecco che per il Sud si crea una grande opportunità di sviluppo e di crescita che può garantire progresso sociale ed economico, ma bisogna governare le criticità nella formazione delle risorse umane, dall'infrastrutturazione e dal livello dei servizi, l'efficienza della burocrazia, la carenza di investimenti in ricerca e in digitalizzazione. Occorre un piano strategico che aumenti la dotazione di investimenti in questi settori, agendo sul cuneo fiscale, sulla decontribuzione INPS e sul credito di imposta ma soprattutto che integri logistica, trasporti e portualità, che razionalizzi e integri i distretti del mare e dia piena attuazione delle ZES.

L'Italia per ritornare a crescere e a competere con uguali potenzialità sugli scenari internazionali deve quindi guardare al mare e al Sud, alla logistica e alla portualità per aumentare la sua competitività e la sua attrattività nel Mediterraneo e non solo in questa area che resta però fondamentale per il nostro Paese.

Nonostante i 2 cigni neri, Covid e Guerra Russo-Ucraina, che hanno frenato l'integrazione e la crescita, l'interscambio marittimo rappresenta ancora il 70% del valore complessivo del commercio internazionale e il 90% del volume mondiale, viaggia sotto il mare il 96% di cavi informatici e il mare il sotto e il sopra, sarà sempre più determinante nelle risorse alimentari ed energetiche.

Il sistema della logistica e dei trasporti marittimi continua a rappresentare il 12% del Pil globale, il 3% di Pil in Italia e 12% al Sud.

La *Blue Economy* vale oggi oltre 30 miliardi di euro di V.A., un insieme di attività connesse che attiva altri 80 mld di V.A. per effetto moltiplicatore 1,7 delle filiere dando lavoro a oltre mezzo milione di occupati sfiorando il 10% del PIL quasi 230.000 aziende che costituiscono l'ossatura di quel mondo di piccole imprese che fanno da cornice a grandi top Player nazionali.

Il peso della *Blue Economy* al Sud rappresenta quasi il 12% del suo Pil che insieme all'agroalimentare e al turismo rappresenta *plus* fondamentali del suo sviluppo. Nelle Autostrade del mare il Sud rappresenta il 50% del comparto nazionale in Italia, settore che è cresciuto negli ultimi 10 anni più del 60% e in cui il Paese è leader nel Mediterraneo con una quota del 40%.

Se concentriamo l'analisi sui fondamentali del commercio internazionale italiano, nel 2022 l'interscambio del Paese è cresciuto del 28% ed è proprio dal mare, dai porti italiani, che si muove un interscambio commerciale col resto del mondo pari a circa 900 mld di euro, con un V.A. di circa 90 mld. E sempre dai porti italiani parte oltre il 55% delle esportazioni extra UE e oltre il 30% delle esportazioni totali del Paese e il 36% nell'area MENA, area fondamentale per nostri

commerci ma anche per i traffici, l'agroalimentare e le università del sud, per le piattaforme dell'energia, per le infrastrutture materiali e immateriali del nostro Paese.

I traffici portuali italiani nel 2022 hanno fatto realizzare un +2,4%, quelli mediterranei, esclusi quelli italiani, hanno avuto una contrazione dell'1%, quelli del North Range del 5,2% a ragione del fatto che nonostante i ritardi logistici e di integrazione portuale l'interesse e le attività dei nostri porti resta fondamentale e strategica per l'Europa e per il mondo, e i porti del Sud realizzano quasi il 50% del traffico merci totale italiano, con un potenziale di sviluppo e di integrazione straordinario.

Al Sud si produce oltre il 50% di energie rinnovabili del Paese, oltre il 90% della produzione a terra di gas, il Mezzogiorno rappresenta l'8° centro industriale d'Europa con oltre 90.000 imprese del manifatturiero, si pone come futuro hub europeo dell'idrogeno verde, ancora poco conveniente a produrlo e a spostarlo ma potenziale elemento energetico del futuro, asse di collegamento tra Europa e Mediterraneo Il Sud già rappresenta una piattaforma di stoccaggio energetico tri-continentale con le pipeline che giungono nelle regioni meridionali dal Nord Africa e dall'Asia, ricordo il TAP dall'Azerbaijan, il *Transmed* dall'Algeria, il *Green Stream* dalla Libia, in studio quello *East Med Poseidon* da Israele.

E il Meridione è nei fatti anche una piattaforma di interconnessione elettrica euromediterranea, attraverso l'accordo TERNA - STEG e CEF partirà un progetto di interconnessione elettrica tra l'Italia e la Tunisia, un ponte energetico sottomarino da 600 MW in corrente continua che collegherà Europa e Africa tramite la Sicilia. Ma anche tra Italia e l'Algeria è in via di formalizzazione un'intesa per la riattivazione del progetto di interconnessione elettrica tramite cavi sottomarini tra la regione algerina di *El Chafia*, sulla costa orientale, e la Sardegna, con una capacità fino a 2.000 megawatt, e a questi si aggiunge il grande progetto del *Tyrrenian link* con doppio cavo sottomarino elettrico tra Sicilia, Sardegna e il resto della penisola per quasi 1000 km e 1000 megawatt di potenza gestita sempre da TERNA.

Per chiudere e tornare alla questione dell'infrastrutturazione del Paese e del Sud e quindi dell'attraversamento veloce della penisola con il Ponte sullo Stretto, chi mi ha preceduto diceva che non può rappresentare l'ennesima cattedrale nel deserto, rafforzo questo concetto ormai universalmente condiviso che l'attraversamento stabile della penisola ha senso se c'è l'alta velocità Napoli-Bari e Napoli-Reggio Calabria, e naturalmente Messina/Catania/Palermo, parimenti a tutta una serie di interconnessioni complementari infrastrutturali di intorno alle due regioni contermini. Oggi lo Stretto rappresenta un collo di bottiglia, un *choke point* che frena lo sviluppo, l'integrazione logistica e dei trasporti e mina la nostra capacità di avere posizioni

strategiche non solo economiche e culturali all'interno del Mediterraneo ma geostrategiche e geopolitiche, in un'area fondamentale per i nostri interessi dove cresce la presenza e l'attività di paesi sempre più assertivi, pensiamo alla Turchia, all'Algeria ma anche alla stessa Francia che ha la sua visione egemonica più o meno in qualsiasi settore in cui è impegnata. Francia il cui bacino di interessi in Africa è strategico e spesso in competizione col nostro Paese. Noi abbiamo una linea strategica un po' diversa, una visione un po' più allargata, più atlantista, direi una visione in generale neotlantista di stampo matteiano se mi passate il termine, cioè con una maggiore integrazione Europea, ma paritetica, con una maggiore aderenza alla NATO e dall'altra parte con una maggiore integrazione-cooperazione su basi paritetiche con i paesi della Sponda Sud.

Chiudo dicendo che dalla soluzione di queste criticità che ho sottolineato in questo intervento, dalla volontà di tutti gli attori in campo e dalla consapevolezza che il cambiamento è necessario ma è anche un'opportunità, dipenderà il futuro del Paese e lo sviluppo del Mezzogiorno come asse terminalistico, logistico, infrastrutturale, ma anche energetico e culturale nel Mediterraneo.

Ciò serve al Sud e serve anche al Nord per un Sistema Paese coeso, attrattivo, competitivo sugli scenari globali. In questo modo difendere e tutelare gli Interessi Nazionali e garantire la Sicurezza Interna ed Esterna del Paese su tutti i 5 domini, con una maggiore responsabilità, autonomia e proiezione strategica internazionale.

Grazie

Titolo della relazione

“Il sistema Sud tra nuovi equilibri mondiali e transizione ecologica”

Relatore⁵:

Angela Stefania Bergantino – Professore Ordinario di Economia Applicata, Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”

Abstract dell'intervento

Lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno passa per il potenziamento degli scambi marittimi e il rafforzamento della rete portuale e logistica del Sud, che potrà renderne competitiva e attraente l'economia. Il sistema Sud può affrontare le sfide che l'attendono in termini di competitività, sostenibilità e opportunità da cogliere guardando al Mediterraneo e ai collegamenti marittimi. Gli impatti della pandemia, delle tensioni geopolitiche e della transizione energetica, con particolare riferimento al Mediterraneo, si sono concretizzati in nuovi scenari caratterizzati dalla variabilità dei noli, da porti congestionati, oscillazioni del prezzo delle materie prime e una forte spinta verso la sostenibilità. La crescente regionalizzazione della globalizzazione e del commercio mondiale in cui il Mediterraneo si trova ad essere il punto di congiunzione tra quattro aree economiche e geopolitiche (Asia, Africa, UE e Nafta) sempre più in competizione tra loro rendono il nostro Mezzogiorno strategico. L'intervento illustra le condizioni abilitanti affinché il sistema Sud possa cogliere appieno queste opportunità, alla luce dei nuovi equilibri mondiali e delle tempistiche della transizione ecologica.

Nel mio intervento mi focalizzerò soprattutto sul sistema Sud, sull'economia del Mezzogiorno e sulle prospettive di crescita di questo territorio. L'attenzione sarà dedicata alle opportunità generate dalla presenza di infrastrutture di trasporto, ai collegamenti marittimi e alla centralità del Mezzogiorno nel Mediterraneo, in un momento storico segnato da importanti sfide geopolitiche e prospettive legate alla transizione ecologica.

Dai dati dell'ultimo rapporto della Banca d'Italia emerge un quadro macroeconomico del Mezzogiorno piuttosto critico, non tanto per una questione congiunturale ma per l'evoluzione strutturale nazionale dell'economia. La forchetta nel rapporto tra gli investimenti e il PIL nel Centro-Nord e nel Sud e isole nel corso degli ultimi quindici anni si è continuata ad ampliare e il gap tra le due macroaree è in crescita, come risulta evidente dalla figura 1 (tratta da Rapporto Annuale della Banca d'Italia del 2022).

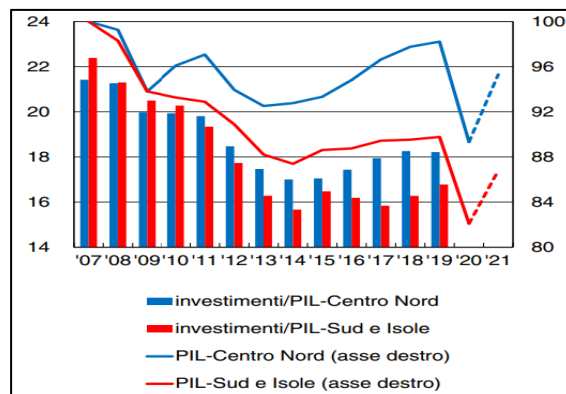


Figura 1: andamento PIL e rapporto Investimenti/PIL

⁵ <https://www.uniba.it/it/docenti/bergantino-angela-stefania>

Sebbene durante il Covid-19 la caduta del PIL sia stata più intensa al Centro-Nord rispetto al Mezzogiorno, il recupero è stato molto più contenuto e lento per il Mezzogiorno. Chiaramente non si rileva ancora l'impatto del PNRR, che potrebbe essere notevole, sempre che possano essere superati i vincoli legati all'effettivo utilizzo di questi ingenti risorse, che potranno tuttavia dispiegare i propri effetti solo a partire dal prossimo anno⁶.

L'acuirsi dei divari regionali sembra essere però un fenomeno piuttosto diffuso tra i paesi dell'Area Euro: i divari territoriali tra Nord e Sud Italia; infatti, seguono un trend europeo che si sta acuendo un po' ovunque, ad eccezione che in Germania, come riporta la figura 2. L'aumento dei divari territoriali nelle principali economie europee è spinto dai processi di agglomerazione verso le aree urbane e/o più sviluppate e registrano il progressivo indebolimento di quelle periferiche. Unica eccezione, appunto, la Germania, che riesce invece ad abbattere tale divario.

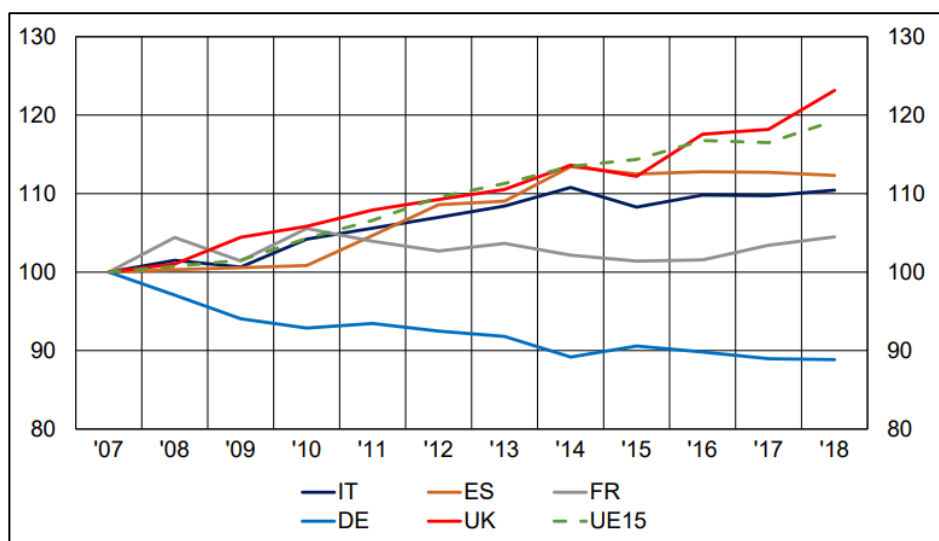


Figura 2: Coefficiente di variazione del PIL pro-capite regionale (base 2007)

L'elemento di preoccupazione maggiore, come sottolinea anche la Banca d'Italia (2022) è soprattutto il fatto che la scarsa performance del Mezzogiorno riflette quella del Paese nel suo insieme. Come si evince dalla Figura 3, infatti, la dinamica del PIL per abitante evidenzia differenze notevoli rispetto alla media dell'Area Euro, e le macroregioni italiane, sia quelle del Mezzogiorno sia quelle del Nord mostrano, nel lungo periodo, tassi di crescita negativi in controtendenza anche con le rispettive aree di confronto dell'Unione europea.

⁶ Bergantino A.S. (2022), Il PNRR e le infrastrutture: recupero e rilancio, in PNRR ITALIA, Il difficile equilibrio tra i territori, Corò G., M. De Castris, D. Scalera (a cura di), DONZELLI EDITORE

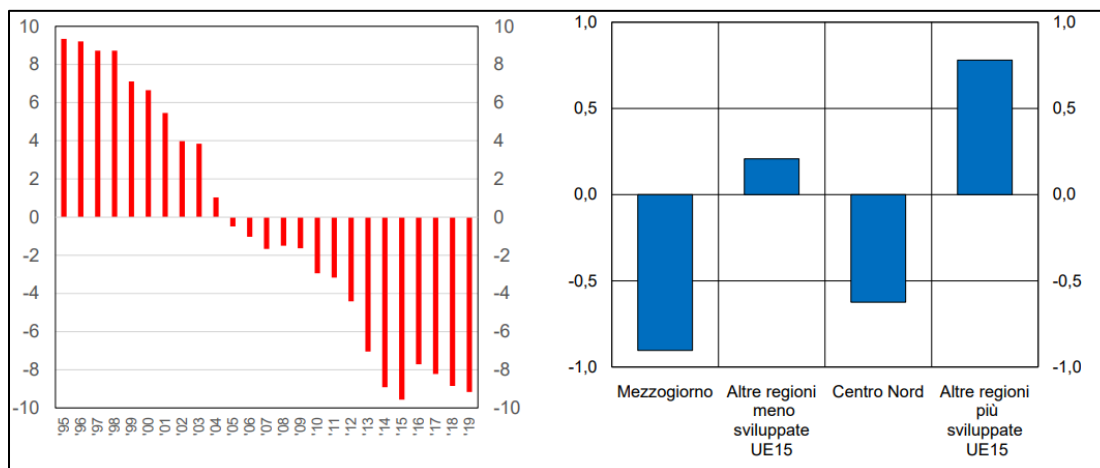


Figura 3: a) Italia, PIL per abitante (scarto % rispetto alla media area euro); b) Dinamica PIL pro-capite nel confronto europeo (var. % medie 2007-2018)

Il gap del sistema Italia rispetto al resto dell'Europa è un problema che dipende in buona parte dalla performance del Mezzogiorno. Il rischio di spopolamento demografico, imprenditoriale e culturale del Mezzogiorno è concreto. Lo spostamento interno, dal Sud verso il Nord e verso i grandi centri in Italia è solo una parte del problema. C'è un rischio complessivo che sta assumendo contorni sempre più evidenti: non quello che il Mezzogiorno diventi sempre più periferia rispetto al Nord, ma che l'Italia sia periferia rispetto all'Europa. Senza voler ricordare le parole di Giuseppe Mazzini, “L'Italia sarà quel che il Mezzogiorno sarà”, è importante comprendere su quali elementi è necessario concentrarsi per dare opportunità al nostro Paese attraverso la crescita del Mezzogiorno.

È noto che in Italia in generale le imprese sono piccole, ma nel Mezzogiorno sono di dimensioni ancora più piccole e con una forte fragilità. Quest'ultima è dovuta a caratteristiche aziendali, come la capacità ridotta di fare ricerca e di innovare, anche per via di una serie di limiti al credito e alle fonti di finanziamento, per la capacità di creare rete e di fare sistema. Tali aspetti penalizzano fortemente le imprese del Mezzogiorno e il mercato del lavoro, con shock differenziati a livello spaziale. La limitata capacità di reagire del territorio è collegata anche al fenomeno dei cosiddetti “cervelli in fuga” ma, soprattutto, alla limitata dotazione infrastrutturale e di servizi di accessibilità. Il Mezzogiorno ha bisogno di un tessuto produttivo capace di renderlo attrattivo e di creare massa critica, ha bisogno di qualità dell'azione pubblica; ha bisogno, poi, soprattutto, di reti e accessibilità che permettano di superare i problemi strutturali di carenza nella dotazione di infrastrutture.

Dalle mappe di accessibilità riportate in figura 4, calcolate non a livello di regione o di provincia, ma di sistema locale del lavoro (SLL) - che è un'unità di osservazione molto granulare che consente

portare l'analisi a livello sub-comunale e quindi più vicino a imprese e cittadini - pubblicate dalla Banca d'Italia (2021), emergono forti disparità territoriali⁷.

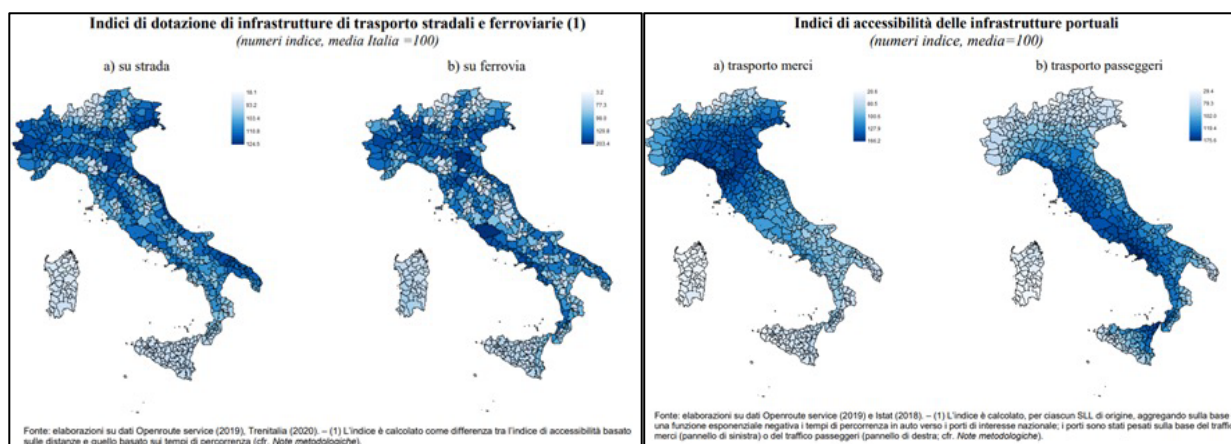


Figura 4: mappe di accessibilità

Rispetto al trasporto passeggeri il Sud si presenta come un attrattore turistico che continua a funzionare, ma se guardiamo alla mobilità delle merci il quadro è diverso. Le merci arrivano al Sud attraverso il Mediterraneo: circa il 60% delle merci arrivano al Sud via mare e entrano nei porti del Mezzogiorno. Il problema è che poi fanno una grande “fatica” a uscire da questi territori. Non bastano i porti di *transhipment* o di rinfuse liquide per dire che le merci arrivano al Sud, questa è solo una parte della storia.

Il transito delle navi nel Mediterraneo richiede infrastrutture a rete per poter trasferire queste merci nel sistema Paese. In questa direzione sono sicuramente necessari interventi nel settore marittimo allargato; interventi che siano funzionali ad attivare l'economia del mare nel senso più ampio del termine e a potenziare un settore dell'economia che contribuisce già significativamente alle grandezze macroeconomiche dell'Italia, producendo il 16% del valore aggiunto nazionale. Secondo il SRM (2023), solo la Germania ha valori più elevati⁸.

A giugno 2022, l'import-export via mare dell'Italia ha raggiunto i 184 miliardi di euro, con un aumento del 42% su base annua, e i traffici dei porti italiani hanno raggiunto, durante il primo semestre del 2022 i 244 milioni di tonnellate, in aumento del 2,7% rispetto al 2019. L'Italia è top 20 mondiale per competitività logistica e prima in Europa e nel Mediterraneo per lo *short sea shipping*. I porti del Mezzogiorno movimentano oltre 200 milioni tonnellate di merce all'anno, circa il 47% del totale del traffico italiano, e stanno mostrando tassi di crescita superiori a quelli

⁷ Bucci M., E. Gennari, G. Ivaldi, G. Messina e L. Moller, (2021), I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso, Questioni di economia e Finanza (n. 635), Occasional paper, Banca d'Italia.

⁸ SRM (2023), Rapporto “Italian Maritime Economy, 2022”, Napoli.

dell'import-export nazionale nel suo complesso. Certo bisogna sempre tenere conto, quando si guardano i tassi di crescita, anche dei valori assoluti, più ridotti del Mezzogiorno rispetto alle altre aree del Paese. Cionondimeno il dato è confortante.

Il traffico container non si è praticamente fermato con la pandemia, e non si è fermato neanche con la guerra. Ciò consente di affermare che in termini di capacità di reazione i porti italiani hanno mostrato una certa resilienza. Abbiamo ancora in mente le immagini dei porti americani della costa della California con le code di navi in attesa di ancorare, e chi non si ricorda invece di quanto è successo vicino al nostro Mediterraneo, nel canale di Suez.

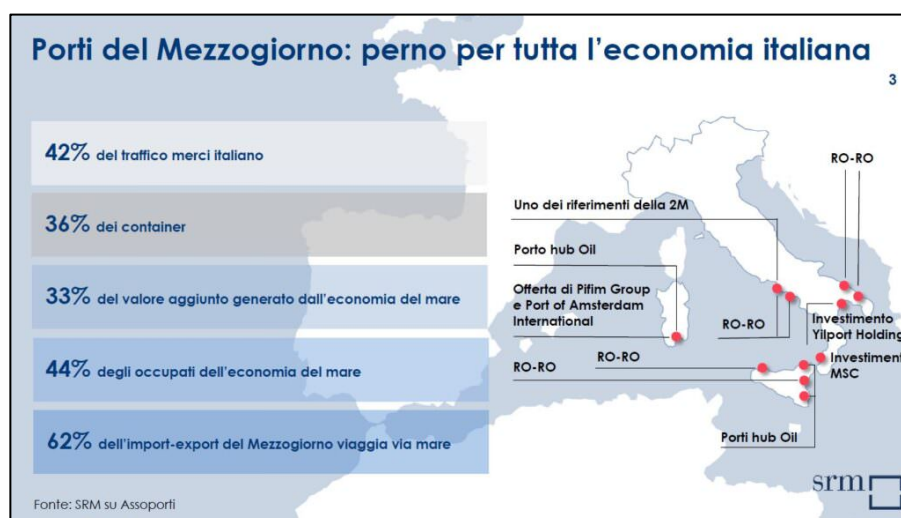


Fig. 5 – I Porti del Mezzogiorno d'Italia

Lo sviluppo dell'economia del Mezzogiorno passa dunque per il potenziamento degli scambi marittimi e il rafforzamento della rete portuale e logistica del Sud, che potrà renderne competitiva e attraente l'economia.

Un passo verso il rafforzamento del ruolo del Mezzogiorno nelle reti di trasporto è riscontrabile nell'approvazione da parte della Commissione per i Trasporti e il Turismo del Parlamento europeo della revisione del regolamento TEN-T, avvenuta lo scorso 13 aprile. I membri della Commissione hanno ribadito la necessità di completare i principali progetti di infrastrutture di trasporto della rete centrale TEN-T entro la fine del 2030, tra i quali è previsto il prolungamento del corridoio dei Balcani occidentali da Durazzo, in Albania, a Skopje, in Montenegro, e a Sofia, in Bulgaria, attraverso il mare Adriatico fino a Bari con un collegamento via Tirana, che entra nella mappa dei corridoi di trasporto europei.

Gli impatti della pandemia, delle tensioni geopolitiche e della transizione energetica, con particolare riferimento al Mediterraneo, si sono concretizzati in nuovi scenari caratterizzati dalla variabilità dei noli, da porti congestionati, oscillazioni nel prezzo delle materie prime e una forte spinta verso la sostenibilità. La situazione geopolitica sta cambiando rapidamente, e non solo per

effetto della guerra. La stessa transizione ecologica sta focalizzando l'attenzione dei paesi sviluppati, inclusa l'Italia, verso aree del mondo fino a qualche anno fa ancora trascurate: non solo Cina e India e non più solo i Paesi arabi per le importanti riserve di carburante fossile.

La Strategia di sicurezza e difesa per il Mediterraneo pone il cosiddetto “Mediterraneo Allargato”, la macroarea che comprende anche il Medio Oriente, il Golfo di Guinea, il Corno d’Africa e la fascia sub-Sahariana, al centro dell’interesse strategico mondiale. Le tensioni che la riguardano innescano, infatti, processi che si riverberano sull’Europa, e in particolare sull’Italia. Anche lo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina conferisce una rinnovata centralità al Mediterraneo, evidenziando in primo luogo la necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento energetico. Inoltre, ha gravi ripercussioni sul commercio mondiale delle derrate alimentari, con conseguenze particolarmente negative sulle realtà economicamente più fragili, a partire dall’Africa.

Il Mediterraneo è il punto di congiunzione di tre continenti nonché la rotta più rapida, sicura ed economica tra Indo-Pacifico e Atlantico: una via di transito che, da sola, ospita circa il 20% del traffico marittimo mondiale. Non sorprende, quindi, che catalizzi l’interesse di attori con ambizioni globali e obiettivi connessi al controllo delle materie prime e alla disponibilità di vie commerciali, o impegnati ad aumentare la propria influenza in questo quadrante, anche attraverso la presenza militare.

Secondo SRM (2023), la pandemia prima e la guerra tra Russia e Ucraina poi, stanno modificando e accorciando le *supply chain*, acuendo la tendenza al *nearshoring* e al *friendshoring* (rientro della produzione in Paesi “amici”). Da recenti stime, infatti, emerge che il 60% delle aziende europee e statunitensi che hanno delocalizzato valutano di far rientrare nel Paese d’origine parte delle proprie produzioni nei prossimi tre anni.

Il Mediterraneo continua dunque ad essere area di forte competizione portuale e capacità attrattiva: secondo SRM, al secondo trimestre 2022 il *Port Liner Shipping Connectivity Index* dei porti del Mediterraneo è aumentato di circa 20 punti dal 2006, accorciando sempre più il divario con i porti del Nord Europa. Il Canale di Suez, anche durante il conflitto, sta mostrando numeri importanti e continua ad oggi a rappresentare il 12% del traffico mondiale e il 7-8% del traffico petrolifero. In particolare, si è assistito all’aumento del 15,1% del transito di navi nei primi otto mesi del 2022, rispetto al periodo precedente. Ad un aumento del transito, tuttavia, è corrisposto un aumento dei noli che, seguendo le tendenze inflazionistiche, ha portato ad una maggiorazione di circa il 15% delle tariffe per tutte le tipologie di navi, ad esclusione di rinfusiere e navi da crociera, per le quali l’aumento è ridotto al 10%.

La crescente regionalizzazione della globalizzazione e del commercio mondiale in cui il Mediterraneo si trova ad essere il punto di congiunzione tra quattro aree economiche e geopolitiche (Asia, Africa, UE e Nafta) sempre più in competizione tra loro rendono il nostro Mezzogiorno strategico. Tutti questi elementi concorrono ad evidenziare la nuova centralità del Mediterraneo, che si sta trasformando da semplice mare di transito a spazio al cui interno crescono i commerci e le attività logistiche e dove i porti, a partire da quelli italiani e del Mezzogiorno, saranno sempre più importanti, anche nel loro nuovo ruolo di hub energetici.

Con riferimento al settore energetico, è importante evidenziare il ruolo del Mezzogiorno come ponte energetico tra l'Europa e il Nord Africa. Esso, infatti, figura come una porta d'accesso di nuovi flussi energetici provenienti dal Nordafrica verso l'Europa, attraverso i gasdotti Transmed e Greenstream. Nel Mediterraneo transita il 30% del traffico energetico marittimo mondiale e Messina, Augusta e Cagliari sono tra i primi 5 porti italiani, con il transito, nel 2020, di circa 60 milioni di tonnellate di *liquid bulk* (38% del totale nazionale). Sarebbe inoltre strategico rafforzare la produzione di energia rinnovabile, facendo diventare il Mezzogiorno uno degli hub europei per l'idrogeno.

In conclusione, l'economia del mare rappresenta un'opportunità cruciale per il Mezzogiorno e, come si è cercato di dimostrare, per il Paese. Due elementi sono tuttavia decisivi. Il primo riguarda le destinazioni finali di quanto giunge nei porti italiani. Bisogna infatti distinguere tra il traffico di *transshipment*, ossia di passaggio tra una nave e l'altra all'interno dello stesso porto, e il traffico *feeder*, ossia se le merci che una volta giunte in porto rimangono sul territorio per essere trasformate o essere inoltrate alla destinazione finale, merci cioè che generano una "traccia" economica sul territorio e, quindi, valore aggiunto, occupazione, ricadute positive.

Il Mezzogiorno è essenziale per trasformare la ripresa congiunturale dell'Italia in una crescita a livello nazionale che possa essere strutturale e sostenibile, attraverso lo sfruttamento dei fondi UE del PNRR, di cui più del 40% è destinato allo sviluppo del Mezzogiorno. Le risorse che il PNRR dedica a potenziare le infrastrutture portuali e le ZES rappresentano un'occasione irripetibile in tale direzione. Più in generale, una nuova visione strategica del Mezzogiorno deve focalizzarsi sull'industria, il turismo, le energie rinnovabili e l'economia del mare.

Titolo della relazione **“Logistica e intermodalità”**

Relatore:

Dott. Antonio Errigo, Vicedirettore Generale di ALIS⁹

Nei precedenti interventi, sono stati, in qualche modo, rappresentati dei dati e dei valori molto importanti e significativi e che meriterebbero ben altri approfondimenti. Grazie, peraltro, per aver messo in evidenza con una lente d'ingrandimento anche il tema del traffico RO-RO che andrò a breve ad affrontare.

Consentimi però di fare un plauso all'Istituto Italiano di Navigazione; una realtà molto importante, autorevole, storica che merita di avere su di sé i riflettori accesi da parte degli *stakeholder* ma anche da parte del mondo istituzionale. Ben fatto a chiedere un impegno al presidente Deidda e poi con l'avvocato Cavuoti e tanti altri amici. Un'opera assolutamente meritoria nella diffusione della cultura del mare ai più alti livelli.

Io sono nato soltanto per caso in Sicilia; sono figlio di calabresi. Quindi ritengo di essere un calabrese al 100% e sono molto orgoglioso di prendere parte a questo Convegno perché dibattere temi così importanti, di questa importanza strategica, sta diventando una priorità per una serie di valide ragioni.

Cercherò di riassumerle, anche per ragioni di sintesi e di tempo, in almeno tre punti.

La necessità di valorizzare il mare e di riportare il mare al centro; Confitarma lo ha fatto mediante una rappresentazione grafica nella sua ultima brochure con il taglio di Fontana sull'Italia, riportare il mare al centro e all'interno del nostro Paese rappresenta una soluzione, una leva di coesione territoriale.

Serve abbattere le distanze geografiche, lo ha detto prima il Presidente Sisto, assottigliando le distanze economiche; in questo caso l'intermodalità rappresenta una leva di coesione molto importante e al riguardo occorre superare delle criticità ataviche nel nostro Paese. Mi riferisco, ad esempio, al tema della frammentazione delle Autorità di Sistema Portuale; ciascuna comprova elementi passati – in termini di campanilismo – che non fa certo bene al nostro settore. Vorrei, a tal proposito, fare una piccola digressione, poi naturalmente la professoressa Giunta sarà molto più puntuale di me su questo punto. Nel 2017 sono state costituite le Zone Economiche Speciali per favorire il Mezzogiorno e subito sul fronte terrestre vi fu una “levata di scudi”: la conseguente proposta di istituire le Zone Logistiche Semplificate per favorire anche le Regioni del settentrione

⁹ <https://www.alis.it/>

d'Italia. Per carità, una proposta assolutamente corretta. Però, come dire, non si è superato quello spirito tale per cui il Mezzogiorno necessita di strumenti straordinari per fare quello scatto di competitività che occorre al nostro Paese. Ad oggi alcune ZES viaggiano con il piede sull'acceleratore, altre sono notevolmente ancora indietro. Più volte è stata citata la Regione Calabria; un territorio che presenta contraddizioni direi “clamorose”.



Fig. 1 - ALIS, Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile

Da una parte abbiamo realtà virtuose: l'Autorità di Sistema Portuale che, insieme ad altre società importanti – che vorrei sottolineare aderiscono ad ALIS come soci o addirittura fondatori come Automar – hanno sottoscritto un accordo per implementare le attività di trasbordo delle autovetture prodotte da Stellantis. Addirittura, da Gioia Tauro le auto vengono distribuite in tutto il mondo ma, al contempo, mancano piastre logistiche d'avanguardia direttamente connesse all'intermodalità marittima adeguate a un settore così importante e trainante. Una soluzione può essere quello della realizzazione in Calabria di almeno due interporti di eccellenza. Mi chiedo come si farà ad attrarre investimenti nazionali e ancor di più come faremo ad attrarre investimenti esteri e come li motiveremo. Credo che questo sia un tema sul quale riflettere e lascio una suggestione alla platea: si è parlato di *reshoring* – naturalmente è una delle questioni che tiene banco in questo momento di riassetto della geopolitica internazionale. Si sono accorciate le catene logistiche e all'accorciamento delle catene logistiche naturalmente deve rispondere e posto in evidenza un sistema di corto raggio di intermodalità molto forte. Questo è il lavoro che noi facciamo in Alis, ma lo facciamo spalla a spalla con tutti gli operatori – anche ad esempio con Confitarma – direi quotidianamente, perché navighiamo nello stesso mare. Da questo punto di vista dimostriamo insieme che l'intermodalità marittima è la via più competitiva del trasporto sostenibile, anche rispetto a quella ferroviaria. Peraltro, è quanto mai evidente che sulle lunghe percorrenze non vi sono alternative come l'LNG o la trazione elettrica che da sole non possono certo rappresentare delle realtà realmente praticabili soprattutto in questo momento storico.

Alis ha, ad esempio, analizzato l'impatto delle modalità di trasporto sulla vita di ciascuno di noi. Siamo arrivati a studiare insieme ad SRM – il Think-Tank di Intesa Sanpaolo, Centro Studi di eccellenza nelle loro analisi – l'impatto stimato sul carrello della spesa. Grazie all'intermodalità per il nostro Paese esso vale ben 7 miliardi; un valore estremamente significativo.

Ecco, io credo che in dibattiti come questo, in momenti di confronto come questi, tra i temi importanti che vengono messi in evidenza vi sono proprio quelli della sostenibilità o della digitalizzazione connessa alla riduzione delle emissioni, ma c'è in particolare un tema che credo comune a tutti noi – se ne è parlato anche ieri durante un magnifico incontro promosso da Assiterminal, un'altra realtà degna di nota – la coesione di un intero cluster.

Nel mettere in evidenza queste tematiche e quanto mai fondamentale, specie in un momento in cui l'interlocutore istituzionale richiede da noi una risposta univoca da un mondo come quello dell'associazionismo ad oggi purtroppo estremamente frammentato così come il mondo della formazione. Dobbiamo ricompattarci per dare delle istanze che siano precise, chiare e cristalline a chi è chiamato a decidere in tavoli importanti. Tavoli come quello del “Comitato per le Politiche del Mare” (CIPOM) istituito presso il Ministero della Protezione Civile e delle Politiche del Mare dove il dr. Sisto nel suo ruolo di Direttore Generale di Confitarma è chiamato quale esperto di settore e dove può sostenere adeguatamente le nostre istanze.

In conclusione, il tema dell'intermodalità è senza dubbio un tema da mettere in evidenza, che merita di essere valorizzato anche per dare delle opportunità alle nuove generazioni.

Il lavoro di questo pomeriggio e di tutto quello che insomma viene fatto quotidianamente da tutti noi è fondamentale.

Titolo della relazione

“Il potenziamento e l’integrazione delle infrastrutture di trasporto a supporto della crescita economica e sociale del Sud Italia: il ruolo del Ponte sullo Stretto”

Relatore¹⁰:

Marinella Giunta – Professore Associato di Strade Ferrovie Aeroporti, Università Mediterranea di Reggio Calabria

Abstract dell’intervento

La crescita economica e sociale di un Paese è strettamente dipendente dallo sviluppo delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto (strade, ferrovie, aeroporti e porti) che assicurano collegamenti, accessibilità ed intermodalità, requisiti questi indispensabili per un’efficiente e sostenibile mobilità di persone e merci. La funzione prettamente trasportistica di queste reti infrastrutturali oggi va imprescindibilmente coniugata con i paradigmi della transizione ecologica e digitale.

Alcuni aspetti fondamentali caratterizzano la funzionalità delle reti di trasporto: la capacità di soddisfare efficientemente la domanda, assicurata da aspetti dimensionali e di resilienza delle infrastrutture, la continuità fisica e dimensionale lungo le direttrici principali (corridoi europei), l’interconnessione, alla base dello scambio modale.

Guardando al Sud Italia, i gap infrastrutturali delle reti stradale e ferroviaria e la soluzione di continuità dello stretto di Messina rappresentano elementi che meritano grande attenzione anche per il ruolo di cerniera che il Mezzogiorno d’Italia svolge tra i paesi del Mediterraneo e l’Europa.

L’intervento illustra la condizione attuale e le prospettive di potenziamento funzionale delle infrastrutture di trasporto ed il ruolo determinante del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria.

Le infrastrutture, i trasporti e la logistica nel meridione d’Italia, oggi più che mai, sono al centro di importanti elementi di riflessione, di ragionamento, di analisi e di sintesi, su quella che è la condizione strutturale e funzionale attuale e su quella che auspicabilmente potrà, o meglio, dovrà essere in un futuro prossimo.

Le infrastrutture di trasporto sono unanimemente riconosciute quale ossatura portante della crescita economica e sociale, della coesione territoriale, della competitività del Paese, nella sua interezza; crescita e competitività che è appunto strettamente dipendente dallo sviluppo e dalla funzionalità delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeroporti). Sono, infatti, proprio le infrastrutture di trasporto che garantendo collegamenti, accessibilità ed intermodalità, consentono una efficiente e sostenibile mobilità di persone e merci.

Alcuni aspetti fondamentali caratterizzano la funzionalità delle reti di trasporto: la *capacità* di soddisfare efficientemente la domanda, assicurata da aspetti geometrico-dimensionali, funzionali,

¹⁰ https://www.diceam.unirc.it/scheda_persona.php?id=734

dalla consistenza, dalla resilienza, la *continuità fisica* e l'*uniformità funzionale* perlomeno lungo le direttrici principali (es: corridoi europei), l'*interconnessione*, tra diversi sistemi di trasporto che è alla base dello scambio modale.

La funzione prettamente trasportistica delle reti infrastrutturali oggi va imprescindibilmente coniugata con i paradigmi della transizione ecologica e digitale e dunque con i temi cogenti della sostenibilità, dell'innovazione tecnologica e dell'uso delle tecnologie digitali. La transizione verde e digitale, applicata anche alle infrastrutture di trasporto, concorre anch'essa alla crescita ed alla competitività.

Questo è il quadro generale e, restando sempre su un piano di analisi di ampio respiro, prima di spostare l'attenzione sulle condizioni delle infrastrutture nel Sud Italia, è estremamente utile accennare alle reti transeuropee dei trasporti (*Trans-European Network for Transport TEN-T*) (Fig. 1) ossia all'insieme di infrastrutture di trasporto integrate lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea.

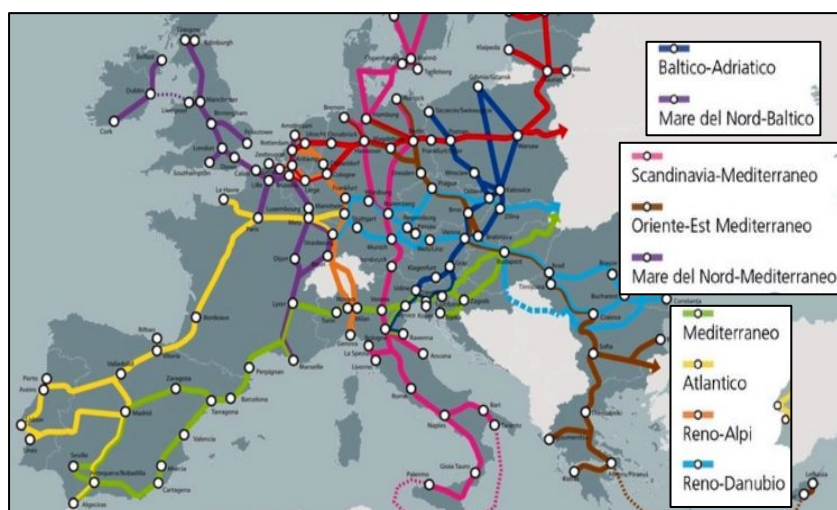


Fig. 1 – la rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)

Dei nove corridoi europei TEN-T quattro interessano l'Italia:

- il **Corridoio Mediterraneo** che attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Reno Alpi** che passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
- il **Corridoio Baltico Adriatico** che collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;

- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Messina e Palermo.

È senz'altro quest'ultimo quello di interesse per il Sud Italia, poiché al suo interno sono ricomprese infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali strategiche per il collegamento e la proiezione del Sud Italia, che poi è anche sud d'Europa, al cuore dell'Europa stessa.

L'individuazione di questi corridoi, che sottendono strade, ferrovie, porti, interporti, aeroporti, nodi urbani, determina impegni ben precisi da parte dei singoli Paesi della Comunità Europea, in quanto tali infrastrutture devono essere adeguate agli standard previsti per i corridoi transeuropei. Quindi bisogna elevarne le caratteristiche geometriche, strutturali, funzionali, di continuità, di integrazione. In sintesi, occorre potenziarne la performance trasportistica.

Guardando al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo dall'estremità meridionale, la prima considerazione che viene in mente è che questo corridoio ci collega certamente al centro dell'Europa; tuttavia, in questa prospettiva il Sud-Italia resta estremità, periferia.

È possibile e utile, invece, modificare la prospettiva e passare da una visione che mette al centro il continente europeo ad un nuovo quadro di valutazione più esteso in cui, fermo restando l'Europa, si considerano anche i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo e che si relazionano ad essa (Fig. 2). Questo inquadramento più ampio restituisce al Sud Italia una nuova centralità nel rapporto geopolitico Euro-Mediterraneo, facendogli assurgere un ruolo nevralgico di piattaforma per la logistica nel “Mediterraneo Allargato”.



Fig. 2 - Il ruolo centrale dei Sud Italia nel rapporto Euro-Mediterraneo

È, dunque, da questa prospettiva che occorre rileggere e interpretare le esigenze infrastrutturali nel Sud Italia per definire le più opportune ed efficaci strategie di intervento sia in termini di nuove realizzazioni che di adeguamento e potenziamento del patrimonio esistente.

Nel seguito ci si soffermerà sulle reti lineari di trasporto, le strade e le ferrovie, che assumono una funzione essenziale anche per lo sviluppo ed il potenziamento di quelle puntuali, porti, interporti ed aeroporti, per i quali l'accessibilità da terra è requisito imprescindibile per una loro piena efficienza e funzionalità. Saranno, in particolare, analizzate le reti stradali primarie e principali (autostrade e strade extraurbane principali) e le principali direttrici ferroviarie di Calabria e Sicilia. Ciò solo per brevità di trattazione, poiché non può in alcun modo trascurarsi il ruolo delle reti secondarie e locali che hanno una importantissima funzione di penetrazione e accesso al territorio, a supporto delle economie locali.

In Italia la rete autostradale si sviluppa per circa 7.000 km, gestita in gran parte (circa 5900 Km) da società concessionarie (Fig. 3). In Calabria l'unica infrastruttura autostradale, che si sviluppa lungo il settore tirrenico, è la A2 Autostrada del Mediterraneo, oggetto di recente ammodernamento con la realizzazione della terza corsia.

In Sicilia, lo sviluppo delle autostrade ammonta a 700 km e la loro la distribuzione territoriale assicura i collegamenti tra le città di Messina – Palermo – Trapani – Catania – Siracusa, includendo anche le città di Enna e Caltanissetta, mentre c'è una parte della Sicilia, quella sud-orientale, che manifesta, ad oggi, un deficit infrastrutturale, per quanto riguarda le autostrade e la viabilità principale (Fig. 4).

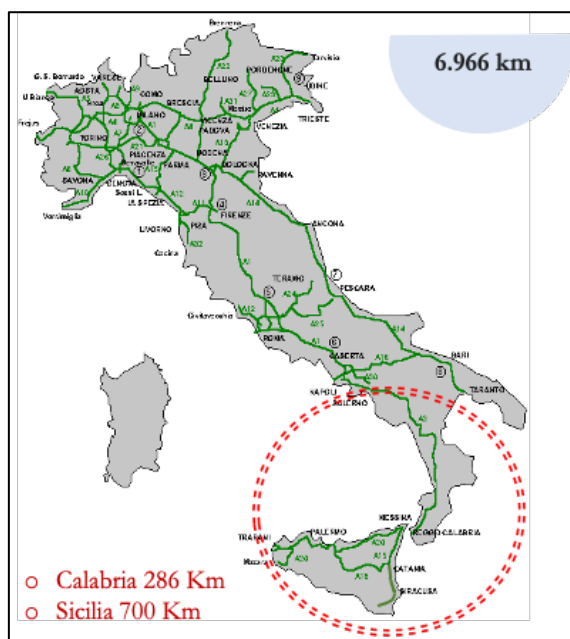


Fig. 3 - La rete autostradale italiana

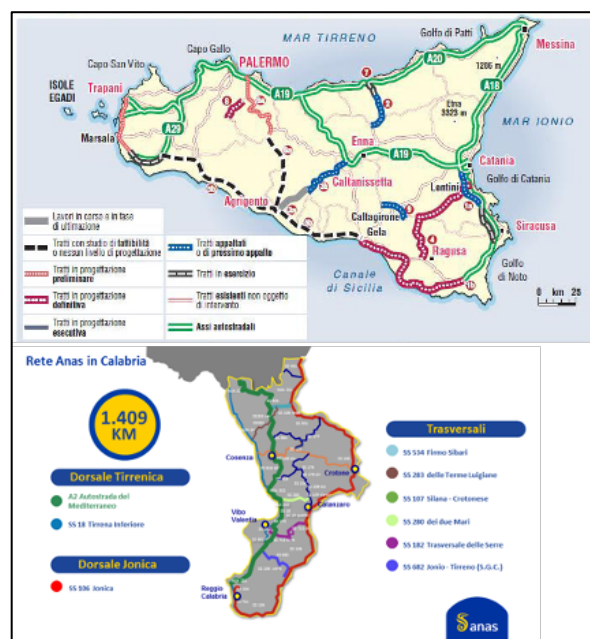


Fig. 4 - Le strade primarie e principali di Sicilia e Calabria

Le esigenze manifeste sulla rete autostradale riguardano in primis una diffusa necessità di manutenzione straordinaria atta a migliorarne le condizioni di sicurezza di circolazione e strutturale. A tal proposito vale la pena evidenziare che le autostrade di Sicilia e Calabria sono infrastrutture complesse che si sviluppano in contesti orografici articolati. Sono, pertanto, ricche di componenti quali ponti, viadotti, gallerie che sono sicuramente anche opere di pregio estetico, si chiamano infatti opere d'arte nella terminologia stradale, ma richiedono un grande impegno tecnico ed economico in tutte le fasi della vita della strada, dalla progettazione alla costruzione alla manutenzione. Questo è un aspetto non secondario di cui tenere conto nella valutazione dello stato di fatto delle infrastrutture e delle esigenze di manutenzione.

Altre esigenze riguardano:

- la messa in sicurezza rispetto al rischio sismico;
- il potenziamento tecnologico e la digitalizzazione, soprattutto per le infrastrutture inserite nei corridoi europei; la realizzazione di strade moderne, digitali, interconnesse, Smart Road, lungo gli itinerari strategici è oggi imprescindibile. Smart Road è una strada ad alto contenuto tecnologico dove oltre ai veicoli “viaggiano” anche informazioni sulle condizioni di traffico, sulle condizioni meteo, sulla fruibilità dell'infrastruttura. La Smart Road è, inoltre, una strada attrezzata con componenti e sensori che forniscono informazioni sullo stato di salute delle sue parti (viadotti, gallerie, pavimentazione ecc.);
- l'adeguamento funzionale e l'omogeneizzazione degli itinerari principali collegati alla rete autostradale;
- la fluidificazione del traffico, che ha indubbi benefici anche ambientali in quanto concorre alla riduzione delle emissioni, soprattutto in corrispondenza delle aree metropolitane.

Ma quali sono gli interventi in atto per gli itinerari stradali importanti di Sicilia e Calabria?

In Sicilia è in atto una estesa attività di manutenzione sulle autostrade e sono state recentemente ultimate o sono in corso di realizzazione strade extraurbane principali quali: la SS 640 Agrigento-Caltanissetta, in corso di ultimazione nel tratto in provincia di Caltanissetta, l'itinerario Ragusa-Catania, i cui lavori sono stati recentemente appaltati, e il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela (tratta Ispica-Modica). Si tratta di interventi che certamente concorrono a colmare il gap infrastrutturale nella Sicilia sud-orientale.

In Calabria, è stata realizzata la terza corsia dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria, rientrando nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo, e sono in corso interventi orientati alla sua trasformazione in Smart Road; mentre, sul versante ionico la direttrice principale è costituita dalla strada statale 106 Jonica, estesa circa 400 Km, oggetto di interventi di ammodernamento, attraverso la

realizzazione di una strada extraurbana principale a doppia carreggiata in variante all'esistente, già ultimati in alcuni tratti, (Locri-Roccella Jonica, Simeri Crichi-Squillace, Rocca Imperiale-Roseto Capo Spulico), ed in corso di realizzazione in altri (Sibari-Capo Spulico).

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la distribuzione delle direttrici principali e delle linee ad alta velocità nel territorio nazionale (Fig. 5) mette subito in luce l'assenza dell'alta velocità da Salerno in giù. Questa condizione sicuramente penalizza la scelta modale della ferrovia, che, invece, ha una funzione molto importante anche nell'ottica della transizione ecologica: il trasporto su ferro, infatti, è più sostenibile dal punto di vista ambientale di quello stradale. L'assenza di Alta Velocità (AV) e Alta Capacità (AC) penalizza anche il traffico merci.



Fig. 5 - La rete ferroviaria italiana



Fig. 6 – Gli interventi ferroviari di Sicilia e Calabria

In ambito ferroviario, gli interventi strategici previsti per il Sud Italia sono l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria ed il potenziamento della linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo (Fig. 6).

Riguardo il primo intervento, per il quale è in corso di realizzazione il primo lotto Battipaglia-Romagnano, occorre precisare che è un'alta velocità "light" perché la velocità massima prevista è di 200 km/h, mentre oggi le linee AV raggiungono e superano i 300 km/h.

L'intervento, da realizzarsi per lotti, ha come benefici previsti: una riduzione del tempo di percorrenza tra Roma e Reggio Calabria che, ad intervento ultimato, sarà di quattro ore invece che delle attuali sei ore, lo sviluppo di nuovi traffici passeggeri lungo l'asse nord sud e l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro.

In Sicilia non parliamo ovviamente di alta velocità, ma di potenziamento dei collegamenti tra Messina, Catania e Palermo attraverso la realizzazione del doppio binario in alcuni tratti delle linee Messina-Catania e Catania-Palermo con obiettivi di velocizzazione dei collegamenti tra alcune principali città siciliane ed un miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari.

Un aspetto cruciale per quanto riguarda lo sviluppo del traffico merci lungo gli itinerari ferroviari è l'adattamento delle linee agli standard del treno merci europeo che comporta un adeguamento alla sagoma europea, con interventi che riguardano principalmente le gallerie, al modulo europeo, per consentire il transito di treni che abbiano la lunghezza massima di 750 metri, e ancora un adeguamento del peso assiale. RFI ha in atto un programma di adeguamento a questi standard europei su gran parte la rete italiana la cui ultimazione è prevista per il 2026.

Nel parlare di strade e ferrovie al Sud Italia non si è fin qui volutamente accennato alla criticità fondamentale: la soluzione di continuità della rete stradale e ferroviaria in corrispondenza dello Stretto di Messina, che separa fisicamente la Sicilia dalla Calabria. Si tratta, forse, della madre di tutte le criticità presenti nelle reti infrastrutturali terrestri del Sud Italia alla quale il Ponte sullo Stretto può fornire un contributo decisivo al suo superamento.

Le caratteristiche salienti del ponte sono: lunghezza complessiva di 3600, lunghezza record della campata centrale di 3.300 m, larghezza impalcato di 60 metri, altezza delle torri di 400 metri e un'altezza del canale navigabile centrale di 65 metri. L'impalcato ospiterà, una volta realizzato, sei corsie stradali, tre per ogni senso di marcia (due corsie di marcia normale ed una di emergenza), due corsie laterali di servizio e due binari collocati in posizione centrale. Questa configurazione assicura in termini trasportistici una capacità di transito di 6000 veicoli ora e di 200 treni al giorno.

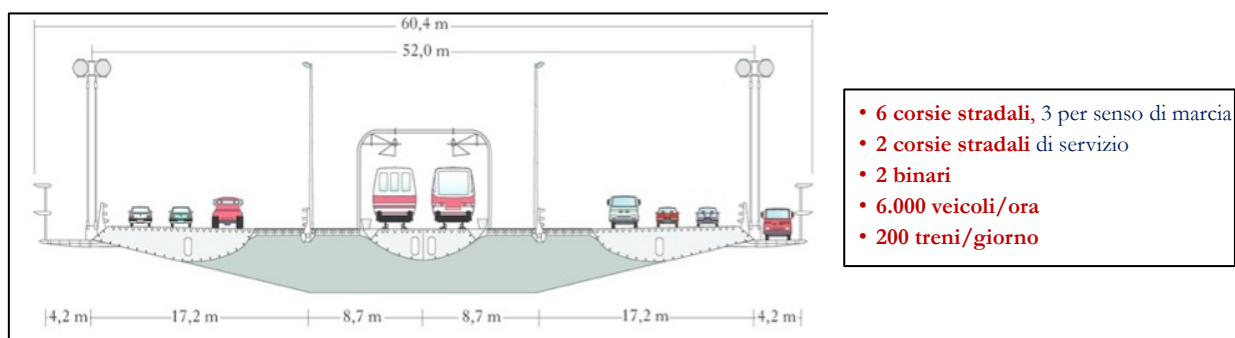


Fig. 7 – Il Ponte sullo Stretto: piattaforma stradale e ferroviaria

La continuità stradale e ferroviaria è assicurata non solo dal Ponte *tout court* ma anche dai collegamenti stradali e ferroviari connessi. Sono infatti previsti 20 Km di raccordi stradali equamente distribuiti tra Sicilia e Calabria per collegare il Ponte, lato Calabria, alla A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno - Reggio Calabria, e, lato Sicilia, alle autostrade A18 Messina Catania e

A20 Messina – Palermo. Ulteriori 20 km di collegamenti ferroviari saranno di allaccio alla futura AC Napoli – Reggio Calabria, sul versante calabrese, ed alla nuova stazione ferroviaria di Messina, sul versante siciliano.

La realizzazione del Ponte si stima possa ridurre i tempi di transito sullo Stretto tra i 60 e i 90 minuti per gli automezzi e di 120 minuti per i treni. Si tratta di risparmi di tempo che incideranno significativamente sugli spostamenti sia di breve che di lunga distanza.

Il Ponte sullo Stretto, assicurando la continuità stradale e ferroviaria, supporterà lo sviluppo e la competitività del Sud in quanto potrà essere da volano per i processi di adeguamento di tutto il patrimonio infrastrutturale di Sicilia e Calabria, principalmente di quegli assi stradali e ferroviari che dovranno alimentare/distribuire i traffici per/da il Ponte. Il miglioramento delle infrastrutture e dei trasporti al Sud darà impulso ai processi di competitività delle filiere produttive locali, di sviluppo economico e sociale, di coesione territoriale.

Il Ponte, inoltre, è un elemento infrastrutturale decisivo per il ruolo di cerniera, di piattaforma intermodale che il Sud Italia esercita tra l'Europa ed i paesi del bacino del Mediterraneo poiché, è bene ribadirlo, il Ponte sullo Stretto ha una valenza che travalica il suo collocamento territoriale assurgendo il ruolo opera strategica Euro-Mediterranea.

Da ultimo, si ribadisce il tema attuale e cogente della transizione digitale e verde per il quale il PNRR finanzia ingenti investimenti in: infrastrutture, mobilità e nuovi mezzi di trasporto.

A tal proposito, si comunica che dal settembre 2022 è attivo in Italia il Centro Nazionale della Mobilità Sostenibile (MOST) del quale fanno parte 25 università italiane e 24 grandi imprese, impegnate a realizzare, gestire e sviluppare attività di ricerca, controllo, consulenza e formazione, sviluppando infrastrutture, progettualità e soluzioni immediatamente fruibili e altamente scalabili per tutto il contesto sociale.

Il MOST nasce con l'ambizione e l'obiettivo di contribuire alla creazione di una domanda e di un'offerta di mobilità sostenibile, intesa come mobilità più:

- Green: soluzioni leggere, nuovi sistemi di propulsione, combustibili H2 ed elettrico;
- Sicura: soluzioni digitali per favorire strategie predittive per ridurre gli incidenti;
- Resiliente: trasformazione digitale sistemica nel trasporto pubblico e privato;
- Accessibile: integrazione tecnologica e inclusione attraverso l'innovazione digitale;
- Competitiva: aumentare le sinergie tra università, aziende e istituzioni;
- Collaborativa: individuazione delle priorità e delle strategie per lo sviluppo della ricerca e dell'applicazione industriale.

Il centro opera secondo uno schema *hub&spoke*: attorno al centro Hub MOST, che svolge funzioni di coordinamento, orienta le progettualità e promuove iniziative di startup intelligence, ruotano 14 *Spoke* che indirizzano e sviluppano tecnologie strategiche verso tutti vettori della mobilità in grado di garantire una effettiva mobilità sostenibile.

I numeri del MOST sono: personale strutturato 696 unità, personale da assumere 574 unità, investimento nel triennio 2022-2025 pari a 378 M€. L'Università Mediterranea di Reggio Calabria, della quale faccio parte, è affiliata in due *Spoke*: *Spoke 4 Rail Transportation* e *Spoke 6 Connected and Autonomous Vehicle (CAV)*.

Titolo della relazione

“Ponti Mediterranei”

Relatore¹¹:

Enzo Siviero – Prof. Ing. Rettore Università eCAMPUS, Bridge Builder

Abstract dell'intervento

La necessità ormai evidente di andare oltre il Mediterraneo induce ad una prospettiva epocale apparentemente visionaria.

Se è vero come nessuno può negare che l'Italia è il molo naturale verso il Mediterraneo, ad una visione strategica che interessa già l'oggi (e siamo già notevolmente in ritardo) ma soprattutto le prossime generazioni, non può negarsi che sia l'Africa il vero futuro dell'Europa! Ed è ovvio che da questo come da molti altri punti di vista, in questa prospettiva geopolitica è l'Italia a giocare il ruolo principale utilizzando quel "ponte liquido" che è il Mediterraneo, come è stato nel passato più o meno recente e com'è oggi ancor più pregnante visto anche il raddoppio del Canale di Suez. Non a caso Turchia (e lo stesso Egitto...) unitamente a Russia e Cina stanno pressoché spadroneggiando nel Mare (non più) Nostrum approfittando di un'Europa intrinsecamente debole, incapace di una politica unitaria visti gli interessi contrastanti di taluni, non pochi, suoi membri. Ebbene il Sud è indiscutibilmente il vero trampolino di lancio verso l'Africa, così come l'Africa si proietterà verso l'Europa tramite il Mezzogiorno. In una prospettiva geostrategica gli investimenti al sud sono viepiù necessari certamente per lo stesso sud ma anche e soprattutto per il nord che avrebbe tutto da guadagnare per la propria vocazione oggi mutata dovendo guardare a sud sia per le proprie esportazioni verso il nuovo immenso mercato africano sia per ricevere e far transitare le merci verso il centro e il nord Europa anziché come avviene oggi riceverle dai porti tedeschi e olandesi ben attrezzati per accogliere le navi in transito nel Mediterraneo.

Ma vi è di più in una visione ancora più ampia, guardando a Est con le vie della seta (ONE BELT ONE ROAD) la Cina approda al Pireo con la prospettiva di raggiungere tramite i Balcani, e nuove infrastrutture ferroviarie ormai in esecuzione, il centro Europa. E così l'Italia (non solo il Sud) resterà tagliata fuori. Altro che Marco Polo o Matteo Ricci!

Immaginando anche collegamenti stabili Tunisia Sicilia (TUNeIT) e Puglia Albania GRALBeIT) che da oltre un decennio vengono proposti da chi scrive senza alcun riscontro da parte di chi ci governa, l'ingegneria visionaria (ma non troppo...) che ha fatto la storia del progresso, il Sud e l'Italia stessa sarebbero la cerniera tra tre continenti Africa Europa Asia. Ovvero una eccezionale piattaforma logistica ben più importante a livello globale, andando oltre il Mediterraneo.

È chiaro quindi che con questi presupposti il Ponte sullo Stretto di Messina sarebbe un piccolo ma fondamentale tassello di un disegno più complesso (indiscutibilmente praticabile purché lo si voglia...) capace di dare prospettive concrete per i nostri giovani (soprattutto del sud) perché restino a costruire il proprio futuro a partire dai loro luoghi di origine.

Da questo punto di vista (e non solo...) il ponte sullo stretto di Messina, da me denominato ponte mediterraneo, va visto come asset strategico per l'Italia che guarda al Mediterraneo.

Questo invito mi rende particolarmente felice. La mia presentazione avrà anche una componente di visione, di poesia, di suggestione, perché l'area dello Stretto è l'area dove i miti, Scilla e Cariddi, la Fata Morgana, si esercitano e ancora oggi ci suggestionano.

Sono un ingegnere visionario, un cultore di Leonardo da Vinci, ho una rivista che si chiama Galileo da 34 anni, e già vi anticipo che penso di curare un numero speciale dedicato a questo evento.

¹¹ Rector University eCAMPUS Novedrate Como Italy <https://www.uniecampus.it/> - Vice President SEWC (Structural Engineers World Congress) - Deputy Secretary General EAMC (Engineering Association of Mediterranean Countries) - Editor of Galileo magazine of engineers in Padova - https://www.urp.cnr.it/copertine/formazione/form_concorsi/CV_Commissari/CV%20Siviero%20Enzo.pdf

Sono Ordinario di tecnica delle costruzioni e di ponti, ho insegnato ponti agli architetti, sono stato relatore di circa settecentocinquanta tesi di laurea. Vi dico tutto questo perché dobbiamo coltivare il rapporto con i giovani che rappresentano il nostro futuro.

Quello che vi mostro (Fig.1) è un sogno; una ferrovia che parte da Città del Capo passa da Abuja, capitale della Nigeria, vede la Sicilia, e il meridione non solo come baricentro del Mediterraneo ma come baricentro di tre continenti, e poi va dall'altra parte, a est fino a Pechino. Questa idea l'ho immaginata ancora una quindicina d'anni fa. Tuttavia, quello che conta è la cultura che riesce a connetterci, elemento trascinante per la nostra possibilità di pace. E i pallini che vedete nella figura sono tutti siti Unesco. Cultura uguale pace.

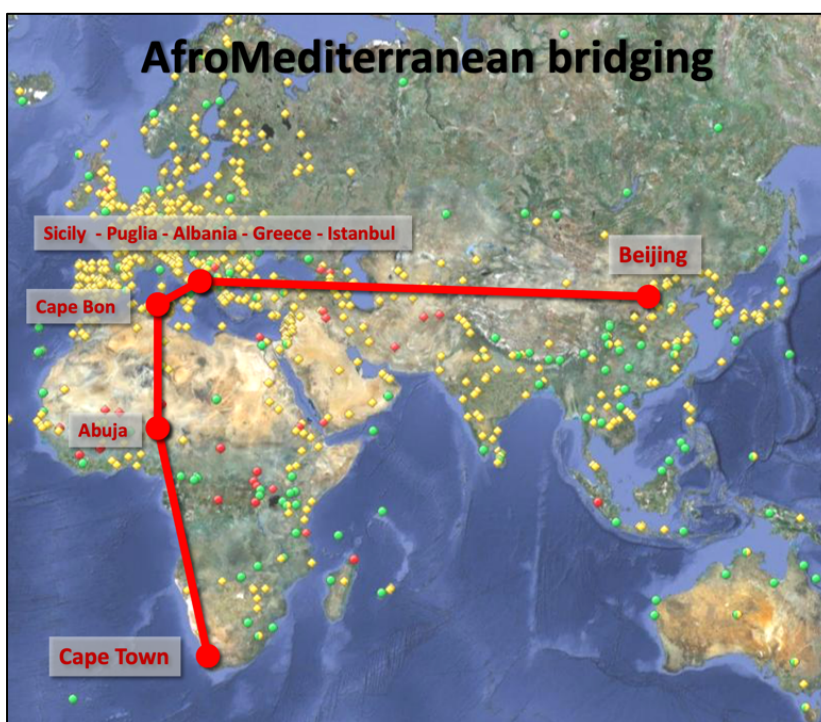


Fig. 1 – Afro-Mediterranean Bridging

Se voi guardate da un punto di vista geografico il Mediterraneo nella parte centrale quello che manca è proprio un collegamento stabile tra Sicilia e Tunisia; poi naturalmente ho pure immaginato un collegamento molto più ipotetico tra la Puglia e l'Albania.

Ovviamente a questo punto il Ponte di Messina diventa un elemento quasi omeopatico, un infinitesimo di ordine superiore che confrontato al sogno globale ipotizzato rimane economicamente pressoché trascurabile.

Ma andiamo a vedere cosa succede in Africa. Si stanno realizzando corridoi infrastrutturali importantissimi con investimenti dell'ordine di miliardi di euro o dollari che dir si voglia. Da questi corridoi trae forza il nostro che, tornando al Mediterraneo ho chiamato corridoio Ulisse perché ricorda ovviamente non solo la componente dell'Iliade e dell'Odissea ma anche l'avventura di Enea.

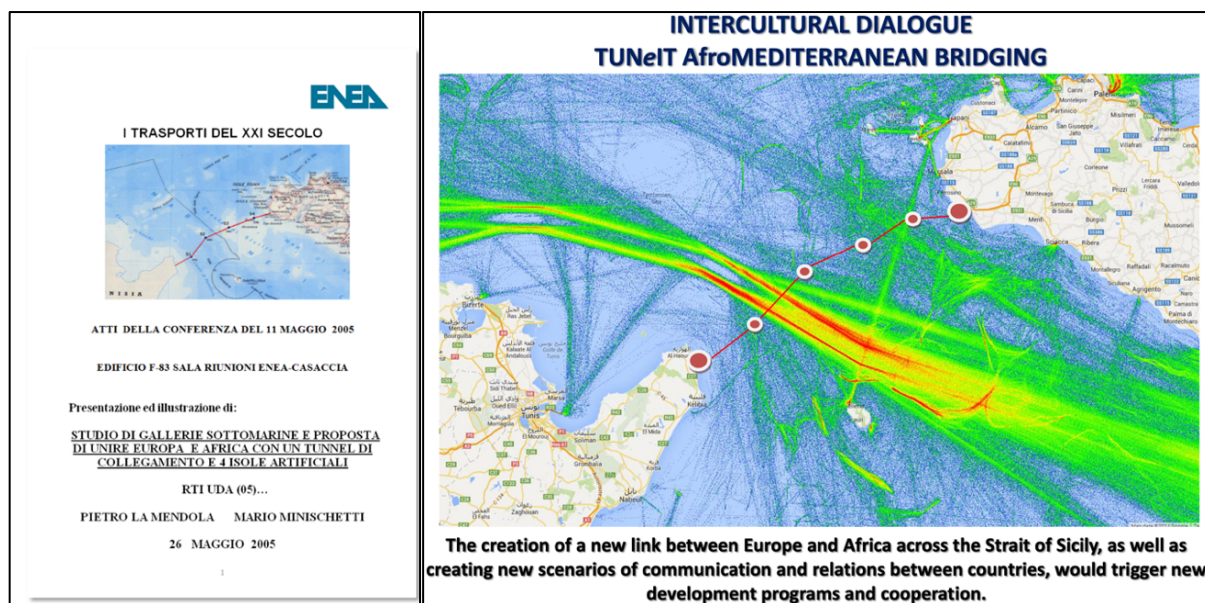


Fig. 2 - Progetto Ponte Tunisia – Sicilia

Com'è noto, per andare dall'Africa in Europa bisogna passare: da Gibilterra, anche se ora è molto spostata a ovest; dalla parte di Suez si passa, ma poi vi è Israele e, quindi, credo che al momento occorra ancora attendere qualche generazione per andare oltre. In definitiva il possibile passaggio stabile dall'Africa all'Europa diventa automaticamente quello tra la Tunisia e la Sicilia.

Tra l'altro nel 2004 (Fig.2) la Regione Siciliana aveva commissionato all'ENEA un progetto in tal senso; ma poi non se ne è fatto nulla, forse dimenticato, ma è un'abitudine italiana di dimenticare le cose che sono avvenute il giorno prima, specialmente se le ha proposte un'altra amministrazione. Andando più nel dettaglio, l'idea è di realizzare 4 isole artificiali (pallini rossi piccoli nella slide di Fig. 2) con varie destinazioni d'uso. Esse servono anche per motivi di sicurezza per spezzare i 145 km di distanza tra Mazara del Vallo e Capo Bon in tratti di 30-40 km approfittando dei fondali a 40-60 metri. Al centro nei colori dal verde al giallo al rosso l'attuale densità di traffico marittimo Est-Ovest-Est.

In questo tratto di mare si contano circa duemila navi al mese che tuttavia, dagli ultimi dati raccolti, diventeranno 3000-3500 conseguentemente al raddoppio del Canale di Suez. Traffico che per l'80-90% è diretto tramite Gibilterra ai grandi porti del nord Europa. Quindi basterebbe che noi recuperassimo una quota parte di questo incremento di traffico per far decollare non solo la Sicilia, ma l'intero meridione. Ecco una ulteriore motivazione per la realizzazione del ponte di Messina da me indicato PONTE MEDITERRANEO anche per la sua valenza simbolica.



Fig. 3 – Ponte sul Canale di Suez

Il Passaggio sul Canale di Suez avviene attraverso un ponte (Fig. 3) che ha dimensioni libere esattamente pari a quelle previste per il Ponte di Messina. Quindi, se vi transitano navi di grandi dimensioni non si capiscono le critiche sulle difficoltà di passaggio sotto il nuovo Ponte sullo Stretto.

Analogamente, vediamo Istanbul (Fig.4). Vi sono ben tre ponti – l'ultimo l'ha realizzato l'impresa italiano Astaldi, ora confluita in *WeBuild*, un ponte ibrido strallato-sospeso, record mondiale, per larghezza dell'impalcato e anche con ferrovia – se pur non di grandissima luce, meno di 1.500 metri, contro i 3300 del Ponte di Messina rimane una realizzazione particolarmente interessante.



Fig. 4 – I Ponti di Istanbul

Mi sono poi occupato del ponte sul Corno d'Oro, salvato anche se l'UNESCO non voleva approvare il progetto a causa dei pennoni che interferivano con i minareti della Moschea di Soliman il Magnifico. Su questo progetto abbiamo lavorato ben tre anni, con due tesi di dottorato;

ogni occasione professionale è una opportunità di ricerca applicata sul campo e quindi pragmaticamente e culturalmente si è trovata la soluzione più idonea.

Infine, il ponte Çanakkale Boğazı Köprüsüsü, sui Dardanelli che ha una sezione dell'impalcato del tutto simile a quella del nostro ponte di Messina. E ancora il ponte strallato Stonecutter di Hong Kong ha l'impalcato Messina type. Il Ponte Akashi Kaikyō, ponte a suo tempo il più lungo del mondo, circa 1.993 metri, ha un impalcato ben diverso molto più greve e massiccio che ci dimostra che c'è un abisso tra l'impalcato di trenta anni fa e l'impalcato di oggi, quello previsto per il Ponte di Messina, che rappresenta una assoluta innovazione mondiale.

Arrivando allo Stretto, non più essere sottaciuto che il paesaggio è in gran parte rovinato dall'abusivismo edilizio, mentre sembra incoerente ora pensare che l'ombra del Ponte possa disturbare i pesci (mentre questi non sono danneggiati dai traghetti,) oppure creino disturbo agli uccelli migratori. Eppure, queste sono alcune delle motivazioni degli ambientalisti schierati per il NO PONTE.

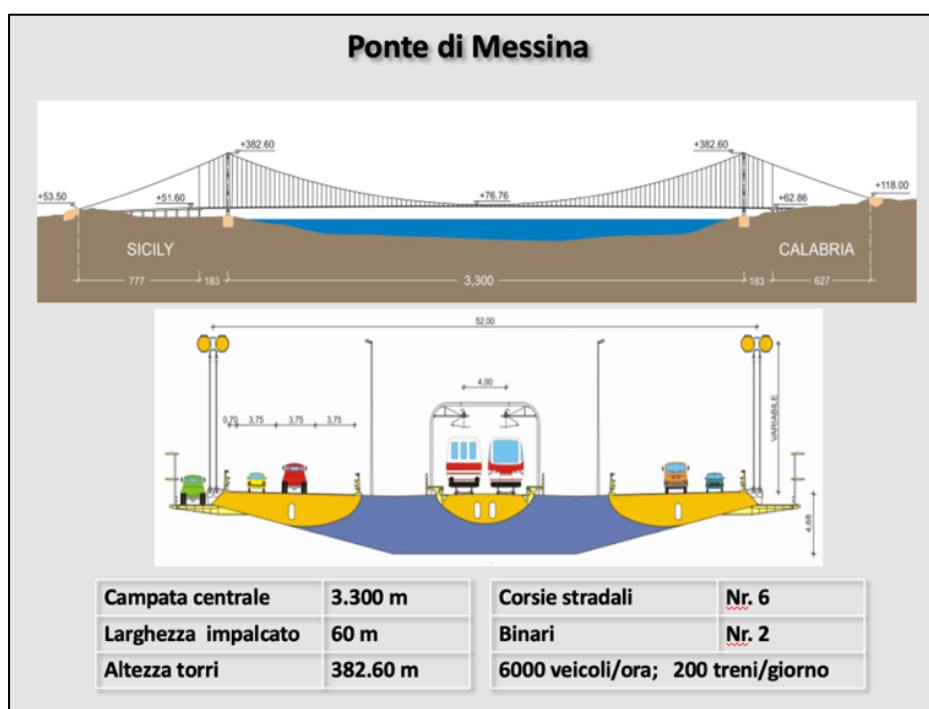


Fig. 5 – Il Ponte di Messina

Il Ponte (Fig.5) sarà di 3.300 metri; la sezione è stata verificata su una ventina di gallerie del vento in tutto il mondo, attraverso una intensa attività di ricerca operativa.

Personalmente per il Ponte di Messina mi sono occupato del design - una mia vocazione che mi ricorda la laurea in architettura. In particolare, sul design dei portali dei corpi illuminati lavorando sul colore e sulla luce. Anche questo è un aspetto che ormai viene considerato nel mondo vedasi anche l'ultimo ponte sullo stretto dei Dardanelli (in turco: Çanakkale Boğazı Köprüsü) (Fig. 6).

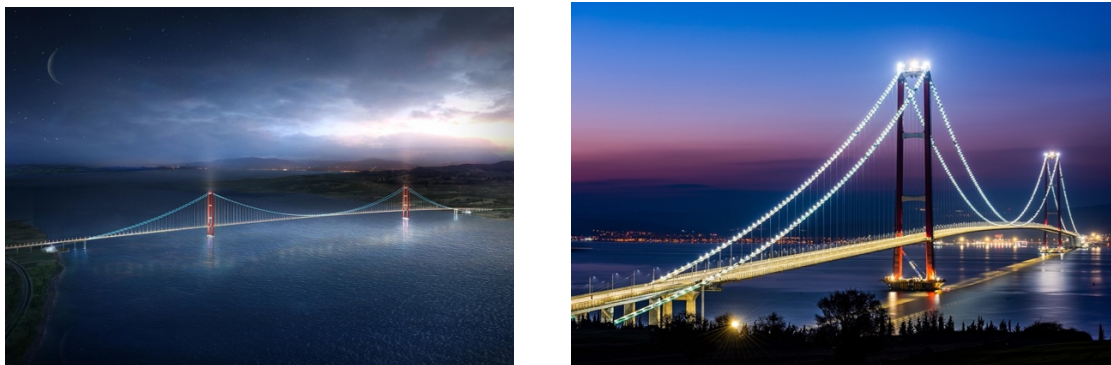


Fig. 6 – Effetto luci del ponte Çanakkale

Infine, ho immaginato alle estremità che le due torri vengano rese abitabili richiamando Scilla e Cariddi, pensando che si possano comunque costruire dopo il completamento dell'opera. E mi piace chiudere questa mia breve presentazione con un rendering particolare: non sai se sei lato Sicilia o lato Calabria.

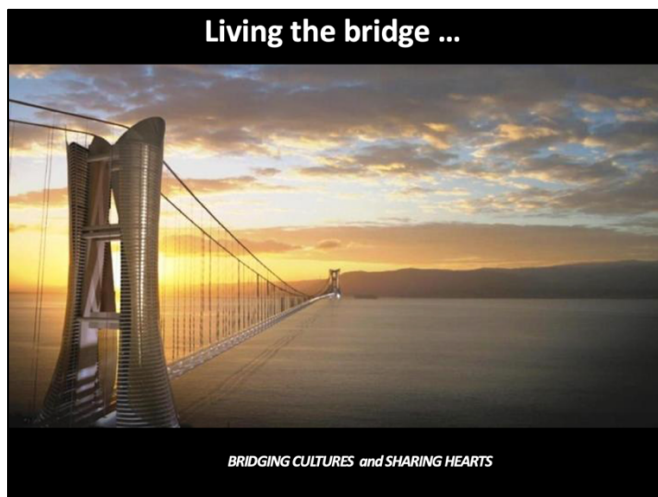


Fig.6 – Il Ponte abitato tra Scilla e Cariddi

Con questa visione, Scilla e Cariddi si materializzano "dandosi la mano" attraverso quell'insieme di cavi, e stralli indici di modernità. E ancora all'insegna del mito, ho sognato che la Fata Morgana, invece di fare emergere la città, facesse emergere quel Ponte adagiato sui fondali dello Stretto da qualche migliaio di anni ma nessuno se ne era mai accorto.



TERZA PARTE

CONCLUSIONI

La necessità di questo convegno nasce dall'idea di analizzare, all'interno di grandi processi di mutamento sociali, economici, infrastrutturali, tecnologici ed energetici degli scenari internazionali, il quadro italiano e, in particolare, del Mezzogiorno, riflettendo sulle sue criticità areali, infrastrutturali, di crescita e di sviluppo. L'Italia è un paese ricco di contraddizioni, di paradossi, ma che sa esprimere da sempre vitalità, creatività e reazioni alle crisi non solo nazionali ma internazionali, forte del suo tessuto economico stratificato, del genio creativo, delle sue piccole e medie imprese, delle sue grandi industrie.

In un'era di post globalizzazione oramai regionalizzata da processi di ridefinizione delle catene del valore, di condizionamenti geopolitici e geoeconomici di portata planetaria e di mutazione dei paradigmi tecnologici ed energetici in continua evoluzione, si sta delineando un Nuovo Ordine Mondiale che ha messo in discussione lo scacchiere geopolitico bipolare rivoluzionando gli asset logistici e le interconnessioni infrastrutturali dell'economia globale, determinando nuovi equilibri/squilibri internazionali multipolari.

È in questa ottica che si rende sempre più indispensabile un'analisi delle dinamiche economiche in senso multidisciplinare per indagare la situazione degli squilibri areali e degli asset del Paese in funzione del riequilibrio interno dei territori e del rafforzamento della posizione geopolitica e geoeconomica della nazione.

Diventa essenziale, quindi, un'analisi dei sistemi infrastrutturali, dei nodi logistici nazionali e internazionali, delle distorsioni allocative delle risorse inerenti allo sviluppo locale, con il ritardo di crescita socioeconomica del Mezzogiorno, ma anche, in una visione geopolitica e geoeconomica allargata, degli Stati del Mediterraneo e della sponda sud del mare fra le terre.

In un'ottica di sistema Paese e di interesse nazionale, lo studio e le considerazioni tecniche del quadro di integrazione e sviluppo strutturale delle variabili fondamentali della crescita e della competitività nazionale, diviene punto di arrivo e di partenza per un corretto sviluppo integrato del Paese, del Sud e del bacino del Mediterraneo, area strategica su cui si affacciano tre continenti, cuore della zona di interscambio più grande al mondo in cui l'Italia e il Mezzogiorno in particolare, sono o possono diventare centro di integrazione, sviluppo e coordinamento di politiche mediterranee e punto di riferimento imprescindibile per la sicurezza e la cooperazione internazionale.

La dotazione ed il potenziamento di asset materiali e immateriali in un'epoca di forti cambiamenti, caratterizzata da un mondo sempre più multipolare e supportata da innovazioni e transizione

energetica, tecnologica e digitale, si rende necessaria per consolidare i processi di coesione territoriale e di integrazione delle interconnessioni intermodali del Mezzogiorno con il resto del Paese e con il plesso euromediterraneo, amplificando le opportunità per il tessuto industriale locale e la concentrazione/allocazione spaziale di nuove attività produttive relative ai processi di *reshoring*.

Questo intenso processo di mutamento e di relativo riposizionamento delle catene del valore, che spinge le imprese a una nuova rilocalizzazione, impone agli Stati non solo una più aderente, organica integrazione internazionale che renda più sicura ed economica la catena di produzione globale, ma soprattutto una più equilibrata, funzionale e interconnessa qualità e dotazione fisica di infrastrutture logistiche, di trasporto intermodale, di un efficiente quadro di interconnettività infrastrutturale immateriale lungo tutto il Paese.

Diviene dunque fondamentale ragionare sul livello dei servizi ai cittadini: mobilità, scuola, università, formazione e sanità e sul livello di dotazione strutturale di servizi alle imprese: digitalizzazione, trasporti, pubblica amministrazione, sostenibilità ambientale, investimenti in ricerca e sviluppo, fiscalità di vantaggio, servizi di agglomerazione, logistica integrata, realizzando un'economia circolare sostenibile che permetta la rinascita del nostro Sistema Paese fondata su settori di riferimento spesso trascurati dalla programmazione di politica economica ma fondamentali per il nostro prodotto interno lordo, come l'economia del mare e il rapporto di questa con un sistema di trasporti efficiente, integrato e intermodale, a sostegno dell'interesse e della sicurezza nazionale.

Dai lavori di questo convegno esce il chiaro messaggio di perseguire un approccio sistemico alla risoluzione delle criticità del Paese, rappresentati dai differenziali di crescita territoriali, dai ritardi nell'infrastrutturazione materiale e immateriale rispetto alla media europea, approccio olistico che deve supportare anche le grandi opportunità di crescita della Nazione attraverso l'ammodernamento dei sistemi di produzione con un massiccio investimento nella digitalizzazione del tessuto produttivo e sociale del Paese, grandi investimenti in *information thecnology* e nei sistemi di comunicazione, una convergenza sistemica di interessi e risorse sulle transizioni energetiche ed ecologiche, vera rivoluzione plasmante del tessuto connettivo del Paese. Ma soprattutto, un'azione strutturale a sostegno dell'interesse nazionale che valorizzi la penetrazione commerciale internazionale, la sicurezza e l'autonomia degli asset strategici della nazione attraverso il miglioramento, l'integrazione e l'efficientizzazione del sistema portuale, l'integrazione e la specializzazione della logistica intermodale, l'interconnessione del sistema

delle piccole e medie imprese, il completamento dei sistemi nodali, lineari e puntali della rete nazionale con i corridoi dei trasporti euromediterranei.

Un quadro di efficientamento, dunque, che veda il nostro Paese come cardine e cerniera delle reti di trasporto merci e di persone ma anche ponte culturale economico e relazionale di popoli che convergono lungo il Mare fra le terre, quel Mediterraneo sempre più allargato in cui l'Italia si candida, ma per certi versi già lo è, hub terminalistico, logistico, energetico, infrastrutturale e culturale essenziale e attore fondamentale per lo sviluppo, il dialogo e la stabilizzazione/pacificazione di un bacino del Mediterraneo tornato centrale negli interessi internazionali.

Ma per essere competitivi e attrattivi bisogna che il Paese risolva il *vulnus* dei differenziali di crescita e di dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno e che la stessa Italia recuperi i ritardi di infrastrutturazione integrata, sia materiale che immateriale rispetto ai suoi principali competitors europei, rappresentando un vero hub energetico sostenibile, infrastrutturale, logistico intermodale e terminalistico del Mediterraneo e centro di smistamento del commercio tricontinentale, rafforzando la sua posizione geopolitica e geoeconomica, solidificando il suo ruolo ponte ed elemento geostrategico fondamentale nel quadrante sud sempre più determinante, in un futuro dominato da tecnologia e materie prime alternative a quelle tradizionali, ma anche svolgendo una funzione securitaria e di controllo di un medioceano sempre più territorializzato.

L'integrazione del Mezzogiorno col resto del Paese e con l'area MENA in un'ottica Euromediterranea, passa necessariamente attraverso l'interconnessione strategica delle sue reti puntali e lineari infrastrutturali, con i nodi dei trasporti, della portualità e della logistica euromediterranea e internazionale, al fine di valorizzare i settori economici, la ricollocazione del tessuto produttivo delocalizzato negli anni, la sicurezza, e l'allocazione ottimale degli investimenti pubblici e privati in un territorio geograficamente proiettato nel quadrante mediterraneo ma integrato al cuore dell'Europa.

Analisi a sostegno dunque di scelte geopolitiche e geoeconomiche nel quadro di un riassetto delle strategie nazionali dell'Italia quale attore di primo piano nello scacchiere internazionale, ma in rapporto alla valorizzazione delle potenzialità competitive e attrattive del Mezzogiorno come area di riferimento del Mediterraneo e di allocazione di risorse nazionali comunitarie, di attrattore di Investimenti Diretti Esteri, di localizzazione industriale e distrettuale, di infrastrutturazione strategica e del potenziale relazionale con i paesi della sponda sud del Mediterraneo, hub di attrazione culturale e formativo universitario dell'area MENA, area di elezione del nostro export.

Le analisi sui programmi di integrazione infrastrutturale materiale e immateriale col mediterraneo (RTAP) e i paesi dell'UPM, l'integrazione del sistema nazionale SNIT con i corridoi network e comprensive ma anche i grandi investimenti sull'intermodalità e la portualità integrata del Mezzogiorno con i porti del mediterraneo, hub dei flussi di merci e persone a valore globale devono passare necessariamente dal superamento del disequilibrio territoriale Nord-Sud, attraverso un intenso programma di investimenti infrastrutturali sistemici del Paese nel Mezzogiorno.

Le reti e i nodi infrastrutturali, di cui il Sud è deficitario, migliorano l'accessibilità ai territori, l'efficienza della mobilità, integrano le aree marginali con le aree interne e costiere, rafforzano le interconnessioni tra porti e interporti, offrono tutta una serie di vantaggi di localizzazione industriale e di attrazione degli investimenti pubblici e privati, interni ed esteri. La dotazione di infrastrutture consolida i processi di coesione e integrazione areale amplificando le opportunità per il tessuto industriale e i servizi dedicati, amplia filiere industriali stanziati nei retroporti e localizza le piattaforme logistiche in aree di prossimità di produzione e di consumo realizzando un'economia circolare sostenibile che rivitalizza il sistema produttivo e allocativo delle risorse.

L'integrazione tra le ZES del Sud e le ZLS localizzate nel Centro e nel Nord del Paese, non può che essere volano di competitività all'interno di un quadro strategico di infrastrutturazione e integrazione delle piattaforme logistiche, dei trasporti e della marittimità in generale. La predisposizione di piani di intermodalità nazionale connessi alle reti TEN-T pone una sfida alla reticolazione infrastrutturale su più livelli, nazionale, euro-mediterraneo e globale che non può essere vanificata da colli di bottiglia e interruzione e inefficienze dei flussi di trasporto.

Nel Bacino del Mediterraneo transita quasi un terzo dei servizi di linea del pianeta, un quinto del traffico mondiale di energia e di merci. L'integrazione dei trasporti, attraverso una standardizzazione delle modalità di trasporto e una stabilizzazione delle linee di collegamento diviene essenziale per gli interessi nazionali, anche per difendere la centralità della sponda sud rispetto alle spinte di integrazione e sviluppo che la fine della guerra russo ucraina determinerà nell'Europa orientale, con il relativo incremento/dirottamento di traffici e investimenti a beneficio dei porti e delle linee di trasporto del levante, Grecia, e Turchia in primis. Il baricentro delle grandi reti europee di trasporto, quindi, con la rimodulazione dei corridoi europei di trasporto, ha elevato il peso e gli interessi dell'Unione verso l'Europa dell'Est, i Balcani, il Mediterraneo orientale per supportare il processo di adesione alla Ue degli stati di queste aree geografiche, penalizzando i porti del Mezzogiorno come Napoli, Gioia Tauro, Palermo. Penalizzazione che si era verificata

anche con la Brexit e la modifica del relativo corridoio con la Gran Bretagna, che ha avuto un impatto negativo sui trasporti di merci tra Genova, Rotterdam e Gran Bretagna.

Sempre più si deve riflettere, quindi, sui processi di ricollocazione industriale attraverso piani di *reshoring*, *friendshoring* e *nearshoring* dovuti ai maggiori costi energetici, ai tempi del trasporto, all'aumento del costo della vita dei paesi asiatici, alle criticità di alcune aree e in alcuni *choke-point* diventati più instabili, alla paventata e possibile, oltre che probabile, guerra, per ora commerciale, che si sta giocando tra Cina e USA nell'Indopacifico e alla questione di Taiwan chiusa all'interno del contenimento del Paese del Dragone nel quadrilatero QUAD.

Il processo di *reshoring* dei processi produttivi incontra però molti più problemi nel breve e nel medio termine di quanto possa sembrare logico, soprattutto per quelle imprese *labour intensive* che si troverebbero costrette a competere su una variabile di costo i cui differenziali non permettono ancora di competere a livello planetario, per cui l'orientamento si sposta sulla localizzazione in paesi vicini o in paesi amici, con cui si condividono norme, cultura, affidabilità politica, ma per questioni di aumentata necessità di sicurezza, di minimizzazione dei rischi organizzativi e per preservare il controllo sul ciclo produttivo, ma anche per permettere una migliore razionalizzazione dei processi di logistica, riduzione dei tempi e dei costi di trasporto, efficienza nei servizi e nell'intermodalità delle linee di carico scarico e spedizione delle merci.

Italia e Francia che, negli ultimi venti anni, hanno spostato quasi mille aziende in Asia hanno già iniziato, insieme ad altri paesi europei a ricollocare nel Mediterraneo parte delle loro aziende "offshorizzate".

Un processo di integrazione regionale, dunque, che vede in prima linea Tunisia, Egitto ma anche Turchia, interessati da un intenso sviluppo di rotte marittime a corto raggio che valorizza i loro porti sempre più specializzati. *Short Sea Shipping* in cui l'Italia è il maggior operatore europeo con quote che raggiungono il 40% oltre che leader mondiale per flotta Ro-Ro.

Ecco che l'integrazione dei porti italiani, a partire da quelli più strategici del Sud, diviene asse di competitività di tutto il sistema dei trasporti intermodali e della logistica nazionale all'interno di un più ampio quadro di competizione globale. L'efficientizzazione della logistica integrata, il miglioramento delle *performance* dei servizi alle imprese migliorando l'interconnettività e le infrastrutture immateriali nei distretti logistici hanno un peso determinante per le potenze economiche. Le tecnologie IOT permettono di collegare in rete autotreno, navi, gru e container e di monitorare e tracciare le merci. Le applicazioni di ICT nei trasporti, nella logistica, nella portualità consentono risparmi di costo notevoli nella comunicazione integrata di macchine e apparecchiature informatiche.

L'automazione e l'uso di intelligenza artificiale utilizzata nelle operazioni di stivaggio delle merci e dei container, nella guida delle navi senza equipaggio, nelle operazioni di carico scarico dei terminal, nella gestione del traffico e delle prenotazioni di ingresso ai porti aumentano produttività ed efficienza. La blockchain permette la condivisione sicura e trasparente dei dati.

L'Italia è in grande ritardo sull'interconnessione infrastrutturale territoriale, a partire dal sistema dei trasporti intermodali e del sistema integrato logistico-portuale. La carenza di adeguate aree di stoccaggio retroportuali e aree di parcheggio di nuova generazione, interventi e risorse in sostenibilità, digitalizzazione, riduzione delle emissioni, il decongestionando gli interporti e l'assenza di investimenti per la realizzazione di altri interporti di nuova generazione in Calabria e nel sud d'Italia, in previsione di progetti di attrattività di investimenti diretti esteri e di gestione dei processi di *reshoring* pone grandi interrogativi sulle capacità di competitività e attrattività del nostro sistema produttivo anche nel bacino del Mediterraneo. La Piena attuazione delle ZES, una gestione razionale delle autorità di sistema portuale con un efficiente operatività degli sportelli unici SUDOCO, SUAP E SUE, l'AV/AC e attraversamento veloce della Penisola con il completamento e l'integrazione del corridoio scandinavo mediterraneo col la rete SNIT, il Ponte sullo Stretto e gli investimenti viari complementari che si accompagnano a questa grande opera infrastrutturale diventano così la cifra e il metro dello sviluppo futuro del nostro Sistema Paese e del definitivo rilancio del Mezzogiorno.

Il gap infrastrutturale con i nostri principali competitori sfiora medie del 20% e cresce inesorabilmente nei settori della tecnologia avanzata, nella ricerca e sviluppo, gap che al sud diventano strutturalmente depressivi nonostante le grandi potenzialità e le risorse messe a disposizione dal PNRR e dai fondi comunitari strutturali che scontano un'efficienza progettuale, allocativa e di rendicontazione insufficiente.

Queste inefficienze allocative di fondi e l'incapacità di tradurli in progetti effettivamente utili al processo di crescita del Meridione si traduce nei ritardi di infrastrutturazione del Sud, con indici storici di dotazione fisica infrastrutturale materiale e immateriale che ne ha rallentato lo sviluppo, l'attrattività, e la competitività.

Calabria e Sicilia, nonostante la centralità nel bacino del Mediterraneo, faticano a imporsi come assi terminalistici e viari di riferimento per il traffico merci e persone. Mancanza organica di infrastrutture efficienti, completamento della chiusura di anelli tra rete SNIT e corridoi europei comprensive a partire dal Ponte sullo Stretto, ritardi nella messa in sicurezza di ponti e strade, autostrade incomplete e non "smartizzate", carenza di ammodernamento e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico, carenze tecnologiche e digitali. Il discorso non muta nel sistema

ferroviario con problemi di elettrificazione delle linee e raddoppio dei binari, assenza di alta velocità e alta capacità dopo Salerno, necessità di adeguamento agli standard europei dei convogli ferroviari.

Criticità che si riverberano nell'economia con una fragilità della dimensione strutturale del settore privato, l'indebitamento delle imprese e il maggior costo del denaro, la bassa internazionalizzazione del settore produttivo, le persistenti debolezze di produttività delle imprese e la bassa efficienza della P.A., che producono, d'altra parte, maggiori difficoltà di crescita di processi di agglomerazione per le imprese nazionali e internazionali, rallentando i fenomeni di reshoring e l'attrattività di investimenti diretti esteri. Il basso livello dei servizi, la scarsa presenza di centri di ricerca pubblici e privati, la scarsa integrazione terminalistica, la scarsa digitalizzazione, la contrazione della spesa in ricerca e sviluppo e innovazione tecnologica deprimono la capacità di generare processi di distrettualizzazione produttiva. La rigidità del mercato del lavoro stimola l'emigrazione giovanile e di laureati attratti da maggiori prospettive di inserimento nel mondo del lavoro al nord del paese o all'estero dove trovano anche una qualità della vita decisamente più elevata in termini di offerta di servizi e opportunità di carriera. Il basso livello della scuola, alti indici di abbandono scolastico, bassi indici di qualità istituzionale che rallentano l'implementazione di sistemi di programmazione dello sviluppo territoriale e l'efficienza di impiego di fondi e risorse finanziarie da tramutare in investimenti propedeutici allo sviluppo e al progresso areale. E ancora, il basso interesse delle politiche nazionali verso lo sviluppo integrato regionale, nonostante le grandi opportunità e la collocazione strategica del Mezzogiorno nel quadro geostrategico e geoeconomico mediterraneo, aree di insicurezza e presenza di criminalità organizzata che deprime e asfissia la libertà di intrapresa, riducono le possibilità di rinascita di questa area del Paese.

Nonostante queste criticità sono molte le opportunità e le realtà positive che lasciano ben sperare per una ripresa del Sud. Sono le grandi potenzialità nel settore agroalimentare, in quello culturale e turistico, nella produzione di energia alternativa e sostenibile, ma soprattutto le grandi risorse logistiche e portuali, le opportunità strategiche di hub infrastrutturale energetico, nei settori del gas, dell'elettrico e dell'idrogeno verde.

L'interscambio commerciale al Sud ha un grande sviluppo via Mare, e muove oltre il 60% delle merci, la pesca, il già citato traffico Ro-Ro, il cargomare rappresentano un peso specifico notevole anche rispetto all'economia nazionale. La crescita dei porti meridionali continua a svilupparsi con il porto di Gioia Tauro che sta ritornando ai fasti di un recente passato, mentre se consideriamo i

porti del Mezzogiorno nella loro complessità movimentano circa il 47% del totale sul traffico italiano.

La necessità di un'intermodalità integrata, di un'efficientizzazione del settore logistico, un'integrazione terminalistica maggiore con la capacità di aggiungere i porti nelle reti di trasporto, una razionalizzazione e un miglioramento dei servizi servirebbe:

- a generare valore aggiunto sul territorio;
- a sviluppare la retroportualità, assicurando la continuità del sistema dei trasporti, supportata da un efficiente sistema intermodale nodale e puntuale collegato alle ZES, agli interporti e ai distretti industriali.

Tutto questo impone il superamento del blocco dell'attraversamento veloce della Penisola, l'implementazione dell'alta velocità ferroviaria e il Ponte sullo Stretto.

Il ruolo del Ponte sullo Stretto diviene, così, cuore nevralgico del sistema di efficientizzazione dei trasporti non solo del Sud Italia, della Calabria e della Sicilia in particolare, ma di tutto il sistema infrastrutturale viario, intermodale e integrato italiano, come direttrice sistemica del ruolo dei trasporti del tessuto produttivo euromediterraneo con asse il corridoio scandinavo mediterraneo in sinergia con il sistema dei trasporti R-TAP dell'UPM e i traffici integrati del bacino del Mediterraneo lungo la direttrice Suez-Gibilterra.

L'opera faraonica ridurrà i tempi di percorrenza tra Sicilia e Calabria di almeno due ore in media, stimolando tutto il sistema produttivo meridionale, oltre che rendere più attrattivo ed efficiente a localizzarsi nel Mezzogiorno per l'aumento di competitività dei sistemi dei trasporti intermodali attivati a supporto degli asset logistici e terminalistici dell'economia del mare. L'infrastruttura presenta cifre record per la sua realizzazione che sfiorano i quindici miliardi. Lungo oltre 3.700 metri, campata unica centrale record di 3200m circa, un impalcato di 60 metri circa di altezza con torri alte 400 metri e un'altezza del canale navigabile centrale di 65 metri, sei corsie stradali, tre per ogni senso di marcia e due binari ferroviari centrali, con una capacità di transito di 6000 veicoli ora e di 200 treni al giorno. Opera che dovrà rivoluzionare i traffici e l'economia del Sud Italia ma anche portare a un'apertura dei territori attraverso le opere complementari a carico dello Stato ma anche alcune di competenza regionale, autostrade, complanari, collegamenti ferroviari e autostradali tra Sicilia e Calabria, per collegare il ponte lato Calabria all'autostrada del Mediterraneo Salerno - Reggio Calabria, lato Sicilia alle autostrade Messina Catania e Messina - Palermo e altrettanti 20 km di collegamenti ferroviari di allaccio all'alta capacità Napoli - Reggio Calabria e alta capacità ferroviaria lato Sicilia con allacci alla nuova stazione ferroviaria di

Messina. Ma si porrà anche come attrattore culturale, tecnologico, turistico ampliando le potenzialità e l'integrazione dei territori meridionali.

Per concludere, aumentare la competitività e l'attrattività del Paese, innovare e ammodernare l'Italia vuol dire innanzitutto renderla omogenea nelle sue differenziazioni, organica nelle sue unicità, funzionale e integrata assecondando le sue caratteristiche strategiche. Oggi la competizione avviene su scala planetaria e a livello di Sistemi Paese, competere salvaguardando gli interessi nazionali, tutelando la sicurezza e aumentando il nostro *soft e hard power* vuol dire presentarsi sugli scenari globali con un Paese unito, integrato, con *asset* interconnessi e livelli di efficienza elevati. La risultante di questa programmazione strategica impone lo sviluppo e l'integrazione del Mezzogiorno con il resto del Paese. Integrazione infrastrutturale, materiale e immateriale, qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese, valorizzazione degli asset del Mezzogiorno non in competizione con quelli del resto del Paese ma in sinergia, caratterizzazione dei plus meridionali in funzione strategica per il Sud e per l'Italia in campo energetico, commerciale, terminalistico e infrastrutturale oltre che diplomatico e relazionale con la sponda sud del Mediterraneo e il levante, centro nevralgico del futuro assetto dell'economia mondiale.

Le conclusioni agli Atti del Convegno sono state curate dal:

*Direttore del Krysopea Institute
Dottor Roberto Bevacqua*

CONSIDERAZIONI FINALI E RINGRAZIAMENTI

Riteniamo che l'obiettivo che ci eravamo preposti sia stato raggiunto. Dibattere sui temi della navigazione e dei trasporti per il nostro Paese non può non tenere conto delle dinamiche legate alla continuità tra mare e terra, all'aspetto intermodale, alle interconnessioni, alle infrastrutture, alla logistica.

L'economia italiana si regge, in buona sostanza, su due pilastri: la distribuzione delle materie prime che riceviamo e nella produzione dei beni che esportiamo. Le prime ci giungono in gran parte attraverso le vie di trasporto marittime che, inevitabilmente, necessitano di essere connesse con il territorio tramite porti, strade e ferrovie oltre che messe in sicurezza.

Riuscire a far arrivare a destinazione ogni singolo bene e ogni singolo materiale, anche nel più sperduto paese d'Italia, significa esser capaci di congiungere tutte le modalità di trasporto. In questi termini che il concetto di intermodalità diviene centrale.

Riteniamo, dunque, che intavolare una discussione su questo tema sia stato necessario. La sensibilità espressa dalle cariche istituzionali negli interventi iniziali testimonia la necessità di quel cambio di passo che permetta di riuscire a sfruttare le ingenti risorse messe a nostra disposizione per potenziare le infrastrutture e l'intera rete logistica nazionale.

La grande sfida che devono cogliere i nostri porti è quella di aprirsi ai nuovi mercati, secondo un processo globale che non trova soluzione di continuità; nuovi mercati che si stanno gradatamente spostando e, quindi, nuove possibilità di crescita soprattutto per l'Italia.

Dunque, la creazione di sinergie, collegamenti stradali e soprattutto ferroviari, la creazione di nuove infrastrutture, lo sfruttare al massimo e il migliorare i collegamenti dei porti con il retroterra, in uno con la razionalizzazione della gestione del servizio soprattutto tra porti di piccola e media entità, potrebbe contenere lo strapotere dei sistemi portuali atlantici e rendere protagonista la Nazione nella gestione dei nuovi mercati.

In conclusione, un ringraziamento va rivolto, dunque, a tutti i rappresentanti delle Istituzioni intervenuti: il Governo, la Regione Calabria, nonché la Marina Militare sempre più vicina alle iniziative dell'Istituto.

La qualità del lavoro prodotto e che lascio al giudizio dei lettori va, a nostro parere, sicuramente attribuita agli interventi dei relatori. Desidero, quindi, rivolgere un ringraziamento speciale alla Professoressa Bergantino e alla Professoressa Giunta che, con le loro approfondite ricerche, hanno messo in luce le criticità ma anche quei punti di forza che solo il Mezzogiorno può offrire.

Come detto, i concetti di logistica e intermodalità diventano in questo contesto centrali ed essenziali, come ha reso evidente l'intervento del dott. Antonio Errigo, Vice Direttore Generale di una realtà in crescente sviluppo come Alis - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile. Il contributo creativo del prof. Siviero ha, alla fine, completato il quadro raccogliendo con la sua avvincente esposizione finale l'attenzione dei partecipanti.

Ringrazio, altresì, sentitamente l'Istituto Krysopea, con il quale abbiamo voluto concepire e organizzare il convegno anche per attingere a tutte le risorse intellettuali e di analisi di cui dispone. Ne è testimonianza il contributo del dott. Bevacqua che, nella propria relazione introduttiva e nelle sue conclusioni, ha saputo ben individuare tutti i settori economici, sociali e formativi su cui è auspicabile e imprescindibile intervenire.

Infine, un particolare riconoscimento va, senza dubbio, all'amico Amm. Francesco Chiappetta che, nel suo ruolo di Segretario Generale dell'Istituto Italiano di Navigazione assunto da meno di un anno con la mia Presidenza, ha dato forte impulso alle nostre attività, come dimostra il suo prezioso contributo alla realizzazione di questo convegno, del quale abbiamo voluto qui raccogliere gli atti affinché ne rimanga traccia.

La mia gratitudine va poi estesa anche alla dottoressa Mariangela Caldani – Segretario del sopramenzionato Istituto Krysopea – che ha fornito tutto il suo apporto sia nell'organizzazione che anch'essa nella stesura degli atti.

Un ringraziamento, inoltre, va all'Avv. Angela Mascaro, che ha gentilmente curato la revisione finale del presente documento.

L'auspicio finale è che questo convegno, e soprattutto questi atti, possano aver rappresentato un utile e interessante contributo di pensiero da parte del nostro Istituto in particolare per coloro che, essendo chiamati a svolgere ruoli di grande responsabilità, sono impegnati quotidianamente nella formulazione e nell'adozione delle strategie necessarie allo sviluppo e al progresso del nostro amato Paese.

Il Presidente
dell'Istituto Italiano di Navigazione
dott. Luca Sisto

ISTITUTO ITALIANO DI NAVIGAZIONE
Piazza dei Santi Apostoli, 66 – 00187, Roma (IT)

Tel.: (+39) 06 67481502 – url e social: <https://www.istnav.org/> – 
e_mail: segreteria@istnav.org – istnav@pec.it