

INFRASTRUTTURE, A CATANIA IL X CONVEGNO DI ANCE GIOVANI

# Geografia delle scelte

*Porti e zes come chiave per la crescita del Mezzogiorno e il mare quale risorsa per colmare il divario Nord-Sud. Per il ministro Musumeci serve «rafforzare gli scambi e le interazioni con Paesi del Mediterraneo e del Nord Africa»*

DI CARLO LO RE

Il mare come è “carta del mazzo” mai realmente giocata dall’Italia e tantomeno dalla Sicilia. Eppure ci si dovrebbe proprio puntare sopra per provare a essere di nuovo competitivi in Europa e nel mondo, sia a livello di sistema Paese che di sistema regionale. Perché con gli assetti geopolitici nel Mediterraneo in incessante e rapida mutazione a causa della crisi del Canale di Suez (pur allargato di molto), il Mezzogiorno può tornare a essere protagonista, a patto però di una programmazione reale e con i piedi per terra, che a ben vedere manca da decenni. L’obiettivo potrebbe essere l’annosa “questione meridionale”, concentrandosi su una visione dei problemi e delle sfide più ampia. Una sfida di sicuro interesse lanciata a Catania, nella splendida location di Palazzo Biscari, dal ministro delle Politiche del Mare, Nello Musumeci, in occasione del X Convegno Giovani Ance del Mezzogiorno.

## Geografia e scelte politiche

«La geografia», ha esordito Musumeci, «incide sulle scelte politiche, economiche e di sviluppo di un territorio. Per caratteristiche diverse in Italia si sono sviluppati due sistemi: quello Nord, che ha rivolto il suo interesse verso il cuore del continente, e quello Sud, che ha posto lo sguardo sul Mare Mediterraneo. Uno non esclude l’altro, per rendere l’Italia un Paese competitivo nel mondo, ponendo al centro una “questione nazionale”. Un obiettivo del

governo Meloni, che ha messo in campo il Piano Mattei per rafforzare gli scambi e le interazioni con alcuni Paesi del Mediterraneo e del Nord Africa».

Un impegno politico, come sottolineato anche dal sottosegretario per le Infrastrutture e i Trasporti, Tullio Ferrante, che punta a «migliorare gli interscambi, le interconnessioni e l’intermodalità. Diversi i fondi a disposizione, su tutti quelli del Pnrr, che consentiranno di rafforzare la piattaforma logistica delle aree in cui si innestano i più importanti rapporti commerciali». Una sicura opportunità per il Sud Italia, che non può più sottovalutare un nodo cruciale: l’assenza di adeguate infrastrutture (viarie, ferroviarie, portuali, aeroportuali) che lo rendano davvero competitivo.

La questione è stata al centro del convegno delle associazioni giovanili dei costruttori di Sicilia, Calabria, Campania e Puglia (Ance Giovani), moderato dal giornalista Michele Guccione, che ha puntato l’attenzione sullo sviluppo portuale, ferroviario e della zona economica speciale ormai unica per tutto il Meridione.

## La colonna portante

«Le infrastrutture sono la colonna portante per un Paese come l’Italia», ha dal canto suo commentato il presidente nazionale di Ance Giovani, Angelica Krystle Donati, «ogni euro speso in costruzioni ha una ricaduta positiva sul territorio di tre volte e mezzo, ma ogni opera deve essere capillarizzata attraverso investimenti mira-

ti. Un progetto realizzato non darebbe i risultati attesi senza un’adeguata rete infrastrutturale, che migliora la qualità di vita e l’appetibilità di un territorio, creando nuovi posti di lavoro e richiamando l’attenzione degli investitori. Uno sviluppo necessario per arrestare la fuga delle nuove generazioni verso l’estero, perché un territorio senza giovani è un territorio senza futuro».

## Il Ponte

Tra le macro opere più attese (e anche contrastate), il Ponte sullo Stretto di Messina: «diverse le ricadute positive per la nostra Isola: dai 37mila posti di lavoro alla realizzazione di altre infrastrutture a esso connessi, come il rafforzamento delle reti stradali, autostradali e ferroviarie», ha evidenziato il presidente di Ance Giovani Sicilia, Marco Colombrita, «le infrastrutture e l’alta velocità contribuiscono a ridistribuire l’occupazione nei territori in cui i dati sono poco incoraggianti». Un tema, dunque, che non abbraccia solo l’aspetto economico, ma anche quello sociale, come sottolineato dal presidente di Ance Catania, Rosario Fresta.



Peso: 58%

«Viene da porsi la domanda di cosa sia prioritario e cosa serva alle persone», nota poi il coordinatore del gruppo Mezzogiorno di Ance Giovani, Marco Oloferne Curti, «sapendo che abbiamo un dovere soprattutto nei confronti di chi ci sarà. Bisogna, dunque, avere un approccio coscienzioso per essere vicini ai bisogni di chi vive i luoghi e queste opere».

### Sicilia esempio concreto

Come evidenziato dal presidente di Ance Sicilia, Santo Cutrone, nonostante le molte criticità, le tante opere ancora da compiere e ultimare e le difficoltà legate all'insularità (per cui la giunta regionale ha avanzato delle richieste specifiche al governo nazionale e alla Commissione Europea), la Sicilia è comunque un esempio concreto. «L'amministrazione pubblica non può che sostenere le iniziative volte allo sviluppo», ha dichiarato l'assessore all'Economia della Regione Siciliana, Marco Falcone, tra la passata legislatura e quella attuale sono stati investiti circa 12 miliardi in autostrade, ferrovie, porti e strade secondarie, registrando una crescita di oltre un miliardo nel 2023 e dati positivi anche per il 2024».

Non solo investimenti, ma

pure capacità di gestione e riorganizzazione della logistica (fondamentale nella sopravvivenza dell'Isola) giocano un importante ruolo in questo delicato frangente.

### I porti

Tra gli esempi possibili, l'impegno dell'amministrazione di Catania con tutta una serie di interventi puntati sulle principali infrastrutture, quali il porto, con una rivoluzionaria azione dell'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale, guidata dall'ingegnere Francesco Di Sarcina.

Proprio sul porto etneo si è concentrato il sindaco, Enrico Trantino: «sono iniziati i lavori per migliorare il waterfront e per razionalizzare il traffico marittimo, indirizzando quello mercantile nel porto di Augusta e quello commerciale nella città dell'Elefante».

Ad analizzare più a fondo i temi legati appunto alla portualità, la tesi di Alessandro Escolino (consigliere di Ance Giovani Campania) e l'analisi di Alessandro Pannaro (Head of Maritime & Energy, Centro Studi Srm di Napoli), cui ha fatto seguito il dibattito con Antonio Caponetto (coordinatore Struttura di Missione

Zes Unica) e Annalisa Tardino (deputata della Lega al Parlamento Europeo, componente della Commissione Trasporti e Turismo).

### Sud e connessioni

Una seconda sessione del convegno ha focalizzato l'attenzione dei presenti sulle connessioni del Sud Italia. Gli interventi sono stati curati da Emilio Ciardullo (consigliere di Ance Giovani Cosenza) e Antonello Fontanili (direttore di Uniontrasporti), seguiti dalla tavola rotonda cui hanno preso parte Pierluigi Di Palma (presidente dell'Enac), Marco Marchese (RFI, Direzione investimenti Area Sud) e Ida Nicotra (insigne giurista, consigliere d'amministrazione della Società Stretto di Messina spa).

Da ultimo, focus sulla gestione delle risorse idriche, con l'analisi di Vincenzo Scarano (consigliere di Ance Giovani Puglia) e le riflessioni finali affidate a Giuseppe Alesso (amministratore delegato di Siciliacque) e Fabio Fatuzzo (commissario straordinario unico per la Depurazione). (riproduzione riservata)



Peso:58%



# Zes unica, Fitto: «Piano strategico entro l'estate»

## Schifani: «È un'opportunità, ma la sfida è accorciare i tempi delle procedure»

**PALESTRA**. Le Regioni Molise, Abruzzo, Sicilia e Sardegna, più Anci e Upi, hanno partecipato ieri a Roma al secondo tavolo tecnico coordinato dalla Struttura di missione della Zes unica del Sud e finalizzato alla definizione del Piano strategico della Zes. Nel suo intervento di venerdì scorso al convegno di **Ance** Giovani Sud a Catania, il coordinatore della Struttura, Antonio Caponetto, ha spiegato che la sua task force si occuperà prevalentemente dell'attrazione degli investimenti esteri nell'area, mentre la funzione di accompagnamento degli investitori nei territori sarà curata dalle istituzioni locali. L'incontro di ieri, quindi, è servito a individuare i settori su cui puntare per l'attrazione di nuovi insediamenti produttivi.

Da parte sua, il ministro per il Sud, Raffaele Fitto, con un videomessaggio al convegno sulla Zes unica organizzato a Palermo dalla Fondazione Magna Grecia, ha spiegato che il Piano strategico dovrebbe essere pronto prima della pausa estiva. Per Fitto, «il lavoro che il governo ha fatto con la Commissione Ue è stato molto complesso. Non era scontato che la Commissione autorizzasse la Zes unica e questa scelta rappresenta una grande opportunità. La Zes unica, sulla quale ci si interroga molto in questo periodo, si colloca al centro del Mediterraneo. Rispetto a prima cambia la visione. La Zes unica

rappresenta una grande opportunità a livello strategico per un territorio

molto ampio. Le proposte di ripermitezza delle vecchie otto Zes andavano in direzioni discutibili. Dal "Piano Mattei" alla Zes unica, alla revisione del "Pnrr", c'è una strategia che come governo abbiamo messo in campo e che guarda ai prossimi anni e non solo ai prossimi giorni, come accaduto in passato».

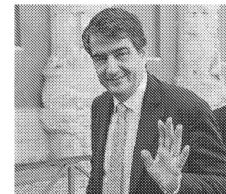
Dell'utilità della Zes unica è convinto anche il governatore Renato Schifani: «La Zes unica sicuramente può essere un'opportunità e lo sarà. L'importante è che vengano abbreviati tutti i tempi che sono strategici per la velocizzazione delle procedure. Lì è la scommessa. Ho condiviso con Raffaele Fitto l'ipotesi di una Zes unica. Parcellizzare gli interventi su micro aree avrebbe complicato la possibilità di investimenti. Adesso abbiamo un quadro più completo. La scommessa è quella, però, di essere coerenti nella

tempistica. Quindi, la riforma teoricamente va bene, occorre però calarla in una velocizzazione delle procedure, perché se non avremmo fallito, ma non è nell'intenzione del governo, né del governo regionale che farà la sua parte».

Per Dario Lo Bosco, presidente di Rfi, «la Zes unica valorizza il ruolo della Sicilia, che è piattaforma strategica

nel Mediterraneo. Si tratta di armonizzare le reti infrastrutturali e finalmente, come diceva già il libro bianco 2001 dell'Unione europea, realizzare per il trasporto delle merci una intermodalità virtuosa. Bisogna puntare, quindi, a fare crescere le ferrovie e le vie del mare, a una connessione con i porti, ma anche con gli aeroporti, perché ci sono delle merci che viaggiano col sistema cargo».

Molti timori sono stati espressi, però, riguardo agli effetti dell'autonomia differenziata, su cui Schifani invita a non fare corse elettorali. Fra questi, il direttore della Svimez, Luca Bianchi: «Zes e Autonomia differenziata sono due modelli incompatibili: da un lato, correttamente, si prova a ricostruire un'unità degli interventi per il Sud attraverso la Zes unica, che comporta, in parte, un accentramento delle scelte strategiche da parte del governo; dall'altro lato, invece, si sta provando a fare l'Autonomia differenziata con il rischio di frammentare ulteriormente le politiche pubbliche in questo Paese».



Peso: 23%

**A CATANIA IL CONVEGNO SULL'INTERMODALITÀ E INFRASTRUTTURE PROMOSSO DA ANCE GIOVANI**

# Il mare come “jolly” per lo sviluppo del Sud «Mediterraneo snodo»

## Strategie. Il ministro Musumeci rilancia «La geopolitica incide sulle scelte» Il ruolo determinante delle Zes

**CATANIA.** Il mare è la “carta del mazzo” che l'Italia non ha mai giocato per tornare a essere competitiva in Europa e nel mondo. Con assetti geopolitici nel mar Mediterraneo in continuo cambiamento a seguito della crisi del canale di Suez, il Mezzogiorno può tornare a essere protagonista. Questo a patto di una programmazione seria e concreta, che manca da oltre un secolo, e che possa lasciarsi alle spalle la “questione meridionale”, concentrandosi su una più larga scala. Una sfida lanciata al Palazzo Biscari dal ministro delle Politiche del Mare Nello Musumeci, in occasione del X Convegno Giovani **Ance** del Mezzogiorno: «La geografia - commenta Musumeci - incide sulle scelte politiche, economiche e di sviluppo di un territorio. Per caratteristiche diverse, in Italia si sono sviluppati due sistemi: quello Nord, che ha rivolto il suo interesse verso il cuore del continente, e quello Sud, che ha posto lo sguardo sul Mar Mediterraneo. Uno non esclude l'altro, per rendere l'Italia un Paese competitivo nel mondo, ponendo al centro una “questione nazionale”. Un obiettivo del governo Meloni, che ha messo in campo il Piano Mattei per rafforzare gli scambi e le interazioni con alcuni Paesi del Mediterraneo e del nord Africa».

Un impegno politico, come sottolineato dal sottosegretario per le Infrastrutture e i Trasporti Tullio Ferrante, che mira a «migliorare gli interscambi, le interconnessioni e l'intermodalità. Diversi i fondi a disposizione, su tutti quelli del Pnrr, che consentiranno di rafforzare la piattaforma logistica delle aree in cui si innestano i più importanti rapporti commercia-

li». Un'opportunità per il meridione, che non può sottovalutare l'assenza di adeguate infrastrutture che lo rendano competitivo. Una questione al centro del Convegno delle associazioni giovanili dei costruttori di Sicilia, Calabria, Campania e Puglia (**Ance** Giovani) - moderato dal giornalista Michele Guccione - che ha puntato l'attenzione sullo sviluppo portuale, ferroviario e della Zona Economica Speciale. «Le infrastrutture sono la colonna portante per un Paese come l'Italia - commenta la presidente nazionale di **Ance** Giovani Angelica Krystle Donati - Ogni euro speso in costruzioni ha una ricaduta positiva sul territorio di 3 volte e mezzo, ma ogni opera deve essere capillarizzata attraverso investimenti mirati. Un progetto realizzato non darebbe i risultati attesi senza un'adeguata rete infrastrutturale, che migliora la qualità di vita e l'appetibilità di un territorio, creando nuovi posti di lavoro e richiamando l'attenzione degli investitori. Uno sviluppo necessario per arrestare la fuga delle nuove generazioni verso l'estero, perché un territorio senza giovani è un territorio senza futuro».

Tra le macro-opere più attese e dibattute il Ponte sullo Stretto di Messina: «Diverse le ricadute positive per la nostra Isola: dai 37mila posti di lavoro alle realizzazioni di altre infrastrutture a esso connessi, come il rafforzamento delle reti stradali, autostradali e ferroviarie - sottolinea il presidente di **Ance** Giovani Sicilia Marco Colombrita - Dati dimostrano che le infrastrutture e l'alta velocità contribuiscono a redistribuire

l'occupazione nei territori in cui i dati sono poco incoraggianti».

Un tema, dunque, che non abbraccia solo l'aspetto economico, ma anche quello sociale, come evidenziato dal presidente di **Ance** Catania, Rosario Fresta. «Viene allora da porsi la domanda di cosa sia prioritario e cosa serva alle persone - evidenzia il coordinatore gruppo Mezzogiorno **Ance** Giovani Marco Oloferne Curti - sapendo che abbiamo un dovere soprattutto nei confronti di chi ci sarà. Bisogna, dunque, avere un approccio coscienzioso per essere vicini ai bisogni di chi vive i luoghi e queste opere». Nonostante le criticità e le opere ancora da realizzare, come evidenziato dal presidente di **Ance** Sicilia Santo Cutrone - e le difficoltà legate all'insularità - per cui il governo regionale ha avanzato delle richieste specifiche al governo nazionale ed europeo - la Sicilia è un esempio concreto. «L'Amministrazione pubblica non può che sostenere le iniziative volte allo sviluppo - dichiara l'assessore all'Economia della Regione Siciliana, Marco Falcone - Tra la passata legislatura e quella attuale sono stati investiti circa 12 miliardi in autostrade, ferrovie, porti e strade secondarie, registrando una crescita di oltre un miliardo nel 2023 e dati po-



Peso: 2-24%, 3-25%



sitivi anche per il 2024».

Non solo investimenti, ma anche capacità di gestione e riorganizzazione della logistica giocano un importante ruolo in questa partita. Tra gli esempi l'impegno dell'amministrazione di Catania con interventi mirati nelle principali infrastrutture, quali il porto. In quest'ultimo - afferma il sindaco di Catania, Enrico Trantino - sono iniziati i lavori per migliorare il waterfront e per razionalizzare il traffico marittimo, indirizzando quello mercantile nel porto di Augusta e quello commerciale nella città dell'Elefante.

Ad analizzare meglio i temi le-

gati ai porti la tesi di Alessandro Escolino (consigliere **Ance** Giovani Campania) e l'analisi di Alessandro Panaro (Head of Maritime & Energy, Centro Studi Srm di Napoli), a cui ha fatto seguito il dibattito con protagonisti Antonio Caponetto (coordinatore Struttura di Missione Zes Unica) e Annalisa Tardino (deputata al Parlamento europeo, Componente Commissione Trasporti e Turismo).

Una seconda sessione ha focalizzato l'attenzione sulle connessioni del Sud. Gli interventi aripista sono stati curati da Emilio Ciardullo (consigliere Ace Giovani Cosenza) e Antonello Fontanili (di-

rettore Uniontrasporti), seguiti dalla tavola rotonda a cui hanno preso parte Pierluigi Di Palma (presidente Enac), Marco Marchese (Rfi Direzione Investimenti Area Sud) e Ida Angela Nicotra (consigliere amministrazione Società Stretto di Messina spa).

Infine, spazio alla gestione delle risorse e degli interventi per la gestione delle risorse idriche, con l'analisi di Vincenzo Scarano (consigliere **Ance** Giovani Puglia) e le riflessioni affidate a Giuseppe Alesso (ad Siciliacque) e Fabio Fatuzzo (commissario straordinario unico per la Depurazione). ●



**Opere pubbliche**

**Il Sud in ritardo**

Servizio a pag. 6

Al convegno dei Giovani Ance a Catania si è discusso dei dati Uniontrasporti e del Centro Srm

# Il Sud colleziona ritardi sulle infrastrutture Necessarie 40 opere da 82 miliardi di euro

Tra le priorità la realizzazione del Ponte sullo Stretto e la ferrovia Salerno-Reggio Calabria

CATANIA - L'analisi condotta da Uniontrasporti, presentata a Catania, ha confermato una situazione critica riguardo il fabbisogno infrastrutturale nel Sud Italia. Nonostante il 33% delle imprese italiane sia localizzato nel Mezzogiorno, il contributo al Pil nazionale è minimo, con una crescita economica più lenta rispetto alla media nazionale e un tasso di occupazione inferiore.

**I dati sono stati presenti durante il X convegno Mezzogiorno Giovani Ance** "Sud d'Italia Nord del Mondo" organizzato a Palazzo Biscari. In questo quadro negativo, Campania, Sicilia e Puglia mantengono comunque posizioni significative nella classifica del contributo al Pil, ma è ora di colmare i ritardi.

**Uniontrasporti ha identificato 535 opere infrastrutturali** necessarie per la ripresa economica dell'Italia, di cui 100 sono considerate prioritariamente urgenti. Di queste, 40 riguardano il Sud e richiedono un investimento complessivo di 82 miliardi di euro.

**Tra le infrastrutture più urgenti individuate da Unioncamere**, la più importante per la Sicilia è il ponte sullo Stretto di Messina. Per il Sud Italia si aggiungono poi; la ferrovia ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la A2 Autostrada del Mediterraneo, la Ss106 Jonica. Le 100 opere prioritarie per il rilancio del Mezzogiorno hanno un valore complessivo di 140 miliardi di euro.

**Il ritardo infrastrutturale nel Sud resta un ostacolo** allo sviluppo economico di questo stesso territorio, Sicilia inclusa. La buona notizia è che si

può calcolare per intervenire sul divario. Secondo l'indice di performance infrastrutturale elaborato da Uniontrasporti, su una scala di 100 punti, il Sud segna solamente 83, con la Campania come unica regione allineata alla media nazionale grazie ad una migliore performance della rete ferroviaria. Il Nord Ovest e il Nord Est vantano punteggi ben superiori, rispettivamente 107 e 123,5.

**Il settore marittimo rappresenta un altro comparto vitale** e una vocazione naturale per l'economia meridionale, con il 52% del traffico nazionale marittimo Ro-Ro che transita attraverso i porti del Sud. Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy di Srm, ha sottolineato l'importanza di investire in infrastrutture e logistica portuale per garantire una crescita efficiente del settore. "I porti italiani sono meno efficienti. Le navi stanno cinque giorni all'interno dei porti per il disbrigo delle prassi, soprattutto burocratiche, e non quattro giorni e mezzo come nelle altre parti del mondo. Questa è l'efficienza logistica che dobbiamo recuperare dai nostri competitor".

**La crisi del Canale di Suez ha aperto scenari per la Sicilia** e i porti del Mezzogiorno, considerato che, oggi, 40 navi passano ancora da Suez, ma 30 scelgono di circumnavigare l'Africa arrivando nel Mediterraneo. Nello studio presentato a Catania da Alessandro Panaro, la Sicilia emerge con prospettiva favorevoli: il traffico Ro-Ro è cresciuto del 65% grazie ad Augusta e Milazzo e la regione è nella Top 3 per import-export marittimo con ben 31,7 milioni di euro rilevati da Centro Studi Srm.

**Ad apertura del convegno di Ance Giovani** sono intervenuti il presidente Ance Giovani Sicilia Marco Colombrita, il presidente di Ance Catania Rosario Fresta, il vicepresidente Santo Cutrone e il coordinatore di Ance Giovani per la Macroarea Sud. Una notizia è stata data da Colombrita e riguarda il ponte sullo Stretto di Messina: "Il collegamento genererà un aumento del pil di 26 miliardi di euro, di cui 18 per il Centro e Sud Italia. Abbiamo avviato delle interlocuzioni con la Società dello Stretto per individuare imprese del Sud Italia che possono dare un contributo nella costruzione del Ponte. E quindi aumentare i benefici in termini economici dal cantiere".

**Nel suo intervento finale Angelica Krystle Donati**, presidente di Ance Giovani, ha messo l'accento sull'importanza di creare le condizioni per superare il divario infrastrutturale e competitivo del Mezzogiorno, con lo scopo di avviare uno sviluppo sostenibile e permettere l'impegno nel comparto di giovani talenti del mondo delle costruzioni.

Chiara Borzì

## Il traffico Ro-Ro è cresciuto del 65%



Peso:1-1%,6-45%



Peso:1-1%,6-45%



Dal collegamento stabile sullo Stretto alla Ss 106 e all'alta velocità Sa-Rc: i risultati del monitoraggio di Uniontrasporti

# Ance: 40 infrastrutture prioritarie al Sud, servono 82 mld

## REGGIO CALABRIA

Secondo le analisi di Uniontrasporti sul fabbisogno di infrastrutture al Sud, nel Mezzogiorno è attivo il 33% delle imprese italiane, eppure quest'area riesce a contribuire molto poco al Pil del Paese e qui la crescita è più lenta rispetto alla media nazionale (+3,5% contro +3,7%) e l'occupazione arranca (+1,2% a fronte di +1,7%). Nella top ten della classifica del contributo delle regioni al Pil resistono solo Campania (settima), Sicilia (ottava) e Puglia (nona). Oggi, al convegno dei Giovani Sud di Ance, in programma a Catania, Antonello Fontanili, direttore generale di Uniontrasporti, spiegherà come questo ritardo sia in larga parte dovuto al gap infrastrutturale del Sud che, fatto 100 l'indice medio del Paese, registra un KPI di performance infrastrutturale pari a 83, dove solo la Campania è allineata al livello nazionale grazie all'alta velocità ferroviaria, a fronte di risultati ben superiori per il Nord Ovest (107) e il Nord Est (123,5).

Attraverso oltre 90 tavoli di confronto è stato individuato un fabbisogno di 535 opere infrastrutturali necessarie per la ripresa del Paese, suddivise in tre livelli di priorità. Fra queste, attraverso un'indagine condotta da Uniontrasporti fra 12mila

imprese, sono state selezionate 100 opere prioritarie più urgenti, cinque per ogni regione, per un valore complessivo di 140 miliardi di euro. Le 40 opere che riguardano il Sud richiedono un investimento di ben 82 miliardi.

Nel lungo elenco spiccano, oltre al Ponte sullo Stretto, in Calabria la ferrovia ad alta velocità Salerno-Reggio, la Strada statale 106 Jonica, l'A2 - Autostrada del Mediterraneo. E poi ancora nella nostra regione la completa elettrificazione della linee ferroviarie Sibari-Melito Porto Salvo e la Lamezia Terme-Catanzaro Lido. Completano il lungo elenco al Sud l'alta velocità ferroviaria Adriatica e Palermo-Catania-Messina, la ferrovia Napoli-Bari, la Sassari-Olbia e Sassari-Nuoro, la Ss 131 Carlo Felice, la Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura, la Roma-L'Aquila, la Sicignano-Potenza, la Fondovalle Fresilia, l'antemurale di Ponente di Porto Torres, la Ferrandina-Matera-La Martella, la A14, la A24 e A25, la Pescara-Roma.

«Nel Mezzogiorno - dice Angelica Krystle Donati, presidente di Ance Giovani - ci sono tante realtà virtuose e dinamiche che rischiano di non potere crescere a causa del forte gap infrastrutturale e competitivo di questi territori. Se si vuole evitare la fuga dei cervelli e delle imprese, occorre creare le condizioni per superare il divario con gli altri competitor. Più infrastrutture vuol dire più servizi, più opportunità, migliore qualità della vita e delle relazioni. Serve un enorme

sforzo collettivo, ma non possiamo più rimandare, soprattutto oggi che abbiamo la chance irripetibile del Pnrr. Abbiamo l'occasione di attrarre i giovani talenti, portare le migliori professionalità tecniche all'interno della Pubblica amministrazione, anche per recuperare quella capacità progettuale indispensabile per creare sviluppo».

Marco Oloferne Curti, coordinatore di Ance Giovani per la Macroarea Sud, sostiene che «i territori meridionali devono tornare a essere protagonisti del proprio sviluppo, con una programmazione di interventi funzionali alle esigenze delle comunità e che si integri con la realizzazione in corso delle poche grandi opere al Sud, realizzazione nella quale le imprese locali sono state relegate al mero ruolo di subappaltatrici. In tal senso è auspicabile un "patto generazionale" che serva non solo a mantenere ciò che è stato realizzato in termini di infrastrutture da chi ci ha preceduto, ma anche a dare continuità, prospettiva e visione di futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 18%



Oggi il convegno dell'Associazione nazionale costruttori con al centro le opere (tra le quali il Ponte) considerate prioritarie da Uniontrasporti

# I Giovani Sud dell'Ance: «Ecco le infrastrutture decisive»

Secondo le analisi di Uniontrasporti sul fabbisogno di infrastrutture al Sud, nel Mezzogiorno è attivo il 33% delle imprese italiane, eppure quest'area riesce a contribuire molto poco al Pil del Paese e qui la crescita è più lenta rispetto alla media nazionale (+3,5% contro +3,7%) e l'occupazione arranca (+1,2% a fronte di +1,7%). Nella top ten della classifica del contributo delle regioni al Pil resistono solo Campania (settima), Sicilia (ottava) e Puglia (nona). Oggi, al convegno dei Giovani Sud dell'Associazione nazionale costruttori edili, - che si terrà a Palazzo Biscari a Catania e che vedrà l'intervento anche dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò -, Antonello Fontanili, direttore generale di Uniontrasporti, spiegherà come questo ritardo sia in larga parte dovuto al gap infrastrutturale del Sud che, «fatto 100 l'indice medio del Paese, registra un "Kpi" di performance infrastrutturale pari a 83, dove solo la Campania è allineata al livello nazionale grazie all'Alta velocità ferroviaria, a fronte di risultati ben superiori per il Nord Ovest (107) e il Nord Est (123,5)».

Attraverso oltre 90 tavoli di confronto è stato individuato un fabbisogno di 535 opere infrastrutturali necessarie per la ripresa del Paese, suddivise in tre livelli di priorità. Fra queste, attraverso un'indagine condotta da Uniontrasporti fra 12mila imprese, sono state selezionate 100 opere prioritarie più urgenti, cinque per

ogni regione, per un valore complessivo di 140 miliardi di euro: le 40 opere che riguardano il Sud richiedono un investimento di ben 82 miliardi. Nel lungo elenco spiccano la ferrovia ad Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, il Ponte sullo Stretto di Messina, la Statale 106 Jonica, la A2 Autostrada del Mediterraneo, l'Alta velocità Adriatica, l'Alta velocità-capacità Palermo-Catania-Messina, la ferrovia Napoli-Bari, la Sibari-Melito Porto Salvo e la Lamezia Terme-Catanzaro Lido, insieme con la Pescara-Roma.

Da parte sua, Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy del centro studi Srm, nella sua analisi evidenzierà la valenza dei traffici dei porti italiani e del Sud e come il 52% del traffico nazionale marittimo Ro-Ro passi dagli scali meridionali e sia un grande volano di crescita. Per il futuro, occorrerà investire, anche col sostegno della Zes unica, in infrastrutture ed efficienza logistica per ampliare gli spazi e velocizzare l'imbarco e sbarco delle merci nonché migliorare i sistemi di connessione verso l'entroterra.

Angelica Krystle Donati, presidente di Ance Giovani, commenta: «Nel Mezzogiorno ci sono tante realtà virtuose e dinamiche che rischiano di non potere crescere a causa del forte gap infrastrutturale e competitivo di questi territori. Se si vuole evitare la fuga dei cervelli e delle imprese, occorre creare le condizioni per superare il divario con gli altri competitor.

Più infrastrutture vuol dire più servizi, più opportunità, migliore qualità della vita e delle relazioni». Marco Oloferne Curti, coordinatore di Ance Giovani per la Macroarea Sud, sostiene che «i territori meridionali devono tornare a essere protagonisti del proprio sviluppo». Marco Colombrita, presidente del Gruppo Giovani di Ance Sicilia, conclude: «I dati di Srm e Uniontrasporti ci dicono che Sicilia e Sardegna oggi garantiscono il 40% del traffico marittimo Ro-Ro sostenendo un enorme sforzo a causa della carenza di infrastrutture, e che potrebbero fare molto di più se disponessero di interporti, terminal logistici e terminal cargo adeguati. Sarebbe davvero miope non rispondere alla richiesta del settore logistico e degli armatori di fare delle due Isole gli hub strategici di un traffico nel Mediterraneo che, a prescindere dall'attuale crisi di Suez, è destinato a crescere del 2,6% nei prossimi cinque anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 19%

**ANCE E UNIONTRASPORTI**

**Mezzogiorno, porti in crescita e fame di infrastrutture**

# Mezzogiorno, porti in crescita e fame di infrastrutture

**Oggi a Catania a Palazzo Biscari il convegno dei Giovani Sud di Ance con la partecipazione di Uniontrasporti**

**Angelo VITALE**

pagina

**5**

di ANGELO VITALE

**L**e infrastrutture del Mezzogiorno, da più parti considerate in alcune aree deficitarie laddove non sufficienti, sono la cartina di tornasole di un divario che non è complessivo. Anzi, risulta evidente ancor più nel raffronto con un'economia che, a conti fatti, presenta pure segnali di dinamismo. Secondo le analisi di Uniontrasporti sul fabbisogno di infrastrutture al Sud, per esempio, il Mezzogiorno che pure è attivo sulla scena nazionale con il 33% delle imprese del Paese, riesce a contribuire molto poco al Pil del Paese.

Al Sud, la crescita è più lenta rispetto alla media nazionale (+3,5% contro +3,7%) e l'occupazione è in affanno (+1,2% a fronte di +1,7%). Nella top ten della classifica del contributo delle regioni al Pil resistono solo la Campania (settima), la Sicilia (ottava) e la Puglia (nona). Oggi a Catania, al convegno dei Giovani Sud di Ance, un interrogativo a Palazzo Biscari per l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò. Antonello Fontanili, dg Uniontrasporti, illustrerà ai presenti la natura precisa di questo ritardo, in larga parte causato dal

gap infrastrutturale del Sud. Fatto 100 l'indice medio del Paese, l'indicatore di prestazione per la performance infrastrutturale è pari a 83. E solo la Campania si allinea alla media nazionale in virtù dell'alta velocità ferroviaria. Più alti, i numeri delle aree che trainano l'economia: Nord Ovest (107) e Nord Est (123,5).

Uniontrasporti stima in 535 le opere infrastrutturali necessarie per la ripresa del Paese. A priorità massima 100 opere, cinque per ogni regione, che valgono 140 miliardi. Quelle del Sud assorbono più della metà degli investimenti, 82 miliardi. Circa la Sicilia, la lista della spesa individuata da Uniontrasporti un mese fa elencava 15 opere prioritarie con le prime otto indifferibili (l'alta velocità Palermo-Catania, l'ammodernamento a quattro corsie della Palermo-Agrigento, la ferrovia Messina-Catania, il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Messina, la Ragusa-Catania, la velocizzazione della ferrovia Catania-Siracusa, la pedemontana di Palermo col collegamento al porto e il Ponte sullo Stretto di Messina) e le altre sette prioritarie (l'intervalliva Tirrenico-Jonica, il completamento della Siracusa-Gela, la tangenziale di Agrigento, il collegamento del porto di Augusta, l'interporto di Termini Imerese, il collegamento dell'aeroporto di Trapani Birgi e il terminal cargo a Comiso).

Mentre, riguardo alle esigenze dei porti, Alessandro Panaro, head Maritime & Energy di Srm, racconterà oggi come il 52% del traffico nazionale marittimo

Ro-Ro passi dagli scali meridionali e quanto essi necessitino, con il sostegno della Zes unica, in investimenti, infrastrutture e logistica per ampliare gli spazi, velocizzare l'imbarco e sbarco delle merci, migliorare la connessione verso l'entroterra. "Più infrastrutture - riflette la presidente di Ance Giovani, Angelica Krystle Donati - puntando a maggiori servizi e opportunità. Serve un enorme sforzo collettivo, non più rinviabile, per non perdere la chance irripetibile del Pnrr". Una fame di infrastrutture e di impulso alla rete portuale che non può più attendere. Marco Colombrita, presidente del Gruppo Giovani di Ance Sicilia, rileva la chiarezza con la quale i dati raccolti e analizzati da Srm e Uniontrasporti dicono che "la Sicilia, con la Sardegna, oggi garantisce il 40% del traffico marittimo Ro-Ro sostenendo un enorme sforzo a causa della carenza di infrastrutture". Appare evidente che si potrebbe fare molto di più se le due isole "disponessero di interporti, terminal logistici e terminal cargo adeguati. Sarebbe davvero miope non rispondere alla richiesta del settore logistico e degli armatori di fare di queste regioni due hub strategici del traffico nel Mediterraneo". Previsto, a prescindere dall'attuale crisi di Suez, in crescita fino al 2,6% nei prossimi 5 an-





ni. L'obiettivo di porti collegati alla ferrovia nella sfida "a Tanger Med, Valencia, Pireo e Algeciras che non lo sono ancora".



Peso:9-2%,13-39%

# I giovani dell'Ance: sì al ponte ma strade e ferrovie sono cruciali

Oggi a Catania il report sarà illustrato dal presidente di Uniontrasporti

Trent'anni di ritardo della Sicilia e del Sud nelle infrastrutture di trasporto, messi nero su bianco dal report realizzato da Uniontrasporti per i giovani costruttori di Ance. Numeri che dimostrano il paradosso di un Mezzogiorno dove operano il 33% delle imprese italiane ma dove il prodotto interno lordo si ferma al 22% della media nazionale. Una crescita più lenta (+3,5% contro +3,7% nazionale) e minore occupazione (+1,2% a fronte di +1,7%). Se la Sicilia è ottava in Italia come Pil, crolla in fondo alla classifica per l'efficienza del suo sistema di trasporti e logistica. Un indice calcolato dal report che domani a Catania sarà illustrato dal presidente di Uniontrasporti, Antonello Fontanili, che spiega come il ritardo economico del Mezzogiorno e ancor di più dell'Isola sia in buona parte dovuto alle carenze di strade e ferrovie. Su 100 che è la media italiana, l'indice di performance infrastrutturale della Sicilia si ferma a 81,2. Peggio fanno solo Sardegna, Molise, Calabria e Basilicata. L'unica regione del Sud allineata agli indici del Nord Italia è la Campania e il merito sta soprattutto nella sua connessione con la rete ferroviaria ad alta velocità.

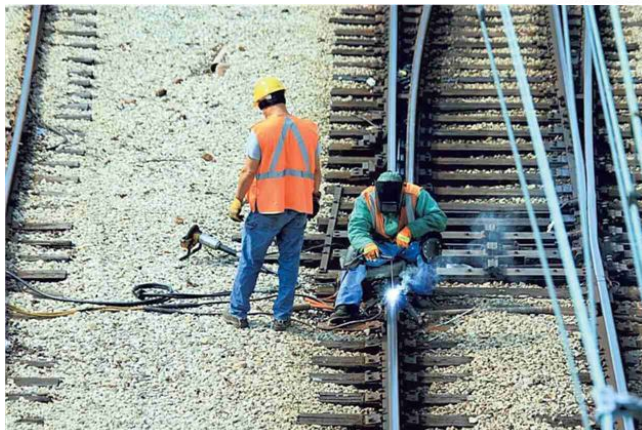
Vanno meglio i porti del Sud

che movimentano il 47% delle merci italiane, male gli aeroporti che si fermano al 2,9% e non a caso sia lo scalo di Palermo che quello di Catania attraverso Comiso si stanno attrezzando per un potenziamento delle aree cargo. Il punto dolente, però, in Sicilia continuano ad essere strade e ferrovie. Lo dimostra anche il risultato di un lungo lavoro fatto di 90 tavoli di confronto fra 12mila imprese che hanno stilato una lista di 535 opere necessarie in Italia e di 100 opere urgenti, 40 al Sud per un valore di 82 miliardi di euro. Per la Sicilia si scopre, ancora una volta, che il Ponte sullo Stretto, al di là di quello virtuale e molto elettorale di Matteo Salvini, da solo non basta.

I giovani dell'Ance, come è naturale, lo mettono al primo posto fra le opere vitali per la Sicilia ma ne aggiungono altre quattro ad iniziare dal raddoppio della ferrovia Palermo-Catania che i costruttori con molto ottimismo battezzano "alta velocità". Con questo gli altri due assi ferroviari: il raddoppio della Giampileri-Fiumefreddo sulla Messina-Catania e la velocizzazione della Siracusa-Catania. Le imprese chiedono anche il collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità e una Paler-

mo-Agrigento a quattro corsie come un'autostrada. Opere delle quali si parla da decenni e solo quelle ferroviarie dovrebbero essere completate nel 2030. «Nel Sud ci sono tante realtà virtuose e dinamiche – sottolinea la presidente di Ance giovani, Angelica Krystle Donati – che rischiano di non potere crescere a causa del gap infrastrutturale e competitivo di questi territori. Serve un enorme sforzo collettivo, non possiamo più rimandare. Bisogna portare le migliori professionalità tecniche all'interno della pubblica amministrazione e recuperare quella capacità progettuale indispensabile per creare sviluppo». – g.a.

Il cantiere Operai al lavoro su una ferrovia



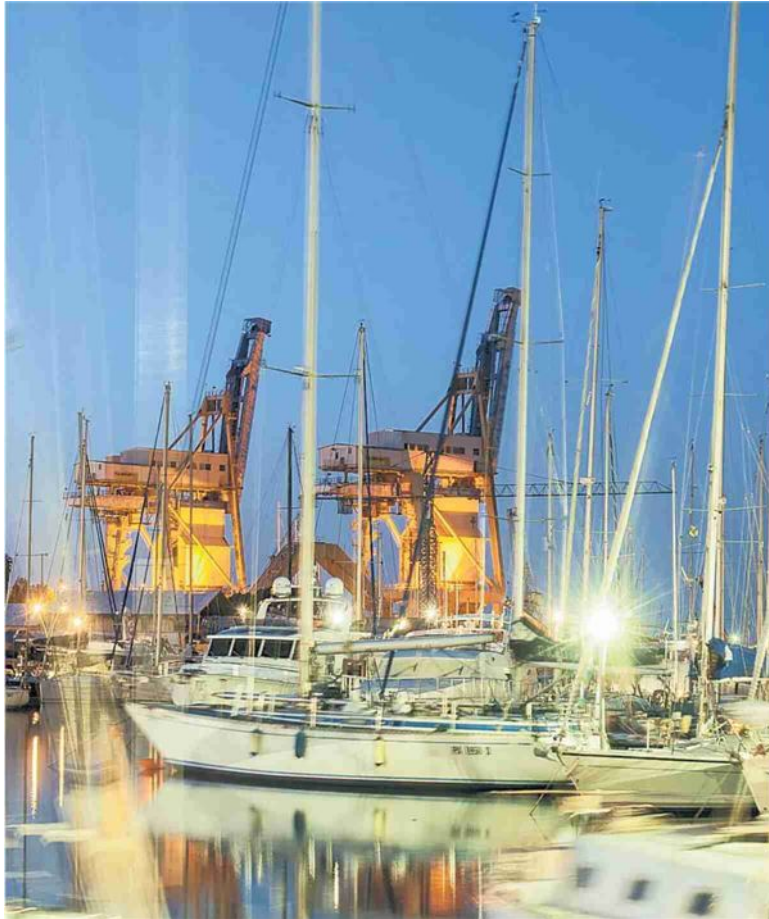
Peso:30%



# Mar Rosso azzardo per i container le navi fanno rotta sui porti siciliani

di **Gioacchino Amato**

● a pagina 7



## Mar Rosso a rischio, le navi cambiano rotta il traffico di container verso i porti siciliani

Venti di guerra che potrebbero diventare un'opportunità per gli scali, come avvertono i maggiori analisti e addetti ai lavori

di **Gioacchino Amato**

La crisi in Medio Oriente e gli attacchi dei ribelli Houthi alle navi in transito nel Mar Rosso stanno cambiando la mappa del sistema mon-

diale del trasporto merci spostando l'asse verso il Mediterraneo. Venti di guerra che potrebbero diventare un'opportunità per i porti della Sicilia, come avvertono i maggiori analisti e addetti ai lavori. Già

prima della crisi palestinese le previsioni parlavano di un incremento del traffico merci nel Mediterraneo del 2,6% nei prossimi cinque anni. Adesso questa cifra potrebbe crescere perché dall'inizio degli at-



Peso: 1-14%, 7-55%

tacchi dei ribelli sono aumentate le navi che evitano il canale di Suez e fanno il periplo dell’Africa. Poi per cercare di accorciare i tempi del viaggio molte non proseguono più nella tradizionale rotta per Rotterdam. Le navi portacontainer passano dallo stretto di Gibilterra per rientrare nel Mediterraneo.

Questi cambiamenti di rotte stanno danneggiando i porti del Pireo o di Trieste mentre potrebbero avvantaggiare quelli del Sud Italia, in particolare quelli siciliani perché gli unici due porti italiani di *transhipment* sono quelli di Vado Ligure e Gioia Tauro, e non basterebbero. Lo ha detto con chiarezza alcuni giorni fa Pino Musolino, presidente dell’Autorità portuale del mare Tirreno centro-settentrionale che gestisce Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino e presidente di Medports, l’associazione dei porti del Mediterraneo. Per Musolino la politica deve concentrarsi a investire sui porti del Sud Italia perché Vado Ligure e Gioia Tauro, punto di arrivo delle rotte oceaniche hanno bisogno di altri porti regionali che facciano da filtro.

Lo dimostra anche il dossier del centro studi Srm che Alessandro Panaro, il responsabile del dipartimento di economia marittima, pre-

sentirà oggi a Catania a Palazzo Biscari al convegno dei giovani costruttori di *Ance*.

Secondo il report dall’inizio della crisi in Palestina e degli attacchi terroristici in mar Rosso circa 2 milioni di container cercano un porto di arrivo nel Mediterraneo. Rotterdam sarebbe lo scalo perfetto perché in quel caso i container vengono sbarcati dalla nave e con il nodo logistico intermodale, vengono caricati su un treno veloce e portati a destinazione. Una struttura del genere manca nel Mediterraneo, malgrado questo, secondo Srm, dalla fine del 2023 Rotterdam ha perso dal 6 al 10% del traffico a vantaggio dei porti del Mediterraneo. Ogni giorno 40 navi continuano ad attraversare Suez, mentre altre 30 compiono il periplo dell’Africa e rientrano nel Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra. Settanta grandi navi oceaniche di trasporto al giorno che fanno scalo nei porti *transhipment* di Tangeri, Algeiras, Valencia, Barcellona, Vado Ligure e Gioia Tauro. Da lì, mancando la ferrovia, i container vengono trasferiti su navi più piccole per arrivare nei porti minori del Sud e della Sicilia con un allungamento dei tempi di trasporto.

Ecco perché lo stesso studio di Srm già nel titolo chiede la realiz-

zazione nel Mezzogiorno di «tanti porti come Rotterdam». Per gli scali siciliani la sfida è già in corso e riguarda quelli occidentali con gli investimenti portati a termine in questi anni e con la sfida su Termini Imerese che fra porto, interporto e lo stabilimento ex Fiat riqualificato dal gruppo di Ross Pelligra potrebbe diventare un grande polo logistico intermodale. Ad oriente si lavora alla connessione ferroviaria con il porto di Augusta, il terzo in Italia dietro Trieste e Cagliari per il trasporto di merci liquide (prodotti chimici e petroliferi in testa) con 23,6 milioni di tonnellate l’anno. Catania è invece quinto in Italia per il trasporto Ro-Ro, quello dei camion che trasportano merci. Per Marco Colombrita, presidente dei giovani di *Ance* Sicilia «Sicilia e Sardegna oggi garantiscono il 40% del traffico marittimo Ro-Ro sostenendo un enorme sforzo a causa della carenza di infrastrutture, e potrebbero fare molto di più se disponessero di interporti, terminal logistici e terminal cargo adeguati».

*Già prima della crisi palestinese le previsioni parlavano di un incremento delle merci*

## Ogni giorno 40 navi continuano ad attraversare Suez e altre 30 compiono il periplo dell’Africa

### Le merci

I container con le merci al porto di Palermo: è previsto un incremento del traffico



Peso: 1-14%, 7-55%