

PROSPETTIVA SICILIA 2024 PREVISIONI ECONOMICHE PER IL NUOVO ANNO/2

Il divario tra i Nord e i Sud

Il nodo infrastrutture: nell'Isola si sta provando a portare avanti opere pensate oltre un quarto di secolo fa. Tra aumenti del rischio e cauti ottimismo, parla Cozzo (Fedespedi Sicilia): «Siamo stati rigettati in mare aperto»

DI CARLO LO RE

Seconda puntata dell'inchiesta di Milano Finanza Sicilia sulle prospettive economiche per la regione nel 2024 da poco iniziato. Interviste a imprenditori, esperti, sindacalisti e rappresentanti di categoria sui possibili scenari di breve-medio termine. La parola oggi all'avvocato Alberto Cozzo, presidente dell'Associazione siciliana operatori spedizioni e logistica (associazione territoriale aderente a Fedespedi, la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali), che nel corso dello scorso anno è stato riconfermato alla guida.

Le infrastrutture

A qualcuno che si occupa soprattutto di spedizioni non si può preliminarmente non porre una domanda sullo stato delle infrastrutture oggi in Sicilia. Infrastrutture obsolete e del tutto insufficienti per le esigenze dei cittadini, come ognuno sa nell'Isola.

«I dati sui cantieri, benché la loro collazione e analisi siano riferiti al semestre precedente, ci dicono che le opere previste nel Pnrr per 1/3 sono state progettate, per meno di 1/5 sono in gara, per 1/4 sono in fase di esecuzione o ultimate», spiega l'avvocato Cozzo, «come leggere questi dati? Proviamo a essere cautamente ottimisti, per mutuare dall'ultimo Commodities Outlook 2024 di ING Bank N.V., che - benché sia stato redatto prima della crisi del Mar Rosso - provava a individuare elementi positivi a livello globale. Ma certo non può non lasciare perplessi il fatto che, mentre la Commissione UE sta lavorando alla nuova stesura del piano per le Reti TEN (sorta di master plan delle infrastrutture per l'intera UE), nella sostanza in Italia e in Sicilia stiamo provando a portare avanti opere pensate oltre un quarto di secolo fa».

La rivoluzione industriale precedente

Una situazione che aumenterà sempre più il divario fra il Nord e il Sud, anzi fra i Nord e i Sud. D'Italia, d'Europa, del mondo. «L'ho già ripetuto», prosegue Cozzo, «inseguiamo sempre la rivoluzione industriale precedente, e dinanzi all'ingresso dell'AI nelle nostre vite gli investimenti latitano, con una diminuzione significativa del gradiente di competitività già nel medio periodo per l'intero Sistema Paese. Soprattutto preoccupa come l'Italia, la sesta potenza del G7, secondo il Logistics Performance Index della World Bank sia sempre stabile (per così dire) in 19a posizione».

La merce al centro

Ma perché e come uscire dalla situazione? «Il nostro presidente nazionale, Alessandro Pitto», spiega Cozzo, «nel corso dell'ultima assemblea generale a Roma lo scorso settembre ha voluto cambiare paradigma di lettura, angolo visuale. Mettere la merce al centro significa, anche alle nostre latitudini, che una politica delle infrastrutture, non solo materiali, deve servire alle imprese che lottano sul mercato della competizione mondiale, che impiegano assai più giorni che altrove nel mondo a raggiungere coi loro prodotti i consumatori finali. Questo, certifica la Banca Mondiale, è il nostro essere slow, che però non è affatto trendy».

Il sogno Mediterraneo

Cozzo ha citato il Mar Rosso e la nuova crisi in atto da qualche settimana. Come la si mette, dunque, con il sogno di un Mediterraneo allargato, di un mercato comune che potrebbe essere il principale naturale sbocco per le imprese siciliane? «Fermo restando che il rischio geopolitico è alto», continua l'avvocato specialista di diritto marittimo, «almeno stando a quanto certificato nel corso dell'ultimo Forum di Davos, è evidente che parrebbe non andarne bene una. Per dirla con Leibniz, credevamo di essere arrivati in porto e siamo stati rigettati in mare aperto! Dopo il Covid-19 si è provato il rimbalzo, così leggevamo su tutte le pagine economiche italiane, dimenticando che comunque, a spulciare attentamente le statistiche, non avevamo ancora recuperato Lehman Brothers. Ma, tra l'invasione dell'Ucraina e la crisi di Gaza e gli Houthis che ingaggiano le navi in una guerra di

corsa del Terzo millennio (guerra di corsa e non semplice pirateria), certamente siamo di fronte all'ennesimo rischio di venire tagliati fuori dalle direttrici di traffico. Il Far East rimane officina del mondo, al netto del nuovo friendly e near-shoring, ma non mi stupirei se sempre maggiori volumi si spostassero sulla rotta artica (complice un Mare Artico ormai navigabile) e - soprattutto - se le navi continuassero a circumnavigare l'Africa passando per il Capo di Buona Speranza. A quel punto tirerebbero dritto su Rotterdam e i grandi hub del Nord Europa, lasciando nel Mediterraneo ben poco, quantunque apprezzabile in termini di traffico. Del resto, quello degli investimenti sulle rotte inframediterranee è un dato che emerge chiaro».

Ancora Paese di navigatori?

Più che altro, oltre la ristretta cerchia degli operatori della Blue Economy - che pure in Italia rappresenta il 9,1% della ricchezza nazionale - pare sempre avvertirsi una distanza con il decisore politico. «E anche con il mondo della comunicazione», precisa il marittimista, «eppure basta avvicinarsi ai nostri porti per vedere, a esempio, alcune banchine alle prese con la messa a terra di torri eoliche. Un indizio sulla rotta che finalmente anche in Sicilia stiamo percorrendo, in linea finalmente con i Maritime Forecast to 2050 del Det Norske Veritas. Un ciclo può aprirsi, insomma, e virtuoso pure. Con i sistemi portuali che devono recitare pienamente la loro funzione di cluster, di motori di una crescita che non sembra al momento schiudarsi dallo zero virgola su scala nazionale».

Conclusioni

Quale, dunque, la richiesta oggi di Fedespedi alla politica? «Investimenti, cultura del lavoro, semplificazioni, regolazione. La richiesta verrebbe da dire dei 50mila addetti del settore logistico nazionale», conclude Cozzo, «vale soprattutto in Sicilia, però, perché proprio il Lpi di Banca Mondiale che citavo poc'anzi ci rammenta che non possiamo pensare all'Helicopter money come al toccasana, ma mirare a quegli investimenti che ci fanno recuperare il gap col resto del mondo (la famosa "partita degli investimenti"). Serve poi prepararsi al "lavoro che non esiste", citando l'Institute for the Future, lo spin-off della Rand Corporation che nel 2017 affermava più o meno che "chi nasce oggi probabilmente farà un lavoro che ancora non esiste" ("partita della formazione") e derubricare a lontano ricordo il patchwork legislativo che grava su cittadini, professionisti e imprese, visto che per l'Oceano abbiamo dieci volte più leggi che in Francia Germania e Regno Unito messi assieme ("partita della semplificazione"). Si devono poi centrare gli ambiziosi obiettivi che il Pnrr contempla per ridurre gli effetti distorsivi nel sistema produttivo, perché non bisogna leggere l'ultima Relazione annuale di Bankitalia per constatare come i miglioramenti realizzati siano per il momento inferiori a quelli che sarebbero necessari per guadagnare posizioni anche nella classifica del Global Innovation Index 2023 del Wipo (World Intellectual Property Organization). Siamo al 26esimo posto». (riproduzione riservata)

Nessun dubbio sui finanziamenti della Siracusa-Gela

di Gianni Marotta

L'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò sgombra i dubbi sul definanziamento del lotto Modica-Scicli dell'autostrada Siracusa-Gela. E lo ha fatto intervenendo alla seduta aperta del Consiglio comunale di Scicli, convocato appositamente per discutere sulla questione dopo le notizie riguardanti il dirottamento dei fondi su altre opere infrastrutturali regionali. Al fianco di Aricò c'erano anche il Presidente del Consorzio Autostrade Siciliane, Filippo Nasca, il direttore Franco Calogero Fazio e il Responsabile unico del procedimento per il lotto Modica-Scicli, Salvatore Minaldi. In aula anche i parlamentari Salvo Sallemi e Filippo Scerra, i deputati regionali Ignazio Abbate, Giorgio Assenza, Stefania Campo e Nello Dipasquale. «Le risorse finanziarie per la realizzazione del lotto sono presenti all'interno del programma dei Fondi di Coesione 2021-2027. Quest'opera era stata pensata nel 2013 e valeva già allora 390 milioni di euro, oggi alla luce dei rincari del costo dei materia-

li, costerà quasi mezzo miliardo di euro», ha sottolineato Aricò.

Il costo preventivato per il lotto Modica-Scicli era di 350 milioni di euro e a questi saranno aggiunti altri 150 milioni di euro per il rincaro materiali. Il progetto, attualmente, è all'esame del Consiglio superiore dei Lavori pubblici del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

L'esponente della giunta Schifani ha ribadito l'impegno del governo a portare avanti l'infrastruttura, considerata «fondamentale per la Regione siciliana». Lo stesso Aricò ha annunciato che il bando per la gara d'appalto del lotto potrebbe essere pubblicato prima della prossima stagione estiva e l'aggiudicazione dell'appalto, alla luce del nuovo Codice degli appalti (si tratterebbe di un appalto integrato ndr) dovrebbe avvenire entro i nove mesi. Sui lavori del lotto appena inaugurato lo scorso 7 dicembre, il tratto Ispica-Modica, i vertici del Cas hanno ribadito che si tratta di lavorazioni accessorie, su aree adiacenti alle due carreggiate, che non comporteranno la chiusura dell'autostrada. (riproduzione riservata)

Turismo, dati positivi dalla Bit di Milano

Dati incoraggianti dal settore turismo che vengono dalla Bit di Milano per la Regione siciliana. «Un risultato che è frutto dell'efficacia delle politiche di settore poste in essere dal governo regionale e del lavoro fatto in termini di individuazione dei mercati-target e di azioni di promozione della destinazione», ha spiegato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani intervenendo alla manifestazione di Milano alla conferenza stampa di presentazione delle strategie turistiche della Sicilia. Presente anche l'assessore al Turismo Elvira Amata. Importanti i dati relativi ai flussi turistici 2023 in costante crescita, grazie ad un progressivo allungamento della stagione, a una maggiore attenzione a target diversi, «ma soprattutto grazie a un sempre più consolidato lavoro di rete tra Regione e realtà territoriali». Il dato annuo 2023, con oltre 16 milioni 462 mila presenze complessive, rileva un incremento del 10,8% rispetto al 2022 a conferma del superamento della situazione pre-pandemica (2019) quando i pernottamenti nell'Isola avevano contabilizzato poco più di 15 milioni 115 mila unità. Il dato è ancora più macroscopico se si guarda alla componente straniera (+24,8% rispetto al 2022) che ha di fatto trainato l'andamento dei flussi turistici della Regione. Infatti, in valore assoluto, nel corso del 2023 le presenze straniere ammontano a oltre 8 milioni. I dati provvisori del 2023 rilevano inoltre un flusso turistico non più concentrato esclusivamente nei mesi tipicamente estivi e caratterizzato da incrementi percentuali considerevoli specie nei mesi di bassa stagione (in modo particolare tra gennaio e marzo) soprattutto per la componente straniera. Anche nel 2023, il comparto alberghiero, con oltre 11 milioni 778 mila presenze, domina il panorama regionale della ricettività, ma resta assolutamente soddisfacente anche il dato dell'extra-alberghiero che, con oltre 4 milioni 680 mila presenze (di cui oltre 2 milioni 370 mila stranieri, +36,5%) registra un incremento del 13,5% sul 2022. Il mercato straniero continua a caratterizzarsi per una forte presenza francese e tedesca, ma si sta assistendo a una decisa avanzata di altri mercati come quello americano e britannico. (riproduzione riservata)