

## **DENTRO LA MAPPA**

di Michele Buono

collaborazione di Simona Peluso e Sara Piazza

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

In materia di aspiranti santi, l'avete capito, lasciamo un po' a desiderare. Dei cinquanta milioni di euro del tesoro dei Frati Minori francescani e delle morti sospette parleremo dopo, in un'avvincente spy story. Dopo l'inchiesta di questa sera, dove il sud, il sud che non lo vuole raccontare più nessuno perché si teme il déjà vu: depressione, criminalità organizzata, assistenzialismo... Ma a noi piacciono le scommesse, anche perché c'è una ricchezza che, se intercettata, potrebbe cambiare per sempre il destino di un territorio che sembra maledetto. Parliamo delle navi che ogni giorno ci passano sotto il naso. Voi, se doveste spedire un pacco da Suez, dal Canale di Suez verso Busto Arsizio, in provincia di Varese, lo spedireste prima in Olanda? Passereste prima dall'Olanda? La risposta sembra scontata, e invece è quello che succede a due milioni di container. Ed è un peccato, perché il nostro paese ha la conformazione di un porto e abbiamo 7600 chilometri di costa, ma i nostri porti non sono appetibili al punto tale da intercettarli. Eppure i porti giusti li abbiamo, le competenze, le tecnologie le abbiamo. E avremmo anche la possibilità di attingere tra mille miliardi di euro, che sono dormienti, senza alzare il debito pubblico. Che cosa ci manca per diventare l'hub d'Europa? Ci manca la visione. Il nostro Michele Buono ha girato l'Italia *coast to coast* e ha provato a guardare il mondo a testa in giù.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Visto così, il mondo, non si direbbe che sia diviso. Sono le reti globali che crescono e avvolgono mari e nazioni. Come arterie e sistema nervoso, attraversano i territori e disegnano nuovi continenti. Passano merci, materie prime, energia, informazioni, conoscenza, ricchezza. Si può prendere e si può offrire il meglio, dipende da come si decide di stare nella mappa. Il grosso passa dal mare e i porti sono le postazioni migliori per prendere e restituire ricchezza. Mare del Nord, Olanda meridionale, questo è il porto di Rotterdam.

### **MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

Siamo su un pezzo di terra che prima non esisteva, è stato completamente strappato al mare. Qui ci sono tre terminal molto importanti per i collegamenti intercontinentali e i macchinisti delle gru alle mie spalle possono caricare e scaricare nello stesso momento.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Da dove vengono le merci?

### **MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

Arrivano da tutto il mondo.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

E dove vanno?

### **MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

In ogni direzione, anche in Italia.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Merci che sono passate vicino all'Italia ma le navi non hanno attraccato, hanno preferito fare un giro più lungo per arrivare in Nord Europa e fare scendere da lì le

merci destinate al nostro mercato. Fercam è un'impresa italiana di trasporti e logistica e ha una filiale nel porto di Rotterdam dagli anni '80.

#### **MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

Da qui i container viaggiano fino a Busto Arsizio, vicino a Milano.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Sembra un paradosso.

#### **MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

In effetti, è un paradosso logistico, ma per l'industria e anche per i consumatori ha la sua importanza. Lo stoccaggio costa, la merce che non si muove costa. Un container che arriva a Rotterdam a volte non tocca nemmeno terra.

#### **MARCO DE LEEUWS FERCAM**

E la dogana quando si fa?

#### **MARCO DE LEEUWS FERCAM**

Ancora prima che la nave sia arrivata, grazie ai sistemi digitali. Insomma non si fa più niente a mano, con timbri e mucchi di carte. Questo è un vantaggio enorme.

#### **RINO CANAVESE - VICEPRESIDENTE CIM INTERPORTO NOVARA**

In termini di perdita di gettito fiscale, considerando che le tasse di importazione e l'Iva si pagano nel porto comunitario di accesso, sono di una cifra che va dai tre ai quattro miliardi di euro l'anno.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Un container deve essere aperto, dentro ci sono merci che vanno lavorate, per poi essere spedite nuovamente: è impresa e lavoro.

#### **ALESSANDRO PANARO – STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO**

Circa il 40% delle navi che passano per Suez non passano per porti italiani.

#### **MICHELE BUONO**

Quanto perdiamo?

#### **ALESSANDRO PANARO – STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO**

Abbiamo stimato che ogni 500mila container che perdiamo, perdiamo un miliardo di fatturato per le nostre imprese.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Perdiamo mediamente un milione e mezzo di contenitori l'anno. Quindi, la perdita di fatturato per le imprese italiane è tra i due e i tre miliardi di euro. Oltre ai quattro miliardi di mancato gettito fiscale.

Olanda.

#### **BART KUIPERS - ECONOMIA PORTUALE - UNIVERSITA' ERASMUS ROTTERDAM**

Il cuore è il porto ma le navi e i terminal lavorano grazie a sistemi informatici sofisticati e un gran numero di servizi, come assicurazioni, consulenze legali, attività commerciali. Allo stesso tempo il porto è un luogo d'insediamento molto interessante per l'industria. Lungo le linee di trasporto verso la Germania, ci lavorano centinaia di

migliaia di persone e per l'Olanda vuol dire un giro di affari di venti miliardi di Euro l'anno.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Rotterdam da sola movimentata ogni anno un numero di containers superiore a quello dell'insieme dei porti italiani, con un impatto economico e sull'occupazione che va dal porto al resto del Paese.

#### **MICHIEL NIJDAM – CORPORATE STRATEGIST PORTO ROTTERDAM**

Rappresenta il tre per cento dell'economia olandese e il 20 per cento dell'economia di Rotterdam. Per molte aziende straniere – poi - è molto conveniente stabilirsi qui. È più facile esportare, per esempio negli Stati Uniti.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Tutto questo con un solo porto, in un'area lunga quaranta chilometri. L'Italia ha 7600 chilometri di coste, piene di porti, nel centro del Mediterraneo. Solo a qualche migliaio di chilometri da noi c'è il canale di Suez che ha raddoppiato la sua capacità.

#### **MICHELE BUONO**

Quindi la tendenza qual è?

#### **MASSIMO DEANDREIS - STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO**

La tendenza è a passare prevalentemente da Suez perché c'è una convenienza di rotta, c'è una convenienza di possibilità di passaggio. Tra l'altro l'allargamento di Suez fa sì che sia anche diminuito il tempo di trascorrimiento del passaggio.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Quindi, l'Italia si trova adesso su una strada che da periferica è diventata centrale. Dall'estremo Oriente, all'America del Nord, passando per il Mediterraneo: è come se si fosse capovolto il mondo. Proviamo a metterla così: il nord che tira è la Calabria, intercetta i flussi commerciali, li lavora e li redistribuisce in tutto il Paese, che li rilancia in Europa e nel resto del mondo.

#### **PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Io credo che stia in piedi alla grande. Oggi la situazione non è così, perché i nostri competitor in nord Europa hanno una capacità, una bravura che li rende più competitivi di noi.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Se la Calabria diventasse Rotterdam integrandosi con il resto dei porti italiani in un sistema unico, senza nessuna concorrenza, tutta l'Italia, a questo punto, diventerebbe un immenso retroporto che crea lavoro con nuove imprese, la logistica e i servizi. Gioia Tauro.

#### **ANDREA AGOSTINELLI - COMMISSARIO STRAORDINARIO PORTO DI GIOIA TAURO**

E' una simulazione affascinante, noi abbiamo molte caratteristiche importanti in un sistema portuale che voglia contare a livello globale. Abbiamo forse più di quattro km di banchine perfettamente realizzate e soprattutto dotate di fondali da 14 metri e mezzo a 18 metri capaci di ricevere le più grandi portacontainer internazionali che possono portare fino a 20mila contenitori ciascuna.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

E c'è pure lo spazio per consentire a navi lunghe 400 metri di ruotare per accostarsi alle banchine.

**ANDREA AGOSTINELLI - COMMISSARIO STRAORDINARIO PORTO DI GIOIA TAURO**

Sotto il profilo tecnico nautico è all'altezza dei più grandi e migliori e più efficienti porti del mondo.

**MICHELE BUONO**

Gli anelli mancanti... perché non lo è? Comunque il traffico è diminuito dei container.

**ANDREA AGOSTINELLI - COMMISSARIO STRAORDINARIO PORTO DI GIOIA TAURO**

Credo che fra un anno avremo il collegamento ferroviario con la stazione di Rosarno per cui questo porto non sarà più considerato solamente un porto di transshipment ma sarà un vero e proprio gateway.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Arriverebbero più navi perché potrebbero viaggiare sempre a pieno carico. Per le compagnie marittime fanno cinque giorni in meno di navigazione rispetto al Nord Europa.

**ANDREA AGOSTINELLI - COMMISSARIO STRAORDINARIO PORTO DI GIOIA TAURO**

Potremmo avviare anche un'attività di riparazione e di manutenzione di navi all'interno di questo porto e sarebbe un'attività assolutamente concorrenziale sugli altri scali, sugli altri bacini del Mediterraneo.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Le nuove attività creerebbero indotto e lavoro nei territori dietro il porto: dalla meccanica all'elettronica, alle forniture, ai servizi. A condizione che l'area sia ben collegata al resto del mondo.

**FRANCESCO RUSSO - ASSESSORE LOGISTICA E SISTEMA PORTUALE - REGIONE CALABRIA**

Quindi dobbiamo necessariamente attaccarci, tramite una ferrovia molto forte e molto organizzata, alle dorsali principali che risalgono poi la penisola.

**MICHELE BUONO**

Per andare verso dove con le merci?

**FRANCESCO RUSSO - ASSESSORE LOGISTICA E SISTEMA PORTUALE - REGIONE CALABRIA**

La Pianura Padana e tutto l'asse della Germania, la Ruhr, a risalire tutta la Germania, fino all'asse di Parigi, all'Île-de-France: questo è il grande mercato che concentra il 50 per cento di produzione e consumi dell'Europa.

**MICHELE BUONO**

Che strada dovrebbero fare?

**FRANCESCO RUSSO - ASSESSORE LOGISTICA E SISTEMA PORTUALE REGIONE CALABRIA**

Da Gioia Tauro si risale, si attraversa verso la piana di Sibari e da Sibari ci si instrada sul corridoio Rail Freight Corridor 3 che prevede proprio l'accesso alle merci lungo l'Adriatico-Ionico e quindi da Sibari-Taranto, Taranto-Bari, e quindi l'instradamento sull'Adriatica.

**NICOLA MUCIACCIA - PRESIDENTE GTS BARI**

I flussi in arrivo dalla Calabria possono tranquillamente arrivare qui a Bari, non abbiamo limiti ai treni, potremmo anche fare dieci treni al giorno volendo.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

A condizione – però – che si adegui la dorsale adriatica in modo da far passare treni più lunghi. Manca poi un collegamento ferroviario veloce tra i porti di Napoli e Bari.

**UGO PATRONI GRIFFI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO MERIDIONALE**

La soluzione c'è che è quella dell'alta capacità che è finanziata e in via di realizzazione e permetterà di creare un'area logistica che comprende la Calabria, via Napoli, e da Napoli a Bari ci sarà una linea veloce e soprattutto diretta.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Aumenterebbe il lavoro della logistica e il numero degli addetti da formare; si rinforzerebbe, quindi, la via del mare dalla Puglia verso Oriente.

**UGO PATRONI GRIFFI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO MERIDIONALE**

Questo corridoio ci porta fino ad Alessandropoli, da Alessandropoli in pochi chilometri ci distanziano da Burgas e da Istanbul.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Mentre con la linea ferroviaria adriatica, una volta adeguata al passaggio di treni da 750 metri e oltre, si potrebbe proseguire verso nord.

**NICOLA MUCIACCIA - PRESIDENTE GTS BARI**

Arrivare su Piacenza dove già arriviamo noi, su Milano, su Bologna e su Padova e da lì essere rilanciati per la Germania, Belgio, Inghilterra, Olanda, Francia.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

I carichi supplementari potrebbero risalire da Gioia Tauro con navi più piccole, alimentare i porti lungo l'Adriatico e il Tirreno, servire il mercato nazionale e proseguire verso l'Europa. Genova.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Attualmente il mercato di Genova è essenzialmente domestico, noi serviamo i nostri mercati della pianura padana, il nord-ovest, il nord-Italia.

**MICHELE BUONO**

E lì si ferma.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE  
MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Lì sostanzialmente si ferma.

**MICHELE BUONO**

Però dietro Genova, c'è l'Europa.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE  
MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Noi consideriamo come aggredibili: certamente la Svizzera, il sud della Germania, il Württemberg e la Baviera.

**MICHELE BUONO**

Quindi Genova diventerebbe una porta verso l'Europa.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE  
MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Esattamente.

**MICHELE BUONO**

Che manca?

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE  
MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Quando lei giustamente parla di sistema nervoso, per essere lungo queste arterie e questo sangue che scorre bisogna che l'arteria sia sana, perché se l'arteria è ostruita il sangue non circola bene.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

L'arteria è il Terzo Valico ed è ancora in costruzione. È la linea ferroviaria che collegherà il porto di Genova al centro dell'Europa allacciandolo direttamente al suo retroterra.

Interporto di Novara. In questo interporto lavorano circa 750 persone. Il rapporto è cinque posti di lavoro ogni mille contenitori scaricati.

**RINO CANAVESE – PRESIDENTE CIM INTERPORTO NOVARA**

Ma se io guardo più in là e guardo al capannone dove si lavorano le merci, là stiamo ragionando su 25/30 addetti per ogni 1000 pezzi che porto là dentro.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Con un sistema dei trasporti senza buchi e ben integrato, alle imprese converrebbe insediarsi nell'area, magari proprio nell'interporto, per ricevere semilavorati, per esempio, creare prodotti e spedire verso nuovi mercati in modo efficiente.

**RINO CANAVESE – VICEPRESIDENTE CIM INTERPORTO NOVARA**

Se qua noi arrivassimo a trecento treni alla settimana e avessimo la possibilità di realizzare altri 60mila metri quadrati di magazzini coperti, certamente si potrebbe raddoppiare con l'occupazione.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Alto Adriatico, Trieste. Da questo porto si può entrare direttamente nell'Europa centro orientale con la ferrovia.

### **RUGGERO DALOISO - PARISI GROUP**

Ad esempio, il porto di Trieste è collegato con gran parte dell'Europa, come ad esempio la Repubblica Ceca, l'Austria, l'Ungheria, la Germania, il Belgio, il Lussemburgo.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Retroporto di Trieste. C'era una fabbrica dismessa di motori marini e l'Autorità portuale la recupera.

### **ZENO D'AGOSTINO - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO ORIENTALE**

Sono 270mila metri quadri, un immobile di 48mila metri quadri, più un altro immobile di 27mila metri quadri... Entra direttamente la ferrovia e quindi la possibilità di portare treni, merci.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

L'area del porto di Trieste è un punto franco. Significa che materie prime e componentistica che arrivano - mettiamo dall'Estremo Oriente - e vengono trasformate in questa area in nuovi prodotti, non pagano la dogana.

### **ZENO D'AGOSTINO - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO ORIENTALE**

Poi se le merci ritornano fuori dal mercato comunitario, non avranno mai pagato nulla.

### **MICHELE BUONO**

Qual è il vantaggio per l'Italia?

### **ZENO D'AGOSTINO - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO ORIENTALE**

I vantaggi sono che riusciamo ad attirare aziende che fanno attività a valore aggiunto sul nostro territorio e significa lavoro, significa che tutte poi queste attività prevedono tutta una serie di manutenzioni, di subforniture.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Qui si chiuderebbe il cerchio se il sistema fosse a regime: l'Italia, un'unica piattaforma logistica e portuale con nuove manifatture e servizi nelle aree alle sue spalle, potrebbe gestire gli scambi commerciali con tutto il mondo, in tutte le direzioni.

### **ZENO D'AGOSTINO - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO ORIENTALE**

I nostri competitor oggi, spesso, pur avendo un prodotto peggiore del nostro riescono a batterci perché arrivano sui mercati meglio o gestiscono le catene logistiche di approvvigionamento meglio di come riusciamo a fare noi.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Occorre, però, che le informazioni viaggino più veloci delle merci. Rotterdam. Hanno sviluppato una piattaforma digitale, si chiama Port Base, che mette in contatto navi, treni e operatori della logistica di tutto il mondo.

**PIETER FÖERRER - DIRETTORE RSC RAIL SERVICE CENTER ROTTERDAM**

In questa sala c'è il cuore del sistema: si coordinano i movimenti nave/treno/nave, e si assegnano i container esattamente a quel treno e a quel vagone. Senza la piattaforma digitale Port Base si paralizzerebbe tutto!

**MICHELE BUONO**

È un altro mercato che potrebbe crescere anche dietro ai nostri porti: elettronica, progetti e sviluppo di software, digitalizzazione, ricerca.  
Treviso.

**DBA TREVISO**

Accesso eseguito! Benvenuto Antonio come posso aiutarti?

**ANTONIO POLITANO - DBA TREVISO**

Meteo oggi.

**DBA TREVISO**

Eseguo. Meteo attuale di Bari: tempo sereno. Temperatura 15 gradi.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Attualmente, questa piattaforma di comunicazione si sta sperimentando solo a Bari.

**DANIELE GALLI - DBA GROUP**

Abbiamo dei sensori area, tre stazioni meteo, una posizionata a nord e le altre a sud-est e a sud-ovest e due stazioni acqua che monitorano la qualità dell'acqua.

**ANTONIO POLITANO – DBA GROUP**

Stato inquinanti.

**DBA TREVISO**

I livelli attuali degli inquinanti in area monitorati risultano nella norma.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Il sistema è in grado di analizzare e suggerire soluzioni per contrastare l'inquinamento dell'ambiente.

**ANTONIO POLITANO – DBA GROUP**

Per esempio, far sì che le navi arrivino scadenzate sulla banchina oppure arrivino ed attraccino su banchine sottovento – diciamo - che è in grado di spingere l'inquinante verso il mare anziché verso terra.

**UGO PATRONI GRIFFI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE ADRIATICO MERIDIONALE**

Permette anche con forme di realtà aumentata di poter verificare esattamente quale sia il carico in una nave, i documenti di carico.

**DBA TREVISO**

Ascolto.

**ANTONIO POLITANO – DBA GROUP**

Vista darsena commerciale!



**DBA TREVISO**

Modalità camera avviata.

**ANTONIO POLITANO – DBA GROUP**

Vicino. Questa è la vista principale, ho le altre viste e posso ovviamente girare, zoomare, quindi vedere il dettaglio della nave. E qui posso riselectare la nave.

**FRANCESCO DE BETTIN – PRESIDENTE E COFONDATORE DBA GROUP**

Si possono abilitare tutta una serie di controlli e di verifiche senza aprire il contenitore.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Gli oggetti dotati di sensori parlano tra di loro e le merci inviano informazioni già da quando sono in navigazione. Diventa possibile, quindi, organizzare le operazioni in anticipo e abbattere tempi morti e imprevisti. Da Treviso alla Puglia, il progetto parte con cinque giovani laureati che diventano venti in poco tempo e mette in moto la collaborazione con centri di ricerca e università locali.

**MICHELE BUONO**

Qual è il tuo lavoro?

**MARIA CONCETTA BOTRUGNO - DBA GROUP**

Creo il modellino 3D, creo l'interfaccia, quindi la finestra contenente le informazioni.

**MICHELE BUONO**

Se questo sistema si estendesse a tutto il paese, quale sarebbe lo scenario?

**GIORGIO VENTRE - DIPARTIMENTO TECNOLOGIE INFORMAZIONE  
UNIVERSITÀ FEDERICO II NAPOLI**

Tutto il sistema legato alla logistica è naturalmente coinvolto in questa operazione, ma anche le imprese italiane che fanno manifattura... è evidente che un'azienda che riceve le sue merci più rapidamente dai propri fornitori in giro per il mondo è più efficiente, è più competitiva.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Se l'Italia con tutti i suoi porti diventasse una grande Rotterdam?

**BART KUIPERS - ECONOMIA PORTUALE - UNIVERSITÀ ERASMUS  
ROTTERDAM**

Penso che tutta l'Europa diventerebbe più forte. Saremmo in grado di affrontare la concorrenza mondiale come un vero "continente logistico" unitario.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

E molto di più. Quando un porto non è solo una storia di mare, ma è un collegamento tra il mare e i territori alle spalle, le attività si mettono in fila, si legano le une alle altre, e la fila cresce.

**MARCO DE LEEUWS - FERCAM**

L'obiettivo è arrivare a un porto completamente autosufficiente dal punto di vista energetico. Da questa area sono serviti 500 milioni di consumatori in tutta Europa, vuol dire un impatto enorme sull'ambiente e sull'economia olandese.

### **MICHEL NIJDAM - CORPORATE STRATEGIST PORTO ROTTERDAM**

Il porto, poi, è un luogo dove si concentrano industrie e trasporti, tutte attività con alte emissioni. Per questo aiutiamo le aziende nell'area a rendere più efficienti i loro processi di produzione e utilizziamo l'industria portuale per il teleriscaldamento della città.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

L'anidride carbonica prodotta dall'attività industriale viene convogliata e stoccata sotto il Mare del Nord per poi essere processata e convertita in biogas per il riscaldamento delle case. Questo, e altro ancora, viene mostrato e raccontato in esposizioni permanenti all'interno del porto. Si diffonde conoscenza e si crea un'altra attività.

### **MICHEL NIJDAM - CORPORATE STRATEGIST PORTO ROTTERDAM**

È l'economia circolare.

### **ERIC GEBOERS - CONCR3DE**

Usiamo ceneri volanti provenienti dagli impianti all'interno del porto.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Con la stampa in 3D si trasformano in strutture murarie senza cemento.

### **MATTEO BALDASSARRI - CONCR3DE**

È sostenibile perché è fatto da rifiuti, quindi noi riutilizziamo questi materiali che normalmente non hanno nessun tipo di utilizzo e vengono dati praticamente quasi gratuitamente alle aziende.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Questi sono dei prototipi in scala. Un architetto e un'informatica italiani, e un socio olandese hanno avviato una startup e testano il progetto nel Centro per l'Innovazione del porto di Rotterdam. È un'area di sedici ettari all'interno del sistema portuale. Una volta era un cantiere navale, si fabbricavano anche sommergibili.

### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

Adesso investiamo nella nuova generazione della manifattura, perché a Rotterdam stiamo creando il porto del futuro.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Nella stessa area stanno insieme Università, scuole di formazione professionale, grandi aziende e startup tecnologiche.

### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

E i ragazzi che si stanno formando sono accanto ai loro potenziali datori di lavoro. Il centro nevralgico è l'Innovation Dock, il molo dell'innovazione: diecimila metri quadrati a testa, alla formazione e alle startup.

### **EBO DE VRIES - JULES DOCK**

Sviluppiamo nuovi materiali per prodotti fabbricati normalmente in acciaio.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Sono materiali compositi in fibre rinforzate. Sono elastici, resistenti e meno costosi dell'acciaio.

### **EBO DE VRIES - JULES DOCK**

Produciamo componenti per navi e per piattaforme di trivellazione. La maggior parte dei nostri committenti sta proprio qui, o comunque nelle vicinanze del porto, e questo è sicuramente un grande vantaggio.

#### **VINCENT WEGENER - RAMLAB**

Questo è il prodotto finito e certificato. Funziona esattamente come un'elica normale, solo che è stampata in 3D.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Il vantaggio è la possibilità di creare velocemente prodotti di grandi dimensioni su misura e pezzi di ricambio, grazie alla combinazione tra la stampa 3D e robot capaci di saldare gli strati uno sull'altro.

#### **VINCENT WEGENER - RAMLAB**

Abbiamo già molti clienti, anche nel settore aerospaziale come la Fokker e cresciamo velocemente grazie all'area marketing dell'autorità portuale di Rotterdam.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Il progetto Skel-Ex, esoscheletri per applicazioni industriali, arriva dall'India.

#### **GAURAV GENANI - SKEL EX**

Il prodotto è completamente privo di alimentazione e funziona grazie all'energia immagazzinata nelle molle all'interno. Indossando il dispositivo non si sente più il peso nelle braccia e la vita al lavoro diventa molto più semplice.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Le idee possono nascere in qualsiasi parte del mondo. Una volta arrivate a Rotterdam vengono inserite in un programma di accelerazione di business. Si parte da un prototipo e si costruisce la start up.

#### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

Questo progetto è arrivato da Città del Capo, l'abbiamo sviluppato qui: è praticamente uno squalo mangia plastica. Raccoglie plastica e rifiuti che galleggiano nei porti. E' già attivo a Rotterdam, Dubai, Città del Capo e Houston.

#### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

All'Innovation Dock, il molo dell'innovazione, collabora anche l'Università delle Scienze Applicate di Rotterdam. Questo è un modello in miniatura per un progetto d'imbarcazione senza pilota.

#### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

Hey Jan, come va?

#### **JAN**

Non c'è male. Sto facendo qualche test con l'ecoscandaglio...

#### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

Hai iniziato qui come studente e ora hai fondato la tua società, giusto?

#### **JAN**

Era la mia tesi di laurea questo progetto e ora sto lavorando alla sua industrializzazione.

### **JOUKE GOSLINGA - DIRETTORE PROGRAMMI RDM**

Li aiutiamo a crescere e facciamo in modo che anche le start up straniere restino qui. In ogni caso, chiunque approderà altrove, sicuramente rimarrà in contatto con noi e allargare la rete è anche un modo di creare nuovo business.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Il porto di Rotterdam non è per sole merci, è diventato un formidabile punto di approdo di idee, che consegnano un know-how e che poi garantisce il futuro di un paese. Che cosa hanno fatto? Hanno preso fabbriche in disuso e le hanno consegnate a start up, università, ricerca. Hanno trasformato un luogo che era a grande impatto ambientale in uno che fornisce energia pulita per un paese. Hanno catturato i gas inquinanti e trasformati in teleriscaldamento per una città. Immaginate, per un solo momento, di importare il modello-Rotterdam e applicarlo ai nostri diciassette principali porti commerciali. Trasformarli in aree economiche speciali. Pensate che impulso potrebbe dare al paese. Abbiamo una risorsa, siamo praticamente un porto per i nostri 7600 chilometri di costa. Sfruttiamolo. Abbiamo la tecnologia: a Bari, nel porto di Bari, stiamo sperimentando il software per la gestione digitale del porto. Puoi monitorare l'ambiente, grazie ai sensori e alla connessione ultraveloce, vedere dentro i container senza aprirli - non hai più carte né timbri da mettere - e preparare la merce alla destinazione. Solo che poi sei costretto a fermarti lì. Perché non abbiamo le strutture che hanno gli olandesi. Un cuore può anche pulsare bene, ma se ha un'arteria, una coronaria ostruita, va in tilt. Ed è un peccato. Perché noi i progetti li abbiamo, abbiamo anche dove pescare tra mille miliardi di euro senza alzare il debito pubblico, e vedremo dove e come, e abbiamo anche le aree: duemilacinquecento ettari sono area economica speciale, son disponibili. Sono lì, in Calabria.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Il terminal automobilistico del porto di Gioia Tauro ha una capacità di stoccaggio di quindicimila auto. La posizione è strategica: si muovono auto dalla Cina agli Stati Uniti e in tutto il Mediterraneo. Ma si muovono e basta.

### **MICHELE BUONO**

Che tipo di attività si potrebbe mettere in relazione con voi nel retroporto?

### **FRANCESCO DE BONIS - BIG AUTO TERMINAL GIOIA TAURO**

La riparazione di auto che escono dalla produzione non in corrette diciamo... situazioni.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Ogni nazione ha regole diverse per accettare le automobili. Si potrebbero personalizzare in quest'area, sull'esigenza delle norme dei paesi di consegna o delle richieste di mercato: optional e colori per esempio.

### **FRANCESCO DE BONIS - BIG AUTO TERMINAL GIOIA TAURO**

Si creerebbero delle officine, si creerebbero dei verniciatori, si creerebbero tutta una serie di figure professionali che in questo momento non siamo in grado di poter utilizzare.

### **MICHELE BUONO**

Gruppo Callipo: tonno, conserve alimentari, gelati dalle parti di Pizzo Calabro e Vibo Valentia. Sono qui da più di cento anni e tra le prime imprese a iniziare un'attività nel retroporto di Gioia Tauro.

**PIPPO CALLIPO - PRESIDENTE CALLIPO GROUP**

Il mio pensiero è quello di fare una prima lavorazione anche lì del tonno per poi portare un semilavorato in questo stabilimento e finire la lavorazione.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Io resto in Calabria – dice Pippo Callipo – e ha fondato un movimento con questo nome, perché la sua convinzione è che non bisogna mai mollare, nemmeno se la tua impresa sta su un territorio difficile.

**PIPPO CALLIPO - PRESIDENTE CALLIPO GROUP**

Io mi auguro che qualche imprenditore dice: Callipo ci è andato, ci vado pure io a Gioia Tauro.

**MICHELE BUONO**

Che indotto la sua attività metterebbe in moto?

**PIPPO CALLIPO - PRESIDENTE CALLIPO GROUP**

Tutto l'agroalimentare potrebbe avere interesse a venire a Gioia Tauro, meccanici, elettricisti, manutenzione, ricambistica. Cioè, voglio dire: è tutto il territorio che ne beneficia.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Reggio Calabria. La Hitachi Rail, ha acquistato Ansaldo Breda e costruisce treni. Questi sono vagoni a guida automatica per la metro di Lima. Hitachi è leader mondiale nel settore. Lavoro ce ne sta e la zona economica speciale potrebbe attirare nuove imprese.

**MAURIZIO MANFELLOTTO - AMMINISTRATORE DELEGATO HITACHI RAIL ITALIA**

Considerato che un treno è fatto da migliaia di differenti componenti, si può immaginare che un indotto ne possa produrre, faccio alcuni esempi: schede elettroniche, componenti di meccanica, componenti di carpenteria, sedili, luci.

**MICHELE BUONO**

Nuove attività industriali richiedono servizi, sedi di filiali, che potrebbero insediarsi nell'entroterra.

**MICHELE BUONO**

Vedo tre città che per il momento non ci sono sulle carte geografiche. A che servono?

**MARCO CANESI - DIPARTIMENTO URBANISTICA POLITECNICO MILANO**

Potremmo avere tre città policentriche, dove gli spostamenti da luogo a luogo, estremo opposto, possono essere compiuti in sessanta minuti.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

L'idea è creare nuove città unendo dei paesi separati con un anello ferroviario che collega velocemente tutti i punti, attrezzarli e metterci servizi e nuovi abitanti.

**MARCO CANESI - DIPARTIMENTO URBANISTICA POLITECNICO MILANO**

Potenza, Ferrandina, Matera, Altamura, Gravina, Genzano.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Diventerebbe un polo intermedio, già attraversato da importanti direttrici ferroviarie, che connetterebbe la Calabria a un'area ponte tra Napoli e Bari.

**MARCO CANESI - DIPARTIMENTO URBANISTICA POLITECNICO MILANO**

Abbiamo la seconda città, quella calabrese, che fa perno tra Cosenza e Catanzaro, utilizza l'alta capacità che per scelta strategica passa nell'entroterra e a quel punto lì sugli stessi binari potremmo mettere il servizio ferroviario regionale.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Il terzo polo aggancerebbe il sistema Reggio-Messina con un ponte di Archimede.

**MARCO CANESI - DIPARTIMENTO URBANISTICA POLITECNICO MILANO**

Una galleria non appoggiata sul fondo ma galleggiante.

**MICHELE BUONO**

Che ci passa nel ponte di Archimede?

**MARCO CANESI - DIPARTIMENTO URBANISTICA POLITECNICO MILANO**

Tutto, ferro e gomma. Col vantaggio che rischi di terremoti si riducono perché non è appoggiato sul fondo.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Vuol dire altro lavoro: costruzioni, rigenerazione urbanistica, sistemazione del territorio, trasporti e stimolo per il commercio e i servizi.

**MICHELE BUONO**

Tre città policentriche per accogliere nuova popolazione e nuovi lavoratori per nuova attività economica che si sviluppa. Come la vede?

**MAURIZIO MANFELLOTTO - AMMINISTRATORE DELEGATO HITACHI RAIL ITALIA**

Si sta prospettando il contrario di quello che è successo negli anni '60 e cioè una migrazione di gente da sud a nord ipoteticamente potrebbe essere invertita.

**MICHELE BUONO**

Quali sono le condizioni poste alle imprese per insediarsi in questa zona economica speciale?

**FRANCESCO RUSSO - ASSESSORE LOGISTICA E SISTEMA PORTUALE REGIONE CALABRIA**

Detrae direttamente dalla propria tassazione i costi di impianto del nuovo manufatto. Il massimo in questo momento arriva per la grande impresa a 15 milioni. Con questo strumento, Zone Economiche Speciali la grande impresa può arrivare a 50 milioni.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Lo sconto fiscale per le Zone Economiche Speciali, potrebbe essere una buona leva finanziaria per partire?

**ALESSANDRO PANARO - STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO**

Se consideriamo le Zone Economiche Speciali in cui sono previsti 50 milioni di euro per un investimento che viene realizzato, potenzialmente ce ne saranno oltre i cento, generati da privati.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

I privati investono se il territorio è adeguatamente infrastrutturato e reso attraente. Occorre trovare altri soldi. È possibile un'operazione di finanza pubblica aggiuntiva senza creare nuovo debito per lo Stato?

### **MARCELLO MINENNA - ECONOMISTA LONDON GRADUATE SCHOOL**

Ma io direi proprio di sì. Le famiglie italiane in questo momento hanno mille miliardi di euro fermi su conti correnti. Bisogna trovare un incentivo per ricongiungere questo risparmio delle famiglie agli investimenti pubblici, creare un fondo sovrano, in cui le famiglie, con fiducia, mettano parte di questa liquidità.

### **MICHELE BUONO**

Quindi il meccanismo qual è?

### **MARCELLO MINENNA - ECONOMISTA LONDON GRADUATE SCHOOL**

Se noi calcoliamo il debito pubblico che ogni famiglia ha sulle sue spalle, parliamo di circa centomila euro. Ogni famiglia poi ogni anno, sotto forma di tasse, paga gli interessi su questo debito pubblico e sono circa tremila euro di interessi ogni anno.

### **MICHELE BUONO**

La remunerazione della famiglia che investe?

### **MARCELLO MINENNA - ECONOMISTA LONDON GRADUATE SCHOOL**

La famiglia ci guadagna che, per tutta la vita, non pagheranno più quella quota di tasse che serve per pagare gli interessi sulla propria parte di debito pubblico.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Teniamoci bassi e mettiamo che dai mille miliardi delle famiglie se ne raccolgano solo cinquanta e altri cinquanta dagli investitori istituzionali, con un titolo a scadenza più lunga e una remunerazione più alta: si potrebbe alimentare il fondo sovrano con un centinaio di miliardi da investire.

### **MICHELE BUONO**

Che cosa andrebbe a generare un investimento di questo tipo?

### **MARCELLO MINENNA - ECONOMISTA LONDON GRADUATE SCHOOL**

Sul lungo termine è chiaro che potrebbe anche triplicare il valore dell'investimento che è stato svolto. Si creano nuovi posti di lavoro, le infrastrutture si dice che chiamano altre infrastrutture, il cosiddetto indotto. È l'effetto moltiplicativo degli investimenti pubblici che sono il grande assente nella nostra economia negli ultimi anni e il vero responsabile della crescita del rapporto debito-Pil in Italia.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

La crescita trainata dal Sud è un'utopia? Più a sud della Calabria l'hanno fatto. Una volta il mondo finiva qui, alle Colonne d'Ercole, nello Stretto di Gibilterra. Finiva il mondo nel senso che finiva la conoscenza del mondo. Il resto è storia.

Questo è il nord ovest del Marocco. Oggi si trova sulla via marittima più trafficata del mondo, le rotte tra Asia, Europa e Nord America s'incrociano proprio qui. Il porto di Tangeri le agenzia tutte.

### **ABDELKADER AMARA - MINISTRO INFRASTRUTTURE MAROCCO**

Il Marocco ha fatto una scelta strategica, integrarsi all'economia globale con una politica che noi chiamiamo dei grandi cantieri: porti, aeroporti, ferrovie e strade per essere competitivi a livello internazionale.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Tangeri. Una volta, giusto un po' di turismo da queste parti e nulla più. Poi in dieci anni è successo tutto assieme: un porto moderno collegato a 174 destinazioni in tutto il mondo, una zona industriale che si espande e i posti di lavoro che crescono. Una volta completato il progetto, solo allora è stato presentato agli investitori che hanno potuto toccarlo con mano.

### **MICHELE BUONO**

Che cosa avete guardato?

### **FRANCO CORAGLIA - AMMINISTRATORE DELEGATO SIGIT MAROCCO**

Abbiamo guardato la possibilità di gestire l'azienda. Il porto è servito o è una cattedrale in mezzo al deserto? Il porto ci dà la sicurezza di sdoganare in tempi rapidi e di avere quindi un processo produttivo lineare?

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Nel 2012 parte la produzione Renault a Tangeri e arriva Sigit dall'Italia per collegarsi meglio con il proprio cliente. Costruisce componenti plastici e in gomma per le automobili. Il prodotto principale sono i gruppi motoventilatori per le autovetture Renault Nissan.

### **HASSAN ABKARI - DIRETTORE PORTO TANGER MED**

Si è creato un sistema che ha permesso a imprese come Renault Nissan di installarsi nel perimetro del porto ed esportare agevolmente grazie a infrastrutture logistiche che collegano con il treno le officine agli impianti portuali.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

È una Zona Economica Speciale con quattrocento aziende nel settore dell'automobile, dell'aerospaziale, dell'elettronica e del tessile, con esenzione fiscale per i primi cinque anni e imposte progressive per i successivi venticinque.

### **MICHELE BUONO**

Al paese che cosa ritorna dagli sconti fiscali?

### **RAJAE EL GOUNTOURI - INVEST IN MOROCCO**

Nuovi posti di lavoro. Con il lavoro si crea potere d'acquisto e il cerchio economico si chiude in attivo.

### **HASSAN ABKARI - DIRETTORE PORTO TANGER MED**

Un'unità di produzione come Renault che impiega seimila persone ha generato altri trentamila posti indiretti.

### **MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

Treno ad alta velocità in realizzazione per collegare Tangeri al porto di Casablanca e una rete autostradale che completa le connessioni.

### **MICHELE BUONO**

Qual è stato l'impatto economico e sociale di queste infrastrutture?



**ABDELKADER AMARA - MINISTRO INFRASTRUTTURE MAROCCO**

Si è abbattuto il divario tra differenti aree del paese e le regioni rurali hanno avuto la possibilità di accedere a scambi culturali e sociali molto importanti.

**MICHELE BUONO**

Qual è stato il valore prodotto?

**ABDELKADER AMARA - MINISTRO INFRASTRUTTURE MAROCCO**

Il 60 per cento dei posti di lavoro nella zona è stato creato grazie al sistema portuale e il 95% del Pil della regione del nord è dovuto al sistema industriale.

**MICHELE BUONO**

Avete delocalizzato attirati dagli incentivi fiscali?

**FRANCO CORAGLIA – AMMINISTRATORE DELEGATO SIGIT MAROCCO**

Noi non abbiamo tagliato neanche un posto di lavoro in Italia, anzi l'abbiamo incrementato. Perché qui abbiamo recuperato dei clienti che prima non c'erano in Italia.

**MICHELE BUONO**

Al Marocco che cosa date in cambio?

**FRANCO CORAGLIA – AMMINISTRATORE DELEGATO SIGIT MAROCCO**

Noi investiamo molto in formazione, abbiamo addirittura una scuola che si chiama Sigit Academy che fa solo formazione.

**MICHELE BUONO FUORI CAMPO**

La formazione è la chiave del sistema: alla Renault, come in altre aziende, si fa scuola per quadri e tecnici; al porto, controllori e piloti marittimi studiano al simulatore per tenere alta la qualità dei servizi. Il sistema portuale cresce e permette alla sua Fondazione di estendere le attività educative e sostenere un'istruzione di base sempre più larga.

**FRANCO CORAGLIA – AMMINISTRATORE DELEGATO SIGIT MAROCCO**

La crescita di questi paesi permetterà l'evolversi della produzione verso di loro. È il mercato del futuro.

**RAJAE EL GOUNTOURI - INVEST IN MOROCCO**

Il mondo comincia a guardare l'Africa in modo diverso, non per approfittare di un territorio ma per uno scambio alla pari.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Per cui quell'Europa capovolta di cui lei parla se non è, forse oggi, nelle nostre leve ma io credo che lo sia per come la storia economica si sta evolvendo.

**MICHELE BUONO**

In questo mondo capovolto il nord potenzialmente potrebbe essere l'Africa?

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Io penso di sì.

**MICHELE BUONO**

E noi comunque sempre al centro ci troviamo.

**PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE AUTORITÀ SISTEMA PORTUALE  
MAR LIGURE OCCIDENTALE**

Io penso di sì.

**SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

A sud, in Marocco, in dieci anni l'hanno fatto. A nord, con soli quattrocento chilometri di coste e con un solo porto, quello di Rotterdam, che però da solo raccoglie più containers di quanti ne raccolgano i nostri porti, l'hanno fatto. Noi, invece, siamo al centro, in una posizione strategica, non la sfruttiamo. Cosa ci manca? Il modello di Rotterdam è importabile, non ha certo il copyright, manca una visione comune. Potrebbero averla i governatori del centro sud delle nostre regioni, quelli di Sicilia, Calabria, Campania, Puglia, Sardegna... Mettetevi d'accordo, abbandonate per una volta i colori politici, le gelosie. Metteteli da parte, mettetevi d'accordo con i governatori del nord. Presentatevi al nuovo governo e all'Europa con un progetto integrato, i fondi ci sono per i porti, le aree economiche speciali, per quelle a fiscalità avvantaggiata. E poi presentatevi soprattutto con un progetto sulle infrastrutture: reti ferroviarie e reti digitali ultraveloci. Fatelo per il bene dell'Italia, altrimenti la ricchezza, le navi continueranno a passarci sotto il naso e ai nostri porti approderanno i migranti disperati.