

Associazione
Europa
Mediterraneo

www.asseurmed.eu



LA SICILIA OGGI NEL PANORAMA EURO MEDITERRANEO



Cosimo Inferrera

***Milazzo Palazzo d'Amico
11 Febbraio 2022 – ore 17.15***

U E

ITALIA

dialogo

***IMPORTANZA DEL PARTENARIATO
CON I PRIVATI AL SUD***

coesione

concertazione

stabilità

SUD

SICILIA



U E

Con la politica delle reti TEN-T
"Linee guida per lo sviluppo delle
reti Transeuropee"

ITALIA

(Decisione UE n° 884/2004)

l'Unione Europea riconosceva il
carattere strategico
dell'Italia nell'area euro-
mediterranea.

I Progetti Prioritari PP6 (Lione-
Torino-Budapest)
PP24 (Genova-Rotterdam), PP21
Autostrade del Mare
ma soprattutto il progetto
prioritario PP1
(Berlino-Palermo)
valorizzavano la vocazione
mediterranea del nostro Paese

SUD

SICILIA



U E

ITALIA

La Comunicazione della
Commissione sulle Prospettive di Bilancio
"A budget for Europe 2020", presentato al
Consiglio ed al Parlamento Europeo il 29 giugno
2011

ha segnato un cambiamento d'approccio.
In tale Comunicazione è individuato infatti
un **modello di pianificazione e finanziamento**
basato su due livelli:

il primo, di interesse europeo (**core network**)
sul quale si concentreranno le risorse di bilancio
comunitario
e il secondo nazionale (**comprehensive network**)
la cui realizzazione e finanziamento sarebbe
spettata

soprattutto agli Stati membri

SUD

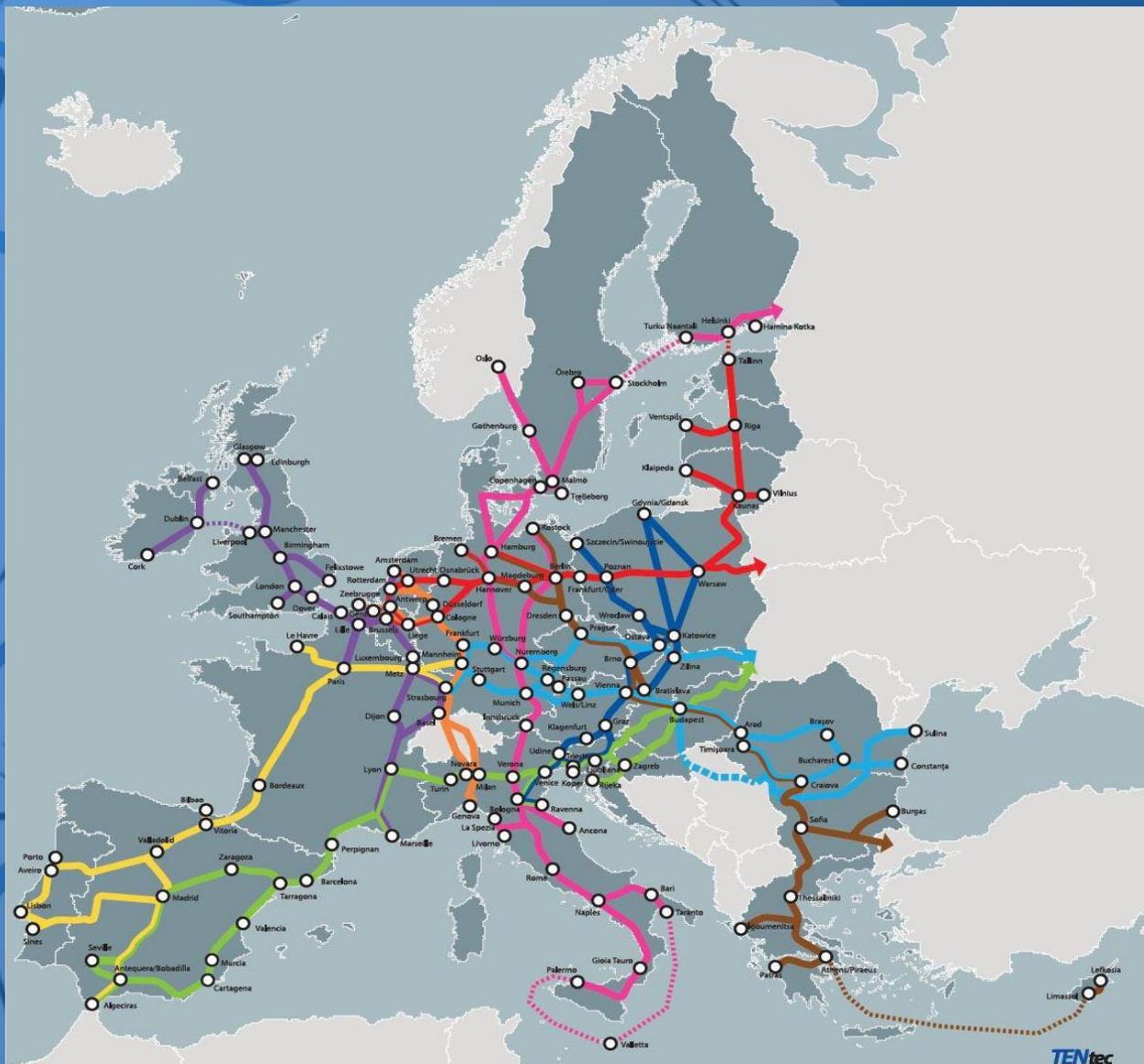
SICILIA





European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS





MarineTraffic





PROJECT N° 1
Trans-European transport network
Priority projects

RAIL AXIS
BERLIN-VERONA/MILANO-
BOLOGNA-NAPOLI-MESSINA-PALERMO



0 50 100 200 300 400 km

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| -- Planned Conventional | Priority axis n° 1 |
| -- Planned HighSpeed | Priority sections |
| -- Planned UpgradedHighSpeed | Other priority axes |
| -- Existing Conventional | |
| -- Existing HighSpeed | |
| -- Existing UpgradedHighSpeed | |

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 9/9/2005





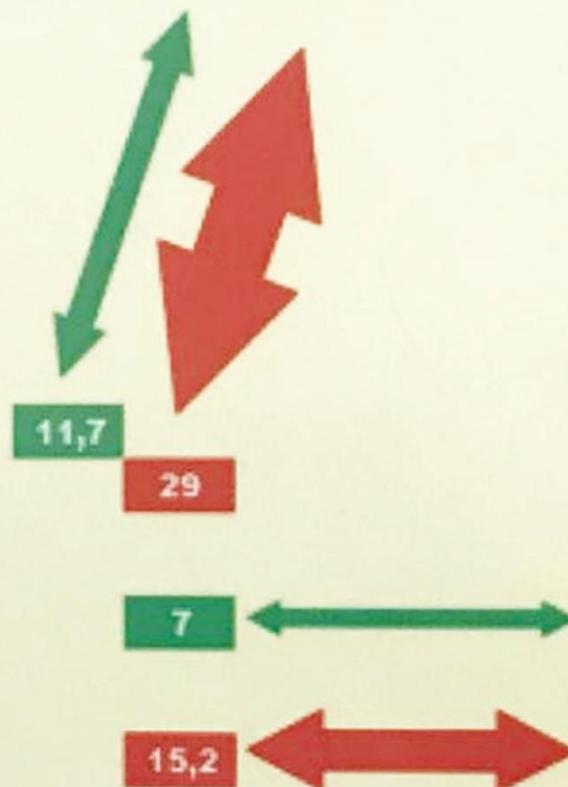
Oltre i 300 km le merci siano avviate su ferrovia o su nave

Corr. Reno - Alpi



Corr. Mediterraneo

Corr. Scandinavo - Mediterraneo



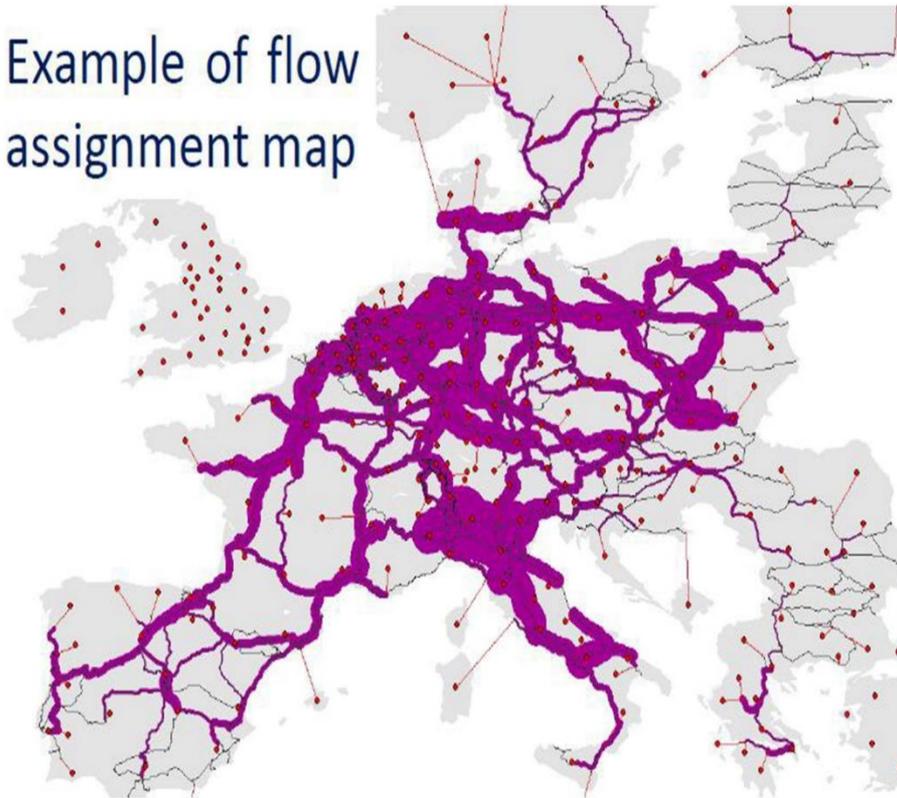
Corr. Baltico - Adriatico

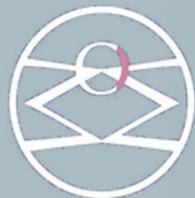
Fig. 5 - Traffico attraverso le alpi in milioni di tonnellate: rosso stradale, verde ferroviario
(Fonte: Alpinfo 2013)

❖ Origin – destination modelling

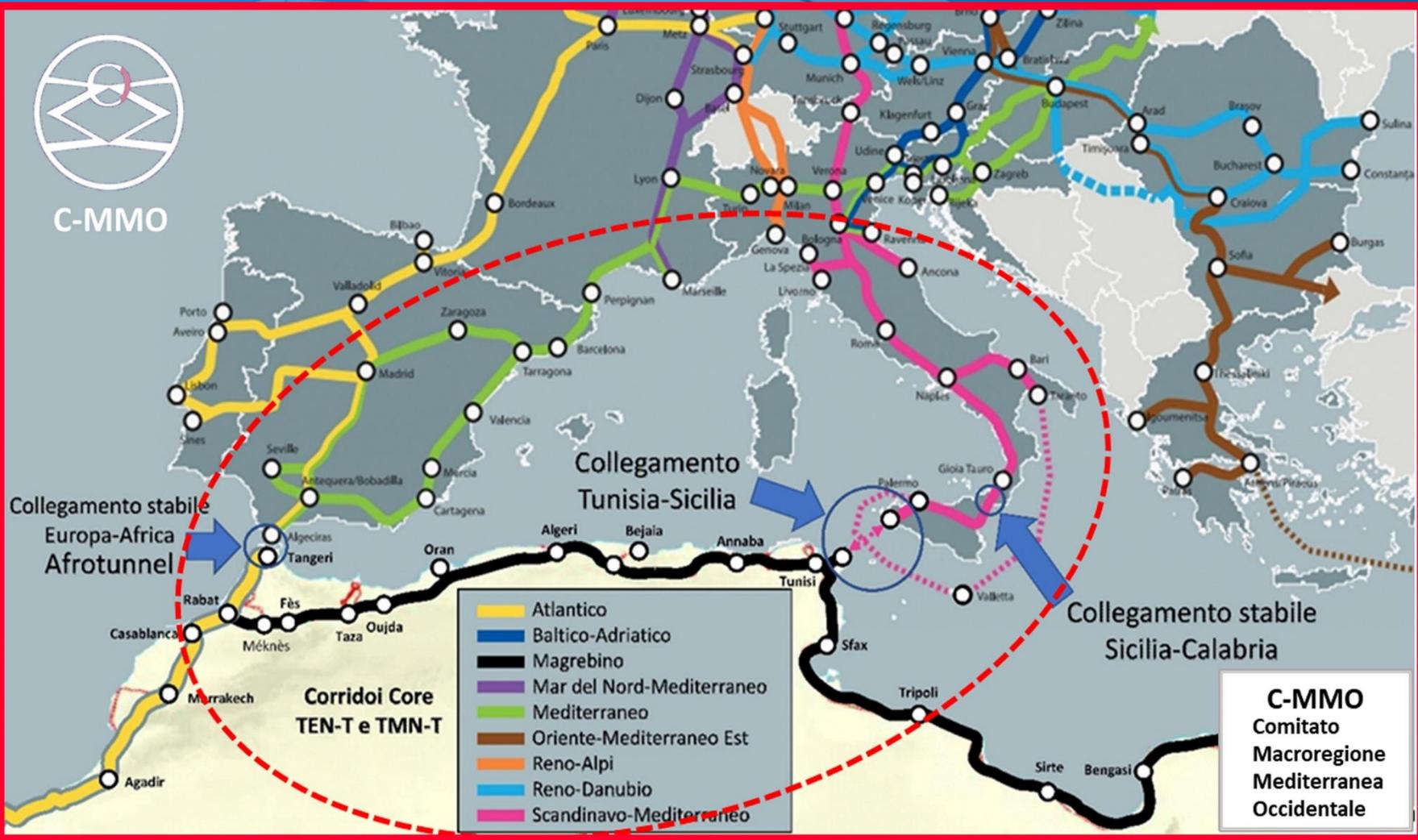
- Assignment of 2010 Origin-Destination matrices per mode at NUTS2 level (~300 nodes)
- Use of assignment flows for a pivot point exercise with collected data from 2015

Example of flow assignment map





C-MMO



U E

ITALIA

Macroregione Mediterranea (M.M.)

Una struttura di governance multilevel che, con il superamento dei limiti territoriali garantisca la partecipazione delle Autorità regionali, locali e dei cittadini alle politiche di cooperazione europea ed euromediterranea per la cultura, la tutela ambientale, la ricerca scientifica, l'innovazione, i sistemi energetici, la connettività territoriale, la mobilità urbana sostenibile, e dunque promuova lo sviluppo socioeconomico della terra meridionale e dei paesi rivieraschi del Mediterraneo centro-occidentale.



SUD

SICILIA

L'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE 2012) definisce i **partenariati pubblico-privato (PPP)** come accordi contrattuali a lungo termine tra il governo e un partner privato, in base ai quali quest'ultimo presta e finanzia servizi pubblici utilizzando un capitale fisso e condividendo i rischi associati. I PPP possono essere progettati per realizzare una vasta gamma di obiettivi in vari settori, come i trasporti, l'edilizia sociale e l'assistenza sanitaria, e possono essere strutturati secondo approcci differenti.



Per natura e risultati, i PPP non sono molto diversi dai progetti appaltati tradizionalmente; vi sono però alcune differenze nella gestione dei progetti e dei contratti. La differenza principale tra PPP e progetti tradizionali è la condivisione dei rischi tra il partner pubblico e quello privato. In linea di principio, i rischi di un progetto PPP dovrebbero essere attribuiti alla parte più adatta a gestirli, allo scopo di realizzare un equilibrio ottimale fra trasferimento dei rischi e compensazione per la parte che li sostiene. Il partner privato è spesso responsabile per i rischi connessi a progettazione, costruzione, finanziamento, funzionamento e manutenzione dell'infrastruttura, mentre il partner pubblico si assume normalmente i rischi di regolamentazione e quelli politici.



La forma più comune di PPP è il contratto “progetto-costruzione-finanziamento-manutenzione-gestione” (*Design-Build-Finance-Maintain-Operate*, DBFMO). In questo caso, al partner privato vengono affidate tutte le fasi del progetto, dalla progettazione alla costruzione, alla gestione operativa e alla manutenzione dell’infrastruttura, compresa la raccolta dei fondi. Questa prospettiva a lungo termine viene definita “approccio basato sull’intero ciclo di vita”.

Il tutto, senza indugio, in termini di efficacia ed efficienza per accendere il “secondo motore” a Sud, sinergico con il Nord.



SCENARIO DELLA POPOLAZIONE MONDIALE NELLA VARIANTE MEDIA (MILIONI DI ABITANTI)

	2015	2030	2050	2100
World	7.349	8.501	9.725	11.213
Africa	1186	1679	2478	4387
Asia	4393	4923	5267	4889
Europa	738	734	707	646
America Latina	634	721	784	721
Nord America	358	396	433	500
Oceania	39	47	57	71

Fonte: CRESME su dati UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Population Prospects: The 2015 Revision. New York: United Nations.

