





SERVIZIO DI VALUTAZIONE INDIPENDENTE DEL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014/2020

APPROFONDIMENTO VALUTATIVO

IL CONTESTO DI ATTUAZIONE DELLE AREE LOGISTICHE INTEGRATE - GIUGNO 2019





Indice

2. L'andamento dei principali traffici marittimi nei porti del Sud Italia	1.	Premessa e obiettivi dell'approfondimento	2
3.1 L'applicazione della riforma portuale D.lgs. n. 169/2016 e gli effetti dei trend di mercato sulle entrate delle Autorità Portuali	2.	 2.1 Gli effetti sulla portualità delle alleanze fra compagnie, del gigantismo navale e del ridisegno delle linee ne mercato dei traffici containerizzati	el 4 9 10 12
4.1 La valutazione degli effetti territoriali della riforma portuale del 2016	3.	3.1 L'applicazione della riforma portuale D.lgs. n. 169/2016 e gli effetti dei trend di mercato sulle entrate delle Autorità Portuali	17 he 19 20 25 29
	4.	 4.1 La valutazione degli effetti territoriali della riforma portuale del 2016. 4.2 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. 4.3 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale. 4.4 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. 4.5 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio e Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. 4.6 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale 	32 36 37 ale 40 43
	5. 6.		





1. Premessa e obiettivi dell'approfondimento

L'evoluzione del mercato dei traffici marittimi nel corso degli ultimi anni è stata in grado di ridisegnare in modo rilevante i flussi della portualità del Sud Italia, evidenziando una penalizzazione nei volumi che ha richiesto un forte intervento da parte del legislatore nazionale. In particolare, gli interventi normativi sono stati sia di natura generale, all'interno di un'ampia riforma della governance portuale italiana, con il passaggio da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema Portuale, sia di natura più regionale, con specifici interventi a supporto della competitività della portualità del Sud Italia in logica di sostegno all'occupazione e sviluppo di attività di logistica e di natura industriale nei contesti portuali e retroportuali.

L'Accordo di Partenariato e il Piano Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 (PON I&R 2014-2020) hanno stabilito modalità innovative per il raggiungimento dell'obiettivo specifico di miglioramento della competitività dei sistemi di trasporto del Sud Italia basando una parte significativa della programmazione sulla logica delle Aree Logistiche Integrate (ALI).

Quale primo contributo valutativo sulle Aree Logistiche Integrate, il presente Approfondimento si pone l'obiettivo di fornire un aggiornamento sulle dinamiche commerciali e più in generale sui temi economici riguardanti le Autorità di Sistema Portuale (abbreviato, AdSP) ed i rispettivi porti nelle regioni del Sud Italia coinvolte nell'attuazione del PON I&R 2014-2020: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.

Particolare enfasi viene posta sul periodo 2017-2018, biennio successivo all'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 169/2016¹ relativo alla riorganizzazione della normativa portuale e all'introduzione delle Zone Economiche Speciali (ZES),'ulteriore strumento operativo messo a disposizione delle AdSP per lo sviluppo locale in logica sinergica rispetto alle ALI. In questo contesto di riforma volto a incrementare la competitività dei porti italiani nel Mediterraneo Centrale e renderli capaci di attrarre quote maggiori dei crescenti traffici che lo attraversano e valorizzare il ruolo delle imprese manifatturiere del Sud Italia all'interno delle catene del valore su scala internazionale, le analisi e le valutazioni si sono concentrate su diversi temi che hanno causato un evidente ritardo rispetto ai competitor nazionali ed europei (in particolare la Spagna e la Grecia) e sulle iniziative poste in atto per colmare questo ritardo.

Il decreto "Resto al Sud" ed il Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e sulla Logistica (PSNPL) contengono due strumenti studiati appositamente per le regioni del Sud Italia e per le Isole: le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Aree Logistiche Integrate (ALI). Questi due strumenti di governance hanno l'obiettivo di creare un sistema di relazioni economiche e flussi fisici costruito intorno ai porti e catalizzare gli investimenti privati nelle aree portuali attraverso incentivi fiscali, semplificazioni amministrative e nuove modalità di coordinamento delle relazioni con la retroportualità, una maggior competitività del sistema economico ed un progetto nazionale condiviso e di lungo periodo.

Il contributo è suddiviso in tre parti riguardanti:

- l'aggiornamento relativo all'evoluzione delle dinamiche dei traffici marittimi che coinvolgono i porti del Sud Italia, con particolare attenzione ai traffici di contenitori, di rinfuse solide e Ro-Ro e specialmente alla ricerca di eventuali impatti derivanti dalla valorizzazione dei nuovi strumenti di governance introdotti dalla riforma. In questo contesto saranno approfonditi gli sviluppi delle alleanze tra compagnie nel settore container e l'importanza dei trend globali, che determinano la tipologia di navi e la frequenza con cui queste toccano i porti del Sud Italia. Per comprendere meglio queste dinamiche si svolgerà un'analisi anche in ottica comparata con i principali porti dell'area mediterranea, in quanto diretti competitor dei porti del Sud Italia per le attività di transhipment in particolare;
- lo stato dell'arte e discussione dei due strumenti di governance introdotti dalla riforma precisamente a favore dello sviluppo portuale del Sud: Zone Economiche Speciali e Aree Logistiche Integrate;
- l'analisi quantitativa della ricaduta economica della riforma sul sistema socio-economico e sul sistema portuale
 del Sud Italia. In questa sezione verrà anche approfondito l'utilizzo dei singoli strumenti ZES e ALI, per
 permettere una maggiore comprensione del potenziale ruolo di questi strumenti a fini dello sviluppo territoriale.

Le analisi e le valutazioni si basano sulle informazioni statistiche e sui documenti di pianificazioni più aggiornati a fine Aprile 2019, pertanto si pongono l'obiettivo di comprendere anche gli eventi più recenti al fine di fornire considerazioni di supporto alle scelte decisionali dei soggetti chiave ai diversi livelli (comunitario, nazionale, regionale e dei singoli Beneficiari) in grado di incidere sul quadro di contesto del PON I&R 2014-2020.

² D.lg. n. 91/2017 del 20 giugno 2017.





¹ II D.lgs. 169/2016 è entrato in vigore il 15 settembre 2016.

2. L'andamento dei principali traffici marittimi nei porti del Sud Italia

I porti del Sud Italia sono collocati in una posizione geo-economicamente strategica nel contesto del Mediterraneo Centrale e si interfacciano oltreché con i flussi all'interno del Mediterraneo, anche con le direttrici da e per i mercati asiatici ed africani da un lato e nordeuropei ed americani dall'altro. Il privilegio di questa posizione è divenuto ancor più evidente negli ultimi venti anni, dal momento che i flussi delle grandi navi portacontainer hanno subìto profondi cambiamenti a seguito delle dinamiche commerciali mondiali soprattutto sulle direttrici fra Europa ed Asia.

Le maggiori rotte Est-Ovest vedevano nel 1995 la Trans-Pacific (via Panama) attrarre il 53% dei traffici globali, mentre la Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) contava per il 27%, al 2015 queste proporzioni si sono riequilibrate su 45% per la prima e 43% per la seconda³. Questo riassetto deve essere osservato tenendo in conto l'incremento del traffico marittimo mondiale sia in termini relativi che in termini assoluti (oggi circa il 90% dell'interscambio mondiale avviene via mare⁴), per comprendere quanto sia importante per l'Italia offrire servizi competitivi e appropriarsi di parte di questi flussi per favorire la crescita economica del Paese.

Sarà sicuramente un fattore di rilevanza anche negli anni a venire il raddoppio del Canale di Suez avvenuto nel 2016, grazie all'incremento della sicurezza e alla riduzione dei tempi di attraversamento del canale. I trend del 2018 rispetto al 2017 evidenziano un incremento dell'8,2% delle merci transitate (983,4 milioni di tonnellate) e un aumento del 9,4% del tonnellaggio complessivo delle navi che l'hanno attraversato (1,14 miliardi di tonnellate nette⁵). Ricollegandoci all'inversione di tendenza del traffico sulla direttiva Est-Ovest è necessario tenere in considerazione l'importanza di Suez anche per la Belt and Road Initiative (BRI) cinese, che fa del Mediterraneo uno dei suoi passaggi principali per il commercio delle imprese cinesi con l'Europa del Sud e del Nord.

Le stime sul medio periodo (2017-2022) prevedono un incremento medio annuo del 3,2% per tutti i settori del traffico marittimo, ma in particolare per quello containerizzato e per le rinfuse solide⁶. Di pari passo alla crescita dei traffici si stanno verificando anche cambiamenti nella loro struttura, infatti a seguito dello sviluppo economico dei paesi emergenti si va riducendo la quantità di materie prime scambiate a favore di prodotti finiti e manufatti. Queste dinamiche influenzano direttamente i flussi di attraversamento dell Mediterraneo per via dei flussi intercontinentali che si incrociano nel suo bacino e collegano i maggiori centri di produzione mondiali (Estremo Oriente, Europa continentale e Nord America).

Nel 2017 il sistema portuale italiano ha movimentato complessivamente oltre mezzo miliardo di tonnellate di merci con un incremento dell'1,8% sul 2016. Il risultato è particolarmente positivo per il settore delle rinfuse liquide con 188 milioni di tonnellate (+3,3%) e per il settore Ro-Ro con 107 milioni di tonnellate (+8,5%). Sostanzialmente stabile è invece il flusso di contenitori, che si attesta sui 10,9 milioni di TEU⁷.

Ad evidenziare ulteriormente l'importanza della posizione geografica italiana nel Mediterraneo è il flusso di scambi con i paesi dell'area MENA (Middle East and North Africa), Turchia inclusa, nel quale l'Italia è leader europeo. L'import-export via mare tra l'Italia ed i paesi MENA ha un valore di 60 miliardi di €, è cresciuto del 14% nel 2017 ed interessa come principali partner la Turchia, l'Arabia Saudita e la Tunisia⁸.

Inoltre, l'Italia è leader nel Mediterraneo anche per quanto riguarda lo Short Sea Shipping (SSS), ovvero il trasporto marittimo a corto raggio principalmente in mari chiusi, per il quale dispone della flotta con il maggior tonnellaggio al mondo (5 milioni di stazza totale). Lo SSS conta per il 36% del traffico marittimo totale del paese ed è cresciuto dell'1% nel 2017 (218 milioni di tonnellate di merce)⁹.

In questo contesto favorevole, che ha visto il sistema portuale italiano crescere anche nel 2017, i porti del Sud Italia danno mostra di evidenti difficoltà ad interiorizzare i vantaggi offerti loro dalla posizione geografica e dalla legislazione appositamente studiata. In particolare, i porti con funzione di hub di transhipment (Gioia Tauro e Taranto) hanno patito le evoluzioni del contesto logistico marittimo degli ultimi anni e hanno subito forti riduzioni del traffico (specialmente Taranto, che dal 2014 non è più hub della compagnia taiwanese Evergreen Line).

In genere, i porti del Sud Italia scontano delle carenze infrastrutturali (marittime, terrestri e ferroviarie in primis), presentano bassi livelli di saturazione e subiscono maggiormente la concorrenza dei porti della parte meridionale e orientale del

⁹ Assoporti e SRM, 2018.





³ Baccelli, 2018.

⁴ International Chamber of Shipping, 2018.

⁵ Suez Canal Authority, 2019

⁶ Assoporti e SRM, 2018.

⁷ Assoporti e SRM, 2018.

⁸ Assoporti e SRM, 2018.

Mediterraneo. Questa situazione necessita di un'analisi più dettagliata, dal momento che le diverse realtà regionali hanno reagito in maniera differente alle dinamiche del commercio marittimo mondiale.

Di seguito, dopo aver dettagliato gli effetti delle alleanze e del gigantismo navale nel mercato dei traffici containerizzati e nel ridisegno delle linee, che hanno caratterizzato i macrotrend dei principali porti del Sud Italia (in primis Taranto e Gioia Tauro), si procederà a una disamina dei tre mercati che maggiormente interessano il progetto PON IR 2014-2020: traffici containerizzati, rinfuse solide e Ro-Ro. Queste tre filiere logistiche sono quelle in grado di attivare gli impatti socio-economici nei territori coinvolti grazie alla stretta relazione con i settori industriali e commerciali. L'esclusione dalle analisi dei traffici di rinfuse liquide è strettamente legata alle modalità organizzativa di queste tipologie di flussi che sono dipendenti da pochi grandi clienti (raffinerie e gestori di depositi costieri) e con una catena logistica limitata sia dal punto di vista geografico, essendo gli impianti nel Sud Italia quasi sempre costieri, sia dal punto di vista dei servizi logistici richieste (spesso solo deposito) e con una possibilità di switch fra un porto e l'altro estremamente limitata o, in molti casi, addirittura nulla.

2.1 Gli effetti sulla portualità delle alleanze fra compagnie, del gigantismo navale e del ridisegno delle linee nel mercato dei traffici containerizzati

L'urgenza di disporre di un quadro normativo e pianificatorio a supporto dello sviluppo della portualità italiana è dettato principalmente dai fenomeni economici che hanno caratterizzato la recente evoluzione di alcuni segmenti di mercato del trasporto marittimo ed in particolare i traffici containerizzati. Questo segmento, che presenta i maggiori tassi di sviluppo nel comparto marittimo su scala mondiale negli ultimi decenni e che risponde alle esigenze degli interscambi di semilavorati e prodotti finiti su scala globale, evidenza trend verso forme di oligopolio in grado di valorizzare al massimo le economie di scala e di rete necessarie per rispondere alle esigenze delle grandi multinazionali operanti su scala mondiale.

In particolare, le forme di collaborazione fra compagnie marittime si sono evolute molto nel corso degli ultimi anni a causa di fattori contingenti, ma in realtà sin dagli anni '90, periodo in cui l'organizzazione molto specialistica del settore ha raggiunto la copertura su scala mondiale, le fusioni e le acquisizioni sono state molto frequenti, con l'obiettivo di offrire una maggior capillarità e regolarità del servizio soprattutto a supporto delle grandi multinazionali, principali clienti degli operatori nel settore container

A tal riguardo si segnala come la principale compagnia al mondo, cioè la danese Maersk, abbia raggiunto il suo primato grazie anche a varie fusioni e acquisizioni: nel 1999 con la sudafricana Safmarine e l'americana Sealand e nel 2005 con la P&O Nedlloyd, che era a sua volta il risultato della fusione del 1996 tra la britannica P&O containers e l'olandese Nedlloyd lines. Anche la compagnia taiwanese Evergreen, quarta compagnia per capacità offerta su scala mondiale, già dalla seconda metà degli anni' 90 aveva avviato una politica dapprima di collaborazione e poi di acquisizione di alcune compagnie minori, fra cui l'italiana Lloyd Triestino, cedute dal Ministero dell'Economia nel 1998 ad Evergreen con cui aveva avviato a partire dal 1993 forme di collaborazione progressivamente sempre più rilevanti.

Le prime cinque compagnie nel 2001 detenevano il 32,8% del mercato, questo valore è salito al 42,3% nel 2013 e nel 2017 è ulteriormente aumentato al 53,5%.

Gli accordi commerciali fra compagnie marittime sono frutto dell'evoluzione delle *conferences*¹⁰, che per molti decenni hanno caratterizzato il mercato dei traffici di linea. Infatti, il meccanismo stabilito nel tempo dalle compagnie per tutelarsi rispetto agli andamenti ciclici del settore e a forme di competizione rovinosa è stato allora di istituire delle *conferences* ovvero delle associazioni di vettori che di comune accordo fissavano un livello di nolo compatibile con la solidità economica delle aziende e che assicurasse la stabilità nel mercato dei noli.

Questa forma di limitazione della concorrenza ha permesso alle compagnie di caricare sui consumatori i costi medi di lungo periodo per poter offrire servizi regolari, efficienti e sostenibili. Questo ha permesso per decenni alle compagnie di navigazione di sfruttare a proprio vantaggio la possibilità di discriminare arbitrariamente i prezzi. Stimando le elasticità della domanda dei diversi mercati le compagnie potevano stabilire il prezzo più funzionale ad assorbire maggiormente il surplus del consumatore.

¹⁰ Il Code of Conduct for Liner Conferences dell'UNCTAD, definisce le Conferenze marittime come: "Un gruppo di due o più vettori marittimi che forniscono servizi di linea internazionali per il trasporto di beni su una determinata rotta ed entro predefiniti limiti geografici, e che praticano rate di noli comuni od uniformi". Nate nella seconda metà del 1800, soprattutto con la finalità di risolvere il problema del pricing, hanno perseguito una serie di obiettivi: imporre ai propri membri particolari frequenze o cadenze temporali nell'effettuazione del servizio; fissare condizioni di trasporto e tariffe comuni; assicurare la fedeltà dei caricatori attraverso il sistema delle "royalty rebates"; adottare una serie di misure contro i cosiddetti outsiders."





La fine ufficiale delle Conferenze tra vettori marittimi, stabilita nel 2006 da un regolamento della Commissione Europea ed in vigore dal 2008, ha progressivamente trasformato il mercato dello shipping di linea.

All'impatto delle liberalizzazioni si è aggiunta la crisi economica, che dal 2008 in avanti ha avuto un gravissimo impatto sul mercato dei noli. Alla diminuzione sostanziale della domanda di trasporto marittimo dovuta al rallentamento dei flussi commerciali, si è aggiunta una situazione di eccesso di capacità di stiva, dovuta in gran parte agli imponenti ordini di nuove navi che gli armatori avevano stabilito con i cantieri prima dello scoppio della recente crisi. Gli effetti di questi eventi sono ancora oggi molto evidenti nel settore, nonostante il flusso del commercio internazionale sia ritornato a livelli ben superiori a quelle pre-crisi.

In sintesi, l'evoluzione del contesto normativo e la crisi economica hanno costituito due elementi contingenti in grado di accelerare un processo di concentrazione tipico dei mercati fortemente globalizzati con produzioni standardizzate.

Le forme di collaborazione fra compagnie armatoriali hanno come obiettivi sia quello di una riduzione dei costi derivante dallo sfruttamento delle economie di scala sia quello di un'efficace razionalizzazione delle risorse ed estensione geografica del servizio e possono essere sintetizzate come segue:

- Vessel Sharing Agreement, finalizzati a ripartire gli spazi a bordo di una nave sulla base delle rispettive esigenze di carico;
- Slot Charter Agreement, finalizzati al noleggio di un determinato spazio o un certo numero di slots, sulle navi di un'altra impresa per un viaggio o per un determinato periodo di tempo ad un dato prezzo;
- Joint Services: finalizzati al coordinamento delle partenze delle navi da ciascun porto, in modo da evitare sovrapposizioni di offerta di stiva, riducendo al minimo il rischio di non saturare l'unità di carico ed offrire ai propri clienti un servizio più efficiente.

I due principali vettori al mondo, la danese Maersk e la svizzera MSC, nel corso del 2014 hanno predisposto un complesso accordo di *Vessel Sharing Agreement* su tutte le principali rotte Est- Ovest che è entrato in vigore nel primo trimestre del 2015, dopo aver ottenuto l'approvazione da parte delle autorità di vigilanza sulla concorrenza nei diversi continenti. L'alleanza è decennale e prende il nome di "2M" ed è stata costituita per le rotte transatlantiche, transpacifiche e Asia-Europa.

L'accordo prevede la condivisone delle rotte e di tutte le scelte operative, comprensive della velocità media di rotta e della scelta dei porti di transhipment intermedi, oltreché dei periodi di manutenzione e delle scelte di effettuare eventuali cancellazioni dei servizi in periodo di domanda prevedibilmente più debole, come durante le grandi vacanze. L'accordo prevede la possibilità di condurre attraverso una struttura centralizzata condivisa, definita come *Network Center*, analisi, previsioni, raccolta di dati statistici, condivisione dei costi e delle indicazioni di mercato, ma non prevede la possibilità di scambiarsi informazioni commercialmente sensibili o indicazioni rispetto ai clienti.

L'obiettivo è quello di valorizzare le economie di scala, operando con le navi di dimensioni maggiori rispetto a tutti i concorrenti, e ridurre il numero di cancellazioni nei servizi offrendo una maggior regolarità ai clienti, sebbene su un numero di rotte inferiore rispetto al recente passato, penalizzando così la capillarità e anche alcuni porti di dimensioni maggiori nel Northern Range, fra cui Rotterdam, Amburgo, Zeebrugge a vantaggio di altri fra cui Anversa e Wilhelmshaven.

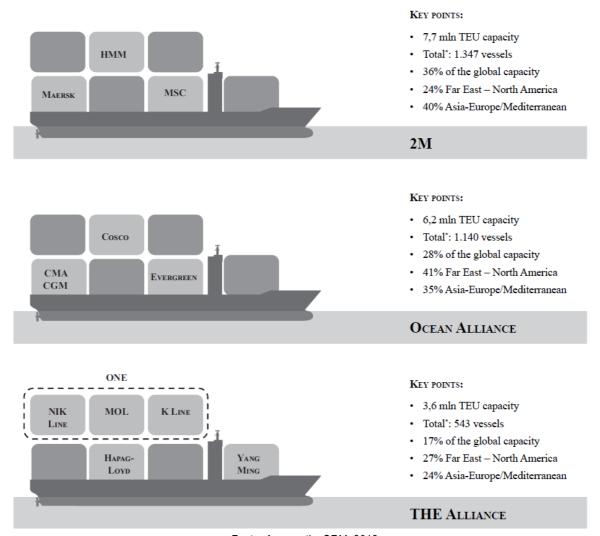
Le stesse logiche hanno portato alla costituzione di *The Alliance* (guidata da Hapag Lloyd e UASC) e *Ocean Alliance* (guidata da CMA –CGM, COSCO e OOCL). Nell'aprile 2017 sono entrate a regime le nuove forme di alleanze, riviste dopo l'estate 2016 (punto di minimo dei noli marittimi) e dopo il crack della compagnia coreana Hanjiin, la settima per capacità di stiva su scala mondiale. Ad Aprile 2018 è avvenuta la fusione delle 3 grandi compagnie giapponesi (K Line, MOL e NYK). A fine 2018 solo 3 grandi alleanze gestiscono i traffici sulle principali rotte Est-Ovest.





Le tre grandi alleanze sulle principali rotte di traffici container

Le 3 Grandi Alleanze



Fonte: Assoporti e SRM, 2018.

In parallelo all'incremento della domanda di flussi di traffico containerizzati e al rafforzamento delle alleanze fra compagnie, si è avviato un percorso verso il continuo incremento della capacità di stiva delle navi utilizzate nel settore container, innescando il fenomeno del gigantismo navale. In particolare, sulle rotte fra Asia ed Europa si riescono a valorizzare le economie di scala offerte da queste navi, pertanto è specificamente su questa rotta che vengo utilizzate dalle diverse alleanze le navi di dimensioni maggiori.

Se nel 2004 le navi di dimensioni superiori riuscivano a trasportare fino ad 8.238 TEU, nel 2010 questo valore è salito a 14.770 TEU, con una variazione positiva del 79% ed ha raggiunto nel 2013, con il varo della McKinney-Moeller da parte della compagnia marittima Maersk, il valore di 18.000 TEU (+ 21% rispetto a tre anni prima). Il 2014 è stato caratterizzato dall'ingresso sulle rotte fra Asia ed Europa, quelle dove vengono valorizzate al massimo le economie di scala, della nave CSCL Globe con capacità di 19.100 TEU e i primi mesi del 2015 dall'entrata sullo stesso mercato della MSC Oscar da 19.224 TEU (+7% rispetto a due anni prima). A fine 2018 la nave di dimensioni maggiore aveva una capacità di 21.413 TEU e, ad inizio 2019, nei cantieri del Sud Est asiatico sono in fase di completamento 42 navi con capacità oltre i 18.000 TEU, alcune sino a 23.000 TEU con consegne entro il 2022.

L'evoluzione del naviglio che percorre la rotta Far East-North Europe mostra un trend che è appunto il riflesso delle dinamiche relative al mercato dello shipping globale evidenziate nel paragrafo precedente. Infatti, sia la capacità media che quella





massima in TEU del naviglio è cresciuta costantemente dal 2008 al 2018: in quest'ultimo anno la nave di dimensioni maggiori che ha percorso la rotta presenta una capacità di 21.400 TEU. La dinamica evolutiva del gigantismo navale si apprezza appieno confrontando la capacità media sulla rotta Far East-North Europe, che nel 2008 era di 7.200 TEU, nel 2015 di 13.500 TEU e nel 2018 di 15.800 TEU, quando nel 2008 la nave di maggior capacità aveva un carico di 15.500 TEU. In tabella sono rappresentate la capacità media e la capacità massima in TEU delle navi che percorrono la rotta Far East-North Europe per il periodo dell'anno gennaio-settembre; i dati relativi al 2019 rappresentano una proiezione elaborata da Alphaliner (2019).

La capacità delle navi sulla rotta fra il Far East e il Nord Europa

Anno	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018	2019
Capacità media	7.200	8.500	10.000	11.700	14.500	14.700	15.600	15.800
Capacità massima	15.500	15.500	15.500	18.900	19.800	21.400	21.400	23.000

Fonte: elaborazioni su dati Alphaliner, 2019.

Gli effetti a catena sull'intero sistema logistico portuale derivanti dal rafforzamento delle alleanze e dal gigantismo navale riguardano aspetti relativi agli investimenti infrastrutturali e in sovrastrutture, ai modelli organizzativi interni e retroportuali anche per la portualità del Mezzogiorno, che possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- Interventi sulle banchine, con la necessità di estenderne la lunghezza e ampliarne il pescaggio, per poter accogliere navi di circa 400 metri, con 23 file di container in coperta per una larghezza di 60 metri e con pescaggio di 16 metri¹¹. A questo tipo di interventi possono essere ricondotti alcuni dei principali progetti PON I&R 2014-20, fra cui: a) interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto; b) Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale presso il porto di Augusta, c) Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali di Gioia Tauro.
- La gestione di un maggior numero di movimenti dalla banchina al piazzale si ripercuote nella necessità di velocizzare le operazioni di entrata ed uscita dai gate portuali valorizzando il ruolo di tutte le modalità di inoltro terreste. Alcuni dei principali progetti PON I&R 2014-20 sono classificabili come risposta a questo tipo di effetti, fra cui: a) il Gateway Ferroviario (Nuovo Terminal intermodale) di Gioia Tauro, b) i collegamenti ferroviari e stradali Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest I e II lotto c) il Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1° fase funzionale n. 2 lotto: Cagioni e Piastra Logistica Taranto).
- I maggiori volumi, ma anche la maggior velocità e complessità nelle operazioni di imbarco e sbarco nave e gestione delle tratte terrestri da e per i porti implica un livello di informatizzazione molto elevato e l'utilizzo di sempre più sofisticati software di ship e terminal planning. Questo tipo di effetti contribuiscono a giustificare alcuni dei principali progetti PON I&R 2014-20, fra cui: a) la digitalizzazione delle procedure nel porto di Bari AdSP del Mar Adriatico Meridionale b) il Taranto Port Community System (PCS) a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale e tutte le iniziative promosse da UIRNET e volte alla digitalizzazione ed efficientamento della catena logistica nazionale attraverso la predisposizione di moduli IT, integrati all'interno dell'architettura della PLN, in grado di fornire una serie di servizi a supporto del trasporto merci da/verso un porto (casi di Napoli e Bari e, per aspetti minori, Palermo).
- Investimenti in nuove gru di banchina, con sbraccio sempre più lungo in modo da poter movimentare sino alla fila numero 23, di altezza sempre più elevata per poter operare sino a 9 file di container sovracoperta e soprattutto con una maggior produttività in modo da poter sbarcare o imbarcare due o quattro container per volta;

¹¹ Questi dati si riferiscono alle navi da oltre 18.000 TEU.





 Estensione delle aree di stoccaggio, attraverso una valorizzazione del livello di container sovrapposti, con conseguente modifica delle caratteristiche dei mezzi di piazzale, ed una maggior produttività nelle operazioni di posizionamento, che in molti casi spingono verso l'automazione di un maggior numero di processi;

Gli ultimi due effetti sono quelli che giustificano l'approccio generale proposto dal legislatore nell'impostare le Aree Logistiche Integrate.

Gli obiettivi degli organi di indirizzo e programmazione pubblici (in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni e delle Autorità di Sistema Portuale) prevedono una serie di investimenti per rispondere alla concentrazione dei traffici derivante dalle alleanze e dal fenomeno delle megaships, in particolare con attenzione rispetto alle infrastrutture (banchine, fondali, retroporti, gru, collegamenti ferroviari, ecc.) e ai port community system (PCS), finalizzati a gestire flussi sempre più concentrati nel tempo da navi di dimensioni maggiori.

L'urgenza nelle scelte deriva da due elementi, in primis risponde alla necessità di catturare i traffici di transhipment movimentati da queste grandi alleanze (in un contesto molto competitivo di concorrenza con la portualità del Pireo, di Malta e degli altri hub di transhipment della sponda sud del Mediterraneo) proponendo soluzioni innovative e attraenti, soprattutto attraverso gli strumenti messi a disposizione per le Regioni del Mezzogiorno (ZES e ALI), in secondo luogo a quella di evitare di disperdere il focus su un numero troppo elevato di porti e perdere la possibilità di creare le economie di scala necessarie per la riduzione dei costi operativi.

Inoltre, si rende opportuna la richiesta alle alleanze di proporre piani di sviluppo e di collaborazione di lungo periodo con le Autorità di Sistema, dei veri e propri contratti di condivisione del rischio che rendano giustificabili e non soggetti a sottoutilizzo gli investimenti (per la maggior parte pubblici) necessari per la gestione delle megaships operate da un numero molto contenuto di compagnie marittime.

Come meglio evidenziato successivamente nel report, i casi di Cagliari, Taranto e Gioia Tauro, dove nei primi due casi i servizi sono stati praticamente azzerati nel corso degli ultimi anni, mentre nel caso del porto calabrese i servizi containerizzati sono offerti unicamente dall'alleanza 2M, sono i contesti dove le dinamiche descritte hanno evidenziato i riflessi più problematici in termini di revisione della governance e riduzione del personale da parte del terminalista concessionario della principale area dedicata alla movimentazione di container nel Sud Italia.

Le conseguenze occupazionali delle crisi dei traffici di transhipment nei contesti portuali del Sud Italia hanno portato alla necessità di dover intervenire con norme speciali da parte del Governo italiano, attraverso la costituzione di specifiche agenzie con durata 36 mesi a partire dal 2017, interamente controllate dalle Autorità di Sistema Portuale. In particolare a Gioia Tauro è stata costituita, ai sensi dell'art. 4 del decreto legge n°243 del 2016, convertito dalla legge n°18 del 2017, la Gioia Tauro Port Agency Srl, che ha come oggetto sociale quello di esercitare, per conto dell'Autorità di Sistema Portuale, l'attività di fornitura di lavoro portuale temporaneo, costituendo un supporto alla collocazione dei lavoratori iscritti ai propri elenchi, pari ad oltre 500, anche attraverso la riqualificazione professionale e ricollocazione dei lavoratori presso il porto di Gioia Tauro. Un percorso simile, basato su un mix di erogazioni per il mancato avviamento al lavoro e su attività di formazione retribuita, è stato avviato con la Taranto Port Workers Agency srl costituita nel settembre del 2017 per la gestione dei 522 lavoratori in esubero della società Terminal Container Taranto in liquidazione.

La legge n° 18 del 2017 ha questo scopo ha previsto contributi pubblici per le agenzie (inclusa quella di Cagliari, non considerata in questo contesto) di circa 41 milioni di Euro, di cui 18,1 mln di euro per il 2017, 14,1 mln di euro per il 2018 e 8,1 mln di euro per il 2019.

Questi macrotrend di scala globale riservano grandi sfide per la portualità italiana e i pianificatori devono tenerne conto, in logica di analisi costi-benefici complessiva, anche alla luce del rischio concreto che l'intera portualità del Sud Italia possa rimanere esclusa dai collegamenti diretti sulle direttrici principali verso l'Asia e il Nord America, perdendo un potenziale strumento di sviluppo derivante dall'inserimento dell'economia del Sud Italia all'interno delle catene del valore internazionali nel settore manifatturiero.





2.2 Le tendenze nei traffici container: transhipment e gateway

Il traffico di contenitori complessivo delle sette Autorità di Sistema Portuale¹² facenti parte del PON IR 2014-2020 si attesta nel 2018, secondo anno post-riforma, a circa 3,51 milioni di TEU, dato in calo rispetto al 2017 di 37.575 unità (-1,1%), dovuto essenzialmente alle performance di Gioia Tauro (-4,9%). L'Autorità dello Stretto non registra movimentazioni di traffici containerizzati.

Traffici totali di container per le Autorità di Sistema Portuale considerate (espressi in TEU).

Tot. Container - AdSP	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Mar Tirreno centrale	791.831	797.608	964.562	1.036.548	30,9%	30%	7,5%
Mare Adriatico Meridionale	12.174	60.338	69.801	68.287	460,9%	13,2%	-2,2%
Mar Ionio	716.856	0	0	0	-100%	-	-
Mari Tirreno e Ionio	3.208.859	2.546.805	2.448.570	2.328.218	-27,4%	-8,6%	-4,9%
Mare di Sicilia Occidentale	37.249	12.896	13.310	15.962	-57,1%	23,8%	19,9%
Mare di Sicilia Orientale	15.343	49.595	50.111	59.764	289,5%	20,5%	+19,3%
Totale	4.782.312	3.467.242	3.546.354	3.508.779	-26,6%	1,2%	-1,1%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019.

L'Autorità di Sistema che ha il maggior peso in questo settore è l'AdSP dei Mari Tirreno e Ionio, che con il solo porto di Gioia Tauro ha movimentato 2.328.218 TEU nel 2018, seguita dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale che ha superato la soglia del milione di TEU movimentate (1.036.548 TEU). Tra le due AdSP quest'ultima è quella che è cresciuta maggiormente in termini assoluti durante il 2018, segnando + 72mila TEU pari ad +7,5% sul 2017; per quanto riguarda invece l'Autorità dello Stretto il trend è opposto, segnando infatti una riduzione del 4,9% e incidendo negativamente sull'outlook dell'intero settore, dato il peso sul totale di TEU movimentati dai porti del Sud Italia.

Le altre quattro autorità che operano nel mercato dei traffici containerizzati sono di gran lunga inferiori alle prime due e sono poco rilevanti nel determinare le dinamiche del settore: AdSP del Mare Adriatico Meridionale (68.287 TEU), AdSP del Mare di Sicilia Orientale (59.764 TEU), AdSP del Mare di Sicilia Occidentale (15.962 TEU) e AdSP del Mar Ionio (0 TEU).

L'analisi relativa all'andamento di lungo periodo fra il 2005 e il 2018 evidenzia come l'andamento di lungo periodo sia fortemente negativo per i porti del Sud Italia, con una riduzione del totale movimentato pari al 26,6%. Analizzando nel dettaglio la riduzione per singolo ambito portuale, si nota come essa sia dovuta principalmente ai porti di Gioia Tauro e Taranto. Il primo ha visto ridursi i traffici di circa un milione di TEU (-27,4%), mentre il secondo ha visto azzerarsi del tutto le movimentazioni nel settore a causa della cessazione delle attività di transhipment, fino al 2014 hub della compagnia taiwanese Evergreen Line e che nel 2005 movimentava 716.856 TEU.

L'impossibilità di accogliere nel terminal le navi utilizzate sulle principali direttrici intercontinentali a causa di fondali irregolari e l'indisponibilità di un efficiente sistema di rilancio terrestre via ferrovia hanno portato le due compagnie operanti a Taranto (Evergreen e COSCO) a cancellare i propri servizi a vantaggio del porto del Pireo e alla revoca della concessione demaniale

¹² Nel corso del 2018, con D.lg n° 119/2018 convertito in Legge n° 136/2018 l'Autorità del Mar Tirreno e Ionio e dello Stretto è stata scissa, con la separazione degli otto porti coinvolti in due Enti. L'Autorità dello Stretto comprende i porti di Messina (sede dell'Autorità), Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. L'Autorità dei mari Tirreno e Ionio ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.





per le attività terminalistiche relative al molo dedicato ai traffici containerizzati. Nel corso del 2019, a seguito delle procedure di gara, è previsto il rilascio della concessione ad un nuovo operatore.

Dati positivi sono segnalati per il periodo 2018 rispetto all'anno precedente per i porti di Napoli (+14,4%), passando da 509.876 TEU a 583.361 TEU, e Palermo (+19,9%), passando da 13.310 a 15.962 TEU, confermando nel primo caso un andamento costantemente in crescita sin dal 2005, mentre nel secondo caso un parziale recupero dopo un trend particolarmente negativo.

Anche i porti di Bari e Salerno mostrano dati negativi, Bari ha movimentato 68.262 TEU con un calo del 6% rispetto al 2017 e Salerno ha invertito la tendenza di crescita degli anni precedenti con un calo del 0,3% a 453.187 TEU. In controtendenza, Napoli ha sostenuto ancora una forte crescita (+14,4%).

Traffici di container		1		,	TEIN
I rattici di containar	nar i eina	ali barti c	nneidarati	idenraeei in	1 – 1 1 1
i i ai i i ci i coi i lai i ci	DEI I SIIIU	<i>011 </i>	, Uli Siu El a li	169DI 699I III	1 - 0 /.

Tot. Container - Singolo porto	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Bari	10.008	60.009	68.695	68.262	582,1%	13,8%	-6%
Brindisi	2.166	329	1.106	12	-99,4%	-96,4%	-98,9%
Catania	15.343	49.595	50.111	59.764	289,5%	20,5%	+19,3%
Gioia Tauro	3.208.859	2.546.805	2.448.570	2.328.218	-27,4%	-8,6%	-4,9%
Napoli	373.626	438.280	509.876	583.361	56,1%	33,1%	14,4%
Palermo	27.984	12.896	13.310	15.962	-43%	-23,8%	19,9%
Salerno	418.205	359.328	454.686	453.187	8,4%	26,1%	-0,3%
Taranto	716.856	0	0	0	-100%	-	-

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019.

2.3 Il mercato intraMed dei traffici Ro-Ro

Il traffico Ro-Ro del Sud Italia è tipicamente al servizio di una domanda di semilavorati e prodotti finiti che ha origine all'interno del Mediterraneo, verso le principali isole e per la sponda del Nord Africa, oltre a svolgere il ruolo di alternativa al traffico stradale verso la Sicilia. Nel 2018, le sette Autorità di Sistema Portuale considerate hanno movimentato poco più di 39, 27 milioni di tonnellate in questo ambito, con la quota maggiore osservata per l'AdSP del Mare Tirreno Centrale (-3,2% nel 2018 rispetto al 2017).

Con l'eccezione della portualità messinese, tutti i contesti portuali del Sud Italia sono cresciuti nel lungo periodo fra il 2005 e il 2018, con particolare vigore i porti pugliesi che si affacciano sul Mar Adriatico grazie allo sviluppo dei traffici verso Grecia e Turchia e della Sicilia Orientale grazie allo sviluppo dei flussi verso la Campania, ma è evidente un rallentamento nel corso del periodo 2017-2018 (-3% complessivo), che ha segnato tutti i contesti con l'eccezione della Sicilia occidentale.

Questo segmento di mercato del trasporto marittimo, fortemente utilizzato per le direttrici verso le isole, ma anche su tratte dove l'origine e la destinazione è di tipo terrestre (ad esempio fra la Puglia e il Veneto e l'Emilia-Romagna, o fra la Campania e la Liguria), è stato promosso e incentivato attraverso la politica del Marebonus.

Il Marebonus è l'incentivo previsto dall'articolo 1, comma 647 della Legge di Stabilità per il triennio 2016-2018 allo scopo di sviluppare la modalità combinata strada-mare attraverso la creazione di nuovi servizi marittimi e il miglioramento di quelli già esistenti. Il Marebonus è rivolto alle imprese armatrici che hanno presentato progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax a mezzo di navi iscritte nei registri e battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, per il trasporto multimodale delle merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il





decongestionamento della rete viaria. L'incentivo è calcolato sulle unità di trasporto moltiplicate per le tratte chilometriche sottratte alla percorrenza stradale sulla rete viaria italiana. Lo strumento si completa infine con il ribaltamento di una quota del contributo ricevuto in favore delle imprese di autotrasporto che abbiano usufruito dei servizi marittimi. La lista delle rotte che hanno potuto avvantaggiarsi del Marebonus comprende numerose rotte da e per la portualità del Sud Italia, fra cui le seguenti: Catania – Trieste, Bari – Catania, Bari – Venezia, Catania – Venezia, Catania – Napoli, Livorno – Trapani, Livorno - Termini Imerese, Livorno – Salerno, operate da compagnie quali il gruppo Tirrenia, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Eurolines.

Traffici totali Ro-Ro per le Autorità di Sistema Portuale considerate

Tot. Ro-Ro - AdSP	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Mar Tirreno centrale	11.439.330	12.701.186	13.805.639	13.360.736	16,8%	5,2%	-3,2%
Mare Adriatico Meridionale	2.878.089	4.911.627	5.979.393	5.638.918	95,9%	14,8%	-5,7%
Mar Ionio	0	0	2.387	0	0	0	0
Mare Tirreno e Ionio e dello Stretto	8.819.147	5.851.320	6.674.641	6.091.740	-30,9%	4,1%	-8,7%
Mare di Sicilia Occidentale	6.152.770	5.785.906	6.278.724	6.555.481	6,5%	13,3%	4,4%
Mare di Sicilia Orientale	2.717.037	6.627.358	7.755.859	7.623.470	180,6%	15,0%	-1,7%
Totale	32.006.373	35.877.397	40.496.643	39.269.750	29,3%	9,1%	-3,0%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019 e dati delle singole Autorità

Concentrando ora il focus sui traffici dei singoli porti, si nota che la dinamica di lungo periodo è positiva per tutti i porti, fatta eccezione per Napoli e Messina, che hanno registrato cali rispettivamente del 34% e del 32,9% (fra il 2005 e il 2018). Questo trend anomalo è dovuto principalmente al fatto che i porti sopra citati si trovano in archi portuali in cui sono presenti dei sostituti, ovvero rispettivamente i porti di Salerno e Catania, e le scelte delle compagnie marittime Ro/Ro hanno avvantaggiato gli ultimi due.

Traffici Ro-Ro per i singoli porti considerati (espressi in tonnellate)

Tot. Ro-Ro - Singolo porto	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Bari	2.810.101	2.395.626	3.165.080	3.293.056	17,2%	37,5%	4%
Brindisi	67.988	2.516.001	2.814.313	2.345.268	3.349,5%	-6,8%	-16,7%
Catania	2.717.037	6.627.358	7.755.859	7.623.470	180,6%	15,0%	-1,7%
Gioia Tauro	183.705	124.398	351.100	298.448	62,5%	139,9%	-15,0%
Messina-Milazzo	8.635.442	5.851.320	6.323.541	5.793.292	-32,9%	-1,0%	-8,4%
Napoli	8.172.429	5.656.116	5.631.018	5.391.528	-34%	-4,7%	-4,3%
Palermo	4.506.377	5.785.906	6.278.724	6.555.481	45,5%	13,3%	4,44%
Salerno	3.266.901	7.045.070	8.174.621	7.969.207	143,9%	13,1%	-2,5%
Taranto	0	0	2.387	0	0	0	0

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019 e dati delle singole Autorità





Il porto che è cresciuto di più è Brindisi (+3.349,5%), che ha potuto beneficiare dei trend di incremento dei flussi verso la sponda Est del Mar Adriatico¹³. Nel corso del periodo 2017-2018 il settore ha registrato una tendenza leggermente negativa, in un contesto in cui i porti di Taranto e Gioia Tauro movimentano quantità minime di traffici Ro-Ro.

A questo proposito è necessario fare alcune considerazioni circa il tipo di filiera logistica coinvolto dal settore Ro-Ro, questa è infatti più semplice rispetto a quella dei traffici containerizzati dal momento che si basa su attrezzature quali motrici per imbarco e sbarco e piazzali privi di specifiche infrastrutture, se non quelle dedicate alla movimentazione orizzontale. La movimentazione delle merci su scala nazionale avviene su gomma per diverse ragioni, innanzitutto vi è carenza di raccordi ferroviari funzionali (come nel caso di Napoli e Salerno) e coinvolge questioni legate alla sicurezza pubblica. Inoltre, la gran parte delle ferrovie del Sud Italia non dispone di sagome e profili adeguati al passaggio di semirimorchi, a causa della scarsa infrastrutturazione delle regioni del Meridione, con l'eccezione dal dicembre del 2018 della linea adriatica fra Bologna e Bari.

Il modello organizzativo di questa filiera non permette lo sviluppo di operazioni logistiche a valore aggiunto nell'area di imbarco/sbarco, rendendo il Ro-Ro molto meno profittevole del settore container per gli operatori portuali. Bisogna tenere infatti conto sia del valore aggiunto creato dagli operatori e quindi della tariffa applicata da questi ultimi (nettamente più bassa nel reparto Ro-Ro), che dei mancati ricavi derivanti dalle tipiche attività ausiliarie all'imbarco/sbarco delle merci (pesatura, periodi di sosta, ecc.)¹⁴.

Per chiudere l'analisi su questo tipo di traffici è opportuno sottolineare che l'Italia è leader nel comparto dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo, movimentando il 36% del traffico totale del Mediterraneo, e possiede inoltre la prima flotta Ro-Ro al mondo con una stazza lorda superiore a 5 milioni di tonnellate.

2.4 I trend dei traffici di natura industriale di rinfuse solide

L'ultimo settore di interesse per il PON IR 2014-2020 è quello delle rinfuse solide, le sette Autorità di Sistema di interesse hanno movimentato complessivamente nel 2018 poco più di 21 milioni di tonnellate con un calo del 1,4% rispetto all'anno precedente e del 27% rispetto al 2015. Le dinamiche di lungo periodo evidenziano un trend particolarmente negativo, con un -47.8% fra il 2005 e il 2018. Il 64% del calo è dovuto ala riduzione die traffici nella portualità di Taranto.

Traffici totali di rinfuse solide per le Autorità di Sistema Portuale considerate

Tot. Rinfuse solide - AdSP	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Mar Tirreno centrale	4.297.793	6.106.224	1.069.977	1.228.660	-71,4%	-79,9%	14,8%
Mare Adriatico Meridionale	7.728.814	9.283.473	6.222.719	5.591.059	-27,7%	-39,8%	-10,2%
Mar Ionio	24.117.105	11.715.233	11.347.053	11.702.405	-51,5%	-0,1%	+3,1%
Mare Tirreno e Ionio e dello Stretto	882.472	187.012	927.381	812.580	-7,9%	334,5%	-12,4%
Mare di Sicilia Occidentale	1.687.218	377.780	190.376	245.411	-85,5%	-35%	-28,9%
Mare di Sicilia Orientale	1.654.376	1.182.910	1.608.082	1.493.560	-9,7%	+26,3%	+3,1%
Totale	40.367.778	28.852.632	21.365.588	21.073.675	-47,8%	-27,0%	-1,4%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019 e dati delle singole Autorità per il 2018

¹⁴ Baccelli, 2018.





¹³ Assoporti e SRM, 2018; Baccelli, 2018.

Oltre al caso di Taranto, la dinamica di lungo periodo (2005-2018) del settore negativa colpisce anche il porto di Brindisi (-50,6%) e di Napoli (-74,2%)¹⁵. Questi due erano anche i porti per i quali nel 2005 passava la quantità più elevata di merci: in totale 30.481.240 tonnellate su 40.367.778, con una quota di mercato del 75%, scesa al 70% nel 2018. I dati su questo tipo di traffico sono negativi anche nei periodi intermedi (2015 e 2017), evidenziando una complessiva perdita di competitività dei porti del Sud Italia in questo mercato a causa della riduzione delle importazione di carbone per la produzione di energia elettrica e di materie prime per l'industrial siderurgica e cementifera.

Traffici totali d	li rinfuca calida nar	i cinaali narti aancidarat	i (espressi in tonnellate)
TTATIICI LULATI U	i illiuse soliue bei	i Siliuuli bulli Culisiuelal	i lespiessi ili lulliellalei

Tot. Rinfuse solide - Singolo porto	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Augusta	1.448.426	953.665	1.162.039	1.069.828	-26,1%	+12,2%	-7,9%
Bari	1.364.679	2.945.699	2.393.302	2.143.141	57%	-27,2%	-10,5%
Brindisi	6.364.135	6.337.774	3.434.442	3.145.033	-50,6%	-50,4%	-8,4%
Catania	205.950	229.245	446.043	423.732	+105,7%	+84,8%	-5,0%
Messina-Milazzo	758.275	187.012	382.477	344.518	-54,6%	84,2%	-9,9%
Napoli	4.175.782	5.988.578	939.407	1.076.846	-74,2%	-82,0%	14,6%
Palermo	240.315	211.277	46.316	35.954	-85,0%	-83,0%	-22,4%%
Salerno	122.011	117.646	130.570	151.814	24,4%	29%	16,3%
Taranto	24.117.105	11.715.233	11.347.053	11.702.405	-51,5%	-0,1%	+3,1%
Trapani	1.446.903	166.503	144.060	209.457	-85,5%	25,8%	45,4%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019 e dati delle singole Autorità per il 2018

Il trend negativo si può parzialmente spiegare tenendo in considerazione che la maggior parte della movimentazione di rinfuse solide è dovuta al reparto manifatturiero e nel caso del Sud Italia serve principalmente le attività industriali all'interno delle regioni del porto di riferimento, quindi le movimentazioni portuali sono direttamente legato all'utilizzo degli impianti delle industrie locali. A causa della crisi e del successivo periodo di stagnazione economica i traffici di rinfuse solide hanno subito rallentamenti in gran parte dovuti alla contrazione della domanda dei settori di riferimento, si veda ad esempio il caso dell'impianto ILVA di Taranto.

2.5 Un confronto con i contesti portuali di benchmark nel Mediterraneo

Se, in ottica di benchmark, si analizzano i traffici dei porti del Centro-Nord Italia¹⁶ si nota che le quantità movimentate sono maggiori e i tassi di crescita sono più rilevanti nel breve periodo (2015/2018) per tutti e tre i settori rispetto ai porti del Sud Italia. Come mostrato in tabella, il comparto Ro-Ro evidenzia un +9,5% al Sud confrontato con un +19,8% al Centro-Nord; le rinfuse solide vedono un drastico calo, -27% al Sud e un aumento del 5,6% nel Centro-Nord d'Italia; e infine i container segnano un +1,2% al Sud e crescono del12,44% al centro Nord. Questi numeri fanno riflettere sulla situazione negativa (comunque in controtendenza) della portualità del Sud Italia, relativamente incapace di rispondere agli stimoli esterni e cogliere le opportunità fornite dai trend negli interscambi su scala Mediterraneo, fortemente positivi nel lungo periodo, e dall'introduzione delle novità

¹⁶ La portualità del Centro Nord comprende i porti della Liguria, della Toscana, dell'Emilia Romagna del Veneto e del Friuli Venezia Giulia





¹⁵ Il caso di Napoli appare anomalo e sembrerebbe dovuto principalmente ad una modalità differente di considerazione di questa tipologia di traffici all'interno delle statistiche portuali, con la riclassificazione avvenuta nel 2017 che per uniformità rispetto alle statistiche di altri porti esclude le merci destinate allo ship chandler che negli anni precedenti erano incluse in questa voce.

rese possibili dalla riforma del 2016¹⁷. I trend di lungo periodo (2005-2018) evidenziano una situazione ancora più sfavorevole e una perdita di quote di mercato relative in tutti i comparti. Se nel 2005 la quota di mercato della portualità del Sud Italia nel complesso dei porti qui analizzati era pari al 52% nei traffici containerizzati, del 53% nei traffici Ro/Ro e del 45% nelle rinfuse solide, questi valori nel 2018 sono scesi rispettivamente al 34%, 46% e 39%.

Traffici totali di container, ro-ro e rinfuse solide - confronto Centro-Nord e Sud Italia

Container	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Centro-Nord Italia	4.290.612	5.967.032	6.641.105	6.709.107	56,37%	12,44%	1,02%
Sud Italia	4.782.312	3.467.242	3.546.354	3.508.779	-26,63%	1,20%	-1,06%
Ro-Ro	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Centro-Nord Italia	27.333	38.543	43.792	46.188	69,0%	19,8%	5,5%
Sud Italia	32.006	35.877	40.497	39.270	22,7%	9,5%	-3,0%
Rinfuse solide	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
Centro-Nord Italia	48.515	31.910	33.363	33.710	-30,5%	5,6%	1,0%
Sud Italia	40.368	28.853	21.365	21.073	-47,8%	-27,0%	-1,4%

Fonte: elaborazioni su dati Assoporti e SRM, 2019 e dati delle singole Autorità

Il confronto fra portualità del Centro Nord e portualità delle regioni parte del PON I&R 2014-2020 evidenzia l'eterogeneità dello sviluppo economico del Paese e le difficoltà ad invertire le tendenze divergenti fra le regioni più sviluppate del Centro Nord e quelle del Sud Italia, giustificando così le strategie del legislatore nazionale, che prevedono specifici strumenti di supporto allo sviluppo della portualità meridionale: Agenzie del lavoro, Aree Logistiche Integrate e Zone Economiche Speciali. Osservando separatamente i tre settori emergono le sequenti dinamiche:

- Ro-Ro: il settore ha avuto una dinamica di lungo e di breve periodo positiva sia per il Sud che per il resto dell'Italia. La crescita relativa è più accentuata per i porti del Nord, soprattutto nel lungo periodo, crescita 2005/2018 del 69% rispetto al 22,7 del Sud;
- Container: il settore dei contenitori, storicamente molto rilevante per la portualità del Sud Italia grazie alla presenza dei porti di transhipment di Gioia Tauro e Taranto, ha subito una brusca frenata a causa della riorganizzazione delle linee da parte dei principali carrier che hanno preferito fare scalo nei porti spagnoli dell'arco fra Valencia e Barcellona per le attività di transhipment nel Mediterraneo Occidentale, mettendo in crisi di Gioia Tauro e della sopracitata interruzione delle attività del porto di Taranto dovuta alla scelta da parte della compagni a Evergreen del Porto del Pireo quale sostituto del porto pugliese. Il trend registrato per il lungo periodo (2005/2018) è di -26,6% per il Sud Italia e di +56.4% per il Centro-Nord. Il movimentato complessivo, che partiva da una base simile intorno ai 4,5 milioni di TEU nel 2005, è di 3,5 milioni al Sud e 6,7 milioni per il resto dell'Italia al 2018;
- Rinfuse solide: per quanto riguarda quest'ultimo settore, le precedenti considerazioni hanno messo in evidenza la dipendenza dall'andamento di alcuni settori manifatturieri (in particolare, imprese siderurgiche, cementifici, molini) e del mercato della produzione di energia elettrica (carbone). Gli andamenti di questi mercati sono stati negative sia per il Sud che per il Centro Nord, rispettivamente –48% e -30,5%; a differenza dei porti del Sud nel periodo 2015-2018 i porti del Centro-Nord hanno registrato una lieve crescita (+5,6%) evidenziando un'inversione di tendenza rispetto ai trend negativi di lungo periodo.

¹⁷ Assoporti e SRM, 2018; Baccelli, 2018.





Con l'obiettivo di fornire un'analisi più ampia si è deciso di fornire i dati di porti di transhipment, diretti competitori di Gioia Tauro e Taranto, e di porti gateway per dare più che altro un'idea generale sui macrotrend della portualità nel Mediterraneo. Quanto evidenziato da questa analisi mostra che per i porti europei i trend sono nettamente migliori che per il Sud, sottolineando quindi la differenza rispetto alle principali realtà del Mediterraneo.

In particolare, per quanto riguarda i porti transhipment si considerino Valencia, Algeciras, Pireo (di recente acquisito dalla holding del governo cinese COSCO nell'ambito del programma della Maritime Silk and Road) e Marsaxlokk. Il trend di medio periodo (2012/2018) è positivo per tutti e quattro i porti (+28,3%), trend confermato anche per il periodo più recente (2017/2018: +8,2%). Inoltre, nel 2018 Valencia è cresciuta del 7,3% (5.183.000 TEU), Algeciras ha mantenuto pressoché il livello del 2017 (4.390.000 TEU, invertendo il trend negativo del 2017), il Pireo è cresciuto del 20,7% (4.900.000 TEU) e Marsaxlokk è cresciuto del 5,1% (3.310.000 TEU). Spicca inoltre Barcellona, che nel 2018 ha movimentato 3.423.000 TEU crescendo del 15,3% rispetto all'anno precedente e affermandosi come una delle realtà più dinamiche del Mediterraneo e dell'UE¹⁸.

I dati riportati nel paragrafo precedente sono molto diversi da quelli riportati per i due principali porti transhipment del Sud Italia: Gioia Tauro ha registrato un decremento sia nel periodo 2012/2018 (-14,4%) che nel periodo 2017/2018 (-4,9%); per Taranto i dati sono ben più scoraggianti, dopo la cessazione delle attività di transhipment della compagnia Evergreen Line, il porto ha movimentato 0 TEU sia nel 2017 che nel 2018, arrivando da un traffico di 717mila TEU nel 2005.

Anche i porti gateway del Sud Italia si muovono in ritardo rispetto ai principali competitor di svariati punti percentuali. La Spezia, Genova, Barcellona e Sines nel 2012/2018 sono cresciuti del 64,9% e nel 2017/2018 del 5,6% rispetto al +35,3% e +7,6% della portualità del Mezzogiorno.

In questo contesto di analisi di benchmark è interessante evidenziare anche le iniziative tese all'evoluzione del rapporto fra portualità e retroportualità promosso dai principali sistemi portuali del Nord Italia, anche alla luce delle opportunità offerte per le AdSP del Sud Italia dall'implementazione degli strumenti per lo sviluppo di attività logistiche delle Aree Logistiche Integrate. Infatti, la logica sottostante alla ALI è strettamente legata all'idea che per poter valorizzare il ruolo dei porti in un contesto di "gigantismo navale" e crescenti forme di oligopolio, è necessario un cambiamento nell'approccio all'organizzazione logistica sia a livello portuale che a livello territoriale, attraverso un elevato livello d'integrazione tra strutture portuali e i terminal terrestri.

La competitività di un porto nella nuova rete di servizi di linea container, infatti, non si lega solamente alla localizzazione geografica, ma anche alla qualità complessiva dei servizi offerti. Di fondamentale importanza sono quindi la presenza di impianti e attrezzature adibiti a rapide operazioni di imbarco e sbarco dei container e alla trasmissione delle relative informazioni, che permettano di rendere rapide le operazioni di piazzale e di trasferimento del carico da una modalità all'altra, spazi dedicati allo svolgimento di attività come lo stoccaggio, e collegamenti con i principali mercati di origine o destino della merce trasportata. Queste attività possono essere definite come *port-centric logistics* (Knatz, 2017, Acciaro, 2013, Notteboom, 2009)

Nel corso del periodo 2012-18 in un contesto di forte pressione competitiva per la riduzione dei costi della catena del trasporto e per favorire la stabilizzazione delle grandi compagnie marittime, le AdSP italiane che hanno colto le opportunità offerte dall'evoluzione normativa sono state numerose. In particolare, le iniziative promosse sono state le seguenti:

Partecipazioni in società ferroviarie o in società di noleggio locomotori, quali ad esempio la quota del 10% dell'Autorità portuale di Savona nell'impresa di noleggio locomotori FerNet in partnership con gruppi privati, la società dedicata alla manovra ferroviaria e alla composizione dei treni La Spezia Shunting Railways di cui è stata promotrice l'Autorità Portuale di La Spezia, che detiene anche il 20% delle quote azionarie, quale soggetto aggregatore anche di imprese private interessate alla promozione dei traffici ferroviari dal porto, o AlpeAdria, la società per la promozione dei traffici multimodali con focus sul porto di Trieste di cui l'Autorità portuale di Trieste detiene il 33% delle quote azionarie insieme a Regione Friuli Venezia Giulia e Mercitalia. A Trieste in ambito portuale opera la società dedicata alla manovra ferroviaria AdriaFer, di cui l'Autorità portuale è azionista unico, e dal 1° gennaio opera in regime di gestore unico, fattore che ha permesso al porto di passare dai 5.048 treni del 2015 ai quasi 10.000 del 2018. Anche l'Autorità Portuale di Venezia ha avuto un ruolo attivo nella promozione dello sviluppo ferroviario da e per il porto, attraverso la controllata al 100% APV Investimenti, che ha acquisito la direzione e il controllo grazie ad di Ente Raccordi Ferroviari Spa di Porto Marghera (ERF), la società che si occupa anche delle manovre primarie e secondarie nello scalo. L'Autorità Portuale di Venezia controlla in modo diretto il 15,7% della ERF. A Venezia i vantaggi del ruolo proattivo e di coordinamento sono stati evidenziati dai risultati di crescita fra il 2012 e il 2017,

¹⁸ I dati relativi al 2018 sono tratti da "Fedespedi Economic Outlook. 14". Per i porti di Bari, Gioia Tauro, Napoli e Salerno i dati di traffico sono parziali (semestrali, primi 9 o 11 mesi).





- passando da una movimentazione di carri ferroviari merci di 31.034 ad una di 90.521. L'Autorità veneziana ha costituito e controlla con il 66% delle quote azionarie anche la società Fluviomar, che ha l'obiettivo di sviluppare l'integrazione fra traffici marittimi e fluviali. La Società ha cinque chiatte di classe V fluvio-marittime ciascuna con una capacità di volume pari a 1900 m³ (pari a 60 contenitori o 1800 tonnellate).
- Acquisizione di aree dedicate ad attività logistiche retro portuali (dry port), quali quelle del Vado Intermodal Operator di cui l'Autorità Portuale di Savona ha acquisito un ulteriore 66% nel 2015 salendo così al 72%, oppure l'Interporto di Guasticce di cui l'Autorità Portuale di Livorno ha acquisito nel 2016 una quota di circa il 10%, mentre l'Autorità Portuale di Trieste, che detiene il 6% delle quote azionarie dell'Interporto di Fernetti ed ha manifestato l'intenzione di salire al 20% entro la metà del 2019.

L'unica partecipazione di questo tipo detenuta da un'Autorità Portuale delle regioni del sud Italia è quella dell'Autorità portuale di Taranto, relativa al 25% della società consortile a responsabilità limitata Distripark, ma la società non è mai risultata attiva.





3. Il nuovo quadro normativo a supporto dello sviluppo della portualità del Sud Italia

3.1 L'applicazione della riforma portuale D.lgs. n. 169/2016 e gli effetti dei trend di mercato sulle entrate delle Autorità Portuali

Le motivazioni alla base dell'intervento normativo di riforma al sistema portuale vigente dal 1994 sono molteplici e originano da motivazioni contingenti così come strutturali. Parte di queste cause, attinente principalmente la competitività e la capacità operativa dei porti italiani, è già stata trattata nel capitolo precedente. Dunque, verranno approfondite i) le ragioni legate al funzionamento strutturale del sistema portuale e ii) la ratio che ha guidato la riforma del D.lgs. n. 169/2016: "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla L. 28 gennaio 1994, n. 84".

L'ambizione del legislatore è stata quella di definire una pianificazione in grado di superare la visione localistica e di permettere una visione d'insieme e nazionale, individuando i progetti fondamentali secondo i criteri stabiliti da un progetto inclusivo delle relazioni fra porti. Questa riforma viene studiata in ottica della creazione di una linea di azione condivisa a livello nazionale, con l'obiettivo di coinvolgere nel dibattito sulla portualità e sulla logistica tutti gli enti interessati.

Brevemente, l'organizzazione pre-riforma consisteva in 24 Autorità Portuali, enti pubblici non economici che godevano di personalità giuridica di diritto pubblico ed erano dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge istitutiva. Tali Enti erano sottoposti alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Le AP avevano in capo compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, controllo e promozione delle attività commerciali ed industriali, manutenzione e predisposizione dei piani per l'assetto e l'utilizzo del porto e amministrazione delle aree e delle banchine portuali.

Il nuovo sistema, in vigore dal 2016, vede una forte semplificazione rispetto al precedente con la costituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale (nel corso del 2017 la scissione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e dello Ionio e dello Stretto ha fatto salire a 16 questo numero) che gestiscono 54 porti. Queste ultime hanno un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema di porti nella propria giurisdizione. Le funzioni delle AdSP sono di attrarre e gestire investimenti e di fungere da raccordo tra le amministrazioni locali, operando in stretta relazione con il MIT. Infatti, la riforma prevede la centralizzazione delle scelte strategiche (a livello di Autorità di Sistema), onde evitare una competizione non virtuosa tra porti geograficamente vicini e favorire invece la loro cooperazione ed integrazione al sistema di trasporti intermodale dei corridoi TEN-T.

A questi scopi sono, inoltre, previsti strumenti quali lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce e lo Sportello Unico Amministrativo per snellire l'iter burocratico e procedimentale. Infine, la riforma prevede maggiore programmazione e pianificazione degli investimenti sulle infrastrutture di trasporto e portuali, come più volte notificato dalla Commissione Europea. Un programma di investimenti più dettagliato e più preciso mira a risolvere due delle più annose questioni in merito: il cambio di destinazione degli investimenti in corso d'opera e gli investimenti a pioggia.

Il modello di governance delle Autorità di Sistema Portuale si articola nel Comitato di gestione, che ha il ruolo di decisore pubblico istituzionale ed è guidato dal Presidente, un manager di comprovata esperienza e con ampi poteri decisionali. Il Presidente viene nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme alla Regione o alle Regioni facenti parte dell'AdSP. Questo modello ha permesso di passare da 336 membri a livello nazionale a circa 70, eliminando portatori di interessi individuali o di area e rendendo il processo decisionale più rapido ed efficiente. I privati sono parte dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, che ha funzioni consultive e partecipa al processo decisionale, ma non può opporre veto amministrativo (mentre lo aveva con L. n. 84/1994).

In continuità a questa riforma, nel 2017 il Ministro dei Trasporti delineò la strategia di sistema paese denominata "Connettere l'Italia". Quest'ultima può essere riassunta in 4 punti: accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; mobilità sostenibile e sicura; qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane; sostegno alle politiche industriali e di filiera. Lo sforzo delle Istituzioni è teso alla creazione di un sistema in grado di cogliere le opportunità derivanti dalla maggior integrazione globale fra le economie e dall'intensificazione degli interscambi commerciali. Tutti gli interventi compiuti in quest'ottica (fast corridors o pre-clearing facilities) hanno l'obiettivo di contribuire a rafforzare la global value chain nel settore manifatturiero.

Per la portualità del Sud Italia il contesto in cui si colloca il processo di riforma portuale completato nel 2016-17 e l'introduzione dei nuovi strumenti di governance deve essere inquadrato in un arco temporale ampio, comprendente il periodo pre-crisi ed il periodo pre-riforma. Ciò permette di collocare temporalmente e globalmente l'evoluzione delle entrate correnti delle Autorità Portuali (AP) e la crescente dipendenza di queste ultime dai contributi statali.





Infatti, nel corso dell'ultimo decennio per i principali porti del Sud Italia si è creato un circolo vizioso per cui i minori traffici hanno generato minori entrate correnti, inficiando la capacità operativa e pianificatoria delle AP, con un conseguente ulteriore impatto ancor più negativo sui traffici a maggior volatilità (container) a causa dell'elevata dinamicità competitiva del settore.

Le Aree logistiche Integrate e le Zone Economiche Speciali sono due strumenti di particolare rilevanza per le AP nel cercare di invertire questo trend ed uscire dalla crisi che ormai si trascina da dieci anni.

Nella successiva tabella sono riportati i dati sulle entrate correnti relativi al periodo pre-crisi, in particolare l'anno 2008, e l'ultimo anno prima dell'annuncio della riforma portuale, ovvero il 2015. Si nota che le entrate correnti nel complesso sono aumentate di alcuni punti percentuali da un anno all'altro, ma questo aumento è meno evidente a livello assoluto. Il caso di peggioramento più evidente è l'AP di Taranto che nel 2008 aveva entrate pari a €27.595.417 e nel 2015 ha incassato €20.074.461 (-27,3%), mettendo in risalto la grave crisi che ha colpito lo scalo portuale (Evergreen Line) ed il tessuto socio-economico (ILVA di Taranto) della Puglia ionica.

Entrate correnti delle Autorità Portuali del PON IR 2014-2020 nel 2008 e nel 2015 (dati in euro)

	Anı	no 2008	Anı	no 2015	2008-2015	
AP	Tasse portuali	Canoni demaniali	Tasse portuali	Canoni demaniali	Variazione tot.	
Augusta	11.540.479	2.331.772	19.808.587	3.692.354	69,4%	
Bari	2.076.887	4.957.624	3.555.493	2.177.731	-18,5%	
Brindisi	7.511.242	1.991.737	8.412.619	3.844.238	29,0%	
Catania	289.393	1.255.160	814.404	1.614.114	57,2%	
Gioia Tauro	11.025.739	1.913.002	11.271.025	2.805.135	8,8%	
Manfredonia	339.966	356.669	293.296	664.104	37,4%	
Messina	7.253.426	2.852.035	12.012.603	2.719.844	45,8%	
Napoli	8.010.440	9.903.088	8.650.397	11.011.304	9,8%	
Palermo	331.460	3.010.519	571.529	3.654.525	26,5%	
Salerno	2.918.878	1.278.619	4.272.815	1.551.477	38,8%	
Taranto	25.562.935	2.032.482	18.772.064	1.302.397	-27,3%	
Totale	108	.743.552	123	123.472.055		

Fonte: elaborazioni su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2008, 2015).

Negli anni successivi al 2008 le Autorità Portuali italiane hanno attraversato una situazione di profonda crisi, rispecchiata dai cali nei traffici in tutti i settori principali e dall'andamento delle entrate correnti. Si ricordi che le entrate correnti permettono alle AP di portare avanti, in primo luogo, le attività operative e quindi l'implementazione delle strategie ed in secondo luogo gli investimenti e quindi la pianificazione.

Seppure solo le AP di Bari e Taranto presentino una riduzione delle entrate correnti rispettivamente del 18,5% e del 27,3%, la crescita che si osserva per gli altri soggetti è rilevante in termini relativi fra il 2008 e il 2015, ma contenuta in termini assoluti. In termini assoluti, la ragione del basso livello di entrate correnti nel 2015 è dovuta alle scarse entrate da cui le AP del Sud Italia partono nel 2008. Questo è del tutto insufficiente a garantire agli Enti la possibilità di agire in maniera autonoma nelle fasi di strategia e di pianificazione, forzando il ricorso a contributi statali a fondo perduto.





Entrate correnti delle Autorità Portuali del Centro-Nord Italia nel 2008 e nel 2015 (dati in euro)

	Anı	no 2008	Anno 2015		2008-2015
AP	Tasse portuali	Canoni demaniali	Tasse portuali	Canoni demaniali	Variazione tot.
Ancona	5.451.143	3.323.437	5.466.730	3.385.476	0,8%
Genova	36.791.221	26.321.507	45.359.856	28.019.244	16,3%
La Spezia	10.886.513	4.978.787	20.485.978	2.386.688	44,2%
Livorno	12.698.201	6.201.781	18.573.916	8.048.753	40,9%
Piombino	4.362.779	1.283.671	1.725.485	2.420.159	-26,6%
Ravenna	13.159.084	2.930.729	18.551.005	4.478.724	43,1%
Savona	9.996.619	6.051.977	11.278.879	6.459.297	10,5%
Trieste	11.421.210	14.219.917	21.525.199	15.010.166	42,5%
Venezia	16.091.461	14.699.351	21.127.655	29.428.881	64,2%
Totale	192	.094.808	254	.879.885	32,7%

Fonte: elaborazioni su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2008, 2015).

L'insufficienza delle entrate correnti dei porti nel Sud Italia risulta più chiara se la si confronta con le AP del Centro-Nord Italia, da cui si nota che la crescita in termini relativi 2008-2015 è ben oltre il doppio, sebbene in termini assoluti la differenza sia quadrupla. Infatti, rispetto al 2008 nelle AP del Sud Italia le entrate correnti sono aumentate di €14.728.503 (+13,5%) nel 2015, mentre nelle AP del Centro-Nord Italia l'aumento è stato di €62.785.077 (+32,7%). Questo ha portato ad avere una situazione in cui la portualità del Sud genera ricavi per le AP pari al 32,6% della somma dei due sistemi (Nord e Sud) nel 2015, rispetto al 36,1% del 2008. Si noti, inoltre, la differenza nelle entrate derivanti dai canoni demaniali, molto più elevati al Centro-Nord, soprattutto grazie all'infrastrutturazione di qualità che rende le concessioni più appetibili e competitive: nel 2015, Genova o Venezia da sole hanno incassato grazie ai canoni poco meno che tutte le AP del Sud Italia.

Questi dati, relativi al 2015, devono essere raffrontati rispetto alle movimentazioni di merci, che complessivamente nei porti del Sud Italia qui considerati (che escludono la Sardegna) sono pari ad oltre 176 milioni di tonnellate, pari al 45,7% del totale delle movimentazione dei porti del Sud Italia e del Centro-Nord Italia qui considerati. La differenza di quote di mercato fra movimentazioni e ricavi(45,7% e 36,1%) rimarca la difficoltà della portualità del Sud ad estrarre entrate correnti per la AdSP dalle attività portuali.

Da queste analisi dei dati si comprende la dipendenza delle AP del Sud Italia dai contributi statali, i quali non rappresentano la maniera più efficiente per gestire una politica di lungo periodo orientata al rinnovamento che necessita invece di ampi spazi di manovra per i singoli enti e più dinamicità nelle decisioni di allocazione dei fondi. Strumenti quali le ALI e le ZES risultano dunque strumenti particolarmente importanti in questo contesto, per garantire non solo uno sviluppo dei traffici portuali, ma anche maggiori entrate, capacità di intervento autonomo e possibile dinamismo nella governance alle Autorità di Sistema Portuale localizzate nelle Regioni meno sviluppate.

3.2 I nuovi strumenti per lo sviluppo della portualità del Sud Italia: Aree Logistiche Integrate e Zone Economiche Speciali

Nel contesto descritto in precedenza si colloca il D.lg. n. 133/2014, c.d. "Sblocca Italia", che ha aperto la via alla riforma portuale prescrivendo numerosi interventi sul sistema infrastrutturale e logistico nazionale. Nell'ambito delle analisi di benchmark internazionali, l'infrastrutturazione portuale italiana è considerata ancora di scarsa qualità, determinando la 56ª posizione italiana al mondo per efficienza delle infrastrutture portuali¹⁹. Inoltre, l'impatto economico delle attività dei principali

¹⁹ World Economic Forum, 2015, Global Competitiveness Report 2015-2016.





porti italiani genera circa il 2,6% del PIL, a fronte di paesi come Belgio, Pesi Bassi, Germania o Spagna in cui tale quota è generata da singoli porti (Rotterdam, Amburgo, Anversa, ecc.)²⁰.

La spinta del decreto "Sblocca Italia" ha dato impulso a un moto rinnovatore sul tema della portualità e della logistica italiani e il Governo ha adottato nel 2014 il Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e sulla Logistica (PSNPL)²¹. Tale piano ha consentito al Governo di disporre di uno strumento di pianificazione basato su di un piano d'azione di lungo periodo e su considerazioni ed analisi tecniche ed economiche articolate e circostanziate sulla base di dati sistemici, sulla cui base agire per riformare la portualità italiana.

Il PSNPL enfatizza l'importanza delle reti e dei retroporti, due temi che l'Unione Europea individuò come critici per l'Italia al fine di trarre insegnamenti dalle best practices di altri Stati Membri con sistemi portuali giudicati più avanzati dal punto di vista dei modelli organizzativi e di governance. L'importanza di questi due temi è evidente alla luce delle esperienze di contesti portuali quali quelli di Anversa, Le Havre o Rotterdam che singolarmente hanno la stessa estensione delle dieci principali realtà portuali italiane e godono di collegamenti ferroviari e autostradali efficienti verso i maggiori centri industriali, retroporti ed interporti.

L'importanza delle reti permette di generare elevati valori aggiunti attraverso l'offerta di servizi e infrastrutture complementari nei retroporti: corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati, gestione con piattaforme tecnologiche, servizi legati all'industria manifatturiera e attività logistiche avanzate. Il PSNPL ha evidenziato nell'integrazione dei porti con le altre modalità di trasporto un aspetto cruciale per il successo del sistema logistico e portuale italiano, anche alla luce dei fenomeni derivanti dal gigantismo navale e dalla concentrazione delle linee dei traffici containerizzati, che implicano una maggior efficienza operativa per i sistemi portuali, e per poter generare attività logistiche a valor aggiunto in un quadro di sempre maggior digitalizzazione e automazione delle attività portuali, che riducono le ricadute economiche e sociali negli ambiti prettamente portuali, spostando le ricadute economiche degli interscambi in contesti territoriali più ampi.

Il tema dell'integrazione logistica e infrastrutturale ha acquisito un ruolo di fondamentale importanza nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 con l'Unione Europea, in particolare per le 5 regioni meno sviluppate: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Nell'Accordo viene ribadito che gli investimenti sulle infrastrutture devono insistere sui corridoi TEN-T, con l'obiettivo di migliorare le linee ferroviarie nazionali e la competitività complessiva del sistema portuale.

Nell'Accordo spicca l'introduzione delle aree logistiche integrate (ALI), che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche e le connessioni ai corridoi multimodali e della rete TEN-T. L'intermodalità è quindi uno dei pilastri delle ALI e risulta evidente che questo tema assume grande importanza essendo tra i criteri principali per la selezione degli interventi nel Piano Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020. Spicca anche l'introduzione delle zone economiche speciali (ZES) con il decreto "Resto al Sud"²². Il decreto è mirato a rendere più attrattive le aree geografiche del Mezzogiorno comprendenti un'area portuale attraverso semplificazione della burocrazia, maggior trasparenza e incentivi fiscali per le aziende.

3.3 Le Aree Logistiche Integrate

Nel 2001, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica prevedeva lo sviluppo di un sistema di reti integrate con l'obiettivo di connettere le infrastrutture attraverso le quali sono offerti i principali servizi di trasporto di merci e di persone. Tale progetto prese il nome di Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), che è stato aggiornato da ultimo nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e Finanza del 2017. Questo aggiornamento è stato strutturato sulla base dei principali risultati emersi nel quadro generale dello SNIT 2001 con l'obiettivo di favorire la pianificazione sistemica e l'integrazione funzionale di ferrovie, autostrade, città metropolitane, porti e interporti.

Il Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 del dicembre 2010 ha evidenziato l'importanza dei porti in questa logica del fare sistema e nell'ambizioso progetto di rendere l'Italia la piattaforma logistica europea al centro del Mar Mediterraneo, oltreché per ottimizzare le connessioni di natura nazionale verso le principali isole del Mediterraneo: Sicilia e Sardegna. La portualità svolge necessariamente un ruolo centrale per la nascita di un sistema integrato che unisce il potenziale geografico dell'Italia, le attività manifatturiere ad elevato valore aggiunto che si svolgono nell'entroterra e la funzione di portale per le merci destinate ai paesi membri dell'UE.

²² D.lg. n. 91/2017 entrato in vigore in data 20 giugno 2017 e convertito in legge in data 3 agosto 2017, con Legge n. 123.





²⁰ A. Berlinguer a cura di, Porti, retroporti e zone economiche speciali, 2018.

²¹ D.P.C.M. del 26 agosto 2015.

Si è giunti alla caratterizzazione attuale delle ALI contenuta nel Piano Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, anche a seguito di un importante dialogo con l'Unione Europea. La prospettiva entro la quale viene proposto lo strumento di coordinamento funzionale ed operativo delle ALI è quella di favorire le ricadute economiche generali delle attività portuali, attraverso forme di efficientamento attraverso la riduzione dei costi e di una maggior sostenibilità ambientale e sociale dei flussi di merce. Le ALI devono "includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN-T", così sono definite dal PSNPL. Dunque, si evince la forma di questi strumenti, in cui spicca la centralità dei porti facenti parte della rete TEN-T e individuati come core (ovvero di cruciale importanza per lo sviluppo e la competitività del sistema logistico nazionale ed europeo, con obiettivo di pieno efficientamento entro il 2030).

Le ALI scaturiscono nella forma attuale dall'Accordo di Partenariato stretto dall'Italia con la Commissione UE nel 2014. Questo Accordo ha individuato nella ALI lo strumento per il miglioramento della competitività delle realtà portuali ed interportuali, ma si delineavano da precedenti piani strategici sulla logistica e sulla portualità.

Come si evidenzia nel programma del PON IR 2014-2020, la logistica italiana è caratterizzata da forte atomizzazione e dalla presenza di numerosi centri di interesse, di gestione amministrativa e di produzione normativa. Questo comporta un elevato rischio di inefficiente allocazione delle risorse, di disaccordo nel definire le priorità di investimento e di scarsa integrazione tra i fautori delle policy. Dunque, le aree logistiche integrate sono studiate per essere un luogo di incontro e di confronto tra gli obiettivi a livello nazionale (PON) e a livello regionale (POR) da cui possano scaturire strategie condivise da operatori nazionali ed internazionali.

Infine, le aree logistiche integrate si ricollegano al tema del transhipment, trattato in precedenza, e sono uno strumento necessario per affrontare in maniera sistemica le sfide della containerizzazione dei traffici e del gigantismo navale. I porti di transhipment del Sud Italia (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) sono soggetti ad un'elevata pressione competitiva causata della facile riproduzione del modello organizzativo da parte di porti geograficamente vicini (Pireo e Malta in particolare, ma anche i principali porti della sponda Sud del Mediterraneo, oltreché i porti spagnoli in grado di coniugare attività di transhipment con attività di gateway).

Come esplicitato nel precedente capitolo, l'origine dell'elevata competitività è nella concentrazione del mercato dei traffici containerizzati avvenuta negli ultimi dieci anni per via dello sviluppo del gigantismo navale e del rafforzamento delle grandi alleanze. Queste ultime sono sorte a causa dell'eccesso di offerta dovuto a navi sempre più grandi e della scarsità di domanda dopo la recente crisi. Di conseguenza, le grandi alleanze compiono toccate in pochi porti - gli hub - da cui la merce viene smistata in altri porti minori attraverso servizi feeder.

Dunque, è evidente che per i porti di transhipment del Sud Italia è necessario attrarre grandi flussi di merci e raggiungere elevate economie di scala per mantenere la sostenibilità economica delle attività e poter implementare interventi infrastrutturali e tecnologici per rimanere competitivi. Questo processo determina elevata volatilità nei flussi commerciali, lo dimostra magistralmente il caso di Taranto, passato dal movimentare 716.856 TEU nel 2005 a 0 TEU nel 2018, in contrapposizione al caso del Pireo, che nel 2005 movimentava 1.394.512 TEU²³ e nel 2018 ha movimentato 4.409.200 TEU²⁴.

Queste evoluzioni del mercato, così rapide ed intense, evidenziano la necessità di un continuo monitoraggio della competitività dei porti perché il mercato di riferimento dei traffici containerizzati su scala globale non è in crisi (come invece si potrebbe dedurre osservando solo i traffici del Sud Italia), ma i flussi che non trovano più la convenienza ad utilizzare i porti del Mezzogiorno vengono intercettati da competitor più aggressivi ed efficaci nelle strategie di espansione. Questa volatilità ha sicuramente ricadute negative per l'economia locale, con un impatto occupazionale molto rilevante per le Regioni del Sud Italia.

Lo strumento proposto dal pianificatore per il rilancio della portualità del Sud attraverso le Aree Logistiche Integrate ha l'obiettivo di sviluppare una rete di trasporto intermodale e moderna, per rendere il sistema del Sud Italia più competitivo nell'affrontare le sfide poste dall'evoluzione del mercato marittimo, attraverso efficientamenti operativi ed estensione dei mercati di riferimento anche attraverso la diversificazione dei flussi target.

L'innovativo meccanismo ha previsto l'istituzione di una governance multilivello rappresentata: dai cinque Tavoli Tecnici locali (Sistema Pugliese – Lucano; Area Logistica Campana; Quadrante sud orientale della Sicilia; Polo logistico Integrato di Gioia Tauro; Quadrante occidentale della Sicilia) nei quali, tramite il confronto partenariale si procede alla costruzione di una strategia unitaria condivisa (Documento strategico) e all'individuazione degli interventi in attuazione di tale strategia e dal Tavolo centrale di Coordinamento, a cui spetta una verifica sulla congruenza di tali strategie e

²⁴ Fedespedi, 2019.





²³ Assoporti, 2017.

interventi, della loro compatibilità con gli indirizzi di programmazione nazionale e la successiva individuazione delle possibili fonti di finanziamento, compreso l'inserimento nel processo di selezione del PON.

Il percorso partenariale si è concretamente declinato attraverso la sottoscrizione degli Accordi di Adesione, avvenuta per tutti i tavoli a fine 2016, a eccezione di quello relativo all'Area Logistica Integrata del Polo Logistico di Gioia Tauro avvenuta nel gennaio 2017.

Tavolo ALI	Data Accordo di Adesione	Soggetti Sottoscrittori
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Sistema Pugliese Lucano	14 settembre 2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Regione Puglia Regione Basilicata Agenzia per la Coesione Territoriale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Campana	28 settembre 2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Regione Campania Agenzia per la Coesione Territoriale Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) del quadrante della Sicilia Orientale	11 novembre 2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Regione Siciliana – Assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità Agenzia per la Coesione Territoriale Autorità Portuale di Augusta Autorità Portuale di Catania Comune di Gela Comune di Siracusa Interporto di Catania - S.I.S. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Polo Logistico di Gioia Tauro	23 gennaio 2017	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014 -2020 Regione Calabria Agenzia per la Coesione Territoriale Porto di Gioia Tauro Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Consorzio per le attività produttive – Corap
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Mare della Sicilia Occidentale	14 settembre 2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Regione Siciliana – Assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità Agenzia per la Coesione Territoriale Autorità Portuale di Palermo Capitaneria di Porto di Trapani Società Interporti Siciliani S.p.A. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Fonte: AdG

Secondo quanto previsto dagli Accordi di Adesione, ai Tavoli locali compete di:

- definire una strategia con obiettivi di sviluppo dei servizi chiari e misurabili che si esplichi in un Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata;
- verificare che le progettualità infrastrutturali proposte siano attuative della strategia prescelta e indirizzate ad opere;





• avanzare proposte di investimento al Tavolo Centrale di Coordinamento.

Tali finalità sono state perseguite dai cinque Tavoli attraverso un'intensa attività partenariale che ha caratterizzato le precedenti annualità e che ha previsto, oltre a periodiche riunione dei soggetti sottoscrittori – a cui si è aggiunta ANAS, partecipando attivamente ai lavori e contribuendo alla definizione della strategia in merito ai collegamenti stradali dei principali nodi dell'Area – momenti di ascolto e di scambio con i principali stakeholders e il più ampio partenariato economico e sociale. Tale attività, che ha previsto una specifica azione di supporto Rete Autostrade Mediterranee – RAM spa, sia con funzioni di segreteria tecnica dei Tavoli e raccolta di contributi e analisi, sia attraverso l'individuazione di esperti in grado di accompagnare l'elaborazione della strategia, ha consentito di pervenire alla finalizzazione di tutti e cinque i Documenti di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata (Documenti Strategici).

L'attività partenariale all'interno dei tavoli locali ha consentito di pervenire a una ricognizione di carattere strategico e di identificazione di un parco progetti costituito da circa 100 interventi prioritari per un importo complessivo di quasi 2,5 miliardi di euro, sinteticamente illustrato nella seguente tabella.

Tavolo ALI	Linee strategiche di intervento	Numero progetti prioritari	Importo stimato (Meuro)
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Sistema Pugliese Lucano	 Infrastrutturazione Logistica portuale e accessibilità lato mare dei porti di Bari, Brindisi e Taranto Collegamenti «ultimo miglio» ferroviario per l'efficientamento del sistema infrastrutturale logistico delle due regioni 	31	915
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Campana	 Potenziamento porti e interporti e messa a sistema Collegamenti Porti Napoli e Salerno alle reti nazionali Collegamenti interporti Nola e Marcianise 	24	714
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) del quadrante della Sicilia Orientale	Porto di Augusta e Porto di Catania - messa in sicurezza e adeguamento delle aree	11	318
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Polo Logistico di Gioia Tauro	 Interventi puntuali sull'infrastruttura portuale Miglioramento e completamento infrastrutture ferroviarie/stradali di connessione al porto di Gioia Tauro per lo sviluppo dell'intermodalità 	21	309
Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata (ALI) Mare della Sicilia Occidentale	Integrazione Logistica dei Porti di Palermo e Termini Imerese e accessibilità lato mare	13	241

Fonte: AdG

In coerenza con il meccanismo partenariale previsto, con Decreto Ministeriale n. 36 del 9 febbraio 2018 è stato istituito il Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree logistiche Integrate (TCC ALI). Il Tavolo si compone dei rappresentanti dei Ministeri, delle Regioni, delle Autorità di Gestione dei Programmi Operativi, delle Autorità di Sistema Portuale, dell'Agenzia di Coesione Territoriale di Rfi e di ANAS, e, come anticipato, è chiamato a valutare la coerenza e la conformità delle proposte emerse, indicare la copertura finanziaria e determinare la struttura di eventuali Accordi di Programma Quadro, rimandare alle procedure di selezione dei singoli Programmi. Più nello specifico, ai sensi dell'art. 2 del Decreto di istituzione, il Tavolo Centrale svolge le seguenti funzioni:

- verifica la compatibilità dei progetti redatti dai singoli Tavoli locali delle Aree Logistiche con le scelte di pianificazione strategica nazionale e regionale;
- verifica la congruenza delle proposte progettuali evitando eventuali sovrapposizioni tra ALI;
- individua le possibili fonti finanziarie per gli interventi giudicati prioritari;
- promuove l'attivazione delle procedure di finanziamento con i diversi organi competenti per gli altri interventi prioritari;





- rimanda alle procedure di selezione dei Programmi nazionali e regionali a titolarità delle Autorità di Gestione presenti al Tavolo per gli interventi prioritari potenzialmente finanziabili a valere sui Fondi SIE;
- attiva le procedure necessarie per la sottoscrizione di Accordi di Programma Quadro laddove necessari e condivisi.

A seguito dell'individuazione dei referenti per i singoli soggetti coinvolti il Tavolo Centrale ha avviato la propria operatività con una prima seduta svoltasi il 12 luglio 2018. In tale occasione il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formulato una proposta in merito al processo decisionale per i lavori del TCC a partire dalla necessità di adottare alcuni criteri metodologici volti a guidare lo svolgimento delle attività prioritarie del Tavolo inerenti la verifica di compatibilità delle scelte strategiche, la congruenza delle proposte progettuali e il successivo rimando alle procedure di selezione e di ammissione a finanziamento, a partire dal PON Infrastrutture e Reti.

In particolare, è stato proposto un insieme di criteri alla luce dei quali ricondurre le valutazioni già operate in sede di Tavoli Locali, articolato in un sistema gerarchico di obiettivi:

- generali rappresentati, principalmente, da politiche di lungo periodo che si estendono ben oltre i costi e i benefici
 diretti dei progetti oggetto di analisi e connessi all'adeguamento ed al potenziamento delle aeree logistiche
 integrate. Tali obiettivi sono declinati in: crescita dell'occupazione, incremento dei traffici passeggeri e merci e
 merci e sviluppo sostenibile.;
- specifici rappresentati da quello che con gli interventi proposti si intende conseguire, sono stati declinati in: accessibilità marittima, accessibilità in termini di collegamento dei porti/nodi logistici principali con la rete stradale e ferroviaria, specializzazione economico-produttiva del singolo porto/nodo logistico, sicurezza dell'infrastruttura, innovazione tecnologica e snellimento procedure;
- operativi concernenti gli adempimenti che consentono la valutazione della maturità tecnico-amministrativa dei singoli interventi sono analizzati sotto l'aspetto tecnico, finanziario e socio-ambientale.

Nei mesi successivi alla prima seduta del Tavolo si è dunque provveduto a declinare tale percorso, in primo luogo attraverso un'ulteriore precisazione dei criteri afferenti ai diversi obiettivi e alle modalità di valutazione, che, con riferimento agli obiettivi generali hanno previsto un'autovalutazione di carattere qualitativo a livello di Area Logistica Integrata, sostenuta dagli elementi di analisi strategica elaborati in seno alle singoli ALI.

Per quanto attiene gli obiettivi specifici l'ambito di valutazione è stato individuato nel singolo porto e/o nodo logistico e per ciascun criterio è stato individuata una variabile guida da quantificare attraverso una stima quali-quantitativa sulla base delle documentazioni di progetto. I criteri per la valutazione degli obiettivi specifici sono i seguenti:

- accessibilità marittima adeguamento dei fondali alla specializzazione economico-produttiva prescelta;
- accessibilità terrestre integrazione della rete trasportistica ed in particolare la capacità dell'intervento e/o della somma degli interventi insistenti sul medesimo nodo di rendere quanto più accessibile il nodo stesso;
- specializzazione stima dell'incremento cumulato al 2023 delle merci movimentate espresse in tonnellate o TEU e per tipologia di carico e/o passeggeri o entrambi, in base alla specializzazione che si intende conseguire;
- sicurezza del porto/nodo logistico e dei suoi collegamenti stima della riduzione (dato cumulato al 2023) dell'incidentalità (incagli, urti, collisioni ecc);
- innovazione tecnologica e snellimento delle procedure numero di progetti in materia di ITS e/o di digitalizzazione dei processi logistici ed amministrativi previsti sul singolo porto/nodo logistico.

Per quanto attiene infine agli obiettivi operativi, per gli aspetti tecnici è stata operata una valutazione sul livello di maturazione progettuale raggiunto, per quelli finanziari un'analisi delle coperture disponibili e per gli aspetti socio-ambientali una verifica sullo stato delle autorizzazioni ambientali.

In ultimo è stato chiesto ai promotori delle diverse progettualità di aggiornare e integrare le informazioni già elaborate in merito a ciascun intervento proposto attraverso la compilazione di una scheda progetto articolata nelle seguenti voci: quadro programmatico, quadro progettuale, quadro amministrativo, modalità di affidamento, quadro economico, cronogramma e copertura finanziaria. È stato inoltre chiesto di allegare alle schede tutti i documenti e gli atti amministrativi rilevanti ai fini di una verifica delle informazioni relative all'intervento.





Il Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI, che si è riunito per la terza volta al MIT il 19 Aprile 2019 ha valutato, come maturi e licenziabili, 11 interventi prioritari nell'Area logistica Campana e in quella del Quadrante Sud Orientale della Sicilia, su 27 analizzati. Per quanto riguarda la Campania, 5 degli interventi scelti sono finanziabili nell'ambito del PON I&R 2014-2020 e 1 nell'ambito del FSC 2014-2020. Tra gli interventi finanziabili dal PON I&R i più rilevanti sono quelli che riguardano il Porto di Napoli (per un totale complessivo di circa 70 milioni di euro) e il Porto di Messina (per un totale complessivo di circa 60 milioni di euro).

Per quanto riguarda l'Area logistica Quadrante Sud Orientale della Sicilia sono stati ritenuti maturi e potenzialmente finanziabili complessivamente 5 interventi di cui 4 nell'ambito del PON I&R 2014-2020 e 1 nell'ambito del PAC 2007-2013. In particolare, tra gli interventi finanziabili dal PON-IR possiamo ricordare quelli afferenti ai Porti di Augusta e Messina, per un totale complessivo di circa 40 milioni di euro.

Come primo bilancio di tale percorso si può affermare che, nonostante gli evidenti ritardi che hanno caratterizzato il passaggio dalla fase di concertazione locale a quella di coordinamento centrale, l'approccio adottato stia cominciando a registrare positivi risultati, oltre che rispetto alle stesse finalità di dialogo partenariale, anche nella direzione più concreta della selezione degli interventi.

La scelta di introdurre un nuovo processo valutativo – collocatosi tra il percorso dei Tavoli Locali e le procedure di selezione del Programma – nei lavori del Tavolo Centrale è stato uno dei fattori che hanno indubbiamente contribuito a dilatare i tempi con cui si è giunti ad ammettere a finanziamento le progettualità emerse in seno alle ALI. Al costo pagato in termini temporali fanno tuttavia da contraltare alcuni significativi elementi di positività:

- le Aree Logistiche Integrate hanno dimostrato di essere un meccanismo che non ha esaurito la propria funzione nella fase iniziale di elaborazione delle strategie e di individuazione delle priorità infrastrutturali, ma che può come del resto nelle intenzioni originali proporsi come uno strumento in grado di accompagnare l'attuazione del Programma anche nelle sue dinamiche operative. Tale capacità, insieme all'ipotesi che le ALI possano costituire uno dei luoghi più significativi di concertazione sullo sviluppo territoriale in dialogo con l'Amministrazione centrale, verrà tuttavia ulteriormente verificata tramite successivi approfondimenti valutativi:
- l'introduzione di obiettivi generali e specifici alla luce dei quali sottoporre a valutazione sebbene prevalentemente qualitativa – le proposte di intervento emerse dai lavori dei Tavoli Locali ha costituito un elemento di ulteriore di garanzia rispetto agli obiettivi di coerenza con le strategie nazionali, di sinergia e non sovrapposizione tra le iniziative. In coerenza con l'approccio ai risultati che caratterizza l'attuale periodo di programmazione, le valutazioni condotte potranno essere utili ai fini di una stima del contributo in divenire del Programma e, più in generale del complesso delle progettualità mobilitate in seno alle ALI, rispetto alle finalità generali e specifiche individuata dal Tavolo Centrale;
- la valutazione di livello operativo, pur in parziale sovrapposizione con le procedure di selezione adottate dal Programma, ha consentito di operare un'ulteriore verifica su aspetti determinanti riguardanti la maturità dei progetti e la loro immediata cantierabilità.

3.4 Le Zone economiche speciali

Il D.lg. n. 91/2017²⁵ c.d. *"Resto al Sud"* introduce le zone economiche speciali (ZES). Tale decreto è coerente e completa la gamma di strumenti a disposizione delle Regioni del Sud creata attraverso il processo di riforma dei porti avviato con il D.lgs. n. 169/2016 e proseguito con lo sviluppo delle ALI nel PON IR 2014-2020. Le ZES sono ideate per innestarsi nel solco tracciato dalla Riforma Delrio, che riconosce centrale importanza alla portualità nella ripresa del Sud Italia attraverso numerose valutazioni nei piani strategici e operativi nazionali.

L'antecedente pianificazione relativa alle Aree Logistiche Integrate è stato un passo necessario per presentare un progetto di integrazione economica a livello locale e extranazionale comprendente una visione sistemica e di unità funzionale della rete infrastrutturale di interesse per l'efficienza delle attività portuali e l'estensione della gamma di attività portuali e retroportuali, pertanto costituisce un elemento propedeutico e sinergico alle ZES.

²⁵ Convertito con L. n. 123/2017 in data 3 agosto 2017.





All'interno del decreto legge le zone economiche speciali sono così definite, "Per ZES si intende una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)". Quindi, questa definizione si basa sulla rete TEN-T che individua due tipologie di porti, quelli facenti parte della rete core, ovvero strategici per il sistema infrastrutturale, e quelli facenti parte della rete comprehensive, vale a dire della rete complessiva/globale europea. Fatta eccezione per le rare regioni sprovviste di porti core, la nuova normativa prevede che in ogni Regione si possa presentare domanda per un massimo di due zone economiche speciali. Inoltre, la domanda può essere presentata solamente nelle Regioni meno sviluppate e in transizione (così come individuate dalla normativa europea), il che restringe il campo alle regioni del Sud Italia ed alle Isole.

Gli Enti a cui spetta il compito di individuare la ZES e prevederne estensione, caratteristiche, relazioni funzionali con il porto e con le altre infrastrutture (quali interporti, corridoi logistici, ferrovie, aeroporti, ecc.) sono le Regioni. Queste ultime possono chiedere la costituzione di una ZES anche in via associativa tra loro, purché redigano un piano comune e lo presentino in comune. Dunque, le Regioni sono i principali enti di riferimento per la progettazione delle ZES, mentre dopo la loro istituzione il potere di governance passa in capo all'Autorità di Sistema Portuale, rimarcando la centralità del ruolo degli interscambi commerciali extra-UE attraverso la portualità e la logica di centralizzazione delle competenze presso le Autorità di Sistema Portuale.

Questo strumento introduce una rivoluzione positiva che consiste in forti deroghe al diritto amministrativo, ponendo nelle ZES le basi per la sburocratizzazione ed un potenziale motore per l'attrazione di imprese. Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES è il Comitato di indirizzo, composto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, da un rappresentante della Regione (o delle Regioni, in caso di ZES interregionale), da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri e da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Inoltre, il Comitato si avvale del Segretario dell'AdSP per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali. I compiti attribuiti all'organo di indirizzo sono numerosi:

- definizione di provvedimenti relativi all'installazione nella ZES delle imprese (adeguamento e cambio di destinazione d'uso degli immobili, avvio dell'attività di impresa, ecc.);
- gestione di servizi normalmente in capo ad enti consortili d'impresa (utenze, reti cablate, ecc.);
- organizzazione di ciò che sia necessario a garantire efficientemente le attività di terzi (smaltimento rifiuti, fornitura di materie prime, attività consulenziali, accesso al credito e così via).

Oltretutto, lo Sportello unico amministrativo e lo Sportello unico doganale²⁶ sono estesi a tutto il perimetro della ZES. Inoltre, il ruolo del Segretario dell'AdSP è chiave nello "stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari" (art. 4, comma 7 bis), facilitando l'accesso a risorse finanziarie e capitali di credito, anche attraverso l'emissione di garanzie pubbliche. La libertà di iniziativa posta dal decreto legislativo nelle mani del Comitato è segno della forza dello strumento di zona economica speciale per stimolare e sostenere le politiche di sviluppo delle regioni del Sud Italia.

Oltre alle semplificazioni burocratiche ed amministrative, un'altra sezione principale del corpus della legislazione sulle ZES riguarda le agevolazioni economiche, nella forma di credito di imposta sugli investimenti. Tale credito di imposta è di €50 milioni al massimo per gli investimenti effettuati entro il 31 dicembre 2020 e in ogni caso, pur calibrato in base alle dimensioni dell'azienda richiedente, non potrà superare le soglie imposte dalla Carta degli aiuti a finalità regionale. Lo stanziamento di fondi statali consiste in €206.000.000, ripartiti negli anni 2018-2020.

Il credito di imposta consiste in una "reazione all'ingiustificato arricchimento del fisco" che avverrebbe in aree in cui lo Stato non riesce a garantire le medesime condizioni che in aree più evolute (così come espresso dal testo della legge), ovvero tenta di controbilanciare, soprattutto con fini extrafiscali, questo svantaggio competitivo attraverso un'imposizione meno pesante. Per questa ragione, è necessario porre enfasi sulle condizioni imposte alle imprese per poter accedere alle agevolazioni fiscali, i soggetti debbono essere "nuovi o già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella ZES", che non sono "in stato di liquidazione o scioglimento" e che "mantengono la loro attività per almeno sette anni all'interno dell'area ZES, a far data dal completamento dell'investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti"²⁷.

²⁷ D.lg. n. 91/2017, art. 5.





²⁶ Entrambi gli Sportelli sono stati istituiti dal D.lgs. n. 169/2016.

Quindi, si deduce che le imprese esistenti non devono spostare la loro sede amministrativa all'interno della ZES e di conseguenza il credito di imposta è a beneficio solamente delle unità che operano all'interno del perimetro dell'area. In quanto credito di imposta, esso non potrà essere percepito dall'impresa nel caso in cui quest'ultima non generi alcun reddito ed esiste quindi una destinazione del credito vincolata alla compensazione con il debito di imposta, per compensare le imprese che hanno deciso di produrre in un'area svantaggiata. Altrettanto chiaro è il vincolo temporale di sette anni, senza che in questo lasso di tempo l'impresa possa incorrere in procedure di scioglimento o di liquidazione (spontanea o coattiva). Un'impresa assoggettata a qualsiasi delle procedure qui elencate non avrà diritto a percepire il credito di imposta, o se già percepito dovrà restituirlo.

Infine, la normativa riguardante il funzionamento e i dettagli del credito di imposta rimanda esplicitamente al Credito di imposta per il Mezzogiorno, così come introdotto con la Legge di stabilità 2016²⁸. Questa specificazione ha in parte diminuito l'attrattività dello strumento per le imprese che avevano già investito negli anni precedenti perché prevede che il credito di imposta sia calcolato sull'investimento netto, ossia dedotti gli ammortamenti per l'anno in corso. Inoltre, prevede che lo stesso credito di imposta sia tassabile ai fini IRES, IRAP ed IRPEF. Dal momento che il credito di imposta ZES rinvia "in quanto compatibile" al credito di imposta per il Mezzogiorno, si profilano alcune questioni di primaria rilevanza:

- sono esclusi dai beneficiari i soggetti che operano nei settori dell'industria siderurgica, carbonifera, della
 costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della
 distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche. Suscita, quindi, qualche perplessità l'esclusione di
 imprese operanti nel settore dei trasporti e della cantieristica navale, tenendo in considerazione che si pone al
 centro della formulazione delle zone economiche speciali il sistema portuale;
- come già evidenziato, il credito di imposta risulta tassabile ai fini IRPEF, IRES e IRAP, in assenza di una specifica esclusione normativa;
- infine, la parte burocratico-amministrativa degli adempimenti fiscali relativi al Credito di imposta per il Mezzogiorno resta di poco chiara interpretazione, semplicità e trasparenza adattata alle ZES.

Nel gennaio 2018 è stato emanato il D.P.C.M. attuativo della L. n. 123/2017, che disciplina le modalità di istituzione e la durata delle ZES, nonché i criteri che regolano l'accesso delle imprese al credito di imposta. Tale decreto ribadisce quanto già espresso in via iniziale dalla L. n. 123/2017, cioè che le zone economiche speciali devono comprendere aree portuali (non necessariamente porti core della rete TEN-T, anche porti comprehensive); possono comprendere territori non geograficamente adiacenti, ma necessariamente legati da un vincolo economico-funzionale; possono comprendere più porti per sfruttare eventuali sinergie; devono comprendere aree retroportuali, piattaforme logistiche ed interporti; non possono avere una superficie eccessivamente estesa.

I criteri di misurazione dell'estensione della ZES non appaiono soddisfacenti perché contemplano esclusivamente la superficie territoriale della Regione e la densità demografica, tralasciando la condizione di arretratezza e svantaggio economico delle Regioni per cui lo strumento è studiato. Appare, quindi, opportuna la revisione di tali criteri al fine di studiarne di più mirati, sulla base dei fenomeni socio-economici di queste aree. Inoltre, il D.P.C.M. pone grande enfasi sui Piani Strategici che devono essere preparati per la domanda di istituzione della ZES: identificazione delle aree, delle infrastrutture e dell'impatto socio-economico atteso, le indicazione di eventuali pareri forniti da terzi, e così via.

Nel febbraio 2019 è stato convertito in legge²⁹ il D.lg. n. 135/2018, cosiddetto "Decreto semplificazioni", sui temi riguardanti il secondo pilastro delle zone economiche speciali (così come delle zone logistiche semplificate), vale a dire la sburocratizzazione a vantaggio delle imprese che vi investiranno. Tale legge è stata a lungo attesa, poiché le agevolazioni fiscali devono andare di pari passo alla semplificazione amministrativa. Entrambi sono temi che rivestono una posizione di primo piano nelle decisioni strategiche di localizzazione geografica degli operatori economici.

Il corpo della legge sulle semplificazioni nelle ZES specifica che sono ridotti di un terzo i termini riguardanti le autorizzazioni in materia ambientale (Valutazione d'impatto ambientale, Valutazione ambientale strategica, Autorizzazione integrata ambientale e Autorizzazione unica ambientale), in materia edilizia³⁰, in materia di demanio portuale³¹ e in materia di autorizzazione paesaggistica³². Inoltre, sono ridotti della metà i tempi per autorizzazioni, licenze, permessi o concessioni la cui adozione

³² D.P.R. n. 31/2017 e D.lgs. n. 42/2004.





²⁸ L. n. 208/2015, art. 1, commi 98 e seguenti.

²⁹ L. n. 12/2019 in data 11 febbraio 2019.

³⁰ D.P.R. n. 380/2001.

³¹ L. n. 84/1994 in data 28 gennaio 1994.

richiede l'acquisizione di pareri competenti a più amministrazioni e viene messo a disposizione delle imprese neo-installate uno sportello unico digitale. Per garantire un rapido avvio delle attività delle imprese nella ZES è garantito che gli interventi di urbanizzazione primaria (allacci a gas e corrente elettrica, fogne, ecc.) devono essere realizzati entro il limite perentorio di 90 giorni. È inoltre istituita la Cabina di regia delle ZES presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e presieduta dal Ministro per il Sud, con i compiti di monitorare e verificare gli interventi nelle ZES e accogliere nei primi 120 giorni ulteriori proposte di semplificazioni da parte delle Regioni.

Infine, l'art. a-sexies della L. n. 11/2019 recita "nelle ZES possono essere istituite zone franche doganali intercluse [...]. La perimetrazione di dette zone franche doganali è proposta da ciascun Comitato di indirizzo entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, ed è approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta". L'articolo introduce uno strumento per le amministrazioni del Sud Italia per imprimere una spinta alle economie locali in prospettiva internazionale. Dunque, a seguito dell'emanazione della L. n. 11/2019 le zone economiche speciali acquisiscono un carattere tangibile e sostanziale e sono effettivamente strumento normativo compiuto per lo sviluppo e la valorizzazione delle Regioni del Mezzogiorno.

Una prima valutazione del corpo normativo prodotto per la promozione delle ZES evidenzia alcuni elementi di incertezza in grado di incidere su alcuni elementi cruciali dell'operatività di questo strumento di sviluppo territoriale. Infatti, se dal punto di vista normativo l'iter di definizione delle ZES è ora completo dal punto di vista attuativo vi sono ancora aspetti poco chiari riguardanti il credito di imposta, la semplificazione amministrativa e la governance. Innanzitutto, l'Agenzia delle Entrate deve mettere a regime la procedura per concedere il credito di imposta alle imprese che decideranno di investir nella Zona Economica Speciale.

La semplificazione amministrativa promossa dalla L. n. 11/2019 è poco chiara sulla definizione di misure di semplificazione coordinata per le ZES interregionali e si innesta in un contesto di normativa nazionale piuttosto complesso, che lascia qualche incertezza sulla reale efficacia delle misure semplificative. I modelli di governance delineati dalle Regioni nei rispettivi Piani di Sviluppo Strategici necessitano un ulteriore affinamento sul funzionamento delle gerarchie all'interno delle Zone per evitare inefficienze e complicazioni burocratiche. La necessità è che lo strumento sia efficiente e dinamico, ponendo il porto al centro della pianificazione sia di breve che di medio-lungo periodo e ciò deve avvenire attraverso schemi ben definiti e con ampia autonomia per le Autorità di Sistema Portuale. Infine, è fondamentale che le Regioni definiscano puntualmente ed in maniera omogenea nei rispettivi PSS le classi di investitori target ed il tessuto socio-economico caratterizzante le aree coinvolte nel progetto, in modo tale da evitare sovrapposizioni ed una competizione dannosa tra Zone Economiche Speciali³³.

Caratteristiche salienti delle Zone Economiche Speciali del Sud Italia

ZES	Autorità di Sistema Portuale	Iter Piano di Sviluppo Strategico	Estensione (max)	Porto(i) principale(i)	Stato di avanzamento*
ZES Campana	AdSP del Mar Tirreno Centrale	Approvato in Giunta Regionale in data 28 marzo 2018	5.154 ha (5.467 ha)	Napoli e Salerno	
ZES Adriatica	AdSP del Mar Adriatico Meridionale	In fase di redazione finale presso le Giunte Regionali delle due Regioni	Da definire (4.924 ha)	Bari e Brindisi	
ZES Jonica	AdSP del Mar Ionio	Approvato in Giunte Regionali in data 21 febbraio 2019	Da definire (5.469 ha)	Taranto	
ZES della Calabria	AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio	Approvazione in Giunta Regionale in data 29 marzo 2018	2.446 ha (2.476 ha)	Gioia Tauro	
n.d.	AdSP dello Stretto	n.d.	Da definire (n.d.)	Messina-Milazzo	







ZES	Autorità di Sistema Portuale	Iter Piano di Sviluppo Strategico	Estensione (max)	Porto(i) principale(i)	Stato di avanzamento*
ZES Sicilia Occidentale	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale	In fase di redazione presso la Giunta Regionale	Da definire (5.580 ha)	Palermo	
ZES Sicilia Orientale	AdSP del Mare di Sicilia Orientale	In fase di redazione presso la Giunta Regionale	Da definire (5.580 ha)	Augusta e Catania	

^{*}Lo stato di avanzamento è classificato come segue: 1/4 = Inizio della redazione del PSS; 1/2 = Revisione del PSS da parte del Dipartimento "Sviluppo Economico - Attività Produttive"; 3/4 = Approvazione del PSS in Giunta Regionale; 1 = Istituzione della ZES con D.P.C.M.

3.5 Il confronto fra Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate

Con la L. n. 11/2019 sono state rese effettivamente operative sia le zone economiche speciali che le zone logistiche semplificate e le semplificazioni, all'art. 3-ter, per i due strumenti sono identiche. La differenza fondamentale tra ZES e ZLS riguarda gli incentivi fiscali, che sono riservati solo alle ZES (ovvero alle Regioni che possono ospitarle: Sud Italia e Isole), e la collocazione geografica, infatti le ZLS potranno essere attivate su tutto il territorio nazionale. Come si può comprendere gli strumenti sono analoghi per quanto riguarda l'aspetto della sburocratizzazione, l'aspetto necessario alle regioni del Nord per utilizzare le ZLS per attrarre nuovi investimenti. Il Nord Italia è infatti forte di un sistema portuale e logistico competitivo e la riduzione dei tempi per poter iniziare un'attività di impresa ha di per sé un grande valore. Per rendere più competitivo il Sud Italia è, invece, necessario prevedere le incentivazioni fiscali e la possibilità di instaurare zone franche intercluse, in aggiunta alla sburocratizzazione.

Tuttavia, rimane un dibattito aperto, almeno al momento, se e in quale misura l'introduzione delle Zone Logistiche Semplificate su scala nazionale possa intaccare la potenzialità delle Zone Economiche Speciali nelle Regioni del Sud. Visto il gap iniziale di attrattività sicuramente le ZLS introducono un ulteriore elemento a favore delle regioni del Nord nel confronto commerciale con quelle del Sud, ciononostante gli incentivi fiscali sono considerati un fattore in grado di fornire un considerevole vantaggio alle aree del Mezzogiorno.

3.6 Le incertezze sulla tassazione delle concessioni demaniali portuali e il dibattito con l'UE

L'approfondimento si articola in due parti: 1) delinea lo stato dell'arte sulla tassazione delle concessioni demaniali in Italia ed il dibattito con la DG Comp e 2) approfondisce il tema riportando le posizioni e le motivazioni delle parti coinvolte. Le considerazioni della DG Comp emergono da un comunicato stampa³⁴ in cui viene notificato che la Commissione ha inviato una Decisione (non ancora pubblica) allo Stato Italiano, in tale documento invita il Governo a rivedere la normativa fiscale applicata alla portualità.

Nel 2013 l'organismo della Commissione Europea inviò a ogni Stato Membro un questionario conoscitivo sulla portualità nazionale e delineò la linea di azione nei confronti dei soggetti che non si conformavano alle normative vigenti. In seguito, invitò Belgio, Olanda e Francia ad adeguare la tassazione applicata ai porti pubblici in modo da poter disporre di un sistema in grado di favorire un approccio condiviso alla competitività tra i porti degli Stati Membri.

In tutti e tre i Paesi il livello d'imposizione vigente si basa anche su tipologie di agevolazioni fiscali che, secondo la DG Comp, favoriscono i sistemi portuali di quei Paesi a discapito della concorrenza. La DG Comp vuole incentivare la creazione di un playing ground comune per la portualità europea, abolendo qualsiasi tipo di aiuto di Stato illegittimamente fornito. Quindi, l'adozione di un sistema di tassazione omologato nello Spazio Economico Europeo (SEE) ha un'importanza fondamentale nella visione europea di un sistema portuale uniforme e concorrenziale.

In Italia, le riformate Autorità di Sistema Portuale sono considerate nel diritto nazionale "enti pubblici non economici" che si occupano di attrarre e gestire investimenti e di raccordare le amministrazioni pubbliche coinvolte nei processi portuali. Quindi, non sono caratterizzate dalla connotazione di impresa attiva direttamente nella gestione delle attività economiche, bensì danno

³⁴ Comunicato stampa IP/19/241 dell'8 gennaio 2019.





in concessione l'utilizzo del demanio portuale, che è e rimane pubblico, a fronte del pagamento di un canone. In questi termini emerge la questione dirimente tra la visione dell'Unione Europea e delle Istituzioni italiane. Di seguito verranno approfondite ed elencate le motivazioni alla base delle visioni opposte:

• DG Competition: l'intento della Commissione Europea è quello di creare un livello base di competitività uguale in tutti gli Stati Membri. Per fare ciò intende uniformare l'imposizione fiscale su tutti i porti europei, di conseguenza sul sistema italiano, partendo dalle recenti decisioni nei confronti di Belgio³⁵, Francia³⁶ e Olanda³⁷. La Commissione evidenzia l'importanza dei porti nella struttura economica dell'Italia e, per questa ragione, la normativa europea in materia di aiuti di Stato sulle infrastrutture portuali è ampia³⁸. Nonostante la visione favorevole agli aiuti di Stato, l'approccio della Commissione differisce quando si considerano le attività economiche svolte da un porto, cioè dalle quali il porto trae ricavo: per queste la Commissione prevede la tassazione d'impresa in modo da non falsare la competizione intra-UE. Secondo la Commissione rientrano nella categoria di attività non economiche servizi di sicurezza, di controllo del traffico marittimo, di sorveglianza antinquinamento, ecc. e sono invece attività economiche quelle che generano ricavi per i porti, come per l'appunto la riscossione di canoni per concessioni demaniali.

In conclusione, la DG Comp afferma che il carattere giuridico delle Autorità di Sistema Portuale (enti pubblici non economici) non ha alcun effetto sostanziale sulla loro capacità di operare come imprese. Quindi, anche se le AdSP si caratterizzano come enti pubblici e non a scopo di lucro devono essere soggette a tassazione d'impresa dal momento che svolgono un ruolo di impresa. Se così non fosse, la perdita di gettito fiscale derivante dal mancato pagamento delle tasse sarebbe da ritenersi equivalente al consumo di risorse statali sotto forma di spesa fiscale e ciò consiste in aiuti di Stato non conformi alla normativa UE.

L'Italia deve comunicare alla Commissione la decisione in merito all'adattamento della normativa nazionale entro fine marzo 2019 e deve aver completato la conformazione alle prescrizioni della DG Comp entro il 31 dicembre 2019.

 Stato Italiano: il Governo ha adottato una linea diplomatica e sta lavorando all'istituzione di tavoli tecnici per studiare la semplificazione normativa necessaria e per affrontare il tema degli aiuti di Stato. Assoporti si è schierata per una linea difensiva nei confronti delle richieste avanzate dall'UE, in quanto reputate gravemente lesive del sistema portuale nazionale.

L'opposizione alle prescrizioni normative di Bruxelles si basa principalmente sulla caratterizzazione giuridica data dal diritto italiano alle AdSP, che se svolgono attività di tipo economico lo fanno attraverso società soggette al pagamento delle imposte. Inoltre, tassare le Autorità di Sistema comporterebbe gravi danni per il sistema portuale: a subire le conseguenze peggiori sarebbero le zone che attualmente operano in condizioni di svantaggio e sarebbero danneggiate dalla riduzione di una competitività già bassa. In secondo luogo, il Governo e Assoporti sostengono che i diretti competitor di molti porti italiani non sono i porti del Unione Europea, quanto piuttosto i porti della sponda opposta del Mar Adriatico e i porti della costa africana del Mediterraneo, che non sono soggetti alle normative UE. Una tassazione indiscriminata ai porti italiani li porrebbe in una condizione di minor competitività nei confronti di questi competitor, originando una perdita per l'Italia e per l'Unione.

Attualmente, non si è delineata una linea condivisa e univoca nella Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Nel caso prevalga la linea dura, l'Italia dovrà innanzitutto comunicare la non accettazione della decisione della Commissione, poi si aprirà una procedura nei confronti dell'Italia e solo allora quest'ultima potrà fare ricorso alla Corte di Giustizia Europea. Già il porto di Bruxelles e il porto di Rotterdam, in passato, sono ricorsi a questa procedura per opporsi alle decisioni di Bruxelles in materia di tassazione portuale.

I timori del Governo italiano e di Assoporti sono, dunque, relativi alle conseguenze dirette ed indirette che l'applicazione della normativa europea avrebbe sulla competitività e sulla sostenibilità del sistema portuale italiano ed in particolare del sistema portuale del Sud Italia, con il timore di veder rafforzarsi gli svantaggi competitivi rispetto ai contesti della sponda Sud del

³⁸ Reg. UE n. 651/2014.





³⁵ Decisione DG Comp del 27/7/2017, n. SA38393 (2016/C, ex 2015/E).

³⁶ Decisione DG Comp del 27/7/2017, n. SA38398 (2016/C, ex 2015/E).

³⁷ Decisione DG Comp del 21/1/2016, n. SA25338 (2014/C) (ex E 3/2008 e ex CP 115/2004).

Mediterraneo già basati su fattori quali il costo del lavoro, il costo dell'energia, la velocità delle tempistiche di pianificazione e la dimensione degli spazi portuali.

Le conseguenze dirette della normativa si produrrebbero in una riduzione delle entrate correnti per le Autorità di Sistema che, come si è evidenziato nel secondo capitolo, sono appena al di sopra del livello pre-crisi, infatti tassare i canoni sulle concessioni come attività economiche operate dalle AdSP secondo la normativa per le società vigente in Italia comporterebbe una tassazione pari al 24% (attuale IRES). L'impatto di una riduzione delle entrate correnti ridurrebbe la libertà operativa degli Enti, inducendoli a dover dipendere in maniera ancor più consistente da contribuiti a fondo perduto di natura statale e regionale, rendendo il processo di finanziamento e gestione della portualità del Mezzogiorno ancor più complesso in un contesto in crisi e bisognoso di risposte pronte ed applicabili.

Le conseguenze indirette dell'introduzione della tassazione si avrebbero in una riduzione della competitività dei porti del Sud Italia (a causa delle maggiori tariffe e dei maggiori costi per gli operatori) e, quindi, della capacità di attrarre flussi e scali da parte delle grandi alleanze in un'ottica di maggiori centralità della portualità nell'economia del Mezzogiorno. Per quanto riguarda i porti di transhipment del Sud, i diretti competitors sono il Pireo, Malta ed i porti ubicati sulla costa nordafricana, i quali non sono soggetti agli stessi vincoli introdotti dalla normativa, traendone dunque un ulteriore vantaggio in termini di attrattività e quindi di volumi ed economie di scala. Per quanto invece concerne i porti gateway i principali competitors si localizzano nel Centro-Nord Italia, questi ultimi si troverebbero nella condizione di affrontare la medesima introduzione della tassazione, ma partendo da una situazione migliore rispetto ai porti del Sud, generata da trend di contesto meno negativi.

Dunque, il tema deve essere considerato rilevante nel dibattito sullo sviluppo della portualità del Mezzogiorno, tenendo in considerazione le richieste europee di uniformità sulla tassazione portuale per creare un sistema in cui tutti i player abbiano gli stessi strumenti ed i contesti delle diverse realtà degli Stati membri, senza trascurare le esigenze di sistemi che affrontano competitors extra-UE.





4. La declinazione operativa degli strumenti ZES e ALI nella portualità del Sud Italia

Nella terza parte dell'approfondimento l'analisi si concentra sull'impatto negli specifici contesti territoriali delle aree del Sud Italia di riferimento per il PON IR 2014-2020 della riforma portuale che istituisce le AdSP e dei due strumenti descritti nel capitolo precedente.

L'obiettivo di questa prima valutazione è la piena comprensione dello stato dell'arte relativo all'attuazione operativa delle aree logistiche integrate e delle zone economiche speciali. Inoltre, ci si prefigge l'obiettivo di comprendere quale sia stato l'impatto a livello economico (costi per gli operatori, entrate per le AdSP, investimenti) e a livello di sistema (tempi della logistica, efficienza dei servizi, impressioni degli operatori, ecc.) della riforma in generale, delle ALI, pilastro del PON IR 2014-2020 e delle ZES, in quanto strumento strettamente collegato alle ALI e di diretta competenza delle Autorità di Sistema Portuale.

La riforma portuale del 2016 ha avuto un impatto sia economico, grazie alla riduzione del numero di Autorità Portuali, che nel Sud Italia sono passate da essere otto a sei, ed alla riorganizzazione dell'amministrazione in organi più dinamici ed efficienti, sia di sistema dal momento che sono stati introdotti strumenti per semplificare le procedure amministrative e sveltire i tempi della burocrazia (fast corridors, pre-clearing ed altri). La logica con cui si procederà a valutare questi elementi è la valutazione dei bilanci consuntivi delle Autorità di Sistema Portuale e degli investimenti nelle aree portuali e limitrofe.

Infine, la valutazione dell'efficacia dei due strumenti sarà portata avanti tenendo in considerazione le complicazioni burocratiche e la difficoltà e complessità dei processi di attuazione. La recente emanazione della legge sulle semplificazioni burocratiche delle ZES rende il processo di analisi di queste ultime limitato. Per quanto riguarda le ALI la situazione è simile e le valutazioni possono essere espresse in ottica di sistema, più che in ottica economica e si valuteranno anche gli investimenti del pubblico e dei privati in questo ambito.

4.1 La valutazione degli effetti territoriali della riforma portuale del 2016

L'analisi di breve periodo dell'impatto socio-economico nei singoli contesti delle AdSP del d.lgs. n. 169/2016 non è semplice per alcune ragioni che vanno necessariamente considerate nell'ambito di questo lavoro. Innanzitutto, il 2017 è stato l'anno di transizione dalle Autorità Portuali alle nuove Autorità di Sistema Portuale e il processo di implementazione della nuova normativa ha comportato delle tempistiche che variano a seconda della Regione. Per questa ragione vanno tenute in considerazione eventuali dilazioni per l'effettiva operatività delle neoistituite AdSP. In dettaglio, l'iter ha richiesto la nomina del Presidente dell'Autorità, del Segretario Generale, del Comitato di gestione, del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e, in seguito, operazioni di armonizzazione delle procedure.

Quindi, la logica con cui ci si propone di analizzare l'effetto della riforma sulla portualità è di considerare le diverse Autorità di Sistema Portuale singolarmente, così da tenere in conto i diversi processi di adozione e poter essere precisi nell'analisi degli effetti nei casi specifici, offrendo una visione di benchmark utile al trasferimento delle buone pratiche ed alla condivisione degli elementi di forza, oltreché alla identificazione delle problematiche ancora in sospeso.

4.2 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Il processo di formazione dell'Autorità di Sistema Portuale in esame è caratterizzato dalla concessione dell'autonomia finanziaria all'Autorità Portuale di Salerno fino al 31 dicembre 2017. Quindi, sostanzialmente, fino a quella data vi erano due Enti separati: l'Autorità Portuale di Salerno, che ha operato in autonomia finanziaria, e l'Autorità Portuale di Napoli, che nel corso del 2017 è formalmente divenuta Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale con la nomina del Presidente. La cessazione dell'autonomia finanziaria il 31 dicembre 2017 ha dato luogo alla nascita sostanziale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che opera in maniera unificata dal primo gennaio 2018.

L'aspetto finanziario dell'Autorità di Sistema più interessante è la modalità di gestione delle entrate correnti utilizzate per il finanziamento delle attività gestionali e di investimento, le entrate tipiche si dividono in entrate tributarie e canoni per concessioni demaniali. Le entrate tributarie sono composte da tre voci:

- tasse portuali (sull'imbarco e lo sbarco delle merci) ed eventuali tasse addizionali (non utilizzate nei contesti delle AdSP del Sud Italia);
- tassa di ancoraggio;





canoni di concessioni per l'utilizzo in esclusiva di aree demaniali portuali.

Nel corso del 2017 gli effetti della riorganizzazione non sono ancora pienamente evidenti, il gettito dalle tasse portuali si è ridotto da €9.265.507 a €7.864.643, mentre il gettito dalla tassa di ancoraggio è aumentato da €4.023.001 a €5.650.097. Le entrate derivanti da concessioni demaniali sono in leggera flessione e passano da €15.369.496 a €14.201.131. Tuttavia, è utile ricordare che questi dati sono potenzialmente soggetti anche ad eventi non strutturali e non specifici per un determinato anno.

E' interessante rilevare come nel 2015 la somma delle entrate delle AP di Napoli e Salerno fosse di 25,49 mln di Euro. Questo valore con la costituzione dell'AdsP nel 2017 è salito a 27,71 mln di Euro, registrando un +8,7%.

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)	9.265.507	7.864.643
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)	4.023.001	5.650.097
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)	15.369.496	14.201.131

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Nell'ambito del Piano Operativo Triennale 2017-2019 (con proiezione al 2020), si definiscono gli obiettivi per gli investimenti necessari alla portualità campana. Per i porti di Napoli e Salerno sono programmati e in attesa di finanziamento una serie di investimenti necessari a integrare i sistemi portuali con le ferrovie, facendo leva sull'intermodalità anche per alleggerire il traffico pesante nelle cinture delle città. Altri investimenti sono legati all'espansione delle banchine e al dragaggio dei fondali con l'obiettivo di accogliere navi sia nel settore crocieristico sia nel settore container di maggiori dimensioni, un problema critico per il porto storico di Napoli.

A questi argomenti si ricollega lo sviluppo ad oriente del porto di Napoli, per il quale si conferma l'intervento per la realizzazione della Darsena di Levante dove sono in corso i lavori di tombamento del terminal e di dragaggio dei fondali. Il POT 2017-2019 precisa che l'opera è programmata nel medio termine perché il progetto deve essere preceduto da interventi di bonifica e di riqualificazione urbana che colleghino l'agglomerato di San Giovanni con il mare. Inoltre, nel documento di pianificazione si ribadisce il valore strategico dei dragaggi dei porti di Napoli e di Salerno e in questo contesto riprendono i lavori di dragaggio per il primo, mentre per il secondo sono state attuate le prescrizioni fissate e manca l'autorizzazione per il completamento previsto nel 2020.

Numerose sono le iniziative portate avanti con le Università del territorio. Il Master in Trasporti, Logistica e Turismo presso l'Università di Salerno, il protocollo di intesa con l'Università Parthenope per l'istituzione del polo di ricerca PortForward a cura di Mar. Te. Sealand Logistics, parte di un più ampio progetto in collaborazione con l'M.I.T. di Boston.

La promozione dell'intermodalità è un tema di vitale importanza, che deve essere sviluppato coinvolgendo gli interporti campani (Nola e Marcianise), come è stato fatto attraverso l'accordo stretto con Rete Ferroviaria Italiana. Gli obiettivi di tale progetto consistono nella crescita dei traffici sui porti campani e nella promozione del traffico su rotaia di lunga percorrenza. Inoltre, la prima zona economica speciale operativa è quella campana, vantaggio che si rivelerà fondamentale per lo sviluppo dell'economia regionale e portuale negli anni a venire. A questo proposito l'AdSP ha stretto un accordo con Banco di Napoli S.p.A. per il finanziamento e la consulenza a imprese medio-piccole che vorranno investire nella ZES, con un plafond di 1,5 miliardi di euro.





Principali accordi e azioni concluse dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI Campana	AP di Napoli, AP di Salerno, MIT, Regione Campania, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI	28 Settembre 2016
Finanziamento e supporto manageriale e strategico alle imprese che si installeranno nella Zona Economica Speciale Adriatica	Accordo di collaborazione permanente	AdSP del Mar Tirreno Centrale e Banco di Napoli S.p.A.	16 Novembre 2017
Sviluppo del traffico merci da e per il porto di Napoli attraverso l'utilizzo degli interporti campani di Nola e Marcianise e promozione dell'intermodalità terrestre e marittima	Accordo di collaborazione	AdSP del Mar Tirreno Centrale e Rete Ferroviaria Italiana	19 Aprile 2017
Istituzione del polo di ricerca PortForward con il duplice obiettivo di stabilire relazioni con i centri di ricerca applicata e sfruttare il loro lavoro per migliorare il sistema portuale	Protocollo di intesa	AdSP del Mar Tirreno Centrale, Mar. Te Sealand Logistics, Università Parthenope e Massachusetts Institute of Technology	29 Novembre 2018

A seguito della presentazione del Piano di Sviluppo Strategico (PSS) approvato dalla Giunta Regionale nel maggio 2018, la ZES è stata istituita ai sensi del D.lg. n. 91/2017 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Nell'ottobre 2018 è stato costituito il Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale e nel gennaio 2019 è stata istituita la Cabina di regia della zona economica speciale. La ZES comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e i relativi retroporti, gli aeroporti di Napoli e Salerno, gli interporti di Marcianise e Nola, vari agglomerati industriali e aree logistiche, per un'estensione di 5.154 ettari a fronte del massimo di 5.467 ettari.

Nel Piano di Sviluppo Strategico redatto dalla Regione, si pone in evidenza la centralità delle infrastrutture per uno sviluppo coerente e sostenibile del sistema portuale e logistico campano e per la massimizzazione dei benefici della ZES. La ZES è intesa come un'opportunità per riuscire a programmare investimenti infrastrutturali con una logica di sistema, connettendo al meglio porti, interporti e le retrostanti aree industriali.

Questo passaggio viene ritenuto necessario e ulteriormente evidenziato nel PSS, in quanto si ricollega al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e a una logistica integrata e intermodale, fattore di competitività necessario a rendere effettiva l'evoluzione dell'economia campana attraverso la portualità. Molti interventi già pianificati nel Piano Direttore per la Mobilità saranno significativi per il funzionamento della ZES e verranno perciò completati nel più breve tempo possibile, si ricordino: i collegamenti autostradali (porto di Salerno) e ferroviari di ultimo miglio (porto di Napoli), le opere di dragaggio nei porti di Napoli e Salerno, il potenziamento delle superfici adibite a movimentazione merci nell'aeroporto di Napoli e gli adeguamenti dell'accessibilità e delle strutture dell'interporto di Marcianise.

Oltre a questi interventi si inseriscono poi quelli pianificati dall'Autorità di Sistema Portuale per servire in maniera più efficiente le diverse tipologie di traffico marittimo, quali ammodernamento dei terminal container, accessibilità agli interporti e poli intermodali interni.





AMOURAN STACKE REPNA AND DESCRIPTION ASSOCIATION AND ALLEGO ASSOCIATION AND

Aree interessate dall'istituzione della Zona Economica Speciale della Campania (in rosso)

Fonte: Piano di Sviluppo Strategico, Regione Campania, 2018.

L'Area Logistica Integrata Campana interessa diversi enti tra cui le Autorità Portuali di Napoli e Salerno (ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale), la Regione Campania, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia per la Coesione Territoriale e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. L'area infrastrutturale e produttiva individuata dall'Accordo di Adesione comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, l'Interporto Campano di Nola e l'Interporto Sud Europa di Marcianise/Maddaloni.

I due interporti sono realtà dinamiche e centrali nella rete TEN-T dei trasporti, rispettivamente l'interporto di Marcianise ha rilevanza core e quello di Nola ha rilevanza comprehensive. La struttura di Marcianise, situata a 28 km dal porto di Napoli e collegata ad esso attraverso strada e ferrovia, opera anche con la finalità di retroporto per il capoluogo di Regione garantendo all'interno del perimetro servizi di carico/scarico, stuffing/unstuffing, movimentazione, deposito doganale di tipo C ed area di temporanea custodia di tipo A3. Entrambe le strutture presentano problemi di congestione dovuti alla vicinanza al nodo di Napoli e problemi per i servizi ferroviari di massa trasportabile a causa delle limitazioni in termini di sagoma e di massa assiale.

Per ovviare a questi problemi entrambi gli interporti hanno messo al bando una serie di lavori finalizzati a modernizzare ed adeguare le infrastrutture ferroviarie per cogliere le future opportunità legate all'avvio della ZES in Campania. Nel 2018 l'interporto Sud Europa ha movimentato oltre 2.300³⁹ treni e l'interporto di Nola ne ha movimentati 1.907⁴⁰.

A valere sull'ALI Campana attualmente il PON IR finanzia il progetto di completamento "Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest" per un importo di circa 60 milioni di euro e la cui conclusione è prevista nel 2019.

⁴⁰ Interporto Campano di Nola, 2018.





³⁹ I.S.E. Interporto Sud Europa, 2018.

4.3 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale

L'AdSP del Mar Adriatico Meridionale è operativa dall'aprile del 2017 con la nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Considerando il breve lasso di tempo intercorso dalla nomina del Presidente e dalla costituzione dell'Autorità di Sistema è evidente che il 2017 è stato in parte un anno di transizione. Per questa ragione, nel 2017 è stato istituito un unico obiettivo istituzionale, il "Completamento della fase di start-up relativa alla istituzione dell'AdSP". L'Autorità di Sistema Portuale è effettivamente operativa durante la seconda metà del 2017, come testimonia il raggiungimento dell'obiettivo prefissato e la possibilità di fare sistematico affidamento sulle funzioni e sulle attività della neoistituita Autorità.

L'aspetto finanziario dell'Autorità di Sistema analizzato è di nuovo relativo alle entrate correnti finalizzate alle attività gestionali ed agli investimenti. La gestione centralizzata dell'Autorità di Sistema ha avuto un impatto positivo sia sul gettito delle tasse portuali, da €6.328.340 a €7.464.861, che sul gettito della tassa di ancoraggio, da €3.747.938 a €3.809.097. Gli introiti derivanti da canoni per concessioni demaniali sono passati da €6.991.430 a €6.378.878, in leggero calo. Quindi, si delinea una situazione in miglioramento rispetto all'ultimo anno di operatività delle singole Autorità Portuali a vantaggio del nuovo modello di governance introdotto dalla riforma.

E' importante rilevare come nel 2015 la somma delle entrate delle AP di Bari, Brindisi e Manfredonia fosse di 18,95 mln di Euro. Questo valore con la costituzione dell'AdsP nel 2017 è calato, registrando un valore pari a 17,65 mln di Euro, con un -6,8%.

Z016 Z017 Gettito derivante da tasse portuali (in €) 6.328.340 7.464.861 Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €) 3.747.938 3.809.097 Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €) 6.991.430 6.378.878

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Gli accordi istituzionali di maggior rilievo stipulati grazie alla direzione operativa unitaria dell'Autorità di Sistema sono riportati di seguito:

- Nel 2017 è stato firmato un primo protocollo di collaborazione tra AdSP del Mar Adriatico Meridionale e AdSP del Mar Tirreno Centrale, con l'obiettivo di sviluppare sinergicamente il piano di mobilità europea Infrastrutture e Reti promosso dal PON 2014-2020 e portare avanti l'area logistica integrata Tirrena-Adriatica. L'accordo promuove inoltre la semplificazione e l'accelerazione delle infrastrutture strategiche incluse nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo della rete TEN-T:
- Adesione dell'Autorità al network europeo LOOP-Ports, finalizzato a facilitare ed a promuovere il processo di transizione verso un'economia circolare che veda la nascita di proposte legislative e misure di sviluppo in diversi settori: produzione, consumo, gestione dei rifiuti, mercato secondario delle materie prime, promozione della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione.

Numerose le iniziative finalizzate a un progetto inclusivo e di collaborazione con università e istituti superiori primari e secondari per l'intermodalità e la zona economica speciale. Inoltre, approfondimenti sui medesimi temi sono eseguiti attraverso accordi e incontri con gli attori direttamente interessati e si sono rivelati di estrema importanza. Il Banco di Napoli S.p.A. (controllata da Intesa San Paolo) ha firmato un accordo per il finanziamento (plafond da 1,5 miliardi di euro) e il supporto manageriale delle PMI che investiranno nella zona economica speciale. L'intermodalità è stata affrontata con la partecipazione al progetto INTER-PASS e la concessione in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal della ferrovia di ultimo miglio del terminal Costa Morena Est di Brindisi e l'accordo di collaborazione volto a sviluppare il rapporto tra Interporto di Bologna-Bari Scalo Ferruccio-Porto di Brindisi.

⁴¹ Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Relazione di rendiconto sull'attività dell'anno 2017.





Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP del Mar Adriatico Meridionale

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Sistema Pugliese-Lucano	AP di Bari, AP di Brindisi, AP di Manfredonia, AP di Taranto, MIT, Regione Puglia, Regione Basilicata, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI	14 Settembre 2016
Sviluppo dell'Area Logistica Integrata Tirrena- Adriatica e degli obiettivi di mobilità europea posti dal PON IR 2014-2020, anche attraverso la realizzazione delle infrastrutture connesse alla rete TEN-T	Protocollo di collaborazione	AdSP del Mar Adriatico Meridionale e AdSP del Mar Tirreno Centrale	14 Settembre 2017
Finanziamento e supporto manageriale e strategico alle imprese che si installeranno nella Zona Economica Speciale Adriatica	Accordo di collaborazione permanente	AdSP del Mar Adriatico Meridionale e Banco di Napoli S.p.A.	5 Dicembre 2017
Progetto volto al miglioramento delle connessioni intermodali tra i porti dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale e gli aeroporti della regione adriatico-ionica	Progetto di cooperazione	Aeroporti di Puglia S.p.A. e AdSP del Mar Adriatico Meridionale	30 Gennaio 2018
Sviluppo e promozione del trasporto ferroviario sulla tratta Interporto di Bologna-Bari Scalo Ferruccio-Porto di Brindisi e di nuovi partenariati nazionali ed internazionali. Inoltre, i partner lavoreranno al sostegno e la condivisione di conoscenze logistiche, lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e di facilities da offrire agli utenti	Accordo di collaborazione	AdSP del Mar Adriatico Meridionale e Interporto di Bologna S.p.A.	10 Luglio 2018
Promozione del processo di transizione verso un'economia circolare attraverso proposte legislative e misure di sviluppo di un business sostenibile	Network dell'Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia (EIT)	Danimarca, Francia, Gemania, Italia, Paesi Bassi e Spagna; 7 partner attivi nell'ambito della sostenibilità, tra università e privati	12 Dicembre 2018

La ZES Adriatica è nella fase finale della definizione e Puglia e Molise stanno effettuando le ultime modifiche al Piano di Sviluppo Strategico, che sarà formalizzato indicativamente nel marzo 2019. La ZES Adriatica fa capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale.

È di recente ammissione a finanziamento sul PON il progetto "Porto di Brindisi – Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio" per un importo di circa 40 milioni di euro.

4.4 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

L'Autorità di Sistema del Mar Ionio comprende il solo porto di Taranto e per questa ragione ha affrontato un processo di transizione da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema molto lineare. Il contesto in cui si colloca l'analisi dell'operato dell'Ente necessita di una cauta analisi per via del periodo particolarmente travagliato attraversato negli ultimi 5 anni, da quando nel 2014 le compagnie di navigazione Evergreen Line e COSCO hanno cancellato le attività di transhipment nel porto di Taranto a vantaggio del porto greco del Pireo.

Negli stessi anni si è anche acuita la crisi del polo produttivo dell'ILVA di Taranto, a causa di diversi fattori tecnici e di incompatibilità ambientale dell'impianto con il contesto urbano. Pertanto, il porto di Taranto è entrato in grave crisi poiché i suoi





traffici si basano principalmente su container e rinfuse solide. I primi si sono ridotti a 0 TEU nel 2017 (paragonati a 716.856 TEU del 2005). Le rinfuse solide dipendono principalmente dalle attività manifatturiere locali e la domanda si è ridotta a causa della crisi del 2008 e della crisi dell'ILVA: ciò è evidenziato dal dimezzamento del movimentato, da 24 milioni di tonnellate nel 2005 a 11 milioni di tonnellate nel 2017. Nel corso del 2018 si sono registrati numeri positivi per le rinfuse solide (+3,1%) con 11,7 milioni di tonnellate, a cui si sono contrapposti le performance delle rinfuse liquide che hanno raggiunto 3,8 milioni di tonnellate (-17,7%) e delle merci varie (-13,3%) con 5 milioni di tonnellate.

Questi eventi hanno avuto un forte impatto sul tessuto economico dell'area ed in particolare dell'ecosistema portuale, causando una grave crisi occupazionale tra i lavoratori della portualità e della logistica. A questo proposito lo Stato è intervenuto con l'istituzione dell'Agenzia Portuale Nazionale di Taranto che si occupa di integrare i 522 esuberi di Terminal Container Taranto (TCT), ex Evergreen Line. Altri cali occupazionali legati alla crisi, ormai radicata della realtà portuale, si sono ripresentati a fine 2018 con la necessità di gestire altri 150 esuberi di attività legate alla portualità ed alla logistica per cui sono stati attivati canali istituzionali paralleli a quello dell'Agenzia Portuale Nazionale.

Per questa serie di ragioni nel gennaio 2016 l'allora Autorità Portuale è stata commissariata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il commissariamento è stato rinnovato nel luglio 2016 ed infine, nel novembre dello stesso anno, il Commissario Straordinario è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Dunque, il 2017 è caratterizzato dalla gestione del porto di Taranto da parte del nuovo Ente. L'analisi delle entrate correnti mostra una situazione pressoché stabile rispetto al 2016, ma in calo per quanto riguarda gettito da concessioni demaniali e tasse portuali. Il gettito da tasse portuali è diminuito da €15.652.423 a €13.261.579, mentre il gettito dalla tassa di ancoraggio è passato da €4.447.579 a €4.742.922. Il gettito dei canoni per le concessioni demaniali è diminuito da €1.539.204 a €1.507.050. Complessivamente le entrate derivanti da tasse portuali e canoni di concessioni per il contesto tarantino sono passate da circa € 27,6 mln l'anno del 2005 a circa € 19,5 mln nel 2017, evidenziando una contrazione della capacità di auto-finanziamento degli sviluppi portuali in un contesto di forte crisi dei traffici. Il trend fra il 2015 (ultimo anno pre-riforma) e il 2017 evidenzia un -2,8% delle entrate correnti, contribuendo al trend negativo registrato anche nel contesto dell'altra AdSP della Puglia.

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP del Mar Ionio

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)	15.652.423	13.261.579
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)	4.447.579	4.742.922
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)	1.539.204	1.507.050

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Gli interventi caratterizzati nel POT 2017-2019 sono orientati alla modernizzazione del porto di Taranto con il fine di renderlo un porto hub per le grandi alleanze. I massicci investimenti della Piastra portuale e dei dragaggi del porto di Taranto si muovono in questa direzione e segnalano l'indirizzo della neoistituita Autorità di Sistema. La Piastra portuale (intervento di €219.000.000) è l'investimento più importante in ottica di sistema e in termini economici, andrà ad incrementare sostanzialmente l'efficienza del porto nei traffici commerciali e nella diversificazione di questi ultimi. Inoltre, contribuirà a migliorare le potenzialità del sistema portuale nel traffico di tipo gateway in alternativa al transhipment, che è molto più volatile e genera dipendenza da fattori aleatori non programmabili per l'Autorità. La Piastra si ricollega anche al tema della zona economica speciale, creando una perimetrazione all'interno di un unico circuito doganale volto all'accelerazione dei controlli ed all'abbattimento di costi e tempi. Una parte rilevante dell'opera consiste nello sviluppo della Piattaforma logistica, integrata nei diversi segmenti del trasporto (strada-ferro-mare).

L'Autorità di Sistema è attiva negli ambiti della ricerca e dell'innovazione sviluppando l'incubatore Future Port Innovation Hub, con l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e collaborazioni con il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) sul futuro del porto di Taranto ed il suo impatto sulle economie nazionale e del Mezzogiorno. Inoltre, si ricorda l'accordo con il Banco di Napoli S.p.A. sulla zona economica speciale negli stessi termini elencati per le altre Autorità.





Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP del Mar Ionio

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Sistema Pugliese-Lucano	AP di Bari, AP di Brindisi, AP di Manfredonia, AP di Taranto, MIT, Regione Puglia, Regione Basilicata, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI	14 Settembre 2016
Finanziamento e supporto manageriale e strategico alle imprese che si installeranno nella Zona Economica Speciale Jonica	Accordo di collaborazione permanente	AdSP del Mar Ionio e Banco di Napoli S.p.A.	28 Novembre 2017
Definizione di un programma pluriennale per la creazione di un hub specialistico per le attività di "green ship recycling" a promozione della sostenibilità della blue economy	Accordo quadro	AdSP del Mar Ionio e Agenzia Industrie Difesa Gian Carlo Anselmino	28 Novembre 2017
Creazione del FuturePORT Innovation Hub con gli obiettivi di favorire l'impresa innovativa e consolidare i rapporti col territorio e con gli operatori nell'ambito dell'economia marittima, anche in chiave digitale	Accordo di collaborazione	AdSP del Mar Ionio, Università degli Studi di Bari "A. Moro" e BaLab - Università di Bari	21 Dicembre 2018

La ZES Jonica attraversa la fase finale dell'iter istitutivo, in data 21 febbraio 2019 è stato consegnato, da parte della Regione Puglia e della Regione Basilicata il Piano di Sviluppo Strategico (PSS) al MEF per un'ulteriore approvazione a seguito di modifiche effettuate sui temi dei finanziamenti. In seguito, il PSS dovrà a sua volta, essere approvato dalle due Regioni congiuntamente e infine la ZES sarà istituita con D.P.C.M. La ZES Jonica fa capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

L'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano è formata dalle Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia (ora AdSP del Mar Ionio), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Puglia, dalla Regione Basilicata, dall'Agenzia per la Coesione Territoriale e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Le principali infrastrutture su cui insiste l'ALI sono i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto, a cui si appoggiano anche i centri produttivi della Basilicata, lo scalo Ferruccio, il raccordo GTS e l'annesso interporto e lo scalo ferroviario intermodale della Lugo Terminal. Il principale polo intermodale dell'ALI è l'Interporto Regionale della Puglia di Bari, Rail-Road terminal core della rete TEN-T, collegato via ferrovia con i porti di Bari, Brindisi e Taranto. L'interporto è andato incontro a notevoli difficoltà finanziarie nel corso del 2018, sfociate in un contenzioso con la Regione Puglia, che ha portato alla cessione dell'area al fondo immobiliare Prelios che si occuperà della gestione e del rilancio delle attività dell'interporto.

I progetti attualmente finanziati dal PON riguardano:

- gli interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto (costo di circa 18 milioni di euro e conclusione prevista nel 2020);
- il Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale 1[^] fase funzionale n. 2 lotto: Cagioni e Piastra Logistica Taranto (costo di circa 25 milioni di euro e conclusione prevista nel 2020).

Ad essi si aggiunge il progetto di recente ammissione a finanziamento "Porto di Taranto – Diga foranea fuori rada – tratto di ponente".

La progettualità fortemente promossa dall'AdSP prevede che il Molo Polisettoriale del porto di Taranto possa riavere un importante riposizionamento strategico nel Mediterraneo centrale con il raggiungimento graduale di significativi traffici, grazie al





rilascio della concessione alla holding turca Yilport, tredicesimo operatore terminalista mondiale, avvenuto nei primi mesi del 2019, con l'obiettivo di riaprire ai traffici containerizzati già nel 2020.

4.5 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio e Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno e Ionio e dello Stretto aveva la sede nel porto di Gioia Tauro (core network rete TEN-T) ed è stata istituita nel 2017, seppur concedendo a Messina autonomia finanziaria ed amministrativa fino a giugno 2017. Ciononostante, all'inizio del luglio 2018, Messina non era ancora entrata a far parte della neoistituita Autorità di Sistema. A seguito di queste vicende, nel D.lg. n. 119/2018 (Decreto fiscale) convertito con L. n. 136/2018, è stata istituita la sedicesima AdSP, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, comprendente i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, e l'Autorità precedente è stata rinominata Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio e comprende i porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotone e Palmi.

Nel mese di febbraio 2019 la Regione Calabria ha presentato ricorso alla L. n. 136/2018 (sugli articoli riguardanti la nuova AdSP) presso la Corte costituzionale. La Regione esprime dubbi sulla procedura, piuttosto complicata, che regola il potere del Comitato di Indirizzo della ZES su porti che si trovano nella Regione in cui viene formata la ZES, ma sono sotto un'Autorità di Sistema avente sede in un'altra Regione. Oltre a esporre dubbi su questo tema, la Regione Calabria lamenta il mancato coinvolgimento della Regione nell'istituzione della nuova Autorità dello Stretto, come avvenuto in precedenza - per la validità costituzionale dell'iter - in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Necessita di un paragrafo di approfondimento la situazione occupazionale del porto di Gioia Tauro, caratterizzata dalla profonda crisi del Medcenter Container Terminal, gestito sino ad Aprile del 2019 in modo paritetico dal gruppo Contship Italia S.p.A. e Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC). Dal 2005 al 2017 il calo dei contenitori movimentati dal terminal è stato del 31,1%, calo che si è rispecchiato nei tagli al personale operati dalla società che lo ha in gestione. Nei primi mesi del 2019, più di 500 sono i lavoratori a rischio a causa della difficoltà del porto di ricollocarsi in maniera competitiva nel mercato mediterraneo che negli ultimi anni è diventato sempre più dinamico grazie al rafforzamento della capacità competitiva dei porti spagnoli di Valencia e Barcellona, ma soprattutto dei concorrenti più diretti della portualità del Sud Italia come il Pireo, Malta e Tangeri.

La crisi occupazionale introduce una dinamica involutiva preoccupante, perché spiazza risorse umane le cui competenze sono fondamentali in un processo di crescita e di rinnovamento dell'attività portuale. Nel corso dei primi mesi del 2019 è avvenuto il passaggio azionario delle quote dal gruppo Contship al gruppo MSC, attraverso una razionalizzazione che porta ad avere un unico socio del terminal container, con prospettive di importanti investimenti in ammodernamenti dei mezzi tecnici per le operazioni di imbarco e sbarco già nel biennio 2019-2020 in prospettiva di incrementi rilevanti dei traffici con obiettivo di superare i 4 milioni di TEU nel 2025.. Il gruppo Contship rimane attivo nel contesto portuale attraverso la gestione dell'Interporto di Gioia Tauro che si prevede entrerà a regime nel 2020, con l'obiettivo la movimentazione di traffici ferroviari sia di tipo containerizzato sia di tipo combinato strada-rotaia.

Le incertezze sul modello di governance dovuta alla mancata integrazione dei due enti non permettono di effettuare valutazioni rispetto agli andamenti delle entrate correnti nel corso degli ultimi due anni. L'analisi sulle entrate correnti e sulla capacità di svolgere sinergicamente attività operative e finalizzare investimenti delle ex Autorità Portuali risulta inficiata da queste complicanze. Le due AdSP sono analizzate separatamente, sebbene ciò comporti due imprecisioni, 1) il porto di Villa San Giovanni rientra nell'AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio perché fino alla creazione dell'AdSP dello Stretto si trovava sotto l'AP di Gioia Tauro e 2) l'analisi dell'AdSP dello Stretto non comprende il porto di Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)*	571.241	747.136
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)*	11.497.457	12.413.157
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)*	2.576.458	2.518.298

^{*}Comprende anche il porto di Villa San Giovanni, ora parte dell'AdSP dello Stretto.

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.





I dati per l'AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio evidenziano un miglioramento nel gettito delle entrate tributarie e una riduzione dei canoni, seppur contenuta fra il 2016 e il 2017.

L'AdSP dello Stretto mostra lo stesso trend dell'AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio, evidenziando un miglioramento più consistente sul gettito delle entrate tributarie.

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP dello Stretto

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)*	9.236.755	11.735.655
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)*	2.629.279	4.059.276
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)*	3.239.059	3.226.256

^{*}Sono esclusi il porto di Villa San Giovanni (contabilizzato con l'AP di Gioia Tauro) e il porto di Reggio Calabria.

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Polo Logistico di Gioia Tauro	AP di Gioia Tauro, MIT, Regione Calabria, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI, CORAP	23 Gennaio 2017

Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP dello Stretto

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Quadrante Sud Orientale della Sicilia	AP di Augusta, AP di Catania, AP di Messina, MIT, Regione Siciliana, Comune di Gela, Comune di Siracusa, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI, Interporto di Catania - SIS	11 Novembre 2016
Sviluppo di una collaborazione costante volta alla pianificazione ed alla programmazione di un sistema intermodale marittimo siciliano in coerenza con la rete TEN-T	Protocollo di intesa	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, AdSP del Mare di Sicilia Orientale e AP di Messina- Milazzo (ora AdSP dello Stretto)	29 Marzo 2018

Il Piano di Sviluppo Strategico della ZES è stato approvato nel marzo 2018 dalla Giunta Regionale e la ZES è stata istituita con D.P.C.M. nel maggio 2018. In seguito, è stato costituito il Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dall'AdSP, ciononostante, nei mesi precedenti la conversione in legge del Decreto semplificazioni, la Regione Calabria non ha portato avanti i lavori (a differenza della Regione Campania) e si trova ora indietro nell'operatività effettiva della ZES.

Sono stati definiti e hanno iniziato ad essere attuati gli investimenti principali, per cui sono attesi i risultati nel medio periodo, tra questi: l'adeguamento e il potenziamento delle linee ferroviarie e autostradali per permettere il transito di cubature più elevate (in modo da eliminare i colli di bottiglia esistenti) e garantire migliori collegamenti di ultimo miglio e con i poli intermodali, potenziamento delle infrastrutture per le telecomunicazioni e adeguamento dei servizi di trasporto pubblico nelle aree interessate dalla ZES. Queste ultime sono il macronodo di Gioia Tauro (comprendente il porto e il retroporto), il porto e il retroporto di Reggio Calabria, i porti di Villa San Giovanni, di Crotone, di Vibo Valentia e di Corigliano Calabro, gli aeroporti di





Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone e gli agglomerati industriali di Crotone, Vibo Valentia, Corigliano Calabro e Lamezia Terme (figura 4). L'estensione complessiva della ZES sarà di 2.446 ettari su un massimo di 2.476 ettari.

Agglomerato di Schiavonea Agglomerato di Crotone Agglomerato di Crotone Agreoporto di Lamezia Terme Agglomerato di Porto Salvo Porto di Giola Tauro Agglomerato di Rosanni Porto di Reggio calabria Aereoporto di Reggio Calabria Aereoporto di Reggio Calabria Aereoporto di Reggio Calabria Rete Stradale Primaria Autostrada A2 Strada Statale Rete Ferroviaria Nazionale

Principali infrastrutture interessate dall'istituzione della Zona Economica Speciale della Calabria

Fonte: Piano di Sviluppo Strategico, Regione Calabria, 2018.

L'Area Logistica Integrata del Polo di Gioia Tauro è formata dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Calabria, dall'Agenzia per la Coesione Territoriale e infine dal Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive (Co.R.A.P.). Le principali infrastrutture all'interno dell'ALI sono i porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia e Villa San Giovanni, l'agglomerato industriale di Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando ed i tratti del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo di Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello-Gioia Tauro e della linea Tirrenica.

I progetti attualmente finanziati dal PON riguardano:

- Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord (costo di circa 18 milioni di euro e conclusione nel 2019);
- Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali (costo di circa 5 milioni di euro e concluso nel 2018).





 Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario (costo di circa 20 milioni di euro e la cui conclusione era prevista nel 2018).

4.6 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nel giugno 2017 è nata formalmente l'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale con la nomina del Presidente, seguita dalla rapida costituzione del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Nella Relazione del Presidente si parla del 2017 in termini di fase di graduale adattamento destinato alla programmazione e progettazione di un intervento massiccio per ridare un ruolo centrale alla portualità.

L'AdSP e il porto di Palermo in particolare scontano un ritardo dovuto ad anni di inattività progettuale: il Piano Regolatore Portuale (PRP) è stato bloccato per dieci anni a scapito della competitività infrastrutturale e operativa del settore. A questo proposito è stato dissequestrato dopo due anni il molo Vittorio Veneto e sono stati pianificati i lavori di espansione e adeguamento per incrementare il traffico crocieristico.

I dati relativi al bilancio del 2017 riportati in tabella sono stabili relativamente alle entrate per concessioni demaniali e sono invece in parte incompleti sulle entrate tributarie. Il gettito derivante dalle tasse portuali nel 2017 ammonta a €1.602.262 rispetto a €223.618 (relativo solo ai porti di Palermo e Termini Imerese), mentre quello dalla tassa di ancoraggio è di €583.183 rispetto a €257.950 (relativo, come sopra, a Palermo e Termini Imerese). Il gettito da canoni per le concessioni demaniali è leggermente aumentato nel 2017, passando da €4.023.780 a €4.076.713.

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)	223.618*	1.602.262
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)	257.950*	583.183
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)	4.023.780*	4.076.713

^{*}Sono considerati solo i porti di Palermo e Termini Imerese, esclusi Porto Empedocle e Trapani.

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Quadrante della Sicilia Occidentale	AP di Palermo, Capitaneria di Porto di Trapani, MIT, Regione Siciliana, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI, Società Interporti Siciliani	22 Luglio 2016
Sviluppo di una collaborazione costante volta alla pianificazione ed alla programmazione di un sistema intermodale marittimo siciliano in coerenza con la rete TEN-T	Protocollo di intesa	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, AdSP del Mare di Sicilia Orientale e AP di Messina- Milazzo (ora AdSP dello Stretto)	29 Marzo 2018

L'Accordo di Adesione all'Area Logistica Integrata del Quadrante della Sicilia Occidentale è stato sottoscritto dall'Autorità Portuale di Palermo (ora AdSP del Mare di Sicilia Occidentale), dalla Capitaneria di Porto di Trapani, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione Sicilia, dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e da Società Interporti Siciliani. La dotazione infrastrutturale consiste nei porti di Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani, il terminale intermodale di Palermo-Brancaccio collegato alla linea ferroviaria Palermo-Trapani e gli aeroporti di Palermo, Trapani, Lampedusa e Pantelleria.





Nel marzo 2018 è stata istituita la Cabina di regia regionale con il compito di individuare le aree da includere nelle zone economiche speciali e redigere il Piano di Sviluppo Strategico da presentare in Consiglio dei Ministri. Tuttora non ci sono stati avanzamenti particolari.

Sono di recente ammissione a finanziamento a valere sul PON i progetti "Porto di Termini imerese - Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m.", "Porto di Termini imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento)", "Porto di Palermo - Lavori di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale".

4.7 Il caso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è stata istituita con la nomina del Presidente nell'aprile 2017, a valle della scelta di spostare la sede dell'Autorità di Sistema da Augusta (porto *core* della rete TEN-T) a Catania (porto *comprehensive*). La contabilità delle ex Autorità Portuali di Augusta e di Catania è stata redatta separatamente fino all'1° gennaio 2018, evidenziando le difficoltà burocratiche ed amministrative in fase istitutiva. Nel porto di Catania ha avuto continuità la gestione commissariale, anche a seguito della nomina del Presidente della neoistituita Autorità di Sistema.

Durante il primo anno di esercizio dell'Ente si registrano entrate correnti finalizzate al finanziamento delle attività gestionali e degli investimenti suddivise in tale maniera: gettito da tasse portuali pari a €17.579.454 in leggero aumento rispetto al 2016, gettito da tassa di ancoraggio pari a €4.612.677 in calo rispetto a €7.725.379 del 2016 e gettito da canoni per concessioni demaniali pari a €5.537.921 rispetto a €5.724.664.

Nel caso della AdSp del Mar di Sicilia Occidentale le entrate correnti nel 2017 sono superiori alla somma delle entrate delle due AP di Augusta e Catania nel 2015, passando da 25,93 a 27,73 mln di Euro (+ 6,9%).

Entrate correnti per il 2016 e il 2017 dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale

	2016	2017
Gettito derivante da tasse portuali (in €)	17.400.400	17.579.454
Gettito derivante dalla tassa di ancoraggio (in €)	5.725.397	4.612.677
Gettito derivante da canoni di concessioni demaniali (in €)	5.724.664	5.537.921

Fonte: elaborazioni su dati forniti dall'Autorità, 2019.

Nel corso del 2017 è stato anche approvato il Piano Operativo Triennale 2018-2020, in cui sono progettati interventi infrastrutturali necessari per la competitività di Catania ed Augusta. I lavori nel porto di Augusta si concentrano principalmente sull'adeguamento delle banchine, dei moli e delle infrastrutture per il transhipment (banchina - gru e aree per la movimentazione - e collegamento intermodale - scali ferroviari di ultimo miglio) dato che le rinfuse solide sono il traffico principale. Nel porto di Catania gli interventi si concentrano sull'ammodernamento e la ristrutturazione delle banchine e sull'edificazione di un nuovo waterfront e della nuova rete ferroviaria su Siracusa, essendo i business principali la crocieristica ed il Ro-Ro.





Principali accordi e azioni conclusi dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale

Obiettivo specifico	Strumento di policy	Soggetti coinvolti	Data
Programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale ed all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità	Tavolo locale dell'ALI del Quadrante Sud Orientale della Sicilia	AP di Augusta, AP di Catania, AP di Messina, MIT, Regione Siciliana, Comune di Gela, Comune di Siracusa, Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI, Interporto di Catania - SIS	11 Novembre 2016
Sviluppo di una collaborazione costante volta alla pianificazione ed alla programmazione di un sistema intermodale marittimo siciliano in coerenza con la rete TEN-T	Protocollo di intesa	AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, AdSP del Mare di Sicilia Orientale e AP di Messina- Milazzo (ora AdSP dello Stretto)	29 Marzo 2018

Nel marzo 2018 è stata istituita la Cabina di regia regionale con il compito di individuare le aree da includere nelle zone economiche speciali e redigere il Piano di Sviluppo Strategico da presentare in Consiglio dei Ministri. Tuttora non ci sono stati avanzamenti particolari.

L'Area Logistica Integrata del Quadrante Sud Orientale della Sicilia è formata dalle Autorità Portuali di Augusta e Catania (ora AdSP Mare di Sicilia Orientale) e dall'Autorità Portuale di Messina (ora AdSP dello Stretto), MIT, Regione Siciliana, Comune di Gela, Comune di Siracusa, Agenzia per la Coesione Territoriale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Interporto di Catania - S.I.S. Le principali infrastrutture su cui insiste l'ALI sono i porti di Augusta, Catania e Messina, l'interporto di Catania (in particolare per quanto riguarda il Polo Logistico completato nel 2006), i porti regionali di Pozzallo e Gela e, infine, il porto e l'autoporto di Siracusa.

L'interporto di Catania (Società Interporti Siciliani) è il principale agglomerato logistico ed intermodale dell'ALI ed è costituito da un polo logistico ed un polo intermodale. Il polo logistico è operativo dal 2006 e raggruppa autotrasportatori e spedizionieri, mentre il polo intermodale era previsto a compimento nel triennio 2015-2018, ma a gennaio 2019 i bandi di gara per la costruzione delle infrastrutture devono ancora essere assegnati. L'interporto risulta, quindi, ancora in fase di realizzazione e attualmente non movimenta treni; uno dei ruoli principali della struttura sarà di operare come retroporto per il porto di Catania e garantire collegamenti efficienti alla penisola attraverso lo stretto, attualmente soggetto a problemi di congestione.

I progetti attualmente finanziati dal PON riguardano:

- Potenziamento del Porto commerciale di Augusta Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale (costo di circa 8 milioni di euro e conclusione nel 2019);
- Potenziamento del Porto commerciale di Augusta -Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio (costo di circa 28 milioni di euro e conclusione nel 2021).

Ad essi si aggiunge il progetto di recente ammissione a finanziamento "Lavori di riferimento e ripristino statico delle testate e delle zone limitrofe della bocca centrale della diga foranea del Porto di Augusta".





5. Box - Prospetto sinottico del nuovo quadro normativo per le Autorità di Sistema Portuale		
Normativa	Descrizione	
Legge n. 83/1994 Entrata in vigore in data 28 gennaio 1994	Istituisce 24 Autorità Portuali. Legge portuale vigente prima precedente vigente prima della riforma con D.lgs. n. 169/2016. Organi di governance estesi, comprendenti la partecipazione dei privati alle decisioni. Compito del MIT sull'operato è esclusivamente di vigilanza.	
Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 Stesura definitiva nel dicembre 2010	Il Piano risale al dicembre 2010 ed è relativo agli investimenti in infrastrutture e corridoi logistici, insistendo su dieci obiettivi principali emersi dal lavoro di confronto della Consulta con gli operatori e le istituzioni del Paese. Questi dieci obiettivi comprendono una strategia logistica condivisa di lungo termine su scala nazionale ed internazionale, lo sviluppo di corridoi logistici, piattaforme logistiche e collegamenti ferroviari e la valorizzazione della portualità.	
Regolamento UE n. 1315/2013 Adottato in data 11 settembre 2013	Regolamento sugli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti (TEN-T) e definizione degli indirizzi di sviluppo che l'Unione ritiene importanti per una migliore e più efficiente integrazione dei sistemi di trasporto internazionali a favore della sostenibilità e della decongestione.	
Decreto legislativo n. 133/2014 c.d. "Sblocca Italia" Entrato in vigore in data 13 settembre 2014 e convertito in legge in data 11 novembre 2014, con Legge n. 164	Al suo interno si delineano modalità di intervento per sbloccare gli investimenti nelle infrastrutture portuali anche attraverso presentazione delle liste di investimenti in atto. Inizio del dialogo sulla modifica della governance dei porti, per cui viene proposto l'accorpamento delle Autorità Portuali in numero inferiore all'attuale. Inoltre, viene stabilito il criterio con cui il Governo adotta il Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e sulla Logistica. Tale parte del decreto è stata giudicata costituzionalmente illegittima (non menziona l'approvazione del PSNPL in sede di Conferenza Stato-Regioni come invece previsto dalla Corte Costituzionale).	
Accordo di Partenariato Italia-UE 2014-2020 Approvato nella versione definitiva in data 29 ottobre 2014	L'Accordo di Partenariato è un documento previsto dal Regolamento UE n. 1303/2013 con riferimento all'utilizzo dei Fondi Strutturali e di Investimento europei. Attraverso l'accordo l'Italia ha definito la strategia, le priorità e le modalità di impiego dei fondi europei per gli anni 2014-2020. L'iter è cominciato nel gennaio 2013 sotto la coordinazione del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica e l'Accordo è stato approvato dalla Commissione (nella sua versione definitiva) in data 29 ottobre 2014. Prevede l'investimento di 32,2 miliardi di euro per la coesione nel periodo 2014-2020.	
Legge n. 208/2015 c.d. "Legge di stabilità" Entrata in vigore in data 1° gennaio 2015	Nell'articolo 1 ai commi dal 98 al 110 viene introdotto il Credito di imposta per il Mezzogiorno e viene spiegato il funzionamento di questa misura a favore dell'imprenditorialità nel Sud Italia. A tali commi fa riferimento il D.lg. n. 91/2017 nella designazione degli incentivi fiscali alle imprese che investono nelle zone economiche speciali (ZES).	
Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015 Emanato in data 26 agosto 2015	Decreto di approvazione del Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e sulla Logistica (PSNPL).	





Decreto legislativo n. 169/2016 Entrato in vigore in data 15 settembre 2016	Riforma della portualità con la concentrazione di 24 Enti in 15 denominati Autorità di Sistema Portuale. Organi di governance ridotti e più efficienti. Gestione delle attività decentralizzata (per ogni AdSP) per garantire alle diverse realtà di operare autonomamente, ma allo stesso tempo progetti centralizzati (Conferenza di coordinamento delle AdSP) sulla priorità degli investimenti e sull'indirizzo. Semplificazioni burocratiche.
Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti 2017 2017	Nell'Allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza del 2017 si è provveduto a definire una nuova forma di Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) rispetto a quella fino ad allora in vigore, risalente al 2001. Lo SNIT del 2017 mutua molti tratti da quello del 2001: è definito come un sistema integrato di infrastrutture per mezzo delle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità di persone e merci. Comprende ferrovie, strade ed autostrade, città metropolitane, porti ed aeroporti.
Decreto legge n. 91/2017 c.d. "Resto al Sud" Entrato in vigore in data 20 giugno 2017 e convertito in legge in data 3 agosto 2017, con Legge n. 123	Introduce agli articoli 4 e 5 la disciplina sulle zone economiche speciali, prevedendone la stretta correlazione, geografica e funzionale, con la portualità. Delinea la definizione formale di ZES, gli organi di indirizzo e le caratteristiche riguardanti le semplificazioni burocratiche e gli incentivi fiscali alle imprese.
Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2018 Deliberato dal Consiglio dei Ministri in data 26 Aprile 2018	Nell'allegato "Connettere l'Italia" al Documento di Economia e Finanza del 2018, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un processo di riforma della pianificazione degli interventi sulle infrastrutture. Il documento espone la visione del MIT al 2030, orientata quindi su un processo di pianificazione di lungo periodo e incentrato sul tema della rete. I temi principali sono articolati in quattro obiettivi: accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura.
Decreto legge n. 119/2018 c.d. "Decreto fiscale" Entrato in vigore in data 10 ottobre 2018 e convertito in legge in data 17 dicembre 2018, con Legge n. 136	All'interno del Decreto fiscale del 2018 è stata introdotta la normativa per l'istituzione della sedicesima Autorità di Sistema: "Autorità di Sistema Portuale dello Stretto".
Decreto legge n. 135/2018 c.d. "Decreto semplificazioni" Entrato in vigore in data 15 dicembre 2018 e convertito in legge in data 11 febbraio 2019, con Legge n. 12	Il decreto consiste in una serie di semplificazioni a vantaggio della Pubblica Amministrazione e delle imprese e nell'istituzione della Cabina di regia delle zone economiche speciali presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, presieduta dal Ministero per il Sud. Le semplificazioni a favore delle imprese operanti nelle ZES sono in materia ambientale, paesaggistica, di demanio portuale, di edilizia e semplificazioni per le autorizzazioni rilasciate da varie amministrazioni pubbliche. Le semplificazioni elencate sono valide anche per le zone logistiche semplificate (ZLS).





6. Bibliografia

Acciaro, M., McKinnon, A. (2013), *Efficient Hinterland Transport Infrastructure and Services for Large Container Ports*. International Transport Forum Discussion Papers. No. Discussion Paper No. 2013-19.

Assoporti (2018), Bollettino statistico anno 2017

Assoporti e Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2017), Port Indicators 2017

Assoporti e Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2018), Port Indicators 2018

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (2016), Bilancio Consuntivo 2016

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (2017), Piano Operativo Triennale 2017-2019

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (2017), Bilancio Consuntivo 2017

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (2016), Rendiconto Generale, Anno 2016 - Relazione del Presidente

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (2017), Rendiconto Generale, Anno 2017 - Relazione del Presidente

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (2018), Piano Operativo Triennale 2017-2019. Revisione annuale 2018

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (2017), Bilancio Consuntivo - Esercizio 2017, Nota integrativa

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (2017), Piano Operativo Triennale 2017-2019, con proiezione al 2020

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (2018), Piano Operativo Triennale 2017-2019. "Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche". Revisione annuale 2018

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (2017), Rendiconto Generale - Anno 2017

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (2018), Piano Operativo Triennale 2018-2020

Autorità Portuale di Augusta (2017), Bilancio Consuntivo Esercizio Finanziario 2017

Autorità Portuale di Catania (2017), Rendiconto della Gestione - Esercizio Finanziario 2017

Autorità Portuale di Gioia Tauro (2016), Rendiconto Generale per l'Esercizio Finanziario 2016

Autorità Portuale di Gioia Tauro (2017), Rendiconto Generale per l'Esercizio Finanziario 2017

Autorità Portuale di Messina e Milazzo (2016), Rendiconto Generale Esercizio 2016

Autorità Portuale di Messina e Milazzo (2017), Rendiconto Generale Esercizio 2017

Autorità Portuale di Palermo (2016), Rendiconto Generale - Anno 2016

Autorità Portuale di Salerno (2017), Rendiconto Finanziario Gestionale - Esercizio 2017

Baccelli O. (2019), Dossier Europa. Sostenibilità parola d'ordine per i trasporti in Economia & Management, EGEA, n°1

Baccelli O. (2018), Deficit di traffici o deficit di governance? L'evoluzione della normativa portuale e i trend della portualità delle regioni del Sud Italia. Rivista di Economia e Politica dei Trasporti n°3, articolo 2

Baccelli O. (2015), Logistics integration between ports and the railway system. The North Western Mediterranean experience: Policies and market" (pp151-175) Annual Report Italian Maritime Economy 2015, Giannini Editore, Napoli

Baccelli O., Barontini F., (2013) L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete, EGEA, Milano

Berlinguer A., a cura di (2018), Porti, retroporti e zone economiche speciali. G. Giappichelli Editore, Torino

Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2018), *Italian Maritime Economy: Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia - 5° Rapporto Annuale*

Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno e Confetra (2018), Belt and Road Initiative. Position paper

Chimenti M. e Dal Dosso M., Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2014), *Analisi dell'evoluzione del transhipment: strumento di supporto strategico per i policy maker del futuro del Mezzogiorno d'Italia*

Chimenti M. e Dal Dosso M., Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2015), I Vessel Sharing Agreement, opportunità o minaccia per la portualità del Mezzogiorno?

Demertzis A., Sapir A. and Wolff G. (2019), *Promoting sustainable and inclusive growth and convergence in the European Union*, Policy contribution, Issue n. 7 April 2019, Bruegel

Dipartimento per il Coordinamento della Politica Economica - Ufficio investimenti infrastrutturali (2016), *Iniziativa di studio sulla portualità italiana. Secondo rapporto - 2016*





Ernst and Young (2017), EY's Italy Attractiveness Survey 2017

Ernst and Young (2019), Supporto per l'istituzione di Zone Economiche Speciali nel Sud Italia (Request for Service SRSS/SC2018/003)

European Commission (2013), Ports: an engine for growth, Communication from the Commission

European Sea Ports Organisation (2016), Tendenze nella governance dei porti europei 2016

Fedespedi - Centro Studi Fedespedi (2019), Fedepsedi Economic Outlook .14. Quadrimestrale di informazione economica

Gianotti O. e Giordano A., Assoporti (2018), Il Mar Mediterraneo. Scenari geo strategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero

Grosso M., Leporatti L. e Tei A., Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2014), I porti del Mezzogiorno tra competitività presente e futura

Knatz G. (2017) How competition is driving change in port governance, strategic decision-making and government policy in the United States, Research in Transportation Business Management n°22

International Transport Forum, OECD (2018), The Impact of Alliances on Container Shipping

Lonza L. and Marolda M. C. (2016), *Ports as Drivers of Urban and Regional Growth*, Transportation Research Procedia 14 2507-2516

Ministero dell'Economia e delle Finanze (2018), Documento di Economia e Finanza 2018 - Allegato, "Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2014), Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2014), Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020

Notteboom, T, Ducruet, C, de Langen, P. (2009) Port in proximity: competition and coordination among adjacent seaports, London, Routledge Publishing

Panaro A., Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2017), Lo sviluppo delle Free Zone portuali: le previsioni del "Decreto Mezzogiorno" e casi studio nel Mediterraneo

Regione Campania (2017), Piano di Sviluppo Strategico - Zona Economica Speciale della Campania, "ZES Campania" Regione Calabria (2018), Piano di Sviluppo Strategico - Zona Economica Speciale, Calabria

United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD), (2018), "Review of maritime transport", Geneva



