

# TRASPORTI

# *& cultura*

54-55

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## PORTI E CATENE LOGISTICHE GLOBALI

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento  
Europeo

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis  
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
École nationale supérieure d'architecture de Paris-  
Belleville

Marco Pasetto  
Università di Padova

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

Rivista quadrimestrale  
maggio-dicembre 2019  
anno XIX, numero 54-55

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: [laura.facchinelli@trasportiecultura.net](mailto:laura.facchinelli@trasportiecultura.net)  
[laura.facchinelli@alice.it](mailto:laura.facchinelli@alice.it)

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2019 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2019

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del  
11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

**TRASPORTI****5 PORTI E CATENE LOGISTICHE  
GLOBALI**

di Laura Facchinelli

**7 POLITICHE ITALIANE PER RIDURRE  
LE INEFFICIENZE E AUMENTARE  
LA SOSTENIBILITÀ DA GREEN DEAL  
EUROPEO DELLA PORTUALITÀ E  
DELLA LOGISTICA ITALIANE**

di Paolo Costa

**15 MEASURING PORT CONNECTIVITY  
AND EFFICIENCY. CRUCIAL TO  
IMPROVE PORT PERFORMANCE  
AND TRADE COMPETITIVENESS**

By Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Luisa  
Rodriguez and Frida Youssef

**23 THE NORTHERN-EUROPEAN  
PORTS: CURRENT SITUATION,  
SUCCESS FACTORS AND FUTURE  
TRENDS**

by Thierry Vanelstlander

**31 IL FUTURO DEI PORTI È SMART**

di Francesco Filippi

**37 INFRASTRUTTURE E LOGISTICA  
AL SERVIZIO DEI PORTI: IL  
SISTEMA PORTUALE DEL MAR  
LIGURE OCCIDENTALE**

di Laura Ghio

**43 IL PORTO FRANCO INTERNAZIO-  
NALE DI TRIESTE E IL SISTEMA  
PORTUALE DEL MARE ADRIATICO  
ORIENTALE, FRA PASSATO E  
FUTURO**

di Vittorio Alberto Torbianelli e Stefania  
Silvestri

**53 IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE  
FERROVIARIE NEL PORTO DI  
VENEZIA**

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

**63 IL PORTO DI NAPOLI NELLO  
SCENARIO DELLE GRANDI  
TRASFORMAZIONI MARITTIME**

di Pietro Spirito

**71 NUOVE POLITICHE PER LO SVI-  
LUPPO DI TRASPORTI INTEGRATI  
E SOSTENIBILI PER IL RILANCIO  
DEI PORTI DI TRANSHIPMENT DI  
TARANTO E GIOIA TAURO**

di Oliviero Baccelli

**79 LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI,  
LA NUOVA FRONTIERA PER LO  
SVILUPPO DEI PORTI E DEL  
SISTEMA INDUSTRIALE**

di Alessandro Panaro

**87 CONFRONTO NEL TRASPORTO  
MERCÌ INTERCONTINENTALE  
TRA I PORTI DEL NORD ITALIA E  
QUELLI DEL NORD EUROPA IN  
TERMINI ECONOMICI E AMBIENTALI**

di Agostino Cappelli

**97 RIFLESSIONI SULLA CONGIUNTURA  
DELLA PORTUALITÀ ITALIANA**

di Andrea Appetecchia

**105 PORTO, CITTÀ E TERRITORIO:  
RELAZIONI DA RICOMPORRE**

di Michelangelo Savino

**113 EVOLUZIONE DEL TRASPORTO  
SU STRADA A SINGAPORE**

di Massimiliano Porto

*cultura***117 IL CONTAINER COME ELEMENTO  
DI ARCHITETTURA: SOSTENIBILITÀ  
E INNOVAZIONE**

di Lenny Valentino Schiaretti

**123 DE COMMERCII EVOLUTIONE:  
DIALOGHI ROMANI SUI CENTRI  
COMMERCIALI E SUL FUTURO  
DEGLI SPAZI PUBBLICI**

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

# Ports and global logistics chains

by Laura Facchinelli

*This issue of Trasporti & Cultura is dedicated to ports, to their work, to today's reality and to the prospects for Italian ports, and to a comparison with other European ports.*

*Ports are fundamental infrastructures for cargo traffic, and consequently for the economy of a country. The opening article underlines how transportation and infrastructure policy should seek to reduce the market inefficiencies and imperfections that crop up along the logistic chain. The cost of services, that weigh on the consumer price of products, must be reconsidered; it would be important to focus on ports that make it possible to limit the route from the point of origin to destination, with the purpose of reducing costs and benefiting the environment.*

*Measuring connectivity and efficiency is the first step towards improving the performance of a port and how competitive it is on the market: this is an important issue, because port performance and services are a critical factor that can have an impact on the economic development of a country.*

*Northern European ports base their success on efficiency, and on their planning capacity. The ports of Antwerp and Rotterdam form a port-industrial complex of international significance, which also includes other minor realities in the Dutch-Flemish area. These ports play an important strategic role, which in recent decades has grown with the rapid rise of container traffic; equally important considerations are employment and the added value generated there. For the future, experts emphasize the need to reinforce intermodal connections with the inland surrounding the port, developing internal navigation routes and railways.*

*The activities required to develop the processes inside a port are distributed among a multiplicity of subjects, individuals and organizations. There can be many factors of crisis. It will take strategies, investments and managerial capacity to avoid stagnation or decline. A strategic response is to become a smart port, with trained personnel, intelligent and automated infrastructure, collaboration between various interest groups.*

*This is the content of the opening articles, focused on planning and managerial organization. The articles that follow analyse several case studies of Italian ports: Trieste, aware of the strategic role it derives from its location in the heart of Europe and at the northern tip of a "great sea" open to the world; Venice, a port that will be analysed with a focus on the functionality of the railway infrastructure, which is key to the connection with the mainland; Genoa, a port in constant evolution, which will be examined in terms of the recent challenges to improve the connection between port and dry port (the last port mile) and the technologies that serve the port itself; Naples, where the theme of railway connections is a core issue in planning, to bridge a gap that is a negative factor for most of southern Italy. Another article is dedicated to the ports of Taranto and Gioia Tauro: in the matter of great port terminals dedicated to container trans-shipment it addresses the theme of economic-regional development and the efficiency of logistics in support of southern Italy's manufacturing industry.*

*The overview is extended with an analysis of the important role of special economic zones in the development of ports and the industrial system; with a comparative study between the ports of northern Italy and those of northern Europe in terms of the economy and the environment; and with general considerations on the current state of the port system in Italy.*

*Because this magazine has always liked to draw comparisons with other geographical areas, there is also an article about Singapore where the small size of its territory makes the management of port, urban and industrial spaces a constant challenge in terms of guaranteeing efficient mobility. It should not be forgotten that a port is not just a productive centre, it is also an area adjacent to the city. It is important to consider issues of city planning, arising from the need not only to occupy areas vacated by the reorganization of port activities, but in a wider sense, to build relations that have been interrupted for many years.*

*Finally, inspired by a little-known phenomenon, an architect explains how a container may be used to build an exhibition space, or more and more often, an actual building: a new trend, which is not only useful for recycling cast-off structures, it is also interesting as an idea for innovating architectural design.*

# Porti e catene logistiche globali

di Laura Facchinelli

*Questo numero di Trasporti & Cultura è dedicato ai porti, alla loro attività, alla realtà presente e alle prospettive dei porti italiani, ad un confronto con altri porti europei.*

*I porti sono infrastrutture fondamentali per il traffico delle merci, e quindi per l'economia di un paese. Nell'articolo di apertura si sottolinea che la politica dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbe puntare a ridurre le inefficienze e le imperfezioni di mercato che si manifestano lungo le catene logistiche. Occorre ripensare i costi dei servizi, che gravano sui prezzi finali dei prodotti; sarebbe opportuno puntare sui porti che consentono di ridurre al minimo il percorso dal punto di origine a quello di destinazione, allo scopo di ridurre i costi e apportare benefici per l'ambiente.*

*Misurare la connettività e l'efficienza è il punto di partenza per migliorare le prestazioni di un porto e la sua competitività sul piano commerciale: questione importante, perché le prestazioni portuali sono uno dei fattori critici che possono influenzare lo sviluppo economico di un paese.*

*I porti del nord Europa basano il loro successo proprio sull'efficienza, oltre che sulla capacità di programmazione. I porti di Anversa e Rotterdam formano un complesso portuale-industriale rilevante a livello internazionale, che comprende altre realtà minori dell'area fiammingo-olandese. Questi porti svolgono un importante ruolo strategico, che si è potenziato, nei decenni recenti, per la rapida crescita del traffico dei container; altrettanto importanti sono da considerare l'occupazione e il valore aggiunto che vi è generato. Per il futuro, gli esperti sottolineano che si dovrà rafforzare l'intermodalità dei collegamenti con l'entroterra portuale, puntando su navigazione interna e ferrovie.*

*Le attività necessarie per sviluppare i processi, all'interno di un porto, sono distribuite tra numerosi soggetti, individui ed organizzazioni. Molteplici possono essere i fattori di crisi. Per evitare la stasi o il declino occorrono strategie, investimenti, capacità gestionale. Una risposta strategica è diventare un porto smart, con personale preparato, infrastrutture intelligenti e automatizzate, collaborazione fra i vari gruppi di interesse.*

*Fin qui i contenuti degli articoli di apertura, che riguardano la progettualità e l'organizzazione gestionale. I contributi successivi analizzano alcune realtà portuali italiane. Trieste, consapevole del ruolo strategico legato alla propria collocazione nel cuore d'Europa e al vertice settentrionale di un "grande mare" aperto al mondo. Venezia, realtà della quale si analizza la funzionalità delle infrastrutture ferroviarie, fondamentali per il collegamento con l'entroterra. Genova, porto in continua evoluzione di cui si delineano le recenti sfide per il miglioramento della connessione tra porto e retroporto (ultimo miglio portuale) e delle tecnologie a servizio del porto stesso. Napoli, dove il tema dei collegamenti ferroviari è al centro della programmazione, per superare un gap che segna negativamente un po' tutto il Mezzogiorno. Un ulteriore contributo è dedicato ai porti di Taranto e Gioia Tauro: a proposito dei grandi terminal portuali dedicati ai traffici di transhipment nel settore container, si affronta il tema dello sviluppo economico-territoriale e dell'efficienza della logistica a supporto dell'industria manifatturiera del sud Italia.*

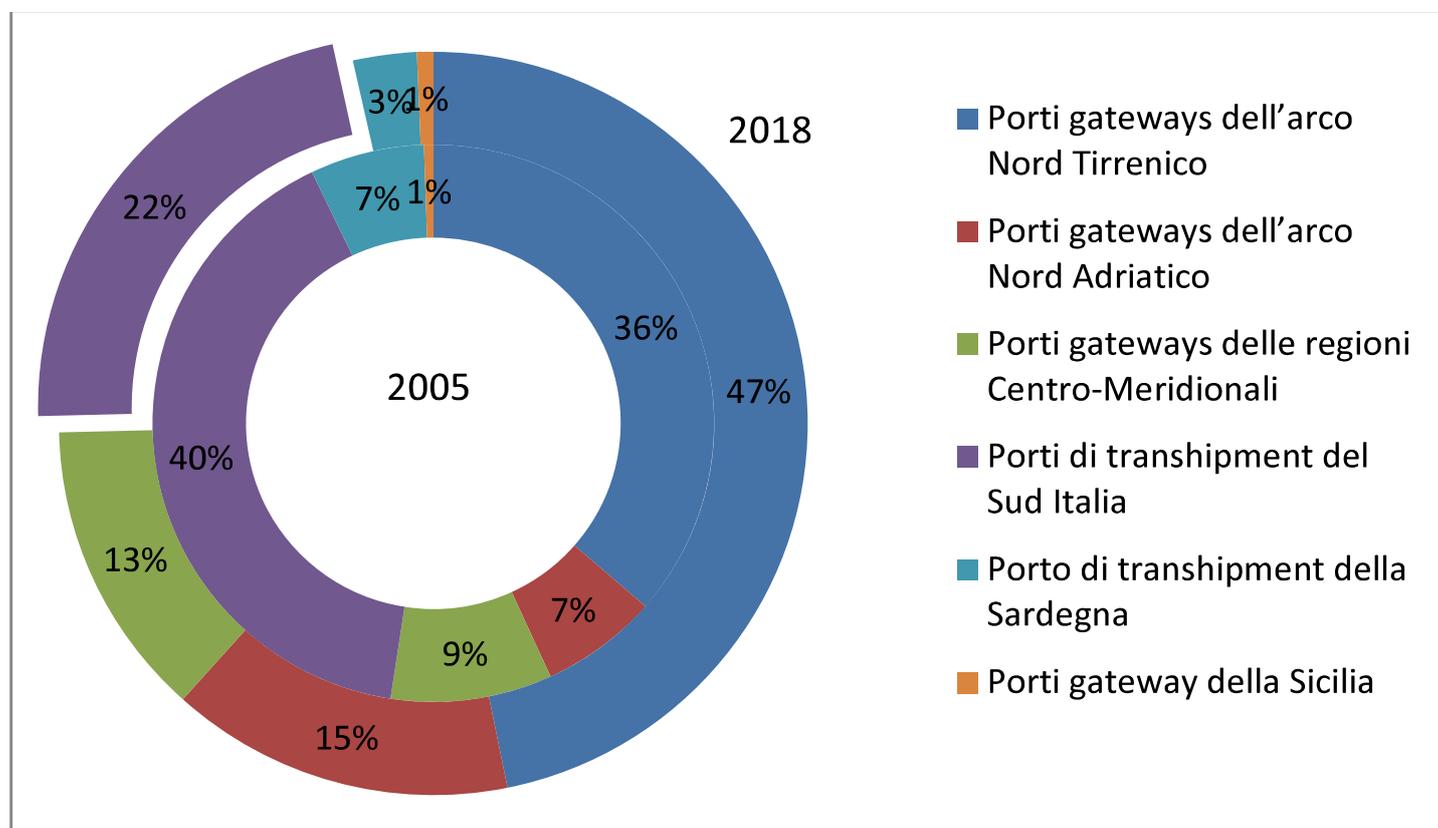
*La panoramica si amplia con un'analisi sull'importante ruolo delle zone economiche speciali per lo sviluppo dei porti e del sistema industriale; con un confronto fra i porti del nord Italia e quelli del nord Europa in termini economici e ambientali; con una riflessione generale sullo stato presente della portualità del nostro paese. Dato che a noi della rivista piace, da sempre, il confronto con altre realtà geografiche, ecco una testimonianza su Singapore dove, a causa della limitata estensione territoriale, la gestione degli spazi portuali, urbani e industriali rappresenta una sfida costante per garantire un'efficiente mobilità.*

*Non va dimenticato che un porto non è solo una realtà produttiva, ma anche un'area confinante con la città. Importante la riflessione urbanistica, che nasce dall'esigenza non solo di occupare le aree dismesse a seguito della riorganizzazione delle attività portuali, ma, in senso più ampio, di costruire relazioni che sono state interrotte per molti anni tra il porto e il contesto retrostante, urbano e territoriale.*

*Infine, prendendo spunto da un fenomeno ancora poco noto, un architetto spiega come si può utilizzare un container per costruire uno spazio espositivo o, sempre più spesso, anche un vero e proprio edificio: una tendenza nuova, non solo utile per riciclare strutture non più utilizzate, ma anche interessante come spunto per l'innovazione nel progetto di architettura.*

Ambiti di mercato di riferimento	2005	2015	2017	2018	05/18	15/18	17/18
A) Porti gateways dell'arco Nord Tirrenico	3.534	4.415	4.926	4.966	41%	12%	1%
B) Porti gateways dell'arco Nord Adriatico	657	1.306	1.451	1.574	140%	20%	8%
C) Porti gateways delle regioni Centro-Meridionali	903	1.103	1.144	1.372	52%	24%	20%
D) Porti di transhipment del Sud Italia	3.926	2.547	2.449	2.328	-41%	-9%	-5%
E) Porto di transhipment della Sardegna	639	748	464	289	-55%	-61%	-38%
F) Porti gateway della Sicilia	53	62	63	76	44%	21%	19%
Totale	9.711	10.181	10.497	10.605	9%	4%	1%

Ambito A): Savona-Vado, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno; Ambito B): Ravenna, Venezia, Trieste; Ambito C): Civitavecchia, Napoli, Salerno, Brindisi, Bari e Ancona; Ambito D): Gioia Tauro e Taranto; Ambito E) Cagliari; Ambito F): Catania, Palermo e Trapani. Fonte: Dati Assoporti.



# Nuove politiche per lo sviluppo di trasporti integrati e sostenibili per il rilancio dei porti di transhipment di Taranto e Gioia Tauro

di Oliviero Baccelli

L'obiettivo del paper è di contribuire alle riflessioni sul ruolo dei grandi terminal portuali dedicati ai traffici di transhipment nel settore container del Sud Italia, nello specifico Gioia Tauro e Taranto, con un'attenzione ai temi dello sviluppo economico e territoriale e dell'efficienza della logistica a supporto dell'industria manifatturiera del Sud Italia. Le analisi e le valutazioni qui proposte si inseriscono all'interno di un filone di ricerca relativo al ruolo delle infrastrutture portuali ai fini della riduzione dei costi di interscambio commerciale e a sostegno della convergenza economica, in particolare nei contesti periferici ed insulari (European Commission, 2013).

Nel periodo 2003-2017, le regioni del Sud Italia hanno evidenziato un tasso di crescita del prodotto interno lordo pro-capite molto al di sotto delle aspettative e della media dell'Eurozona (Demertzis, Sapir e Wolff-Bruegel, 2019) e nazionale (SVI-MEZ, 2018), pertanto sono giustificati i numerosi strumenti di *policy* per la coesione attivati nell'ambito dei Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale. Fra questi di particolare rilevanza è il Programma Operativo Nazionale "PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PON I&R)" istituito nell'ambito dell'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" del Quadro Strategico Nazionale<sup>1</sup>, che prevede rilevanti investimenti a supporto della competitività portuale.

Le considerazioni qui esposte si pongono l'obiettivo di contribuire a colmare una lacuna dell'ampia letteratura esistente sul ruolo della portualità del Sud Italia (Baccelli O. 2018, Berlinguer A. 2018, Spirito P. 2018, Baccelli O. e Barontini F. 2013, Chimenti M. e Dal Dosso M. 2014, Grosso M., Leporatti L. e Tei A., 2014), derivante dalla mancata inclusione di elementi di valutazione rispetto ai recenti strumenti di *governance* introdotti dal legislatore nazionale nel periodo 2016-2018. Questi strumenti, sinteticamente presentati nei successivi paragrafi, sono stati concepiti con l'obiettivo di creare un "sistema mare" 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, e di permettere una maggior competitività del sistema economico ed un progetto nazionale condiviso e di lungo periodo. L'analisi si conclude con una serie di indicazioni di *policy* e di elementi di attenzione nell'utilizzo di fondi pubblici, di natura comunitaria, nazionale e regionale, per gli sviluppi infrastrutturali negli

## New policies for the development of integrated and sustainable transport to the relaunch of the transhipment ports of Taranto and Gioia Tauro

by Oliviero Baccelli

This paper analyzes and assesses the role of port infrastructures in reducing commercial interchange costs and in supporting economic convergence. Starting from considerations on the role of the large port terminals dedicated to transhipment traffic in the container sector, the issue of economic-territorial development and efficiency of logistics in support of the manufacturing industry of Southern Italy is addressed. Given the low growth rate of the gross domestic product per capita for the regions of Southern Italy in the period 2003-2017, we intend to evaluate the role of the port of Southern Italy compared to the recent governance tools introduced by the national legislator in the period 2016-2018. These tools were conceived with the aim of creating a "sea system" built around ports and capable of catalyzing private investments in port areas and allowing greater competitiveness of the economic system. The analysis ends with a series of policy indications, underlining that it is necessary to be careful in using funds for the infrastructure development of the ports of Gioia Tauro and Taranto.

Nella pagina a fianco, in alto: I trend relativi ai traffici totali di container per ambiti di mercato nel contesto italiano (espressi in .000 TEU). In basso: le quote dei diversi ambiti di mercato della portualità italiana nel settore container (anni 2005-2018 espressi in TEU); fonte: Elaborazione dati Assoporti.

<sup>1</sup> Come da decisione della Commissione Europea C(2018) 1144 final che modifica la decisione di esecuzione C (2015) 5451.

ambiti portuali e retroportuali di Gioia Tauro e di Taranto.

## Il ruolo del *transshipment* per la portualità del Sud Italia

I trend di mercato dei traffici containerizzati in Italia possono essere analizzati facendo riferimento a sei ambiti di mercato, che hanno caratteristiche della domanda e modelli organizzativi della filiera dell'offerta dipendenti da elementi differenti. Una prima distinzione identifica i porti gateways, dedicati principalmente ad attività di import ed export della propria *catchment area* di riferimento, e porti di *transshipment*, la cui funzione è di supporto all'organizzazione di una compagnia marittima o sempre più spesso ad un'alleanza di compagnie marittime. In questo secondo caso le compagnie utilizzano il terminal portuale in logica *hub&spokes* per ottimizzare le proprie rotte e valorizzare le economie di scala sulle rotte principali (ad esempio fra il Far East e l'Europa), utilizzando navi anche da oltre 15.000 TEU, e la capillarità sulle rotte minori (ad esempio nel Mediterraneo Occidentale), attraverso una rete di feeder con navi di dimensioni ridotte, generalmente comprese fra i 500 e i 3.500 TEU. I dati presentati nella tabella successiva evidenziano come i porti di *transshipment* italiani abbiano registrato una rilevante contrazione dei volumi movimentati nel periodo 2005-2018, al contrario dei porti *gateways* dove l'incremento dei volumi è stato rilevante in tutti e quattro gli ambiti di mercato. In particolare, nell'arco Nord Tirrenico si è registrato un + 1,4 mln di TEU fra il 2005 e il 2018, con un +41% in termini relativi, mentre nell'arco Nord Adriatico il tasso di crescita è stato più consistente in termini relativi (+140%), ma inferiore in termini assoluti con + 917mila TEU.

L'analisi del contributo dato dal singolo ambito di mercato alla crescita della portualità italiana è descritto nella tabella successiva, ed evidenzia chiaramente come i porti di *transshipment* di Taranto e Gioia Tauro abbiano ridotto la propria quota dal 40% del 2005 al 22% del 2018. La perdita di competitività è evidente, anche considerando una scala territoriale più ampia rispetto al contesto nazionale. Infatti, Gioia Tauro è stato il primo porto per movimentazione di traffici container nell'intero Mediterraneo per oltre un decennio sino al 2007, per poi scendere alla quarta posizione nel 2010 e alla nona nel 2018.

Con l'obiettivo di fornire un'analisi più ampia in modo da verificare se è il modello organizzativo del *transshipment* ad essere non più idoneo a rispondere alle esigenze delle compagnie marittime o se è solo la portualità del Sud Italia dedicata a questa funzione a non essere competitiva nel mercato di riferimento, si è ampliato l'ambito di analisi dei dati anche ai porti di *transshipment* diretti competitori di Gioia Tauro e Taranto nel Mediterraneo Centrale ed Occidentale. In particolare, le strategie promosse dalle principali compagnie marittime anche con ingenti investimenti diretti nelle attività terminalistiche nel corso degli ultimi dieci anni hanno evidenziato come i porti spagnoli di Valencia ed Algeciras, il porto greco del Pireo e il porto maltese di Marsaxlokk possano essere considerati parziali sostituti di Gioia Tauro e di Taranto (Baccelli O., 2018 e Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, 2018a). Il trend di lungo

periodo per la somma di tutti e quattro i porti è particolarmente rilevante (+107% fra il 2005 e il 2018 passando da 8,6 a 17,8 mln di TEU), ma anche il trend di medio periodo (2012/2018) è positivo (+28,3% e quasi 4 milioni di TEU aggiuntivi movimentati). Questo trend è confermato anche per il periodo più recente (2017/2018, +8,2%). Inoltre, anche i dati relativi ai singoli porti hanno rimarcato un continuo livello di crescita, registrando fra il 2017 e il 2018 un + 7,3% a Valencia (5.2 mln di TEU), una stabilità ad Algeciras (4.4 mln di TEU), un + 20,7% al Pireo (4.9 mln di TEU) ed un + 5,1% a Marsaxlokk (3.3 mln di TEU). In sintesi, i principali concorrenti hanno registrato incrementi di traffico continui e consistenti nel corso dell'intero periodo analizzato, evidenziando la costanza della rilevanza del modello *hub&spokes* nelle strategie di tutte le principali compagnie marittime.

## I motivi della crisi del ruolo del *transshipment* a Gioia Tauro e Taranto e le politiche di welfare attivate per gestire le crisi occupazionali

L'analisi relativa all'andamento di lungo periodo fra il 2005 e il 2018 evidenzia come i volumi movimentati a Gioia Tauro siano scesi da 3,2 a 2,3 mln di TEU (-27,4%), mentre a Taranto da circa 720mila a zero. L'azzeramento dei volumi a Taranto è dovuto alla cessazione delle attività di *transshipment* da parte della compagnia taiwanese Evergreen Line e della cinese COSCO a partire dal 2014. 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 uniche compagnie operanti a Taranto a cancellare i propri servizi a vantaggio del porto del Pireo e alla revoca alla fine del 2015 della concessione demaniale di Taranto Container Terminal, società partecipata al 60% dalla società di Hong Kong Hutchinson Wampoa e al 40% da Evergreen Line, per le attività terminalistiche relative al molo dedicato ai traffici containerizzati.

Le motivazioni del calo di traffico a Gioia Tauro sono dovute a scelte di natura strategica di più compagnie marittime, che hanno riorganizzato le proprie linee nell'ambito di una rapida evoluzione verso il rafforzamento sia delle alleanze sia del gigantismo navale. Questi due elementi hanno portato a rapidi cambiamenti in grado di premiare i porti di *transshipment* capaci di offrire due tipologie di vantaggi: 1) riduzione dei costi operativi 2) diversificazione del rischio attraverso un mix di traffici in grado di generare anche economie di scala. La prima tipologia è legata ai tempi e ai costi dell'organizzazione dei servizi di linea, che dipendono sia dalle deviazioni rispetto alla rotta principale, quella fra il Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra, sia da una maggior produttività delle attività portuali, espresse in numero di movimenti di trasbordo per ora, resa possibile dai forti investimenti del terminalista per l'ammodernamento delle gru di banchina e di piazzale. Questa casistica avvantaggia i porti, quali il Pireo e Marsaxlokk, che hanno investito in nuove infrastrutture e in impianti ad alta automazione per far fronte al fenomeno del gigantismo navale, fattore strategico

in grado di amplificare notevolmente i riflessi economici sui conti operativi delle compagnie marittime di eventuali inefficienze portuali. Nel primo caso gli ingenti investimenti sono avvenuti da parte del gruppo cinese COSCO a partire dal 2009, grazie all'ottenimento di una concessione di oltre 35 anni, anche grazie ad una strategia di lungo periodo ricadente nell'ambito della politica sostenuta dal governo cinese definita *Belt and Road Initiative* (Frans-Paul van der Putten (ed.), Francesco Saverio Montesano, Johan van de Ven, and Peter van Ham. (2016)). Nel secondo caso il gestore del terminal è la società Malta Freeport, partecipata dalla turca Yildirim Group, dalla Terminal Link della francese CMA CGM e della cinese CMPorts, che opera sulla base di una concessione rilasciata nel 2008 e prorogata sino al 2069 in virtù degli investimenti effettuati. Una seconda tipologia di vantaggio comparato rispetto sia a Gioia Tauro sia a Taranto permette di primeggiare ai porti di Algeciras e Valencia, a cui nel corso dell'ultimo triennio si è aggiunto il porto di Barcellona dove i traffici sono passati da poco meno di 2 mln di TEU movimentati nel 2015 ad oltre 3,4 mln di TEU nel 2018 proprio grazie al forte sviluppo delle attività di *transshipment*. In questo secondo caso l'elemento distintivo è la capacità di mixare le attività di *transshipment* e le attività di gateway grazie al buon posizionamento geografico per le attività di feederaggio nel Mediterraneo Occidentale e alla capacità di inoltrare verso bacini di mercato terrestri con domanda di import-export molto rilevante. Le conseguenze occupazionali della crisi dei traffici hanno portato alla necessità di intervenire con norme speciali, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legge 243/2016, convertito dalla Legge n. 18/2017, attraverso la costituzione di specifiche agenzie con durata 36 mesi a partire dal 2017, interamente controllate dalle Autorità Portuali. In particolare a Gioia Tauro è stata costituita la Gioia Tauro Port Agency S.r.l., che ha come oggetto sociale quello di esercitare, per conto dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, 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 ipotesi di 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 S.r.l. costituita nel settembre del 2017 per la gestione dei 522 lavoratori in esubero della società Terminal Container Taranto in liquidazione e per i quali non era più possibile estendere ulteriormente la durata degli strumenti di sostegno economico previsto dalle norme standard, come la cassa integrazione ordinaria e straordinaria. La Legge 18/2017 ha previsto contributi pubblici per le agenzie (inclusa quella di Cagliari, non considerata in questo lavoro) 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.

## Gli strumenti per il rilancio della portualità introdotti dal legislatore nazionale dal 2016

L'obiettivo di questo capitolo del paper è di evidenziare in modo sintetico le iniziative promosse

dal legislatore per il rilancio della portualità, in particolare meridionale, attraverso visioni più sistemiche nelle relazioni fra porti e di integrazione delle filiere logistiche fra porti e retroporti. In particolare, gli strumenti adottati sono la riforma portuale entrata in vigore con il Decreto Legislativo 169/2016<sup>2</sup> e due interventi normativi studiati appositamente per le regioni del Sud Italia e per le Isole: le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Aree Logistiche Integrate (ALI).

Questi interventi sono stati promossi in quanto l'integrazione dei porti con le altre modalità di trasporto costituisce un aspetto cruciale per il successo del sistema logistico e portuale italiano, in un contesto di rapida evoluzione che implica una chiara esigenza di maggior efficienza operativa per i sistemi portuali, e una visione sistemica degli effetti economici, per poter generare attività logistiche a valor aggiunto. Questa evoluzione strategica avviene 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.

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 a supporto, e collegamenti con i principali mercati di origine o destino della merce trasportata. Queste attività possono essere definite come *port-centric logistics* (Knatz, 2017, Acciari, 2013, Notteboom, 2009).

La tabella di seguito riprende in modo sintetico gli elementi salienti dei tre strumenti introdotti dal legislatore nazionale dal 2016.

## Le iniziative di potenziale rilancio delle relazioni porti-retroporti a Gioia Tauro e Taranto

Le opportunità offerte dal nuovo quadro normativo per il rilancio della portualità sono state parzialmente valorizzate sia a Gioia Tauro sia a Taranto, nonostante il mancato completamento dei regolamenti attuativi degli interventi normativi. In particolare l'istituzione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e lo Sportello Amministrativo Unico, previsti dalla riforma portuale ed elementi centrali per le relazioni porti-retroporti a metà del 2019 non erano ancora stati promulgati.

Per il porto calabrese l'evoluzione della governance è particolarmente complessa. Infatti, la riforma portuale prevedeva l'istituzione, nei primi mesi del 2017, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno e Ionio e dello Stretto, con sede a Gioia Tauro (porto della *core network* dei TEN-T), seppur concedendo a Messina (porto della *comprehensive network* della rete TEN-T) autonomia finanziaria

2 Il D.lgs. 169/2016 è entrato in vigore il 15 settembre 2016.

ed amministrativa fino a giugno 2017. Dopo circa quindici mesi di incertezze normative, nel Decreto Legislativo 119/2018 convertito con Legge 136/2018 del 17 dicembre 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, con alcune precisazioni rispetto al tema delle Zone Economiche Speciali che rendono incerti alcuni elementi di pianificazione<sup>3</sup>. L'Autorità precedente, che è in una situazione di commissariamento dal dicembre del 2015, è stata rinominata Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno, Mediterraneo e Ionio e comprende i porti di Gioia Tauro, Corigliano, Crotona 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 ha espresso dubbi sulla procedura che regola il potere del Comitato di Indirizzo della ZES su porti che si trovano nella Regione in cui viene formata la ZES, ma ricadono giuridicamente in un'Autorità di Sistema avente sede in un'altra Regione. Oltre a esporre dubbi su questo tema, la Regione Calabria considera critico 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. 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 e sono state individuate le 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 Crotona, di Vibo Valentia e di Corigliano Calabro, gli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona e gli agglomerati industriali di Crotona, Vibo Valentia, Corigliano Calabro e Lamezia Terme. L'estensione complessiva della ZES sarà di 2.446 ettari su un massimo di 2.476 ettari. Nel marzo del 2019 è stato costituito il Comitato di Indirizzo presieduto dal Presidente dall'AdSP, ma ciononostante, a differenza di altre regioni come la Campania, gli effetti operativi sono ancora nulli, non essendo pervenuta alcuna richiesta da parte delle imprese per potersi insidiare nella ZES Calabria.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Polo Logistico di Gioia Tauro, che prevede una programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale e all'individuazione di un interlocutore unico al fine di promuovere interventi integrati di sviluppo della logistica e dell'intermodalità, il tavolo locale è stato formalizzato il 23 Gennaio del 2017. L'ALI 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

<sup>3</sup> La legge, all'art. 22bis, comma 3, infatti prevede che "nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di Sistema Portuale con sede in altra regione, il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES, facendo prevalere la logica territoriale rispetto a quella funzionale delle attività portuali.

del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo di Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello-Gioia Tauro e della linea Tirrenica. Gli investimenti in ambito ferroviario risultano particolarmente rilevanti per la competitività del porto in logica di superamento delle sole attività di transhipment, tenendo conto che dal 2015 non sono più attivi i servizi ferroviari, fortemente penalizzati dagli alti costi di manovra necessari per raggiungere gli ambiti portuali dalla linea principali, dovuti anche all'utilizzo di un raccordo di 5 km gestito da Co.R.A.P. e dalle limitazioni di modulo (515 metri) e sagoma (P/C45) della linea Metaponto-Sibari San Lucido il cui ammodernamento complessivo è previsto da RFI solo a fine 2026. I progetti attualmente finanziati dal PON I&R 2014-2020 inseriti nelle iniziative ALI riguardano alcune infrastrutture riferite esclusivamente al porto di Gioia Tauro e previste dalla programmazione del Piano Regolatore Portuale dall'inizio degli anni 2000:

- Completamento viabilità comparto nord (costo di circa 18 milioni di euro e conclusione nel 2019);
- Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord e relativo approfondimento dei fondali (costo di circa 5 milioni di euro e concluso nel 2018);
- Gateway ferroviario (costo di circa 20 milioni di euro e la cui conclusione era prevista nel 2018, ma che prevedibilmente sarà completata alla fine del 2020).

In questo contesto di continue evoluzioni nelle modalità organizzative della pianificazione di sistema, frutto anche della stratificazione dei livelli di governance imposta dall'evoluzione normativa e dalle continue incertezze nell'applicazione dovuta ad assenze di regolamenti attuativi o ricorsi rispetto agli ambiti di riferimento, nel corso dei primi mesi del 2019 è avvenuto un cambio di proprietà del terminal container. La situazione di stallo nelle strategie di rilancio gestionale, frutto anche dell'equilibrato assetto societario, con il 50% del MedCenter in mano al Gruppo Contship e il 50% in mano al gruppo MSC, si è chiarita con il passaggio dell'intero pacchetto azionario a MSC. Questa razionalizzazione, che porta ad avere un unico socio del terminal container, è stata accompagnata dalla presentazione di un nuovo piano industriale con prospettive di importanti investimenti in ammodernamenti dei mezzi tecnici per le operazioni di imbarco e sbarco già nel biennio 2019-2020 e una prospettiva di incrementi rilevanti dei traffici con obiettivo di superare i 4 milioni di TEU nel 2025, sempre in logica di *hub* di *transhipment*. Il gruppo Contship rimane attivo nel contesto portuale attraverso la gestione dell'Interporto di Gioia Tauro, progetto sviluppato nell'ambito di una partnership pubblico-privata basata su una contribuzione pubblica di 20 milioni di euro e di un intervento privato di pari importo, e assegnato tramite una gara ad evidenza pubblica avviata nel 2013. L'interporto, che si estende per oltre 320mila metri quadri nelle immediate vicinanze dell'area portuale, si prevede entrerà a regime nel 2020, con l'obiettivo la movimentazione di avviare nuovi traffici ferroviari sia di tipo containerizzato sia di tipo combinato strada-rotaia, sebbene con volumi molto limitati essendo stato presentato in sede di finalizzazione della concessione un business plan che prevede solo 28 treni settimanali a regime. Per quanto riguarda l'ambito di Taranto, la transizione avvenuta nel corso dei primi mesi del 2017

Intervento normativo	Obiettivi di sviluppo	Strumenti proposti per la competitività della filiera logistica
Decreto legislativo di riforma portuale n° 169 del 4 agosto 2016 entrato in vigore dal 15 settembre 2016 <sup>1</sup> , che istituisce 15 Autorità di Sistema Portuale in sostituzione delle precedenti 24 Autorità Portuali	<p>Coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche relative al sistema portuale nazionale</p> <p>Valorizzare la leva della semplificazione burocratica al fine dello sviluppo dei traffici</p>	<p>Istituzione della Conferenza di coordinamento delle AdSP presieduta dal Ministro, con la partecipazione di rappresentanti della Conferenza Stato-Regioni</p> <p>Istituzione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e dello Sportello Amministrativo Unico</p>
Decreto "Resto al Sud", 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, introduce le Zone Economiche Speciali (ZES)	Rendere più attrattive le aree geografiche del Mezzogiorno comprendenti un'area portuale attraverso semplificazione della burocrazia, maggior trasparenza e incentivi fiscali per le aziende	<p>Istituzione di un 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.</p> <p>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. Lo stanziamento di fondi statali a questo fine consiste in €206.000.000, ripartiti negli anni 2018-2020</p>
Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 <sup>2</sup> per la costituzione delle Aree Logistiche Integrate (ALI) e Decreto Ministeriale n. 36 del 9 febbraio 2018 per l'istituzione del Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI (TCC ALI)	Favorire le ricadute economiche generali delle attività portuali, attraverso forme di efficientamento attraverso la riduzione dei costi e una maggior sostenibilità ambientale e sociale dei flussi di merce dai in cinque specifici contesti del Mezzogiorno: Sistema Pugliese – Lucano; Area Logistica Campana; Quadrante sud orientale della Sicilia; Polo logistico Integrato di Gioia Tauro; Quadrante occidentale della Sicilia	Istituzione di una governance multilivello rappresentata dai cinque Tavoli Tecnici locali 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 interventi, della loro compatibilità con gli indirizzi di programmazione nazionale e la successiva individuazione delle possibili fonti di finanziamento.

sulla base delle indicazioni previste dalla riforma portuale non ha modificato il perimetro di competenza dell'Autorità, mentre i soggetti coinvolti nello sviluppo delle ALI sono molto più articolati rispetto al caso calabrese. Infatti, il tavolo locale dell'ALI del Sistema Pugliese-Lucano avviato nel settembre del 2016 è formato dalle Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia (ora AdSP del Mar Adriatico Meridionale), dall'Autorità Portuale di Taranto (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. L'AdSp del Mar Ionio, inoltre, detiene il 33% della società consortile a responsabilità limitata Distripark, costituita per lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica nell'area di Taranto, ma la società non è mai risultata attiva ed attualmente è in fase di liquidazione.

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 Ministero dell'Economia e delle Finanze (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. Anche per Taranto i progetti attualmente finanziati dal PON I&R 2014- 2020 inseriti nelle iniziative ALI riguardano progetti solo relativi al porto di Taranto ed in entrambi i casi si tratta di interventi pianificati da oltre un decennio:

- gli interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realiz-

1 - Gli strumenti normativi adottati in Italia per il rilancio della portualità italiana. Fonte: elaborazioni dell'autore

- zazione 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<sup>a</sup> fase funzionale n. 2 lotto: Cagioni e Piastra Logistica Taranto (costo di circa 25 milioni di euro e conclusione prevista nel 2020).

Nel corso del 2019, a seguito delle procedure di gara da parte dell'AdSp del Mar Ionio, è previsto il rilascio della concessione ad un nuovo operatore dopo cinque anni di inattività delle banchine dedicate ai traffici container con capacità teorica di movimentare oltre 2 mln di TEU l'anno. L'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, con l'obiettivo di riaprire ai traffici containerizzati già nel 2020.

## Considerazioni di sintesi

Le aree dedicate alla movimentazione di traffici container nei porti di Gioia Tauro e di Taranto hanno una capacità di movimentazione rispettivamente pari ad oltre 4 milioni di TEU e oltre 2 milioni di TEU<sup>4</sup>. Il tasso complessivo di utilizzo previsto per il 2019 è ben inferiore al 40% a Gioia Tauro e nullo a Taranto. Questa mancata valorizzazione costituisce un rilevante costo opportunità per il Mezzogiorno, amplificato dai rilevanti costi di accompagnamento ai trend negativi dei traffici in corso da quasi un decennio a causa degli oneri per la collettività derivanti dagli interventi di welfare a sostegno dei lavoratori disoccupati e dai continui investimenti pubblici necessari per poter mantenere una potenziale attrattività nei confronti degli operatori economici, terminalisti e compagnie marittime. Inoltre, nonostante i numerosi interventi con strumenti legislativi specifici, non è avvenuta la diversificazione rispetto alle attività di puro transhipment, che hanno ricadute limitate per lo sviluppo economico territoriale. In questo quadro di contesto caratterizzato da scenari economici incerti e continui cambiamenti dei modelli di governance, resi più complessi e articolati dall'introduzione degli strumenti previsti dalle normative speciali relativi alle ZES e alle ALI, emerge il mancato utilizzo da parte dei pianificatori di strumenti che, nei contesti della portualità del Nord Italia, hanno permesso alcuni elementi di rafforzamento della competitività portuale e retroportuale. In particolare, sono diversi gli strumenti in grado di offrire un sistema dei trasporti più integrato e sostenibile, a supporto dell'internazionalizzazione dell'industria manifatturiera del Sud Italia attraverso la riduzione dei costi di trasporto e di logistica. Uno di questi ha come obiettivo la riduzione dei costi della manovra ferroviaria, elemento che attualmente penalizza entrambi i porti qui analizzati. I casi di Trieste o di Venezia<sup>5</sup> possono costituire

un modello replicabile, in quanto in entrambi i casi l'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'istituzione di un'impresa ferroviaria a controllo diretto da parte dell'Autorità che ha permesso la semplificazione di tutte le operazioni ferroviarie. In entrambi i casi è stato decisivo il ruolo pro-attivo delle Autorità Portuali sia nelle gestioni operative sia nell'individuazione delle soluzioni per il superamento di specifici colli di bottiglia infrastrutturali nella rete in ambito portuale e retroportuale. I risultati per entrambi i contesti sono stati molto rilevanti: infatti, nel primo caso, il risultato è stato quello di passare da 5.048 treni del 2015 ai quasi 10.000 del 2018, mentre nel secondo caso di quasi triplicare il numero di carri ferroviari movimentati, passati da 31.034 del 2012 agli oltre 90.000 del 2017, grazie al contributo di numerose imprese ferroviarie (8 a Trieste e 6 a Venezia) che possono offrire servizi molto diversificati. Inoltre, il ruolo di sostegno attraverso sussidi specificamente dedicati allo sviluppo di servizi intermodali ferroviari da e per i porti da parte delle Regioni, al contrario di quanto avvenuto in altri contesti del Nord Italia<sup>6</sup>, non è stato previsto negli anni scorsi e non è indicato nei documenti di pianificazione dei prossimi anni per le realtà del Sud Italia.

Un ulteriore strumento potenzialmente in grado di determinare incrementi di efficienza ed efficacia nelle relazioni fra porti e retroporti e che è stato valorizzato esclusivamente negli ambiti portuali del Nord Italia e non nel Sud Italia è quello relativo ai *fast corridors* doganali. Questo strumento, promosso dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli a partire dalla fine del 2015, ha consentito a fine 2018 l'attivazione di 10 corridoi stradali, 7 ferroviari e 2 intermodali, in grado di permettere l'oltro immediato delle merci sbarcate in porto verso un *inland terminal* o un magazzino, trasferendo i controlli e le operazioni doganali in ambiti retroportuali, con semplificazioni procedurali ed efficientamenti logistici in grado di ridurre i costi dell'interscambio.

Nel corso del 2019 la stipula di nuovi contratti di concessione sia a Gioia Tauro sia a Taranto con operatori terminalistici di rilevanza mondiale evidenzia le potenzialità di un recupero dei traffici, ma il forte sviluppo della competitività dei porti concorrenti nel corso dell'ultimo decennio evidenzia altresì la necessità di interventi di supporto sia da parte delle regioni interessate sia da parte delle Autorità al fine di creare un eco-sistema in grado di diversificare le attività rispetto al puro transhipment e ridurre i rischi di volatilità dei volumi.

Il trasferimento di *best practices* da altri contesti nazionali non è praticamente mai avvenuto, privilegiando la ricerca di normative ad hoc, come

"Conclusione del procedimento avviato con delibera n°30 del 2016- Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria", che prevede un gestore unico della manovra ferroviaria in ambiti complessi. I modelli di Venezia e di Trieste prendono spunto dalle iniziative promosse nel 2014 a La Spezia, dove è stata creata la società La Spezia Shunting Railways di cui è stata promotrice l'Autorità Portuale, che detiene anche il 20% delle quote azionarie, quale soggetto aggregatore anche di imprese private interessate alla promozione dei traffici ferroviari dal porto.

<sup>6</sup> Si veda, ad esempio, le Leggi regionali 15/2009 e 10/2014 dell'Emilia Romagna, la Legge Regionale del Friuli Venezia Giulia 15/2004 (con validità più volte prorogata attraverso rifinanziamenti sino al 2021) o degli interventi integrativi del sussidio previsto dalle norme di sostegno nazionali definite "ferrobonus" (come previsto dal decreto interministeriale MIT-MEF 125/2017) promossi in modo coordinato dalla regioni Liguria, Piemonte e Lombardia per il periodo 2018-2020.

<sup>4</sup> Questi dati sono tratti dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015).

<sup>5</sup> Il ruolo delle AdSP in questo ambito è stato rafforzato dalla Delibera 18 del 2017 dell'Autorità di regolazione dei Trasporti

TRASPORTI & CULTURA N.54-55

le ALI, le ZES, le Agenzie di Lavoro specificamente dedicate, che in realtà non hanno evidenziato una concreta capacità di incidere sulla competitività dei due principali porti del Sud Italia. In entrambi i contesti è auspicabile un ruolo più proattivo delle Regioni e delle Autorità di Sistema anche su aspetti più immateriali, come ad esempio, l'organizzazione delle manovre ferroviarie, la creazione di *fast corridors* doganali, la predisposizione di coerente quadro di incentivi e sussidi mirati a ridurre i rischi di iniziative di avvio di nuovi servizi ferroviari.

Le strategie future devono essere in grado di cogliere in modo concreto le opportunità rese possibili dall'esistente quadro normativo creato ad hoc, con l'ottica di ampliare le ricadute economiche derivanti dai servizi portuali e riassorbire l'occupazione attualmente sottoutilizzata, e abbandonare le policy di continua produzione di normative dalla difficile applicabilità e generatrici di un sistema di *multi-level governance* che indebolisce e complica la capacità decisionale su temi di particolare rilevanza per lo sviluppo economico del Sud Italia.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Assoporti (2019), *Bollettino statistico anno 2018*.

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

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

Baccelli O. (2018), "Deficit di traffici e deficit di governance? L'evoluzione della normativa portuale e i trend della portualità delle Regioni del Sud Italia", R.E.Po.T. numero 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 (2018a), *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 (2018b), *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?*

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

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.

Dwarakish G. S. and Salim M. A. (2015), *Review in the Role of Ports in the development of a Nation*, Aquatic Procedia 4, 295-301.

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*.

Fedespedit - Centro Studi Fedespedit (2019), "Fedespedit Economic Outlook", 14. *Quadrimestrale di informazione economica*.

Frans-Paul van der Putten (ed.), Francesco Saverio Montesano, Johan van de Ven, and Peter van Ham. (2016), *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*. Clingendael Netherlands Institute of International Relations.

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*.

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

Merk O., Kirstein L. and Salamitov F. (2018), "The Impact of Alliances in Container Shipping. Case-Specific Policy Analysis", *The International Transport Forum* (2018), OECD.

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 (2015), *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., de Langen P. and Jacobs W. (2013), "Institutional plasticity and path dependence in seaports: Interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines", *Journal of Transport Geography*, 27, 26-35.

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

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*, Napoli.

Regione Campania (2017), *Piano di Sviluppo Strategico - Zona Economica Speciale della Campania, "ZES Campania"*, Napoli.

Regione Calabria (2018), *Piano di Sviluppo Strategico - Zona Economica Speciale, Calabria*, Catanzaro.

Spirito, P. (2018), *Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore.

SVIMEZ (2018), *Rapporto SVIMEZ 2018. L'economia e la società del Mezzogiorno*, Roma

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