

Il futuro di Gioia Tauro nell'integrazione DEEP SEA-SHORT SEA SHIPPING, dal lato mare, e nelle Filiere Territoriali Logistiche per il sostegno allo sviluppo dell'economia regionale

Intervento del Prof. **Ennio Forte**¹ e del Dott. **Delio Miotti**²

Introduzione

Prima di affrontare le questioni legate al futuro del Porto di Gioia Tauro si ritiene opportuno ricordare la genesi di siffatta infrastruttura logistica che è il frutto di quella che appare come una costante del comportamento degli attori dell'economia nazionale che, parafrasando un linguaggio musicale, è sempre fuori tempo rispetto all'evoluzione dei comportamenti dei sistemi economici degli altri paesi sviluppati. Infatti nella piana di Gioia Tauro negli anni settanta, quando ormai il ciclo dei grandi settori energivori dell'acciaio, della chimica di base, dell'alluminio cambiava verso "tornando a bocca di miniera" si pensava di costruire un ulteriore centro siderurgico. Ciò non avvenne e dell'intera iniziativa restò solo l'infrastruttura portuale che solo negli anni novanta trovò un utile impiego, sfruttando la sua casuale centralità nel Mediterraneo divenne ben presto il più importante porto di transhipment del Mediterraneo. La casualità della sua nascita come infrastruttura logistica di trasporto – certamente avulsa da qualsivoglia disegno di sviluppo del sistema logistico nazionale- e il mancato decollo delle attività del retroporto non hanno certo giovato ad accrescere ed irrobustire il ruolo e la posizione del porto di Gioia Tauro nel complesso e conflittuale scenario dei flussi commerciali che si svolgono nel bacino del Mediterraneo, un bacino nel quale transita quasi un terzo dei traffici mondiali. Gioia Tauro pertanto non ha potuto che conservare, diversamente dalle altre più importanti realtà portuali europee, la sua natura di porto di solo transhipment

Negli scenari geoeconomici che si vanno delineando a livello globale e, in particolar modo nelle nuove definizioni dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, Gioia Tauro per difendere la sua centralità geografica e il suo ruolo logistico dovrebbe procedere risolutamente ad un cambio di passo dando spazio a quelle attività portuali connesse allo Short Sea Shipping (SSS) quali RO/RO RO/PAX e MULTIPURPOSE. L'impegno di queste funzioni modali rende possibile, infatti, intercettare e gestire i flussi di traffico attivabili lungo i corridoi longitudinali e trasversali del bacino mediterraneo. L'attivazione di operazioni di SSS favorirebbe il necessario riequilibrio nelle operazioni del porto, infatti, le attività di transhipment nei principali porti europei, compresi quelli del Northern Range rappresentano circa un terzo del totale delle movimentazioni portuali.

Il passaggio alle operazioni più complesse e a più alto contenuto di valore logistico è una necessità. Anche perché è difficile competere nelle operazioni di transhipment con i porti della sponda sud del mediterraneo nei quali il costo del lavoro è appena un decimo del nostro e le politiche fiscali e tariffarie decisamente più vantaggiose. La competizione dovrebbe dunque spostarsi su segmenti di mercato con più elevato contenuto tecnologico e di innovazione, maggiormente prossimi al mercato finale di destinazione. E' questa una strategia vitale e senz'altro

¹ già ordinario di Economia dei Trasporti e della Logistica presso il Dipartimento di Economia della Federico II di Napoli, ora straordinario di Economia Applicata presso l'Università telematica Pegaso

² Dirigente di Ricerca della SVIMEZ

praticabile anche nel nostro paese nel quale non mancano certo le intelligenze, fattore competitivo decisivo nel governo dei cambiamenti in atto nel nuovo contesto dell'economia globale. Certo non possiamo nasconderci le difficoltà di mettere a sistema questo patrimonio, cosa assai più facile negli altri paesi europei che anche per questo hanno ripreso a crescere e a svilupparsi.

Nel porto di Gioia Tauro si potrebbe così realizzare una integrazione tra le attività del deep e quelle dello short sea shipping in sinergia con le operazioni nelle aree retroportuali. In queste ultime potrebbero infatti svolgersi attività manifatturiere e di quasi manufacturing ad elevato valore aggiunto in regime di agevolazione fiscale e doganale, ma non necessariamente. Il pensiero va alle iniziative in atto per l'istituzione di ZES a Gioia Tauro, a Taranto e a Napoli. Un percorso complesso che prevede un confronto negoziale con la Commissione Ue dai tempi certamente non brevi. La presenza di una ZES costituisce un forte attrattore di investimenti esteri, occasione notevole per lo sviluppo di una regione in sofferenza come la Calabria, ma anche del resto del Sud. Cosa sarebbe successo a Gioia Tauro se si fosse istituita una ZES o meglio cosa e quanto si sta perdendo non facendola, ce lo dimostrano i risultati ottenuti a TangerMed – porto del Marocco di puro transhipment in profonda trasformazione nel quale l'integrazione deep-short sea shipping ha favorito l'insediamento di una vasta area industriale adiacente al porto nella quale opera in condizione di ZES circa un centinaio di imprese industriali che danno lavoro ad oltre 55 mila persone.

L'assenza di incentivi fiscali e doganali non dovrebbe ad ogni modo compromettere lo sviluppo di attività produttive nel retroporto di Gioia Tauro, solo se i vantaggi competitivi legati alla centralità del porto nelle rotte del Mediterraneo e alla presenza di infrastrutture portuali di rilievo, venissero esaltati dalla fruibilità di servizi amministrativi efficienti e di una struttura burocratica motivata e altamente formata, frutto questi ultimi di un agire e di una visione condivisi tra gli attori politici locali e centrali. L'azione corale degli attori potrebbe favorire dunque l'attrazione di quelle imprese, e non sono poche, che stanno ritrasferendo in Italia e più in generale in Europa le attività di produzione dopo una fase di delocalizzazione, il cd reshoring. Nella maggior parte dei casi si tratta di imprese che svolgono attività ad alto contenuto tecnologico e di innovazione che non temono la concorrenza dei paesi in via di sviluppo e che hanno necessità appunto di servizi logistici di alta qualità certamente erogabili in un ambiente portuale evoluto e gestito in modo consapevole.

Dall'integrazione deep-short sea Gioia Tauro può accreditarsi come veicolo per la promozione e lo sviluppo dell'economia della Calabria favorendo l'attivazione di Filieri Territoriali Logistiche (FTL) dedicate alle produzioni di eccellenza dell'agroalimentare calabrese. Le FTL per la loro caratteristica di rete d'impresе possono favorire lo sviluppo delle varie aree interne e costiere della regione come sintesi della "Calabria interna" e quella "esterna" seguendo un percorso che coinvolge sistematicamente le altre realtà portuali, quella di Corigliano in primo luogo.

Gioia Tauro per la sua posizione baricentrica nel Mediterraneo e la rilevanza delle infrastrutture portuali supera la dimensione territoriale locale per affermarsi come questione nazionale. Al porto affluiscono i traffici che provengono dal Far East passando per il canale di Suez per essere smistati nei vari porti nazionali, del Mediterraneo e verso l'America.

Esso costituisce inoltre un punto di riferimento nella strategia dei rapporti commerciali dell'Italia con i paesi della sponda sud del bacino del Mediterraneo. Con riferimento a questi ultimi e più in generale al continente africano è prevista una vera esplosione demografica che è attesa a

partire dalle coste meridionali del Mediterraneo sino ai paesi più interni del continente africano; in quest'ultimo la popolazione dovrebbe crescere, secondo le previsioni dell'ONU, dall'attuale miliardo e 186 milioni a tre miliardi e 114 milioni nel 2065, e dovrebbe essere investito da un intenso processo di sviluppo, effetto di quella tendenza alla globalizzazione che muovendo da ovest verso est, sta ora interessando il Far East, ma sta già dando segnali importanti in alcuni paesi africani. Si tratta di un mercato di dimensioni rimarchevoli collocato proprio di fronte alle nostre coste.

Nel Mediterraneo gli scenari economici cambiano rapidamente e con altrettanta rapidità si adeguano i flussi mercantili. Va prendendo corpo sempre più la strategia commerciale della Cina che sta concentrando le sue attività sul Pireo e, per la penetrazione nei mercati del Centro-Nord Europa si sta avvalendo dei porti dell'Alto Adriatico. Le scelte operative dei maggiori players logistici marittimi stanno privilegiando in porti degli archi nord tirrenico e adriatico, mentre si rafforzano le posizioni di Tangeri. In questi scenari il ruolo di Gioia Tauro rischia di indebolirsi se non addirittura subire una crescente marginalizzazione. Una possibile strategia di contrasto e di rilancio del porto è identificabile nella definizione di nuovi flussi di traffico dei corridoi logistici trasversali al bacino Mediterraneo che potrebbero superare le difficoltà dovute, da un lato al congestionamento dei traffici nei corridoi della core net-work europea e dall'altro, all'assai modesto sviluppo di quello che sarebbe dovuto essere il primo corridoio della rete TEN-T dell'Ue, il corridoio noto come Berlino Palermo.

Nella parte A di questo contributo, verranno illustrati i contenuti e le caratteristiche dei corridoi trasversali e longitudinali nel Mediterraneo. Si tratta di veri e propri corridoi logistici alternativi al tutto strada nei quali predomina la parte marittima. E dalle figure riportate si evince con chiarezza come dall'attivazione di essi possa passare il rilancio del porto di Gioia Tauro nella sua duplice veste di collettore dei traffici internazionali e di promotore dello sviluppo dell'economia della Calabria. Nella successiva parte B, ad una rapida rassegna delle problematiche legate all'istituzione della ZES fa seguito l'illustrazione e l'analisi dei possibili collegamenti marittimi attivabili nel porto di Gioia Tauro tenendo conto dei flussi di esportazioni e della presenza di attività economiche della Regione Calabria. Completa l'analisi del ruolo di Gioia Tauro nel più generale sistema dell'economia meridionale la descrizione di un corridoio logistico interregionale che va dalla Sicilia alla Puglia e che coinvolgerebbe la maggior parte delle aree a intensa vocazione agroalimentare e le maggiori infrastrutture logistiche che vanno dal Porto di Catania, leader nello SSS a quello di Messina leader nel traffico passeggeri, e a quelli di Corigliano e Taranto che dalla vita di questo corridoio potrebbero ricevere un deciso impulso al loro sviluppo.

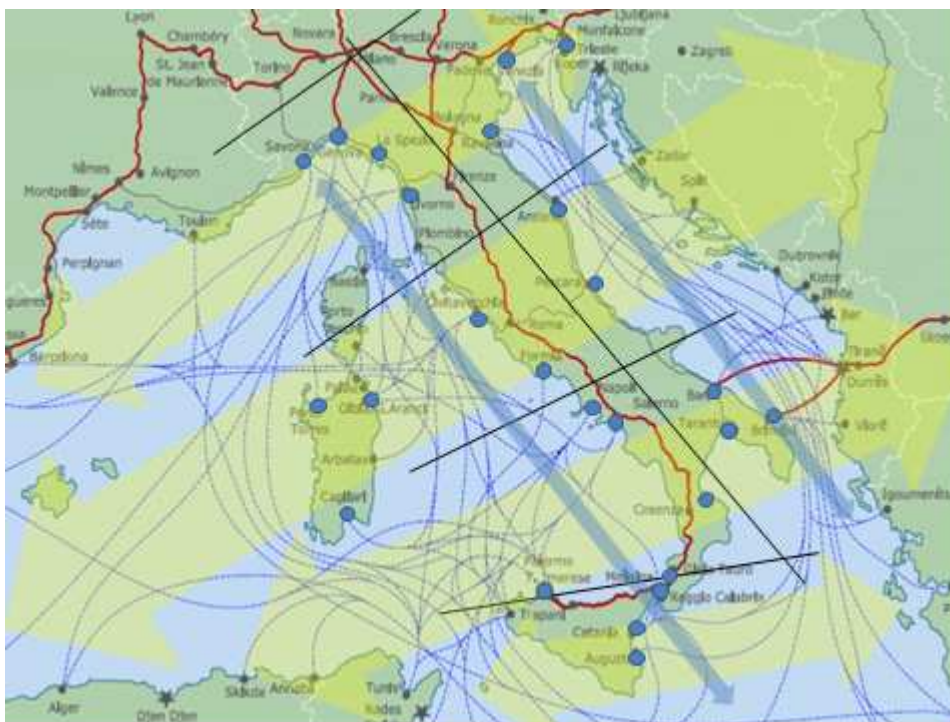
A - Corridoi trasversali e longitudinali, l'integrazione DEEP SEA-SHORT SEA SHIPPING per il rilancio del porto di Gioia Tauro

A1. Corridoi trasversali e longitudinali

In questa parte si adatterà un approccio di Logistica Economica (LE) nei modelli di longitudinalità e trasversalità per la scelta di itinerari plurimodali su scala intermediterranea al fine di rafforzare un "modello culturale di mobilità" innovativo anche rispetto alla tutela ambientale (fig.1). Itinerari internazionali alternativi al tutto strada con tratta marittima dominante, daranno

luogo ad itinerari trasversali interessanti necessariamente i porti e le infrastrutture italiane stradali e ferroviarie nelle scelte alternative al tutto strada sulle potenziali relazioni internazionali dell'intermodale e del combinato. Detto approccio è stato oggetto altresì degli studi preparatori al PNTL (Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica) dello scorso decennio di cui per l'Economia del mare chi scrive è stato responsabile. Allo stato l'Italia non dispone di detto Piano.

Fig.1 Corridoi trasversali e longitudinali



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ dal sito www.trail.liguria.it

I corridoi multimodali / co-modali sono articolati su itinerari trasversali ed itinerari longitudinali che attraversano l'Italia e la collegano all'Europa e all'Africa e trovano nell'economia del mare la generale cornice di riferimento a livello di rotte e linee SSS (Short Sea Shipping) nelle forme del RO/RO, RO/PAX, e MULTIPURPOSE, linee che spesso danno corpo alle autostrade del mare nel senso di prolungamento delle vie terrestri di trasporto.

I quattro corridoi trasversali interessano i porti di:

- I. corridoio Centro-Nord (Barcellona, Marsiglia, Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia, Trieste)
- II. corridoio Centro (Barcellona, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Ortona-Vasto-Termini, Ancona, Spalato)
- III. corridoio Sud (Lisbona, Valencia, Cagliari, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Gioia Tauro, Corigliano, Taranto, Brindisi, Patras, Durazzo, Burgas, Varna, Costanza, Odessa, Igoumeniztsa, Salonico, Istanbul)
- IV. corridoio Sicilia-Nord Africa (Tangeri, Tunisi, Port Said, Alessandria, Augusta, Palermo Catania, Messina, Gioia Tauro)

I due corridoi longitudinali:

- I corridoio Tirrenico (Genova, La Spezia, Livorno, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Cagliari, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Corigliano, Catania, Messina, Augusta, Palermo)
- Il corridoio Adriatico (Trieste, Venezia, Ravenna, Pescara, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto)

I corridoi longitudinali rappresenteranno altresì le proiezioni verso i porti del Northern Range (Amburgo, Anversa, Rotterdam, Brema, Zeebrugge, Le Havre, Amsterdam) e del Nord Africa (Tangeri, Tunisi, Port Said)

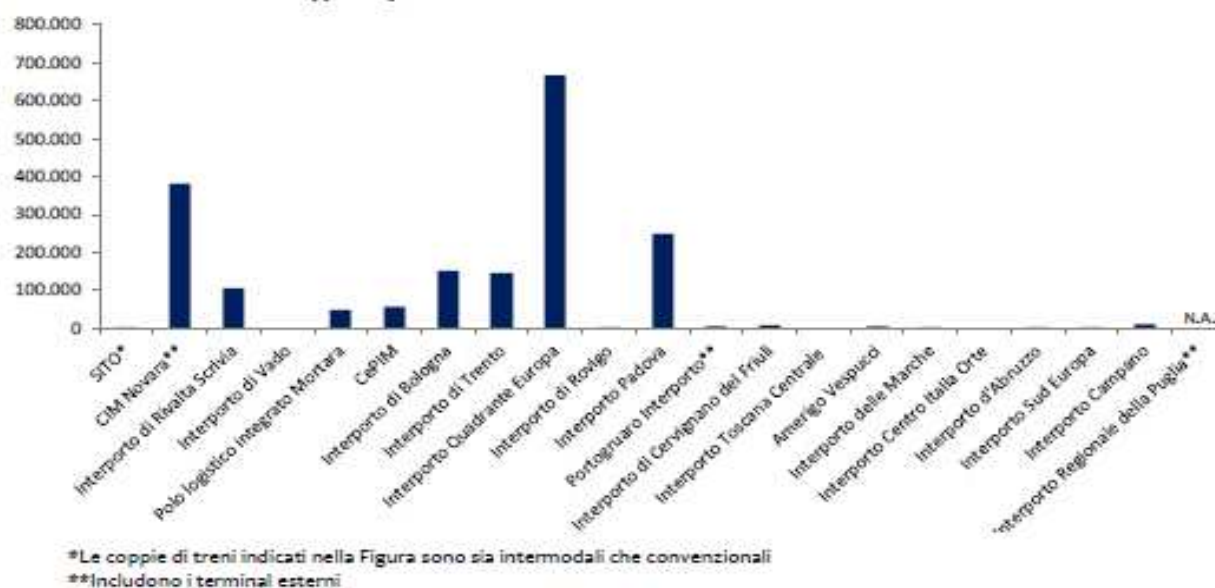
I suddetti corridoi avranno quindi una dimensione nazionale ed una internazionale e fungeranno da anello di congiunzione tra territori e soprattutto tra sistemi di Short Sea Shipping quali Mar Mediterraneo, Mar Rosso, Mar Baltico, Mar Nero, Mare del Nord. In tale contesto i porti commerciali assumono un ruolo strategico.

A2.Itinerari comodali internazionali e Filiere Territoriali Logistiche

Il ricorso ad itinerari comodali internazionali può partire da un esempio di recente valutazione che interessa l'import di grano duro dall'Egitto che, tramite il porto di Taranto, potrebbe trasportarlo ai pastifici della Basilicata, ma già il caso della pasta De Cecco, tramite il porto di Ortona, è illuminante, o ancora le olive del nord Africa dirette in Spagna per derivarne olio che viene trasferito in Italia con traghetti RO/RO e autobotti con ampie possibilità di processi di logistica a valore. E ancora l'esempio del porto di Tanger Med, dei porti-distripark olandesi degli anni '80 e dei porti cinesi anni '90, con annesse zone defiscalizzate e incentivate per gli investimenti esteri. L'infrastruttura strategica del modello di trasversalità/longitudinalità è allora il **retroporto** con tramite fiscalità di vantaggio e incentivi diversi. Dell'avvento di una ZES a Gioia Tauro si parla oramai da decenni senza risultati.

La Svimez ha studiato e proposto le Filiere Territoriali Logistiche (FLT), anche per fronteggiare la crisi del transhipment: Gioia Tauro perde volumi consistenti di container, Taranto nel terminal container si azzera nei flussi anche per effetto del nuovo ciclo mondiale dell'economia nei segnali di crisi della globalizzazione dovuti alla sempre maggiore personalizzazione dei consumi ed all'automazione tecnologica, nonché a forme di neoprotezionismo, che diversificano il fattore lavoro per una più elevata qualità dei prodotti. Senza processi di integrazione tra deep sea (in crisi per l'overcapacity delle navi full container oltre i 20.000 teus) e Short Sea Shipping (SSS), il transhipment va in crisi. Il boom dello SSS delle autostrade del mare per il trasporto di rotabili e container conferma tale tendenza e fa dell'Italia la prima potenza mondiale nel mercato RO/RO, RO/PAX, CON/RO multi purpose. In tale ottica i retro porti non sono alternativi agli interporti ma senza il rilancio del ferro cargo spesso risultano cattedrali nel deserto come dalla seguente figura 2.

Fig.2 TEU movimentati dagli interporti nel 2012 = 1,8 mln/TEU (fonte: UIR 2012)



Da notare tuttavia interessanti recenti segnali di ripresa del ferro cargo, tuttavia ancora marginali rispetto al ruolo della ferrovia nel trasporto merci in altri paesi dell'UE.

Il postulato centrale della LE (Logistica Economica) è l'equilibrio tra flussi e reti (minima congestione e tempi espressi dal tasso traslog -trasporti e logistiche-) in corrispondenza dell'equilibrio tra imprese e mercati nei rispettivi prezzi. Si tratta di un approccio micro che bene esprime le sequenze dei modelli di outsourcing o terziarizzazione, finissaggio, assemblaggio, ecc. Il settore della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) esprime bene queste relazioni.

La definizione del concetto di *Short Sea Shipping* (navigazione di corto raggio) lo distingue nettamente dalla navigazione di lungo raggio *Deep Sea Shipping (DSS)* che si riferisce alla navigazione di lungo corso sulle rotte interoceaniche di maggiore distanza e in genere per grossi quantitativi di merce trasportate fra i diversi continenti (funzione di flusso dove tutti i vettori – quantità, mezzi, tempi, distanze, valori risultano di dimensioni maggiori).

Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi strategici della politica dell'UE in materia di trasporti, in quanto sostegno all'intermodalità volta a ridurre la congestione stradale e i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l'efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell'ambiente. L'obiettivo è allora l'equilibrio di cui sopra da perseguire tramite idonee politiche dei trasporti che stentano ad affermarsi in Italia.

La sostanziale latitanza decennale del ferro cargo in Italia (90 milioni di tonn. trasportate contro i 300 di Germania e 200 di Francia) per fortuna è stata compensata dallo sviluppo dello SSS soprattutto delle autostrade del mare che ha fatto risparmiare nel decennio trascorso ingenti risorse per meno incidenti stradali. Dal recente Convegno di Mercintreno si evidenzia in sintesi che dieci anni fa Trenitalia cargo produceva 70 milioni di treni km (unità di traffico). Oggi tutte le compagnie

ferroviarie cargo (26 oltre treno cargo di FS) producono circa 45 milioni di treni-km, di cui Trenitalia cargo appena 28 milioni. Il traffico ferroviario con O/D (origine-destinazione) interessante il Sud Italia è di appena il 15% del totale. Dieci anni fa i raccordi ferroviari in Italia erano circa 1.000, oggi sono 200 (in Svizzera sono 1.200). Rilanciare il ferro cargo e gli interporti nell'intermodale-combinato con l'economia del mare potrà risultare una strategia vincente per l'Italia. Ma è una scommessa poco convincente per le risorse finanziarie disponibili e anche di fronte al numero di interporti (32 ?) che risultano oggi in gran parte cattedrali nel deserto e quasi sempre non mostrano legami funzionali con i porti. Insomma l'interporto è l'infrastruttura terrestre gomma-ferro dedicata all'intermodalità con al centro il container.

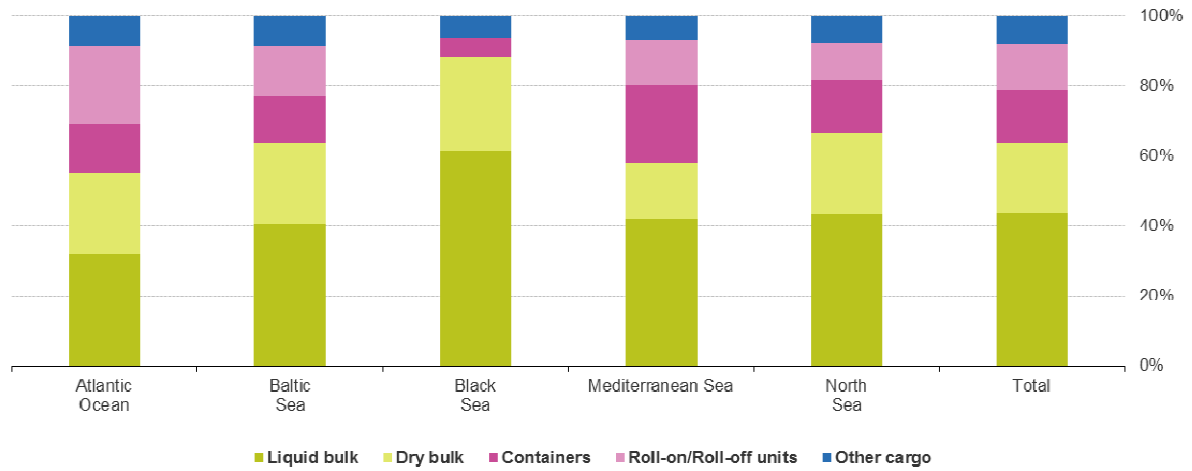
Il fulcro della strategia europea di promozione dello SSS per l'Italia è costituito dal progetto di rete intereuropea di collegamento marittimo trasversale e longitudinale inter-mediterraneo delle Autostrade del Mare che mira allo spostamento di quote significative di traffico merci e, ove presente, anche di quello passeggeri, dal vettore stradale al trasporto marittimo a corto-medio raggio in una logica di sequenzialità e co-modalità con il trasporto stradale. Nella reti marittime europee di SSS rientrano:

- i traffici marittimi con Paesi appartenenti alla UE, inclusa Islanda e Norvegia, nonché quelli fra porti comunitari e porti non comunitari che si affacciano sul Mar Mediterraneo, Mar Nero e Mar Baltico;
- i servizi di *feederaggio di linea point to point*;
- il traffico fluviale e quello lacustre, questi ultimi definiti anche idroviari che rientrano nella modalità dei trasporti terrestri.

L'Italia riveste un ruolo di primo piano nel contesto europeo con riferimento allo SSS, infatti è prima nel traffico Ro-Ro e seconda nel traffico di contenitori dopo la Germania. Per traffico totale l'Italia si posiziona nel 2014 al terzo porto dopo Gran Bretagna e Olanda, confermando la sua vocazione maggiormente orientata alla distribuzione intereuropea di carichi marittimi. I dati dei volumi di traffico SSS fanno riflettere sul notevole volume che comunque movimentano i porti italiani nei flussi tra porti europei, anche più dell'Olanda e del Belgio e poco al di sotto della Germania, che insieme costituiscono il northern *range* portuale ancora maggioritario nei flussi totali di container rispetto al southern range nel flusso *Deep Sea* intercontinentale Estremo Oriente-Europa.

La predominanza dei flussi del bacino del Mediterraneo, con riferimento al trasporto marittimo unitizzato (container e Ro-Ro) europeo, è confermata dai dati in tonnellate trasportate aggregati in percentuale per bacino (figura 3), i quali mostrano che il 48% del traffico in container ed il 32% dei carichi rotabili intraeuropei si svolge attraverso le rotte del Mediterraneo. Inoltre, il volume totale dei traffici unitizzati del Mediterraneo è pari a oltre 177 milioni di tonnellate contro i circa 100 milioni del Mar del Nord, a conferma che i porti del *Northern range* fondano il loro potere di mercato nei traffici *Deep sea* interoceanici con Asia e Americhe. Considerando il solo comparto container, nel Mediterraneo viene trasportato il 40% del traffico totale SSS tra porti europei, risultando il primo bacino marittimo-portuale per questa tipologia, rispetto al 25% del Mar del Nord e del 18% al Mar Baltico.

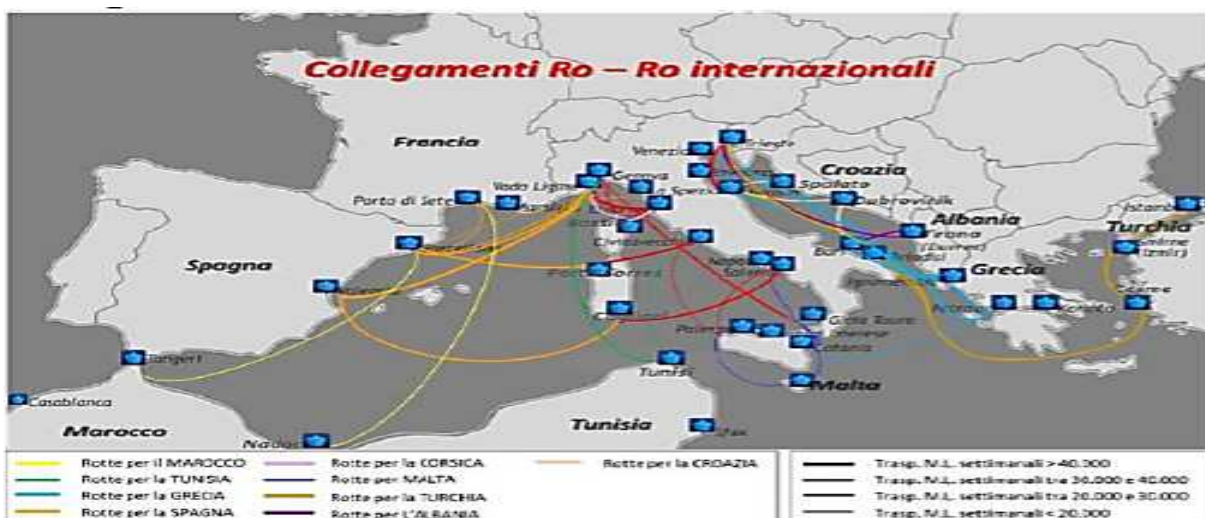
Fig.3 – SSS di merci per tipologia di cargo per regione marittima nel 2014 (% tonnellate)



Fonte: Eurostat, 2016

L'Italia si trova esattamente al centro delle reti mediterranee con le due dorsali tirrenica e adriatica a fare da interfaccia principale, oltre che per il traffico originato e destinato alla stessa Penisola, anche per i collegamenti con il resto d'Europa centro-occidentale e centro-orientale. Il comparto si è andato sempre più intensificando e ad oggi sono numerose le linee attivate all'interno dei quadranti elencati. La figura 4 riporta graficamente le principali rotte mediterranee dello *Short Sea Shipping* negli ambiti geo-economici internazionali ed i relativi traffici settimanali in metri lineari. Si stima che lo SSS muove in totale oltre 30 milioni di tonnellate annue. Di recente l'attivazione di nuove linee Grimaldi (Barcellona-Tangeri e Catania-Taranto) confermano il progressivo infittimento delle linee marittime.

Fig.4. Rotte internazionali Ro-Ro del Mediterraneo



Fonte: R.A.M., 2014

La funzione di *transshipment*, che ha rappresentato per anni un elemento di forte alimentazione di traffici lungo i porti delle dorsali tirreniche ed adriatiche del Mediterraneo centrale in proiezione nord-europea, è stata fortemente ridimensionata dalle politiche delle grandi compagnie di *shipping* che tendono a crearsi basi di *transshipment* direttamente controllate e dedicate alle grandi mega-navi con capacità fino ai 20.000 TEU. Esempio il caso della cinese *Cosco Pacific* che ha comprato per circa 370 milioni di euro il *Piraeus Container Terminal*, diventato il centro della distribuzione dei container cinesi diretti all'Europa meridionale e orientale a discapito del terminal di Taranto che potrebbe diventare il *distripark* della Basilicata, Regione che vanta notevoli volumi di export (Svimez-Aisre 2016), e il precedente ridotto interesse per Gioia Tauro da parte della *Maersk* e di Taranto da parte della *Evergreen* che hanno contribuito a ridurre fortemente l'attività degli scali italiani grazie alla concorrenza dei porti del nord africa, ma anche a causa dei minori costi terminali offerti dalla portualità spagnola e turca.

E' evidente quanto i porti italiani non abbiano saputo o forse "potuto" espandersi per raggiungere le dimensioni e la capacità infrastrutturale richiesta dai grandi player dello *shipping* globale che hanno potere di mercato tale da condizionare le scelte di politica dei trasporti dei paesi a livello nazionale. E' possibile pertanto prevedere nel medio periodo per l'Italia un numero limitato di sistemi portuali per la gestione dei grandi flussi di traffico interoceanico, individuando per gli altri porti la vocazione e la differenziazione più efficiente in relazione alle caratteristiche strutturali del singolo scalo e alle specificità del territorio produttivo e logistico locale di riferimento. Sistemi portuali regionali o di area (*multi port gateway region*), con particolare riferimento a quelli localizzati in corrispondenza dei corridoi delle TEN-T avrebbero in tal modo maggiori *chance* di penetrazione dei mercati dell'Europa centrale e orientale.

Tale riassetto ottimale non può essere considerato solo a livello di offerta dei servizi portuali, ma deve essere inquadrato in una effettiva visione di "sistema" in forza della quale, attraverso un maggior coordinamento tra porti e tra gli stessi e il sistema logistico e dei trasporti nel suo complesso, si potrà efficacemente competere sul mercato internazionale. Ad esempio, l'ampia presenza di *logistics provider* internazionali, spedizionieri e operatori logistici (DHL, DPD Nordic, DSV, Schenker, TNT, KN) costituisce per i porti del Nord Europa un fattore di grande vantaggio sia per le imprese sia per le compagnie di navigazione che possono compensare i costi dei giorni di navigazione (5-7) in più via mare rispetto ai porti del Sud Europa, nel meno costoso viaggio di distribuzione via terra. I *logistics provider*, inoltre, tendono a far convergere i flussi di merci proprio verso i porti che garantiscono efficienti interconnessioni porto-territorio, mettendo a disposizione *distripark* e/o centri intermodali *inland* in un'ottica di integrazione verticale e fluidificazione dei trasporti mare-terra adottando modelli di reti terrestri lungo i *logistics corridor* dedicati.

In chiave di *logistic corridor* va pertanto inquadrato il collegamento trasversale europeo "centro mediterraneo" tra Spagna, Italia e Croazia con prolungamento verso la Romania ed il Mar Nero ed i paesi non appartenenti all'UE come Bosnia Erzegovina, Serbia e Ucraina. Tale corridoio i cui perni sono i porti adriatici centrali quali Ancona, Ortona, Bari e Brindisi, dovrebbe costituire un'alternativa al corridoio nord Mediterraneo per il quale in media negli ultimi anni è stato stimato un flusso medio annuo di merci pari a circa **800 milioni di tonnellate** di interscambio totale tra i paesi interessati (Italia, Spagna, Francia, Slovenia, Croazia, Bosnia, Serbia, Montenegro, Albania, Grecia, Turchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Ucraina -fonte Istat/ Eurostat).

A3. Proposte di corridoi trasversali

E' necessario allora potenziare la trasversalità con itinerari comodali dedicati: oltre al corridoio 5 ipercongestionato definibile del **profondo nord** facente perno sui porti dell'arco nord tirrenico, si potrebbe incentivare con linee e distripark, un **corridoio nord** tra Bacellona, Livorno, Ancona e fronte balcanico con tratta stradale terrestre allo stato congestionata e morfologicamente complessa, uno corridoio centrale tra Barcellona-Civitavecchia-Ortona e Ploce in Croazia molto accessibile nei tempi per la presenza di autostrade, e uno definibile del **profondo sud** tra i porti del sud Spagna (Algeciras, Valencia, i porti del nord Africa vs. Catania-Taranto- Valona vs Igoumenitsa nel corridoio 8 con ottima portualità anche a livello dello SSS).

Considerando che la quota modale di tali traffici Ovest-Est vede la stragrande prevalenza del trasporto stradale (oltre 500 milioni di tonnellate) e che l'alternativa di itinerario al corridoio 5 del profondo nord registra una maggiore capacità ferroviaria potenzialmente impiegata, ma con un notevole prolungamento in termini di distanza, si può stimare in circa **100 milioni di tonnellate il traffico stradale** associato all'ideale corridoio del "Mediterraneo centrale" fondato sul trasporto combinato marittimo/stradale Ro-Ro. Un tale trasferimento potrebbe essere indotto principalmente dalla forte congestione già presente lungo il corridoio del profondo nord Mediterraneo che presenta notevoli criticità per l'attraversamento dei valichi (Frejus, Tarvisio, Trieste) per i quali sono previsti potenziamenti nel lungo periodo con grandi margini di incertezza temporale e finanziaria.

Un tale riassetto *trasversale* dei flussi intraeuropei da ovest ad est potrebbe fare assumere all'Italia un ruolo di cerniera logistica strategica, attrezzata per la gestione efficiente dei flussi di transito e di sosta in logistica a valore che, data la configurazione attuale delle reti marittime internazionali di trasporto SSS, RO/RO in specie, potrebbe vedere interessati i porti dell'alto, medio e basso Tirreno sulla dorsale occidentale e dell'alto, medio e basso Adriatico sulla dorsale orientale, oltre alla fascia trasversale del Mediterraneo meridionale che interessa prevalentemente i porti siciliani e del **profondo sud** (Palermo, Catania, Gioia T., Taranto e Brindisi) rispetto ai porti della Spagna meridionale (Algeciras) e del nord Africa.

Pertanto, considerando l'attuale quadro dei flussi di traffico del combinato marittimo internazionale pari a circa 30 milioni di tonnellate anno, equamente ripartiti tra *west Med* e *east Med*, resterebbe un traffico potenziale ancora da poter attrarre nel medio-lungo periodo pari a circa **70 milioni di tonnellate/anno da sottrarre al tutto strada.**

Gli obiettivi di trasferimento modale possono essere raggiunti anche in considerazione del minor costo del trasporto marittimo combinato nazionale ed internazionale che in media è dell'ordine del 35-40% minore del "tutto- strada" in termini di unità di traffico comparate (trasporto Ro-Ro = 0,065 euro/ton-km; autotrasporto = 0,10 euro/ton-km) . Tale risparmio di costo, considerando le percorrenze in km. rispettivamente su strada e combinato marittimo comportano un risparmio totale di **circa 92 euro/tonnellata trasferita sull'itinerario combinato Barcellona-Ploce.**

Nello scenario di attivazione di una linea Ro-Ro trasversale adriatica il totale risparmio di costo di trasporto può essere stimato in circa 46 mln di euro/anno con il trasferimento di 500.000 ton. e di circa 92 mln di euro/anno con il trasferimento di 1.000.000 di ton. Il volume di traffico aumenta se si attiva una linea Ortona-Valona in Albania.

Con riferimento al totale corridoio alternativo co-modale “centro-mediterraneo” la c.d **trasportistica** approvata dal Parlamento Europeo a supporto del corridoio 5 ipercongestionato, una ipotesi nel medio periodo (5-10 anni) di raddoppio dell’attuale volume dei flussi totali internazionali interessanti l’Italia *west-med* ed *east-med* potrebbe generare risparmi di costo monetario del trasporto pari a **oltre due miliardi euro per anno** rispetto alla situazione attuale.

Dal lato dell’offerta dei servizi marittimi, allora, le potenzialità di offerta sono altissime e i volumi di traffico smaltibili dai nuovi itinerari trasversali plurimodali sulla base della minore distanza (e quindi dei minori costi e tempi associati), nonché delle caratteristiche dei diversi scali, potranno variare da rotta a rotta. In ogni caso essi possono stimarsi al minimo sull’ordine delle 500.000 tonnellate annue sulla tratta in esame per un servizio che copre una distanza totale per l’itinerario Barcellona-Civitavecchia, Ortona, Ploce di circa 1.300 km. con un costo come visto contenuto tra tratta marittima (incluse operazioni terminali) e stradale (incluso pedaggi) ipotizzando due corse giornaliere nei due sensi Ortona-Ploce. Da Ortona il traffico potrebbe salire fino al milione di tonnellate per distanze maggiori fino al porto di Valona in Albania.

Il confronto col tutto strada mostra viceversa una lunghezza sull’itinerario Barcellona-Trieste-Ploce di oltre 2.000 km che comporta un maggior costo del tutto strada stimabile intorno al miliardo e mezzo di euro a parità di trasportato tra le due alternative. Sono escluse dal computo le diseconomie esterne (incidentalità, inquinamento, congestione, ecc.) altrimenti si superano ampiamente i due MLD.

Pertanto, nelle fasce trasversali dei porti italiani posizionati lungo le dorsali tirrenica e adriatica, sarebbero potenzialmente attivabili ulteriori linee di trasporto combinato marittimo laddove evidentemente si realizzino azioni tese all’effettiva costruzione di un’alternativa al corridoio trans europeo Nord Mediterraneo terrestre, di natura infrastrutturale, economica e di regolazione dei mercati dei trasporti e della logistica, a favore di un ulteriore e positivo trasferimento modale e “infittimento” di collegamenti via mare tra porti europei che già il combinato marittimo ha saputo autonomamente innescare nel corso degli ultimi due decenni in Italia.

Allo scopo, si possono individuare cinque itinerari internazionali nelle fasce trasversali interessanti i flussi interMed e l’Italia:

- 1) **Corridoio del profondo nord** coincidente con il corridoio 5;
- 2) **Corridoio Nord** facente perno su Livorno e Ancona, (Spagna, Italia vs. Croazia, Albania, Montenegro, con proiezioni ai Paesi dell’Est europeo, Romania in primis. La tratta stradale è di 400 km. molto tortuosa e congestionata;
- 3) **Corridoio Centrale** Barcellona- Civitavecchia-Ortona-Ploce (Croazia) vs. il centro est europeo, anche se le connessioni stradali oltre Zagabria sono da verificare. La tratta stradale è di 307 km. in buona parte per autostrada percorribile in circa 3 ore;
- 4) **Corridoio sud** tra Spagna (Valencia-Siviglia sulla direttrice Sardegna, Napoli, Bari vs. Valona (Albania), ottimo porto commerciale;
- 5) **Corridoio del profondo sud** tra il porto di Algeciras (Spagna), Tangermed (Marocco), Algeria, Libia, Tunisia, Egitto, tramite il corridoio terrestre ferro-strada Gioia Tauro-Taranto (o Brindisi) vs. Albania, Bulgaria, Grecia e Turchia con ulteriori proiezioni (corridoio 8 facente perno sul porto greco di Igoumenitsa e utilizzando l’antica via Egnatia che connette Grecia e Turchia.

Sul corridoio longitudinale adriatico che nei flussi totali compete se non supera quello tirrenico, si rileva la recente attivazione della linea comodale mare-ferro offerta da Grimaldi sulla direttrice

Patrasso-Venezia (traghetti RO/RO) e inoltre su ferrovia a Lubeca e Rostok. Da notare il crescente ruolo del porto di Trieste per il rilancio della comodalità mare-ferro.

Questi nuovi itinerari compositi comportano un possibile nuovo equilibrio logistico tra le aree geografiche interessate raggiungendo traguardi oltremodo vantaggiosi dal punto di vista economico (incluse le esternalità) e finanziario in termini di redditività di medio-lungo periodo.

B Dal Transshipment al Gateway per sostenere lo sviluppo della Calabria

Lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutta l'area che lo circonda non può essere rimesso alle sole operazioni di *transshipment*, che di fatto rimangono slegate dallo svolgimento delle attività economiche del territorio regionale.

E' necessario, pertanto, creare le condizioni necessarie per attrarre nell'area portuale imprese industriali e logistiche, da integrare con le funzionalità di *transshipment*, che dovrà generare non solo flussi di *container*, ma anche di merci, che possono essere sottoposte ad attività di logistica a valore nel sistema retroportuale di Gioia Tauro.

Tra gli strumenti che possono agevolare lo sviluppo in questo senso ci sono quelli di tipo fiscale, come le Zone Franche, o strumenti più evoluti e completi, non solo a carattere strettamente fiscale, come le Zone ad Economia Speciale.

Ci si deve orientare verso l'istituzione di una zona di attività logistica allargata, separata comunque dal territorio europeo. Lo strumento idoneo a tale scopo potrebbe essere una ZES (Zona Economica Speciale), con condizioni realmente incentivanti per gli investitori. Una ZES è una zona all'interno di una nazione in cui sono applicate specifiche leggi finanziarie ed economiche. Le leggi sono redatte con l'obiettivo di attrarre investitori stranieri che potrebbero essere interessati ad attività di business in una zona dove ricevono un trattamento di favore.

Alcune delle ZES più estese si trovano in Cina, dove il Governo ha avviato l'istituzione di tali aree dal 1980. All'interno della ZES le tasse sono ridotte sino alla completa eliminazione e le aziende pagano tariffe più basse. L'idea alla base di una ZES è che essa può essere in grado, attirando capitali mobili internazionali, di stimolare una rapida crescita economica. Numerose nazioni hanno sperimentato un *boom* economico grazie alla presenza delle ZES che garantiscano alle imprese che intendono operarvi i seguenti vantaggi economici:

- a) incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali;
- b) agevolazioni doganali: sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e dei dazi e semplificazione delle procedure doganali;
- c) esenzione fiscale: esenzione o riduzione dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) e dell'imposta sul reddito delle società (IRES), dell'imposta municipalizzata propria (IMU), del tributo comunale sui rifiuti e sui servizi (TARES) e di altre imposte o tasse;
- d) esenzioni o deroghe alla regolamentazione sui contratti di lavoro: esenzione o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni;
- e) disponibilità di terreni a canoni di locazione ridotti e utenze a tariffe agevolate.

Nel mondo sono state realizzate numerose aree logistico-industriali (Zone Franche, Distripark etc.) situate nei retroporti di realtà portuali, in cui vengono svolte attività industriali, imprenditoriali, produttive e logistiche alimentate dalla presenza di merci movimentate dal porto adiacente.

In Marocco, a Tangeri, nel retroporto del grande porto Tanger Med, è stata istituita la Tanger Free Zone, (TFZ), che è diventata una delle più importanti del mondo. Essa ha contribuito alla creazione di 40.000 posti di lavoro. La zona franca Tanger Automotive City (TAC) è una piattaforma dedicata al settore automobilistico. Essa ha consentito di creare 6.000 posti di lavoro diretti e 30.000 indiretti.

Anche la Grecia punta a realizzare un'area del genere proprio nei pressi del porto di Pireo dove è operativo un gran terminal container, concorrente di Gioia Tauro.

L'istituzione di una ZES nell'area di Gioia Tauro potrebbe interessare sia la zona franca attualmente esistente che le aree industriali e portuale, in totale fino a un massimo di ben 740 ettari.

Ricadute specifiche per Gioia Tauro possono essere, tra l'altro:

- La diffusione ai sistemi di imprese italiane delle possibilità connettive nell'interscambio internazionale attraverso il porto di Gioia Tauro
- Azioni di marketing e sviluppo territoriale previste dall'Apq "Polo logistico intermodale".
- La possibilità di insediare un terminal di distribuzione per l'area del Mediterraneo.
- La possibilità che in terreni limitrofi all'area portuale si realizzi un Distripark e all'interno dell'area portuale, contigua alla rete ferroviaria e al varco stradale merci, una piattaforma logistica al fine di trasformare il traffico di transhipment (passaggio dei contenitori trasportati nelle traversate oceaniche dalle grandi navi -navi madri- a navi più piccole -navi feeder-) per la redistribuzione, con rotte a breve raggio dei contenitori, sempre chiusi e con le merci da lavorare nei porti di destinazione finale. Diverse aziende in Europa e nel mondo stanno pianificando ed intensificando lo sviluppo dei "magazzini-empori" (Distripark) e proprio questo settore può diventare una opportunità per l'immobiliare logistico e per lo sviluppo dell'occupazione ad impatto ambientale quasi zero.

B1.Ipotesi di network RoRo da Gioia Tauro

La struttura e la dimensione degli scambi da e per la Calabria non sembrano dimostrare una immediata sostenibilità economica di una offerta di trasporto marittimo nella modalità Ro-Ro. Le dimensioni minime di scala di un investimento come il retroporto/ZES pertanto potrebbero far ritenere non conveniente l'operazione.

Appare tuttavia opportuno porre in evidenza la funzione propulsiva per lo sviluppo di un mercato - oggi limitato - esercitata dalla presenza di nuove linee Ro-Ro.

Infatti le migliorate capacità dell'infrastruttura portuale in senso stretto e i nuovi servizi logistici a valore attivati nel retroporto avrebbero proprio lo scopo di stimolare la crescita delle produzioni e delle attività economiche in una logica di effetto moltiplicatore. Inoltre non è da trascurare la dimensione degli scambi commerciali che l'Italia e il Mezzogiorno, in particolare, intrattengono con i Paesi della c.d. Area MENA (Mediterraneo-Nord Africa).

Fig. 5. Ipotesi di network Ro-Ro interscambio calabrese con Paesi Area Med con base il porto di Gioia Tauro



L'offerta dei servizi di un retroporto/ZES a Gioia Tauro deve essere vista pertanto in una dimensione di mercato che supera quella modesta regionale e che riguarda invece l'intera area meridionale; è in questo contesto che le nuove attività del porto possono contribuire a fare da volano per lo sviluppo e la crescita dell'economia calabrese. Le nuove strutture logistiche in area retroportuale dovranno, infatti, essere sfruttate per creare valore nell'interscambio commerciale con i Paesi nostri partner commerciali del Mediterraneo: Marocco, Tunisia, Egitto, Algeria, Turchia. Quest'ultimo Paese occupa il primo posto negli scambi commerciali con il Mezzogiorno d'Italia

Per la rilevante componente dei prodotti agroalimentari e, in particolare per quelli relativi alle colture permanenti (essenzialmente olio, vino e agrumi) e di quelle orticole e dei frutteti – tipiche della Piana di Gioia Tauro e della Piana di Sibari) i mercati di sbocco sono rappresentati dai paesi del Centro- Nord Europa con importi che sfiorano i 44 milioni di euro.

I Paesi coinvolti rappresentano l'Area geografica *core* del Centro Europa: Germania, Austria, Polonia, Ungheria, Lituania; Paesi contigui, baricentrici in Europa e raggiungibili con un itinerario logistico efficiente a partire da un terminale marittimo del Nord Italia, che operativamente si potrebbe collocare nell'Alto Adriatico. E' possibile al riguardo identificare un secondo itinerario Ro-Ro (dopo quello per Genova) – specializzato per la filiera agroindustriale – da Gioia Tauro via Adriatico fino a Ravenna, Venezia oppure Trieste. Da qui i prodotti potrebbero essere stradati via su gomma o meglio ferrovia, verso il Centro Europa seguendo una logica di distribuzione ottimizzata. In alternativa è anche possibile scalare solo il porto di Genova e, dopo la Svizzera, raggiungere gli stessi Paesi del centro Europa. In merito, tuttavia andrebbero svolti attenti studi di

fattibilità economica. Non appare al momento di reale interesse sulla base dell'attuale interscambio con la Spagna istituire un itinerario Gioia Tauro – Barcellona

Fig. 6. *Ipotesi di network Ro-Ro export calabrese in Europa con base il porto di Gioia Tauro*



Sarà poi cura degli operatori occuparsi dei carichi di ritorno ai fini del bilanciamento andata/ritorno. Con riferimento all'import, si consideri però che le importazioni della Calabria superano nettamente le esportazioni, determinando un saldo commerciale negativo costante. Ad esempio, con la Germania l'export è circa la metà dell'import. Non dovrebbe quindi essere molto difficile per gli operatori logistici organizzare viaggi di ritorno a pieno carico.

Infine non va sottovalutata per il breve raggio – come suggerito da alcuni - una possibile linea Ro-Ro della rotta Gioia Tauro-Milazzo, allo scopo di decongestionare il traffico gommato su Villa San Giovanni e Messina.

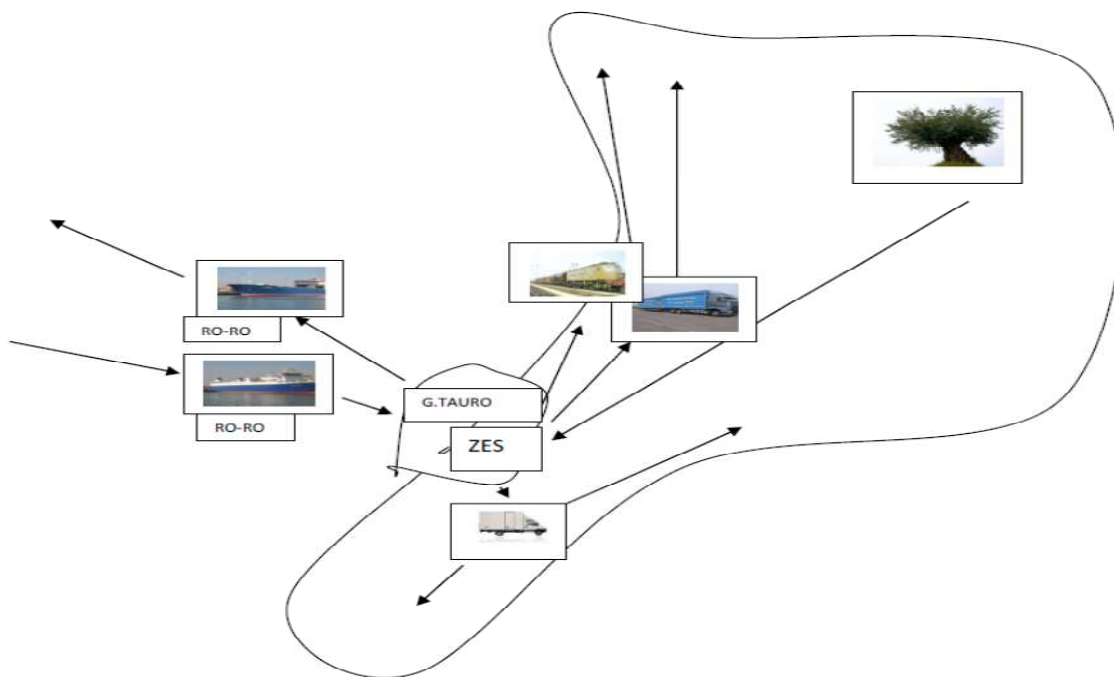
B2. Esempio di filiera Territoriale logistica dell'olio della Calabria

Una possibile articolazione della FTL dell'olio di oliva calabrese. Prevede che il prodotto venga raccolto e dal campo venga inviato alla ZES direttamente o dopo essere passato per il frantoio. Nella ZES subisce le trasformazioni del caso a seconda dei prodotti finali da ottenere: olio extravergine di oliva, altri prodotti finiti, semilavorati e sottoprodotti per altri utilizzi. Le fasi di trasformazione e di confezionamento finale dei diversi prodotti tengono conto delle esigenze di temperatura controllata dei prodotti, di cui la ZES sarà particolarmente attrezzata. Saranno particolarmente importanti per il valore finale del prodotto le attività di etichettatura, di packaging, di magazzinaggio e smistamento.

Questi prodotti, in gran parte vengono o esportati all'estero o raggiungono i mercati nazionali, in parte vengono distribuiti sul mercato locale regionale. Gli inoltri vengono effettuati in base alle esigenze di conservazione ottimale dei prodotti, (vedi olio extravergine di oliva) e vengono assicurati tramite le tecniche di temperatura controllata, in particolare per i carichi unitizzati.

Nel caso dell'esportazione i prodotti utilizzeranno la modalità marittima, sia in versione containerizzata, sia utilizzando le tecniche del Ro-Ro.

Fig. 7 Schema di Filiera Territoriale dell'olio di oliva della Calabria



Nel caso di esportazione interna al territorio nazionale, si privilegeranno le modalità terrestri, innanzitutto quella stradale, essendo quella ferroviaria di più complessa e costosa attivazione.

Ma la ZES non deve essere vista soltanto come trampolino di lancio per l'export di prodotti oleari di qualità. Essa è anche la prima destinazione per l'import di altri prodotti e semilavorati dell'industria degli oli e di grassi, dove vengono trasformati insieme ai quelli provenienti dalla

lavorazione di materie prime locali e dove in definitiva viene creato valore aggiunto su nuovi prodotti destinati al mercato sia interno sia estero. Gli inoltri avverranno sempre via mare o via terra a seconda della destinazione di mercati di sbocco finali.

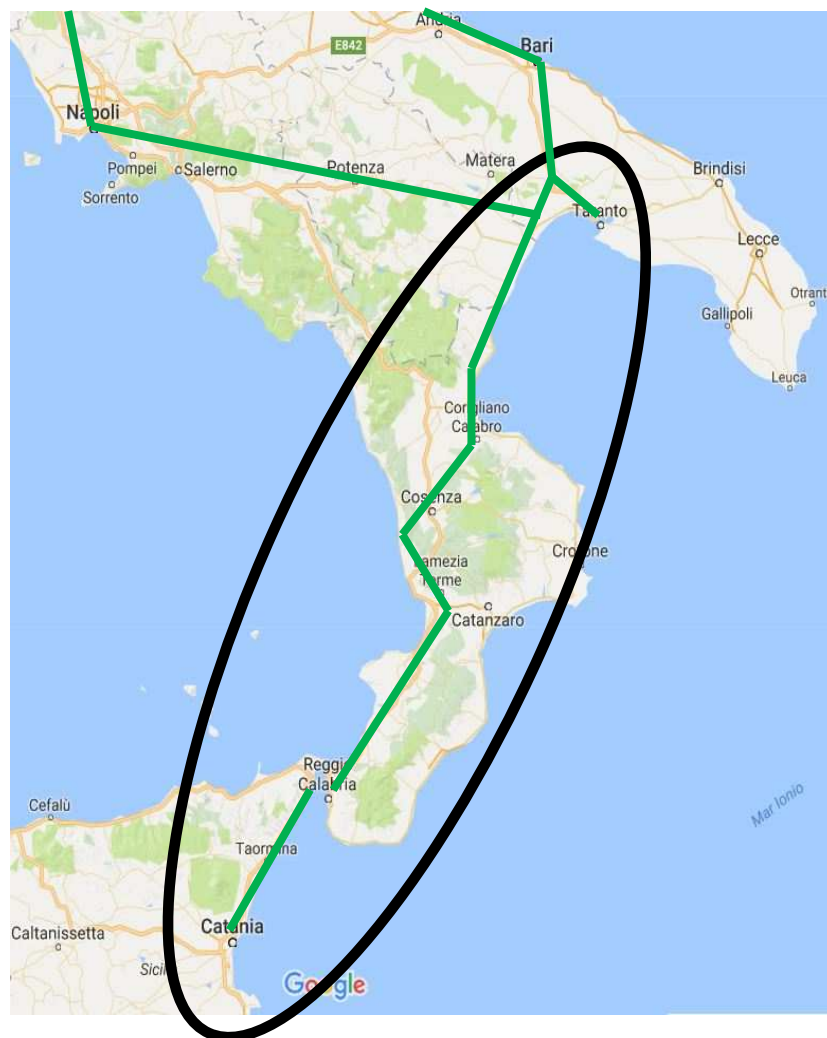
Inoltre l'import anche di materie prime e semilavorati per oli di alta qualità può essere molto utile in funzione anticiclica nel caso in cui, per eventi esogeni vari (atmosferici o malattie) la produzione locale non dovesse essere sempre tale da alimentare la catena della trasformazione in misura adeguata.

B3. Il corridoio logistico dei due mari e delle quattro regioni (Calabria, Basilicata, Puglia Sicilia)

Al centro della Calabria è possibile costruire un corridoio plurimodale che unendo i due più importanti porti della Calabria si integri con l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme in posizione centrale tra le due infrastrutture portuali e con la Piana di Sibari costituendo un unicum nelle rete logistica regionale ma anche del Mezzogiorno in grado di suscitare uno sviluppo socio economico dell'area dai risultati decisamente lusinghieri. In questo importante asse logistico ruotano le principali attività agroindustriali della Calabria ed è anche l'ambito nel quale suscitare iniziative della rete turistica regionale decisamente fitta di testimonianze storiche e culturali.

Un asse plurimodale tra i due mari e le due coste della Calabria oltre a rendere più fitta ed efficiente la rete logistica regionale favorirebbe lo sviluppo degli scambi con l'area siciliana, lucana e pugliese.

Fig. 9. Un corridoio logistico per il Sud-Mediterraneo



Si tratta di un corridoio nel quale insistono il porto di SSS più dinamico del mediterraneo: Catania, quello di Messina, leader nel traffico passeggeri, oltre ai due porti Hub nazionali di Gioia Tauro e Taranto. Peraltro Gioia Tauro e Messina dovrebbero costituire l'Autorità di sistema portuale dello stretto uno dei sistemi più importanti tra quelli nazionali. Nel complesso il corridoio previsto interessa circa 11,7 milioni di abitanti, il 56,2% del totale meridionale. Tutte queste aree sono interessate da oltre un quarto di secolo da una difficile transizione, con un forti migrazioni e un saldo naturale vieppiù negativo. Il risultato possibile di tali dinamiche sarà un drastico calo della popolazione nei prossimi 50anni che in Basilicata si prevede anche più intenso che in Puglia, Sicilia e Calabria

Il corridoio per il sud Mediterraneo interessa un'area che ospita circa il 56% della popolazione residente nel Sud, produce il 54,1% del PIL meridionale e ne esporta poco più di un decimo sui mercati internazionali, con un grado di apertura dell'economia sostanzialmente in linea con quella del Sud.

Il corridoio attraversa in Calabria le aree più ricche della Regione (Cosenza e Lamezia) con le rispettive produzioni orientate all'export, mentre per la Basilicata, oltre ad alcune imprese manifatturiere, interessa produzioni agroalimentari orientate all'export.

La globalizzazione e la nuova dinamica dei mercati pongono oggi l'Italia di fronte un bivio: svolgere un ruolo passivo nei nuovi mercati globali o utilizzare questi ultimi come strumento per la ripresa economica nazionale dal profondo Sud.

La globalizzazione, infatti, con il processo di frazionamento e delocalizzazione produttiva che ne segue, rischierebbe, a seconda delle scelte politiche che si compiono, di diventare un incubo o al contrario, una grande opportunità. L'apertura del commercio internazionale ha determinato la delocalizzazione di molte realtà industriali italiane in Paesi che offrono maggiori vantaggi economici e finanziari, abbandonando opifici e capannoni, oggi dismessi, e privando del lavoro figure professionali altamente qualificate

Si lasciano in Italia soltanto alcune fasi di completamento del prodotto e quelle a maggiore valore aggiunto. Si riduce dunque il ruolo del distretto industriale, che ha trainato l'economia italiana per molti decenni. Ma questa non è la fine dell'economia del nostro Paese. L'Italia può decidere il proprio destino, ma quanto prima deve prendere consapevolezza che il futuro passa per il Mezzogiorno.

L'Italia, con **il corridoio delle quattro regioni**, potrebbe rappresentare una delle principali porte d'accesso all'intera economia europea, anche per le merci provenienti da altri continenti, e per le imprese in cerca di nuovi investimenti strategici. Inoltre la sua posizione le assegna un "vantaggio geografico assoluto" per i flussi economici e commerciali con l'Estremo Oriente, il Sub-Continente Indiano, il Medio Oriente e il Nord Africa.

Il Corridoio Logistico delle tre regioni costituisce una soluzione possibile per la ripresa del Sud ed in particolare delle tre regioni coinvolte.

4. Conclusioni

Con riferimento ai corridoi trasversali e longitudinali, essi rappresentano una valida alternativa al traffico stradale: il costo tonn-km su strada è valutato fino a 1,5 euro a tonn-km mentre su mare siamo intorno a 0,12 euro per tonn-miglio (il miglio nautico è 1,852 km.). Non tacendo del resto anche i costi sociali elevatissimi dell'incidentalità stradale risparmiati con il trasferimento dei flussi commerciali su nave.

Per una funzionalità ottimale dei corridoi, a livello nazionale, UE e nord Africa nel quadro intermediterraneo dei flussi export-import, sarebbe opportuno promuovere “**Agenzie di promozione e sviluppo di itinerari trasversali e longitudinali**” tramite accordi cooperativi TRASLOG tra port authority, terminalisti, operatori di trasporto e logistici, compagnie ferroviarie e autostradali, operatori dell’industria e del commercio (ad es. GDO) sfruttando al meglio il quadro degli incentivi nazionali e comunitari disponibili (mare e ferro bonus) per l’utilizzo delle **alternative al tutto strada** piuttosto che insistere su elefantache istituzioni portuali (le nostre Autorità di Sistema), trascurando la storia economica dei porti che da sempre lega lo sviluppo del porto ad una spiccata valenza localistica dove il lato terra, nel superato concetto di hinterland, è sempre meno rilevante rispetto alla forza dell’economia del mare nelle scelte strategiche di sviluppo dei territori orientate sempre più al valore logistico come l’esperienza del porto di Tanger Med, realizzato con sostegni comunitari, insegna. In definitiva Gioia Tauro come Tangermed.

La crisi del transshipment ha una dimensione internazionale che si mostra in tutta evidenza nei porti che praticano solo questa attività. Essa è frutto tuttavia di un cambiamento di scenari economici globali nei quali vanno assumendo una certa consistenza fenomeni di reshoring e di riposizionamento competitivo delle maggiori economie occidentali Italia compresa, nonché l’affermarsi di un processo di maturazione delle economie del Sud Est Asiatico. E’ pertanto necessario cogliere per tempo queste tendenze per governarne i processi. Esitazioni, incertezze, cui non di rado si uniscono aspre competizioni territoriali, rischiano di compromettere seriamente le possibilità di successo.

Nello specifico caso di Gioia Tauro occorre accelerare i tempi ed operare in piena concordia delle parti interessate, delle scelte di fondo per le quali in questo scritto si è cercato di fornire alcune indicazioni strategiche e di carattere operativo frutto di analisi e di studi sulle realtà socio economiche non solo territoriali ma anche nazionali e internazionali.