

La Zona Economica Speciale per rafforzare la centralità di Gioia Tauro nella Rete Logistica Internazionale

di Giuseppe Soriero

1. Gioia Tauro: “Luogo simbolo” del “Nuovo Mezzogiorno”

Gioia Tauro, a buon diritto, è indicata da alcuni anni come il simbolo di un nuovo Mezzogiorno, capace di far valere le proprie risorse. Condivido perciò la proposta di istituire al più presto una “Zona Economica Speciale”, per fornire nuovo slancio alle tendenze dinamiche già evidenziate nel corso di questa importante Conferenza. Non a caso oggi il ruolo delle zone franche è stato correttamente inquadrato nell’ambito dei nuovi scenari produttivi e commerciali delineati dalla Rete Logistica internazionale di comunicazione.

La Piana di Gioia, luogo emblematico dello scontro duro tra poteri democratici e potere mafioso, ha già sperimentato un circuito virtuoso tra Stato e Mercato, tra impegni pubblici e iniziative private. Quello che negli anni scorsi era diventato il “Primo porto di *transshipment* del Mediterraneo”, nonostante le più recenti difficoltà, rimane ancora oggi un punto cruciale che ha contribuito a modificare l’antica percezione del Sud, ribaltando il tradizionale stereotipo di area “isolata e indolente”, questuante a scala nazionale ed europea.

E’ stato qui affermato che a fine anno 2013 si registrerà di nuovo un risultato eccellente con oltre 3 milioni di TEU movimentati, con un incremento del 15% rispetto al 2012.

Perciò la Conferenza di oggi è rilevante e va dato atto ai promotori di aver sollecitato una riflessione aggiornata, all’altezza della sfida internazionale che l’Italia deve affrontare.

In questa sede è auspicabile che si esplicitino non solo l’analisi più rigorosa delle difficoltà e delle prospettive dell’area, bensì finalmente l’impegno solenne di tutti i livelli istituzionali a superare forme di diffidenza e a volte di conflittualità, tanto miopi quanto dannose, per rilanciare una prospettiva di sviluppo credibile a livello internazionale¹.

Le potenzialità di Gioia Tauro sono ancora tutte in campo: offre il migliore *transit-time* nel Mediterraneo; dispone di ampi spazi per gli investimenti industriali e commerciali, liberi da aree urbane congestionate e da residui di impianti industriali a elevato rischio ambientale.

Per cogliere e valorizzare queste potenzialità però, è indispensabile una nuova attenzione nazionale, una “*Governance* dell’Area” all’altezza della competizione internazionale cui il porto calabrese è continuamente esposto.

[Nuova attenzione nazionale per il trasbordo delle scorie nucleari siriane \(gennaio 2014\)](#)

Relazione svolta in occasione della 2° Conferenza Internazionale sulla “Connettività globale con il Bacino del Mediterraneo”, Gioia Tauro, 26-27 giugno 2013, promossa dalla Medcenter Container Terminal e dall’Autorità Portuale, d’intesa con la Regione.

L’Autore ringrazia la ricercatrice dottoressa Lucia Franco, per aver curato le analisi e le elaborazioni statistiche e grafiche presentate in questo scritto.

¹ G. Soriero, *Gioia Tauro, un porto tra crisi e nuovi assetti*, intervista in “Le strade” n. 4/2010.

G. Soriero, *Gioia Tauro: la novità e il primato nel Mediterraneo*, in “Rivista economica del Mezzogiorno”, n. 1-2/2009, Bologna, Il Mulino.

Tab. 1. Numero di contenitori movimentati e di navi approdate nel porto di Gioia Tauro dal 1995 al 2013

Anni	TEUS	Navi	Anni	TEUS	Navi
1995	16.400	73	2004	3.261.034	2.850
1996	486.946	1.331	2005	3.160.981	2.851
1997	1.448.531	2.729	2006	2.938.176	2.806
1998	2.304.982	3.254	2007	3.445.337	2.827
1999	2.253.401	3.058	2008	3.467.772	2.395
2000	2.652.701	3.060	2009	2.857.440	1.971
2001	2.448.332	2.872	2010	2.851.261	1.762
2002	2.954.571	3.279	2011	2.304.982	1.454
2003	3.148.662	3.065	2012	2.721.000	1.473
			2013	3.087.000	<u>1550</u>

Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

Non si può non ricordare, in proposito, come Gioia Tauro rappresenti una storia esemplare di *public-private partnership* a livello europeo. Esso, infatti, in soli tre anni, dal 1996 al 1998, è diventato il 1° scalo del Mediterraneo e l'anno successivo (nel 1999), il 15° nel mondo.

Nei due decenni che avevano preceduto il 1995, prima le polemiche sul 5° Centro siderurgico e poi quelle sul progetto di una mega centrale elettrica a carbone, avevano connotato Gioia Tauro come “cattedrale nel deserto”, triste emblema di spreco del denaro pubblico e di mancata occasione di sviluppo.

La vera e propria “esplosione produttiva” del porto di Gioia Tauro è avvenuta con il *transshipment*. Il terminal e il porto sono entrati in esercizio nel settembre 1995, con un movimento di 16.400 TEU e 73 navi, che nel 1997 arrivava a 1.448.531 TEU e 2.830 navi².

E' stato un boom senza precedenti. Gioia Tauro, in virtù della sua natura di “Hub”, ha dato impulso all'intero sistema, precedentemente in crisi, innanzi tutto agli scali del nord Tirreno e dell'Adriatico (da Genova e da Livorno a Trieste e Ancona), ma anche agli altri approdi meridionali (da Napoli, a Taranto, a Palermo).

In quegli anni il Governo ha dimostrato non solo diligenza, ma anche coraggio nell'assumere alcune scelte di natura sperimentale come la istituzione del Comitato interministeriale presso Palazzo Chigi e la elaborazione del primo Master Plan, le cui previsioni a distanza di 10 anni si sono rivelate pienamente attendibili: nel 2008 oltre 3,5 milioni di TEU.

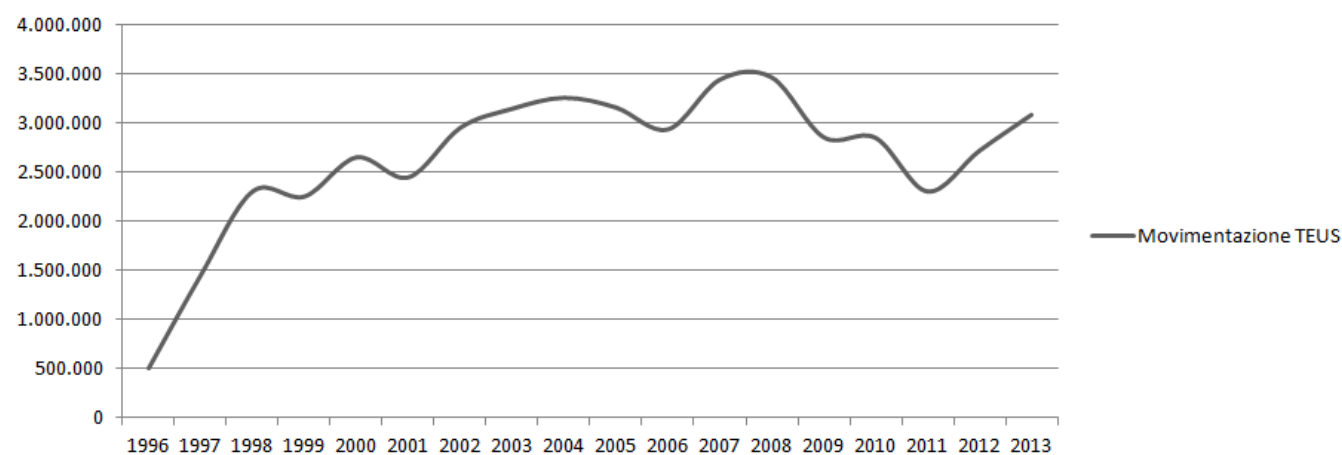
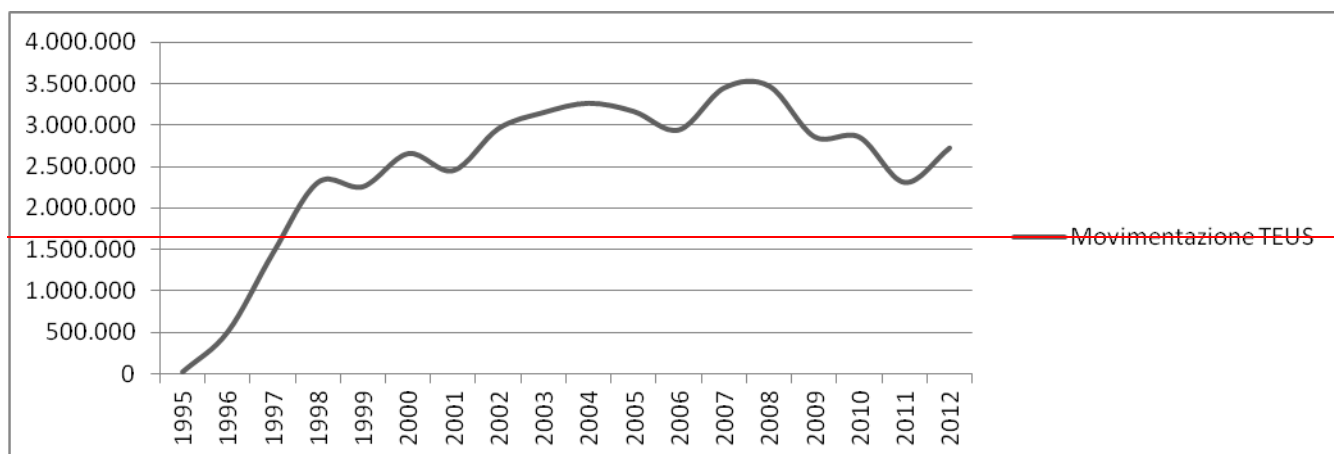
In quegli anni è stato proprio Romano Prodi, Presidente del Consiglio, a preconizzare le potenzialità sprigionate “dal profondo Sud” sulla possibile funzione dell'Italia come “nuovo baricentro delle grandi rotte marittime intercontinentali.”

Quello sforzo eccezionale, in seguito, è scemato sia a Roma che in Calabria.

I dati più recenti segnalano la sofferenza dell'area, come si può agevolmente dedurre dalla Fig. 1.

² Il porto di Gioia Tauro: storia di un intervento nuovo nel rapporto tra pubblico e privato, Tesi di Laurea di L. Franco, Università di Catanzaro, 2010. Si veda anche M. Albanese e B. Dardani, *L'anfora dei commerci*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2012.

Fig. 1. Gioia Tauro: contenitori movimentati dal 1995 al ~~2012~~ 2013



Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

E la Tab. 2 dimostra che la situazione negli ultimi anni è mutata: Gioia Tauro, quindicesima tra i porti mondiali nel 1999, è al 47° posto nel 2012.

Proprio negli anni cruciali in cui Gioia Tauro poteva e doveva consolidare il proprio primato nel *transshipment*, la Calabria tutta ha oscillato sostanzialmente impotente dinnanzi al contenzioso legale aspro (prima di fronte al TAR e poi al Consiglio di Stato) tra le diverse Istituzioni presenti nell'area portuale: Ministero dei Trasporti, Autorità portuale, A.S.I., Capitaneria di Porto, Regione³.

Tab. 2. Posizione mondiale di Gioia Tauro dal 1998 al 2012

World Ranking	Anni	Anni	World Ranking
1998	28	2006	26
1999	15	2007	31
2000	19	2008	28
2001	19	2009	31
2002	21	2010	40

³ G. Soriero, *Gioia Tauro: la novità e il primato nel Mediterraneo*, cit.

2003	18	<hr/>		2011	57
2004	19			2012	47

Porti	Aree	Paesi	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<hr/>								

2005 23

Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

Tab. 3. *Traffico container dei primi 20 porti al mondo (migliaia di TEUS)*

Singapore	South East Asia	Singapore	31.600	29.896	28.430	25.870	29.918	27.933
Shanghai	East Asia	China	32.530	31.739	29.069	25.002	27.980	26.150
Hong Kong	East Asia	China	23.100	24.400	23.532	20.900	24.494	23.998
Shenzhen	East Asia	China	22.941	22.570	22.509	18.250	21.400	21.099
Busan	North East Asia	Korea	17.046	16.184	14.157	11.980	13.453	13.261
Guangzhou	East Asia	China	14.547	14.308	12.550	11.190	11.001	9.200
Dubai	Mid-East	UAE	13.280	13.000	11.600	11.124	11.827	10.653
Ningbo	East Asia	China	16.167	14.639	13.144	10.500	11.226	9.360
Quingdao	East Asia	China	14.500	13.020	12.012	10.260	10.320	9.462
Rotterdam	Northern Europe	Netherlands	11.880	11.876	11.145	9.743	10.784	10.790
Tinjan	East Asia	China	12.303	11.588	10.080	8.700	8.500	7.103
Kaohsiung	East Asia	Taiwan	9.780	9.636	9.181	8.581	9.677	10.256
Antwerp	Northern Europe	Belgium	8.635	8.664	8.468	7.310	8.663	8.175
Port Klang	South East Asia	Malaysia	9.934	9.435	8.870	7.300	7.974	7.118
Los Angeles	North America West Coast	USA	8.077	7.940	7.831	7.261	8.083	8.355
Hamburgo	Northern Europe	Germany	8.900	9.040	7.900	7.008	9.737	9.890
Tanjung Pelepas	South East Asia	Malaysia	7.700	7.502	6.530	6.000	5.600	5.500
Long Beach	North America West Coast	USA	6.045	6.061	6.263	5.068	6.488	7.312
Xiamen	East Asia	China	7.400	6.666	5.820	4.680	5.035	4.627
Brema (Bremerhaven)	Northern Europe	Germany	6.095	5.900	4.871	4.565	5.529	4.892

Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

I dati della Tab. 3 espongono le caratteristiche del c.d. "gigantismo portuale" che caratterizza ormai le diverse aree del mondo interessate dal travolgente sviluppo economico e produttivo di questo inizio del nuovo secolo. L'elenco dei primi 20 porti nel mondo si conclude con Brema che movimentata oltre 6 milioni di TEUS, il doppio che a Gioia Tauro.

Tab. 4. Variazione del traffico container nel Porto di Gioia Tauro nel 2011-2012

2012	2011 Ranking	Porto	Area	Paese	2012	2011	Variazione 2011-2012
------	--------------	-------	------	-------	------	------	----------------------

Ranking						Assoluta	%	
47	57	Gioia Tauro	Sud Europa	Italia	2.721.000	2.304.982	416.018	18,0

Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

A fronte di questi fenomeni di gigantismo si può asserire però che gli spazi di crescita per i porti del Mediterraneo sono ancora rilevanti, come è dimostrato nelle successive tabelle, relative ai principali porti europei.

Tab. 5. Traffico container nei principali porti europei dal 2002 al 2007 (migliaia di TEUS)

Porti	Anni					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rotterdam	6.506	7.100	8.300	9.288	9.654	10.784
Hamburgo	5.374	6.138	7.004	8.088	8.862	9.890
Antwerp	4.777	5.445	6.064	6.482	7.019	8.176
Bremerhaven	3.032	3.191	3.469	3.736	4.428	4.892
GIOIA TAURO	2.954	3.149	3.261	3.161	2.938	3.445
Algeciras	2.234	2.516	2.937	3.180	3.245	3.414
Felixstowe	2.750	2.700	2.700	2.730	3.000	3.300
Valencia	1.821	1.992	2.127	2.410	2.612	2.772
Barcellona	1.461	1.652	1.883	2.071	2.317	2.610
Le Havre	1.720	1.977	2.150	2.119	2.130	2.656
Zeebrugge	958	1.220	1.200	1.408	1.653	2.020
Southampton	1.276	1.378	1.441	1.375	1.516	1.900
Genova	1.531	1.606	1.628	1.625	1.657	1.855
Malta	1.244	1.300	1.461	1.320	1.490	1.490
La Spezia	975	1.007	1.040	1.024	1.137	1.187
Piraeus	1.350	1.605	1.550	1.390	1.390	1.373
Marsiglia	809	831	916	908	941	1.001
Taranto	472	658	763	717	892	756
Livorno	520	541	639	659	658	745
Cagliari	74	314	501	660	687	547
Napoli	446	433	348	374	445	460
TOTALE	42.284	46.753	51.382	54.725	58.671	65.273
Totale porti italiani	6.972	7.708	8.180	8.220	8.414	8.995
Sud Europa	15.891	17.604	19.054	19.499	20.409	21.655
Nord Europa	26.393	29.149	32.328	35.226	38.262	43.618

Fonte: Elaborazioni su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

Se la competizione nel mondo concerne non più solo le imprese o le alleanze tra imprese, ma interi sistemi territoriali (Rotterdam, Hong Kong, Panama, Suez), con nuovi canali (raddoppio di Panama) e nuovi collegamenti terrestri (rete trans europea da Spagna e Francia in collegamento diretto con la Germania), l'intero sistema Italia solo valorizzando pienamente Gioia Tauro potrà essere il vero "cancello d'ingresso"⁴ tra l'Europa e il Mediterraneo nel raccordo con le nuove rotte e con le grandi reti transnazionali europee.

Tale cancello, per essere attraente, deve potersi giovare di canali di collaborazione sistemica tra le varie realtà regionali italiane. Al momento invece esiste il rischio di serie contrapposizioni. La SVIMEZ già nel 2011, presentando alla Camera dei Deputati il volume

⁴ L'espressione è stata sottolineata da Neil Kinnock, Commissario CEE, nel corso dell'incontro con la Delegazione del Governo italiano a Bruxelles per la illustrazione della bozza del Master Plan del porto e dell'area di Gioia Tauro.

delle statistiche su “Nord e Sud a 150 anni dall’Unità d’Italia”⁵, aveva segnalato alcuni affioranti “egoismi territoriali”.

Ci si riferisce a riguardo in particolare alla Liguria e alla Calabria, regioni dotate delle più importanti realtà portuali nazionali; è necessario che esse tornino di nuovo a lavorare insieme sulle strategie, avendo chiaro che un’avanzata piattaforma intermodale a Gioia Tauro renderà tutta l’Italia più forte in Europa.

Tab. 6. *Traffico container nei principali porti europei dal 2008-2011 (migliaia di TEUS)*

Porti	Anni			
	2008	2009	2010	2011
Rotterdam	10.784	9.743	11.145	11.876
Hamburgo	9.737	7.008	7.900	9.021
Antwerp	8.663	7.310	8.468	8.664
Bremerhaven	5.529	4.565	4.871	5.915
GIOIA TAURO	3.467	2.857	2.851	2.304
Algeciras	3.324	3.042	2.810	3.602
Valencia	3.593	3.653	4.206	4.327
Barcellona	2.569	1.800	1.945	2.032
Genova	1.776	1.533	1.758	1.847
La Spezia	1.246	1.046	1.285	1.307
Taranto	786	741	581	604
Livorno	778	592	635	637
Cagliari	317	756	576	613
Napoli	481	515	532	526
TOTALE	53.050	45.161	49.563	53.275
Totale porti italiani	8.851	8.040	8.218	7.838
Sud Europa	18.337	16.535	17.179	17.799
Nord Europa	34.713	28.626	32.384	35.476

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Analizzando il movimento dei container tra il 2000 e il 2010 si rilevava che, mentre Gioia fletteva dai 3.467.000 TEU (2008) ai 2.857.000 (2009) ai 2.851.000 (2010), i porti della Liguria erano passati da 2.776.000 (2009) a 3.264.000 (2010) TEU, con Genova che era balzata da 1.533.000 TEU (2009) a 1.758.000 (2010).

Cosa ci raccontano questi dati? Una normale flessione congiunturale o piuttosto una nuova strategia imprenditoriale di ricollocazione dal Sud al Nord? I vantaggi aziendali sembravano evidenti: mentre il sistema portuale ligure si era potuto giovare di una forte attenzione regionale-nazionale e dell’evidente rafforzamento dell’armatura infrastrutturale del Nord Italia, Gioia Tauro invece era rimasta isolata, in preda a piccole beghe locali.

Oggi in questa importante Conferenza si respira un clima nuovo, positivo che chiama al confronto, Istituzioni Pubbliche e Aziende private, impegnate a livello nazionale e internazionale.

2. Legalità e sviluppo: un binomio inscindibile

L’esigenza di assicurare la massima trasparenza nella gestione amministrativa ai vari livelli scaturisce dalla peculiarità del contesto territoriale e sociale. Solo un impegno eccezionale

⁵ SVIMEZ, *Nord e Sud a 150 anni dall’Unità d’Italia*, Tab. 21, 2012.

di tutti i gangli della Repubblica può aiutare il Sud, e quest'area in particolare, a bloccare le incursioni della mafia e a trovare percorsi virtuosi di sviluppo nella legalità⁶.

Ancora nei giorni scorsi sono stati scoperti, nel porto, diversi container ripieni di pacchi di droga o di armi. Se l'impegno delle Forze dell'ordine diventa sempre più continuo e incisivo anche le istituzioni nazionali e regionali devono esplicitare una strategia di prevenzione che sappia tutelare la funzione produttiva trasparente del movimento internazionale dei containers, a tutela di un "primato" che deve caratterizzare Gioia Tauro nel rapporto tra legalità e sviluppo.

Tab. 7. *Movimentazione portuale dal 2004 al 2012 nel Mediterraneo (migliaia di Teus)*

Porti	Anni									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Gioia Tauro	3.261	3.160	2.938	3.445	3.467	2.857	2.851	2.304	2.721	
Valencia	2.145	2.409	2.612	2.772	3.593	3.653	4.206	4.327	4.469	
Algesiras	2.937	3.179	3.256	3.414	3.324	3.042	2.810	3.602	4.070	
Barcellona	1.914	2.071	2.318	2.610	2.569	1.800	1.945	2.032	1.750	
Port Said	865	1.621	2.640	2.768	3.202	3.470	3.474	4.272	3.631	

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

2.1. La "Zona Economica Speciale" nel nuovo scenario Mediterraneo

In questo contesto Gioia Tauro è oggi l'emblema della "Calabria che si apre al mondo e può dare agli altri", valorizzando le proprie risorse. E' una realtà strategica da comprendere, sostenere e far crescere in una prospettiva fortemente innovativa.

In questa visione risulta più che mai opportuno oggi discutere della "zona franca", non limitando l'analisi al solo provvedimento amministrativo, teso ad agevolare solo alcune imprese e alcune aree, piuttosto come uno strumento al servizio del sistema coordinato della logistica nazionale; una proposta insomma che sappia parlare a Genova e Livorno, a Venezia come a Taranto.

L'Italia non può non operare che come Sistema, giacché la competizione nel mondo è oggi sistemica: non più solo tra imprese o alleanza di imprese, ma tra interi sistemi territoriali (Rotterdam, Hong Kong, Panama, Suez) che si genera una competizione che ridisegna gli equilibri tra le grandi aree del mondo.

I sistemi territoriali più forti – nell'ambito dei quali operano porti con un'elevata movimentazione di merci – sono quelli dove si è affermato un modello di "cultura portuale", con un'offerta di servizi globale e con una "comunità portuale" dinamica e flessibile, all'interno della quale operano sia soggetti pubblici che privati, volti a realizzare "attività di interesse generale" per l'intero Paese, dove i vantaggi che nascono dallo sviluppo di importanti *hub* portuali hanno rilevanti ricadute su tutta la *rete* portuale nazionale.

Nel nostro Paese i porti rappresentano un nodo strategico nel sistema degli scambi commerciali: ogni anno, attraverso i porti, transita il 62% del nostro import e il 45% del nostro export. Si consideri inoltre che i processi di crescente liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto implicano una intensificata concorrenza anche intraportuale, cioè tra i differenti prestatori di servizi operanti nel medesimo porto.

Per fronteggiare la competizione internazionale occorre quindi operare in un contesto ambientale ricco di opportunità, in grado di attrarre traffici e investimenti, non solo per la politica fiscale: l'esperienza di importanti porti europei - caso esemplare, Valencia in Spagna –

⁶ G. Soriero, *Legalità e sviluppo: un binomio inscindibile*, in G. Soriero, *Gioia Tauro: la novità e il primato nel Mediterraneo*, cit. Si veda anche Atti Camera seduta 10 ottobre 1998; Atti processo Tribunale di Palmi n. 290/1998 R.G.T.P. (udienza 08/02/2000); F. Forgione, *Porto Franco*, Milano, Baldini & Castoldi, 2012.

dimostra come un'attenta e innovativa azione di sviluppo sia delle infrastrutture marittimo-portuali che della rete di trasporti terrestri del territorio, a livello stradale e ferroviario, può determinare una crescita impressionante in termini di volumi di traffico annuale.

Per il Mezzogiorno e per l'Italia è questo il momento di osare di più oppure regredire.

Come a fine '800 le classi dirigenti italiane seppero guardare con interesse all'apertura del Canale di Suez oggi devono saper anticipare un "Nuovo Progetto Mediterraneo", rispetto alla sfida in atto proveniente dal raddoppio in corso del Canale di Panama, consolidando al più presto i flussi con il Nord Africa e il Medio Oriente.

2.2. Ancora oggi la novità è il Mediterraneo

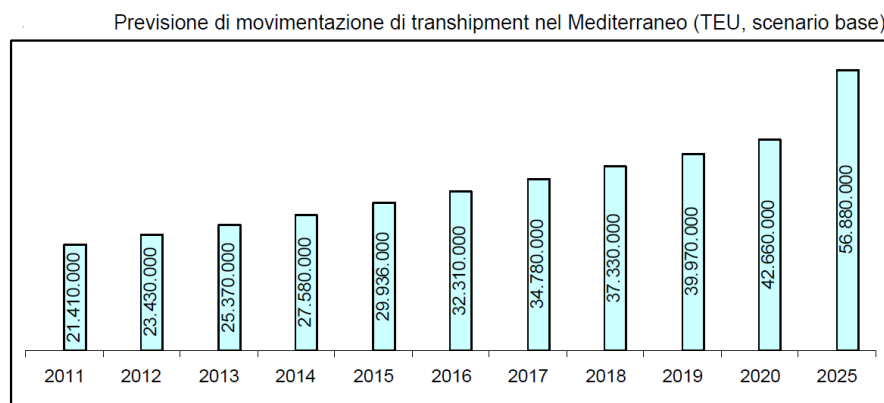
Lungo l'asse Suez-Gibilterra, Gioia Tauro si connota in quanto luogo strategico per le grandi società di navigazione e innanzi tutto per MSC, nella cui società di gestione c'è ancora una significativa presenza di Maersk. Certo c'è da prestare grande attenzione alla crescente competizione dei porti spagnoli e non solo, ma è ancora possibile un rilancio della sfida per recuperare il primato, dal momento che la velocizzazione dei giganti del mare e le nuove tecnologie che consentono alle navi di trasportare fino a 14.000 containers, hanno annullato il vincolo insuperabile dei "limiti massimi dei tonnellaggi e delle velocità" valutato attentamente e descritto da Fernand Braudel (in *Capitalismo e civiltà materiale*).

"Il Mediterraneo oggi è di nuovo al centro del mondo" ebbe a dichiarare il Presidente del Consiglio Romano Prodi nel corso della sua visita nel porto di Gioia il 29 aprile 1997.

Nei primi anni Novanta la quota di traffico gravitante sui porti nordeuropei era del 75%, contro il rimanente 25% degli scali del Mediterraneo; negli anni successivi il recupero dei porti del Mediterraneo si faceva consistente, fino a raggiungere una quota del 36%.

Ora gli scenari indicano la possibilità di raddoppiare in dieci anni i movimenti di merci nel Mediterraneo (Fig. 2).

Fig. 2



Fonte: elaborazione Economic Area Contship Italia su dati OSC (2011)

Sapendo che circa il 76% delle merci viaggia via mare verso la sola area MED, in quest'area geopolitica, l'Italia può assumere nuove responsabilità sia nel superamento dei conflitti mediterranei che nella cooperazione per lo sviluppo e l'innovazione scientifica e tecnologica.

Valutando innanzi tutto l'influenza che la cultura del Mediterraneo ha esercitato in regioni come la Sicilia o la Calabria, non si può non rilevare positivamente che i confini del

“Mare Nostrum” da tempo si sono resi più prossimi e la prossimità ha anche incrementato i problemi tra civiltà differenti che si erano per secoli tra loro combattute⁷.

Finalmente migliaia di donne e di uomini, nella convulsa spinta libertaria, intrisa a volte di inaccettabili violenze, stanno effettuando un taglio collettivo al «nodo di Gordio»⁸ che finora ha rallentato il dialogo tra Oriente e Occidente nella storia del mondo.

Ben al di là di quello che è stato considerato il conflitto di civiltà esiste una comunità di destino che unisce l'umanità e rende possibile la sua evoluzione intrecciata e solidale attraverso la crescita di una «rete» che consenta all'Oriente e all'Occidente di compenetrarsi in un nuovo incontro di civiltà, in quest'area del Mediterraneo, definita da Braudel «il fronte del sole».

La fase di instabilità che si registra in diversi paesi del Mediterraneo "ha rallentato ma non fermato la crescita dell'economia dei paesi della regione" ha affermato Massimo De Andreis, di recente⁹.

Il Nord-Africa, pur condizionato dall'attuale instabilità politica, oggi cresce più dell'Europa ed è al centro delle attenzioni di Cina e India.

3. “Cindoterraneo?”

Se il Mediterraneo è ridiventato “il cuore del mondo”, ma in qualche misura è ancora “un labirinto” (Società Geografica Italiana 2005) il filo d'Arianna non può che essere “la posizione dell'Italia”, giacché «purtroppo l'Europa non si occupa del Mediterraneo», ha affermato spesso Predrag Matvejevic, ricordando il sostanziale fallimento della Conferenza di Barcellona e dell'Unione del Mediterraneo¹⁰.

Finora “buona parte dell'Europa ha guardato con maggiore interesse alle aperture verso est (l'Europa orientale e Russia), di quanto abbia fatto verso il Sud”. E proprio la piattaforma conclusiva della Conferenza Nazionale affermava testualmente:

Il futuro dell'Italia in Europa non sarà scisso dalla nostra capacità di sfruttare i vantaggi e le opportunità derivanti dalla posizione geografica del Paese. E' necessario imprimere al sistema dei trasporti italiano un vero salto di qualità, sia con il risanamento e il consolidamento dell'esistente, sia con una strategia di sviluppo che ci consenta di competere efficacemente e di integrarci nelle principali direttrici di traffico europee.

Rispetto a questi scenari non si può non essere d'accordo con chi afferma con decisione “riprendiamoci il Mediterraneo”¹¹ non solo per la forza culturale del nostro radicamento storico, ma per affermare una strategia attiva nella competizione economica che caratterizza i nuovi scenari della globalizzazione.

L'Italia tutta deve dovrebbe approntare misure atte a stimolare il raggiungimento di un adeguato livello di competitività del proprio sistema portuale al fine di confrontarsi con successo gli altri sistemi portuali del Mediterraneo investiti dall'impetuosa spinta

⁷ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1986. Si veda anche R. Prodi, *L'Europa, il sogno, le scelte*, Bruxelles, 2003.

⁸ E. Junger, Carl Schmitt, *Il nodo di Gordio*, Bologna, Il Mulino, 2004.

⁹ M. De Andreis, 3° rapporto annuale sulle relazioni tra l'Italia e il Mediterraneo Centro Srm, Napoli, 22-11-2013.

¹⁰ *Il Mediterraneo – Ieri e oggi*, Relazione del Prof. P. Matvejević alla Conferenza nazionale dei trasporti, tenutasi presso l'Università La Sapienza di Roma, il 7-8 luglio 1998. Si veda anche P. Matvejević, *Il Mediterraneo e l'Europa*, Milano, Garzanti, 1998.

¹¹ F. Rampini, C. De Benedetti, F. Daveri, *Centomila punture di spillo. Come l'Italia può tornare a correre*, Milano, Mondadori, 2009.

proveniente dalla Cina e dall'India, che induce qualche osservatore lungimirante a parlare addirittura di "Cindoterraneo" con riferimento a "quel flusso di merci, capitali e persone che da Cina, India, Golfo e Africa, passa per Suez e finisce in larga parte a Gioia Tauro"¹².

In Spagna, ad esempio, le strategie di sviluppo della portualità, fortemente coordinate dallo Stato, si sono tradotte in un forte sostegno allo sviluppo di porti attestati in posizioni strategiche come Barcellona, Valencia e Algeciras. Ciò ha comportato consistenti investimenti in banchine, impianti, mezzi di movimentazione, servizi portuali, infrastrutture di raccordo, politiche promozionali per la logistica retroportuale. I porti meridionali spagnoli contendono ormai a Gioia Tauro il primato nei traffici di contenitori nel Mediterraneo.

E' questo il momento per l'Italia e per il Mezzogiorno in special modo, di "investire nella combinazione di porti, retroporti, inland, terminal e filiere produttive d'eccellenza per condividere i servizi logistici fra le imprese presenti sul territorio, attraendo nuovi investimenti e traffici internazionali, creando una nuova imprenditorialità legata al settore della logistica e sfruttando il vantaggio competitivo dato dalla posizione geografica privilegiata"¹³.

Ci si riferisce qui a un'impostazione che può vedere il Mezzogiorno assieme al Nord coprotagonista di nuovi obiettivi di crescita e di sviluppo.

Autorevoli studiosi hanno correttamente osservato che "la lacuna più grave, soprattutto per i porti del Sud, è l'assoluta mancanza di una politica di retroportualità che ha fatto mancare quei "polmoni" logistici "a valore" che avrebbero potuto dare ossigeno a un'economia in crisi"¹⁴.

Una lacuna che potrebbe essere eliminata mediante la trasformazione di Aree Vaste in "Filiere Territoriali Logistiche (FTL)".

Questo modello di sviluppo, proposto dalla SVIMEZ che ha individuato 7 FTL (come illustreremo meglio in seguito) si realizza quando "una rete di imprese, di soggetti ed attività economiche localizzate in una determinata Area Vasta" sono "verticalmente legate e connesse da funzioni logistiche avanzate materiali e immateriali".

4. Il Primato può tornare a Gioia Tauro?

Il nuovo assetto geo-economico del commercio internazionale ha prodotto rilevanti modifiche nella mobilità delle merci, sia per il sensibile aumento della quota trasportata sulle grandi distanze, sia per il diverso peso assunto dalle varie rotte lungo le quali tale mobilità si sviluppa.

Lo sviluppo dei traffici commerciali tra i Paesi dell'Est asiatico e l'Europa privilegia il trasporto marittimo e la principale rotta di traffico è naturalmente il canale di Suez ed il Mediterraneo. In questo contesto emerge con evidenza la centralità geografica dell'Italia e del Mezzogiorno in particolare, grazie all'evidente impulso del porto di Gioia Tauro.

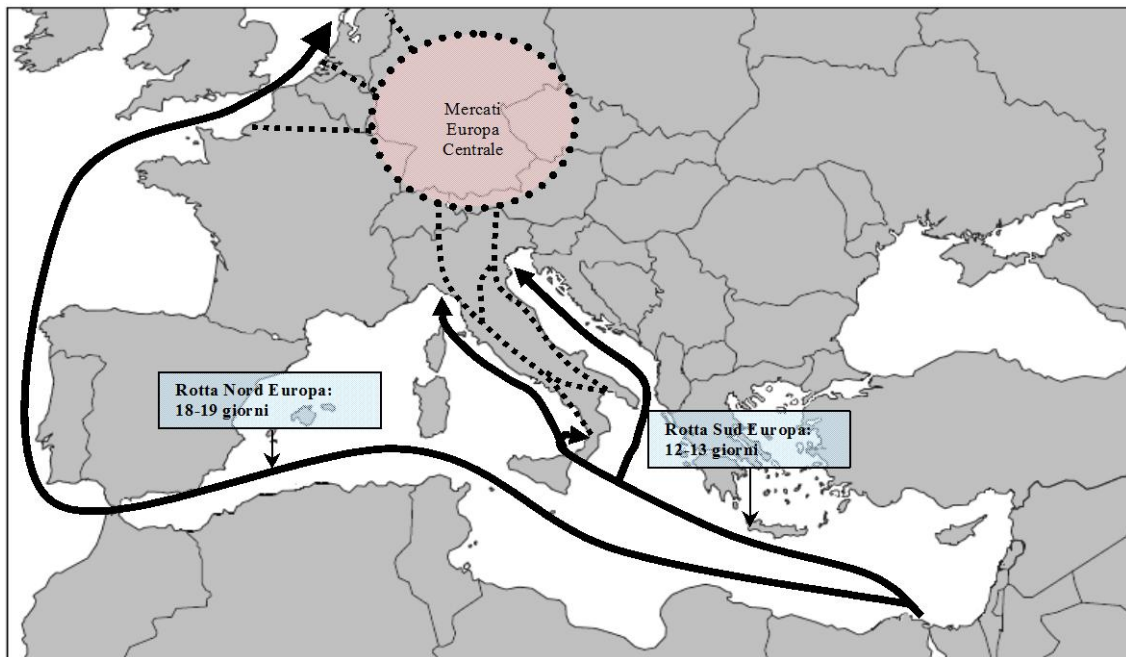
La collocazione centrale del Mezzogiorno nelle rotte marittime che dal canale di Suez raggiungono il continente europeo rende particolarmente conveniente l'utilizzo dei porti italiani per trasferire le merci verso i principali mercati dell'Europa Centro-Settentrionale. Questa convenienza (Fig. 3) viene valutata da alcuni operatori marittimi e logistici internazionali in circa 6-7 giorni di percorrenza in meno rispetto ai principali porti del Nord Europa (Francia, Belgio, Paesi Bassi e Germania).

¹² A. Politi, Istituto di Alti studi strategici, www.formiche.net.

¹³ E. Forte, *La logistica a valore e proposte per la crescita italiana*, Seminario Svimez, 14 marzo 2013.

¹⁴ E. Forte, *Ibidem*. Si veda anche D. Miotti.....

Fig. 3. Confronto fra rotte commerciali alternative Suez-Centro Europa



Fonte: Gruppo Contship Italia.

Tab. 8. Distanze tra Gioia Tauro e altri 15 porti mondiali

Porti	Distanza in miglia nautiche (a)	Tempo di navigazione (b)
Gioia Tauro - Mumbai	3.991	8,3
Gioia Tauro - Naples	151	0,3
Gioia Tauro - New York	4.223	8,8
Gioia Tauro - Panama	5.392	11,8
Gioia Tauro - Piraeus	522	1,1
Gioia Tauro - Suez Canal	964	2,0
Gioia Tauro - Ravenna	626	1,3
Gioia Tauro - Rotterdam	2.402	5,0
Gioia Tauro - Shanghai	8.251	17,2
Gioia Tauro - Singapore	5.988	12,5
Gioia Tauro - Sydney	9.386	19,6
Gioia Tauro - Tokyo	8.878	18,5
Gioia Tauro - Trieste	655	1,4
Gioia Tauro - Valencia	770	1,6
Gioia Tauro - Venice	675	1,4

(a) Corrispondenti a 1.852 km.

(b) Calcolato a 20 nodi (37 km/h) al giorno e decimali.

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Non a caso la quota di *transshipment* acquisita dal porto calabrese, rispetto all'area centrale del Mediterraneo si è attestata attorno al 50% come si può vedere dalla Tab. 9.

Tab. 9. *Quota del transshipment a Gioia Tauro in rapporto al Mediterraneo centrale*

Anni	Gioia Tauro	Mediterraneo centrale	%
1998	1.701	3.192	53
1999	1.825	3.283	56
2000	2.175	3.674	59
2001	2.065	3.869	53
2002	2.433	4.633	53
2003	2.619	5.262	50
2004	2.804	5.921	47
2005	2.824	5.927	48
2006	2.586	6.023	43
2007	3.186	6.919	46
2008	3.221	7.234	45
2009	2.674	6.392	42

Fonte: Drewri Shipping Consultants, Londra.

Su queste basi, va doverosamente sottolineato che, nell'ambito di una strategia di sviluppo della logistica italiana, un ruolo centrale può essere svolto dal sistema logistico calabrese.

La Calabria per secoli caratterizzata dallo stereotipo di "regione montuosa e arroccata" ha oggi il vero punto di forza proprio nel sistema dei porti. Fatto 100 l'indice nazionale di dotazione delle infrastrutture portuali, quello calabrese - come si vede nella Tab. 10 - è pari a 162,4.

Tab. 10. *Dotazione di infrastrutture portuali rispetto alla popolazione (numeri indici: Italia = 100,0)*

Regioni	Porti	Accosti		Piazzali	Magazzini	Indice sintetico (a)
		N.	Superficie			
Abruzzo	98,6	54,1	60,3	42,9	1,4	26,8
Molise	96,2	98,5	87,3	51,1	0,0	31,5
Campania	109,1	64,7	62,7	24,8	34,7	29,1
Puglia	177,6	138,9	150,5	111,3	36,4	82,3
Basilicata	52,0	7,6	2,8	0,0	0,0	0,0
Calabria	200,0	144,0	152,5	267,2	4,0	162,4
Sicilia	254,2	232,2	187,2	122,1	20,1	82,8
Sardegna	381,8	407,8	479,0	248,6	50,9	173,7
Mezzogiorno	185,9	153,2	150,5	107,8	26,1	76,2
- Sud	138,4	95,0	98,9	86,2	25,4	62,4
- Isole	285,4	275,2	258,7	153,1	27,6	105,1
Centro-Nord	50,9	69,6	71,1	95,6	142,2	113,6
- Nord-Ovest	16,7	39,4	37,5	71,6	41,1	59,2
- Nord-Est	45,8	94,7	106,2	191,8	396,2	247,1
- Centro	102,3	87,3	84,3	38,5	43,2	40,9
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(a) Basato sulle superfici di accosti, piazzali e magazzini.

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati ISTAT 2011.

4.1. Il solo "vantaggio competitivo" non basta!

Lo sfruttamento intelligente dell'evidente vantaggio competitivo presuppone però una "strategia integrata" che investa tutte le articolazioni infrastrutturali del Paese a partire dai valichi alpini. Ancor oggi l'Italia è 24° nella performance logistica (indice World Bank) e 27° per la lentezza delle procedure doganali.

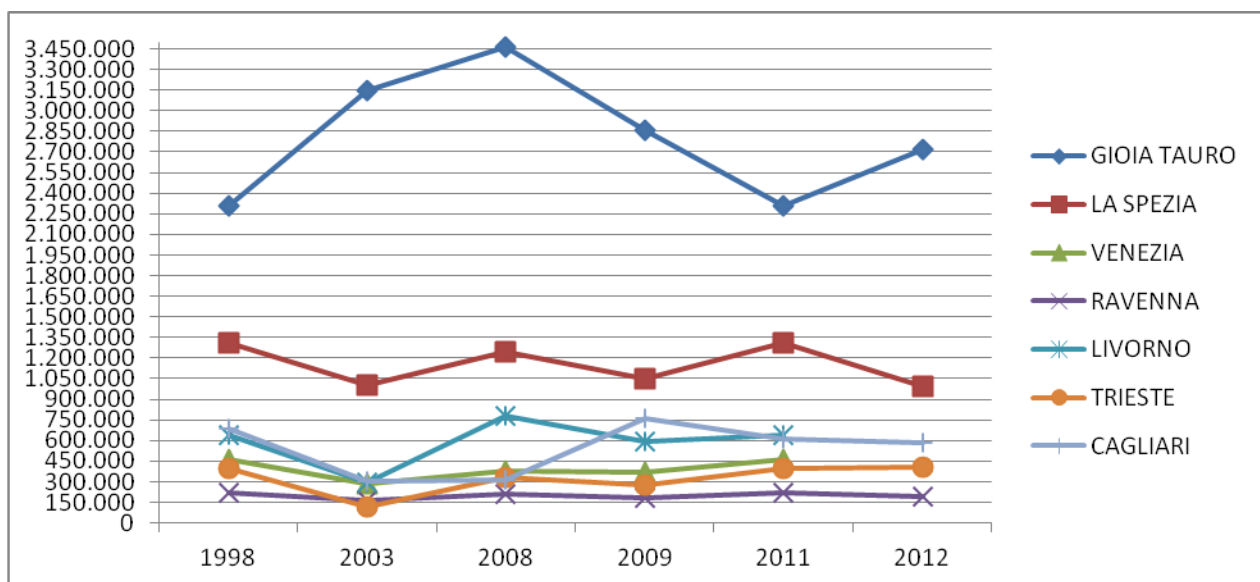
La nuova sfida tra i porti del Mediterraneo è molto forte: la nuova rete transeuropea che Spagna e Francia hanno pensato in collegamento diretto con la Germania anche rischia di assegnare anche ai porti dell'arco tirrenico nord un ruolo secondario.

In questo scenario ovviamente Gioia Tauro non può attardarsi nella microconflittualità istituzionale degli Enti davanti al TAR e al Consiglio di stato, sulla proprietà delle aree. In particolare in un momento (come si vede dalla Tab. 11) in cui si colgono chiari segnali di ripresa.

Spetta ovviamente alla Regione Calabria saper esprimere subito un salto di qualità sia progettuale che operativo. Assieme a un'ottima localizzazione geografica, infatti, se si vuol creare valore, è necessario saper esaltare la propria risorsa distributiva, ossia il sistema integrato di servizi di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito merci quali fattori di crescita, che permettano l'erogazione di servizi logistici a valore aggiunto, continuando a cooperare con gli altri porti nazionali.

Dalle tabelle e dai grafici che seguono si evince che il Porto di Gioia Tauro contribuisce in misura significativa alla crescita dei movimenti negli altri porti italiani, in particolare nei porti di Venezia, Livorno, Trieste e Cagliari.

Fig. 3. Trend di relazioni tra i movimenti a Gioia Tauro e nei principali porti italiani



Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Dati statistici mostrano che i paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggiore crescita nella misura dell'1% del PIL e del 2% nel commercio¹⁵.

Anche in Italia le aree che riscontrano la crescita più elevata della movimentazione merci sono quelle con un intenso e dinamico sviluppo logistico.

Esemplare il caso di Trieste che, con una crescita del traffico contenitori del 60% tra il 2010 e il primo semestre del 2013 e del 72% della movimentazione ferroviaria del Porto Franco tra il 2012 e il 2013, è divenuto in breve tempo il primo scalo italiano per le merci su rotaia, in grado di attrarre intensi flussi di navi ro-ro (navi per il trasporto di rotabili). Oltre alle strutture di movimentazione già esistenti, all'interno del nuovo porto commerciale è ora in via di realizzazione una grande piattaforma logistica per una superficie complessiva di 250 mila metri quadrati, con un investimento di 314 milioni di euro, in due lotti di 132 e 184 milioni (con finanziamenti del CIPE, dell'Autorità Portuale e del concessionario privato con un'operazione costruita in *project financing*)¹⁶.

Gioia Tauro quindi può continuare a crescere come super-hub internazionale soltanto dentro una strategia unitaria che valorizzi l'intero sistema portuale nazionale, evitando dannose forme di competizione e riconoscendo i ruoli delle diverse strutture portuali in una logica di sistema.

In quest'ottica si può ragionevolmente auspicare che Governo e Parlamento sappiano impegnare consistenti investimenti pubblici per rafforzare la capacità attrattiva del *porto pivot* di Gioia Tauro e del suo hinterland, e mettere le aziende private, impegnate sul fronte del *transshipment* e della logistica, in condizione di avviare nuovi e consistenti investimenti.

Solo così, l'enorme disponibilità di aree libere attorno al porto di Gioia può trasformarsi in un punto di forza per l'intero Sistema Italia, specificando vocazioni e caratteri territoriali in grado di fornire ulteriori stimoli alla crescita non solo economica, bensì anche civile.

5. Nord e Sud: un comune destino

Solo l'Italia, tra i grandi paesi d'Europa, registra ancora oggi un divario che accentua la frattura tra Nord e Sud penalizzando l'intero Paese¹⁷. Se il PIL è caduto in cinque anni di oltre il 7% (oltre il -6% al Nord, quasi il -10% al Sud), non c'è dunque "un Nord vivo e vegeto e un Sud da curare con una dose di federalismo responsabilizzante e moralizzatore"¹⁸.

Il Sud, d'altro canto (va detto autocriticamente) non è riuscito ad esplicitare la propria utilità in chiave europea e si è concentrato a rincorrere l'acquisizione di risorse erogate col contagocce (FAS) o rimaste a lungo inutilizzate (Fondi UE) perché prive di Progetti validi e forti.

La crisi finanziaria, nelle sue dimensioni inedite, obbliga a superare le ortodossie ideologiche che affidavano solo al Mercato la palingsi dello sviluppo per individuare ragionevolmente nuovi spazi di cooperazione tra Potere Pubblico e Iniziative Private¹⁹.

¹⁵ E. Forte, 2013, cit.

¹⁶ S. Sechi, *Gli effetti economici dei decreti Monti sul mercato delle opere pubbliche: limiti e possibilità*, Seminario Finanza di progetto ANCPL, Bologna, marzo 2012.

¹⁷ E' appena il caso di ricordare, a proposito del divario tra Nord e Sud, che il Prodotto Interno Lordo per abitante, in Calabria, pari a 16.603 Euro, è ancora la metà esatta dell'equivalente di un cittadino della Valle d'Aosta (a distanza di 150 anni dall'Unità d'Italia, a 40 anni dalla costituzione delle Regioni e dopo 20 anni dalla fine dell'Intervento Straordinario).

¹⁸ *Nord e Sud un comune destino*, Documento dei 21 Istituti Meridionalisti presentato a febbraio proprio nel Porto di Gioia.

¹⁹ In un recente dibattito dal tema "per una logica industriale meridionalista" (Fondazione Edison, Sala delle Assemblee, Milano, 9 aprile 2013) sia Alberto Quadrio Curzio che Marco Fortis (relatori assieme ad Adriano Giannola e Carlo Trigilia) hanno autorevolmente riconosciuto che anche il Sud deve agire da protagonista, e che sono necessari interventi straordinari in partenariato pubblico-privato, nazionali ed europei. "Partendo dalle analisi e dalle proposte della SVIMEZ - ha chiesto Quadrio

La inaccettabile asimmetria del territorio nazionale va conseguentemente corretta ! Sono proprio gli storici spesso a sottolineare il valore costituente delle reti di trasporto nella formazione o trasformazione degli Stati ricordando che “ la realizzazione delle connessioni all'esterno e all'interno di uno Stato costituisce il fenomeno più efficacemente espressivo del consolidamento istituzionale, del coinvolgimento collettivo”²⁰.

In quest'ottica assumiamo il recente messaggio del neoministro Trigilia “Non c'è Nord senza Sud”, condividendo senza alcuna retorica il bisogno di delineare un nuovo orizzonte di sviluppo condiviso tra Nord e Sud come in altri importanti passaggi della storia nazionale e calabrese.

Tab. 11. *Trend dei movimenti a Gioia Tauro e nei principali porti italiani*

Porti	1998	2003	2008	2009	2011	2012
Gioia Tauro	2.304.982	3.148.662	3.467.772	2.857.440	2.304.982	2.721.000
La Spezia	1.307.284	1.006.641	1.246.139	1.046.063	1.307.284	990.000
Venezia	458.363	283.667	379.072	369.474	458.363	1.247.218
Ravenna	215.336	160.360	214.324	185.022	215.336	191.000
Livorno	637.798	292.778	778.864	592.050	637.798	549.000
Trieste	393.195	120.768	335.943	276.957	393.195	408.023
Cagliari	613.189	303.537	317.325	756.432	613.189	582.000

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Ricordiamo, a questo punto, che il nostro Paese – e in modo particolare il Mezzogiorno – è dunque “una delle principali porte d'accesso all'intera economia europea, per le merci provenienti da altri continenti e per le imprese in cerca di nuove localizzazioni strategiche; la sua posizione gli assegna un vantaggio strategico assoluto per i flussi economici e commerciali con le economie emergenti e più rilevanti”. Oggi tale funzione è riconosciuta da più parti, ma alcuni decenni or sono, non è stato affatto facile far prevalere questa funzione positiva e produttiva del porto, respingendo altre ipotesi distorsive. Ciò è stato possibile grazie a una forte mobilitazione unitaria e nazionale²¹.

5. *Dualismo ferroviario: il paradosso “Dove tutto” e “Dove nenta”; nè Ponte né treni!*

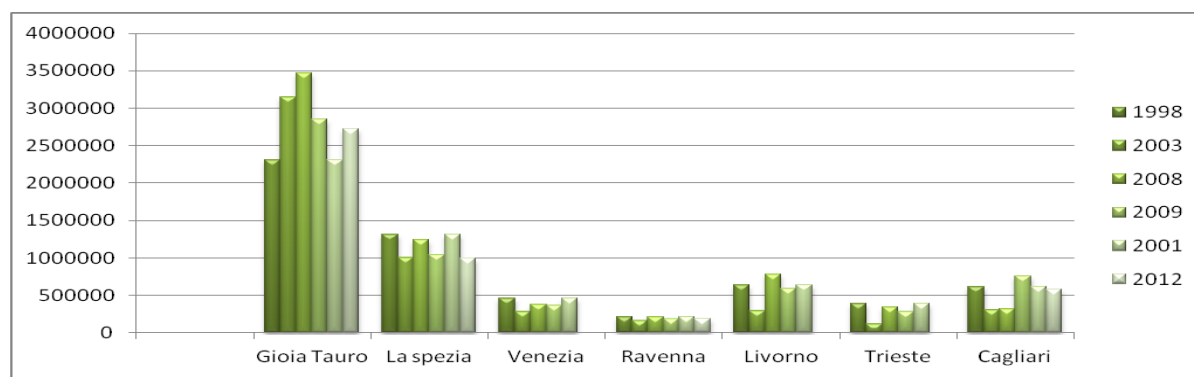
Va chiarito ovviamente che se l'Italia intende sviluppare la propria capacità logistica nazionale, non è pensabile dare esclusiva e prioritaria attenzione, nell'ambito delle politiche infrastrutturali, solo alle grandi reti di interesse europeo localizzate nel Nord Italia; sono tutte da consolidare anche le Autostrade del Mare, le dorsali ferroviarie, autostradali e i grandi nodi che percorrono l'intera penisola. Così come è essenziale sviluppare l'accessibilità delle reti interne, anche mediante le infrastrutture di minore dimensione, in modo da garantire piena ed efficiente mobilità tra il Sud e il Nord della penisola (Palermo - Brennero).

Curzio a tanti convenuti - sareste disponibili a cercare una convergenza tra voi e con le forze produttive per rilanciare lo sviluppo del Mezzogiorno?”

²⁰ L. D'Antone, *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, Roma, Donzelli, 2004.

²¹ La memoria va a quella generazione che, nella fase del 1968, ha vissuto la temperie di forti mobilitazioni unitarie di energie culturali e sindacali sulla base del messaggio “Nord e Sud uniti nella lotta”, ispirato nel 1972 proprio da questa zona, dopo i terribili attentati ai treni, che tendevano a isolare la Piana di Gioia e ad allontanare solidarietà e coesione nazionali. Grazie anche a quella fase così difficile, oggi con un certo orgoglio è possibile osservare che il Porto di Gioia Tauro contribuisce al migliore funzionamento della rete marittima nazionale e in misura significativa alla crescita dei movimenti in particolare in alcuni porti del Nord (da Venezia e Trieste a Genova e Livorno).

Fig. 4. *Movimentazione container nei principali porti italiani – 1998-2012 (migliaia di TEU)*



Fonte: Elaborazione su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

In questi anni il Nord, che pure vive una crisi industriale e produttiva senza precedenti, ha comunque rafforzato la propria armatura urbana e territoriale. Non a caso il quotidiano “Il Sole 24 ore”, dopo l’Assemblea Nazionale della Confindustria, (Roma, maggio 2013), assieme alla relazione del Presidente Squinzi ha pubblicato un commento del sociologo Aldo Bonomi che esaltava la linea Alta Velocità innanzi tutto come la vera metropolitana di collegamento tra TO-MI e BO.

Tab. 12. *Movimentazione container nei principali porti italiani – 1998-2012 (migliaia di TEUS)*

Porti	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Genova	1.847	1.233	1.500	1.526	1.531	1.605	1.628	1.624	1.657	1.855	1.766	1.533	1.758	1.847	2.064
La Spezia	1.307	843	909	974	975	1.006	1.040	1.024	1.136	1.187	1.246	1.046	1.285	1.307	1.247
Livorno	637	457	501	531	546	292	638	658	657	745	778	592	635	637	549
Napoli	526	333	396	430	446	433	347	373	444	460	481	515	532	526	540
Salerno	201	266	275	321	374	417	411	418	359	385	330	269	274	201	147
Venezia	458	199	208	246	262	283	290	289	316	329	379	369	393	458	428
Trieste	393	185	206	200	185	120	174	201	220	267	335	276	281	393	--
Ravenna	215	173	181	158	160	160	169	168	162	206	214	185	183	215	191
Ancona	120	--	--	--	--	--	65	64	76	87	92	105	110	120	1.099
Savona	166	25	36	50	54	53	83	219	231	242	252	196	220	166	--
Totale	5.873	3.718	4.217	4.439	4.537	4.374	4.850	5.043	5.263	5.767	5.877	5.090	5.675	5.873	1.290
Gioia Tauro	2.304	2.253	2.652	2.448	2.954	3.148	3.261	3.160	2.938	3.445	3.467	2.857	2.851	2.304	2.721
Totale complessivo	8.178	5.971	6.870	6.887	7.491	7.523	8.111	8.204	8.201	9.212	9.345	7.947	8.526	8.178	6.268

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Negli stessi giorni paradossalmente si registravano sulla stampa le notizie allarmate di scontri violenti nel Nord in Val di Susa per impedire la congestione di nuove infrastrutture e nel Sud di proteste disincantate degli studenti calabresi che ritenevano inaccettabile il pessimo servizio ferroviario segnato, secondo loro, dalla teoria aberrante del *Dove tutto e Dove nenta!* L’aggettivo “italiane” accanto al vecchio marchio *Ferrovie dello Stato* è l’indicazione di un obiettivo certo strategico, ma ancora tutto da conquistare! Un’inversione di tendenza è urgente sia nelle decisioni del Governo che del management aziendale. La “metropolitana d’Italia”, sia chiaro, non si può certo “fermare a Eboli”.

E’ un grave errore che, dopo aver bloccato il progetto e i fondi per il Ponte sullo Stretto, Governo e Azienda FSI non abbiano voluto e saputo indirizzare quelle risorse disponibili verso la velocizzazione della rete ferroviaria dimenticando che anni fa proprio la Commissione Europea, nel Piano delle Grandi Reti Europee, delineò delle scelte prioritarie chiamando non a caso “Corridoio n. 1” la *freeway* Berlino-Palermo. Tutto ciò poggiava sulla convinzione che il collegamento veloce del Sud con Verona e col Brennero fosse nell’interesse anche del Nord dell’Italia e della MittelEuropa. Questa proposta rimane validissima da parte della commissione

europea, per conquistare nuovi mercati all'industria italiana innanzitutto verso la fascia africana, dove il PIL aumenta oltre il 5% dal Marocco alla Tunisia.

Dal punto di vista europeo, poi, è evidente l'opportunità di correggere un assetto trasportistico e logistico storico, ma oggi anacronistico e poco sostenibile, che tenderebbe altrimenti ad alimentare dai porti del Mare del Nord l'intera Europa, in ciò impegnando strade, ferrovie e navigazione interna per tratte molto più lunghe di quelle che verrebbero utilizzate, qualora l'alimentazione dei mercati europei avvenisse dai porti mediterranei, italiani in particolare²².

Fig. 5 (da file; utilizzare solo la p. 43 riprendendo solo la legenda e il titolo da p. 42)

Presentando questa importante piattaforma della Commissione UE, illustrata dalla Fig. 5, il Vice-Presidente responsabile dei trasporti Siim Kallas ricorda che Il Libro Bianco sui Trasporti UE (2011) aveva già deciso che le infrastrutture della "Rete Centrale devono essere pianificate e realizzate in modo tale da massimizzare il loro impatto positivo" e che il primo principio di base è la garanzia di accessibilità a tutte le Regioni della UE: "Tutti i cittadini e tutti gli operatori economici devono poter accedere a tutta le rete centrale europea."

Lo strumento attuativo consiste nella individuazione dei "Corridoi", prevedendo "investimenti ed opere infrastrutturali sincronizzate ed efficienti". Il Vice presidente Kallas dichiara inoltre che il costo delle infrastrutture indispensabili a completare la Rete TEN-T, richiede circa 500 € miliardi, di cui € 250 per la rimozione delle "principali strozzature della rete entro il 2020." E conclude infine precisando che il superamento di tali ostacoli serve "all'Unione europea, alle sue imprese e ai suoi cittadini, per rafforzare la coesione economica".

L'Italia quindi può trovare in questo impegno, indicato con chiarezza dal Commissario europeo, un nuovo punto di forza per rilanciare progetti credibili di completamento della rete ferroviaria di alta capacità/velocità, dopo Salerno fino a Gioia Tauro e poi a Palermo.

Il nostro Paese quindi, dopo aver superato mesi fa la Procedura d'infrazione per deficit eccessivo, deve riuscire ad ottenere dall'Europa un mutamento di approccio radicale delle politiche, a partire dal coordinamento di quelle fiscali e dalla destinazione di ingenti risorse finalizzate alle grandi infrastrutture per l'innovazione e la nuova industrializzazione.

Tab. 13. *Relazioni di traffico dei porti italiani verso il porto di Gioia Tauro, anno 2012*

Porti di provenienza	TEUS		
	Pieni	Vuoti	Totale
Ancona	32.079	560	32.639
Bari	26.317	124	26.441
Cagliari	11	74	85
Catania	6	165	171
Civitavecchia	138	0	138
Genova	19.195	942	20.137
La Spezia	20.844	70	20.914
Livorno	0	0	0
Napoli	19.602	14	19.616
Palermo	16.503	118	16.621
Ravenna	30.120	2.300	32.420
Salerno	34	0	34
Trapani	0	0	0
Trieste	14.495	3.574	18.069
Venezia	88.626	0	88.626
Totale	267.970	7.941	275.911

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

²² P. Costa, M. Maresca, *Il futuro europeo della portualità italiana*, Venezia, Marsilio, 2013.

Questo nuovo orientamento dovrebbe contribuire all'eliminazione dell'inefficienza logistica, che secondo gli esperti implica una perdita di circa 40 miliardi di euro. La Cassa Depositi e Prestiti, analizzando due anni fa il sistema portuale e logistico italiano, accerta con uno specifico Studio di Settore²³ che, le deficienze logistiche del sistema italiano implicano attualmente "un costo superiore dell'11% rispetto alla media europea per il sistema produttivo nazionale che supera i 12 miliardi di euro. Il recupero dell'efficienza logistica deve essere considerato quindi come uno dei presupposti prioritari indispensabili per tornare a crescere.

Nel settembre scorso, l'Assemblea annuale della Associazione Italiana di Scienze Regionali ha sollecitato pubblicamente un "allargamento della prospettiva territoriale" che faccia leva innanzi tutto sui territori che presentano spiccate propensioni di crescita e di sviluppo²⁴, stimolando la "propensione a investire delle imprese in produzioni complesse e innovative che dipende dalla creazione di reti d'innovazione tra le diverse imprese".

In questa prospettiva assumono un valore esemplare alcune attività del Fondo Italiano d'investimento (FII)²⁵, guidato da Marco Vitale, già impegnato direttamente nel porto di Gioia.

Tenendo conto quindi che esiste un "Sud che innova e produce"²⁶ e che anche in Calabria (regione tra le più fragili d'Europa) qualcosa si sta muovendo:

- sono circa 4.000 le imprese calabresi che dichiarano oltre 500.000 euro di fatturato;
- le esportazioni della regione Calabria, tra le più basse d'Italia, comunque nel 2012 hanno raggiunto i 374 milioni di euro.
- la provincia di Reggio è quella che esporta di più con il 31% del totale, seguita da quella di Catanzaro con il 30% e da quella di Cosenza con il 23%.
- le esportazioni del settore agroalimentare rappresentano circa 1/3 del totale, i prodotti della metallurgia il 22% e i prodotti chimici oltre 13%.

I principali paesi di sbocco sono la Svizzera, che assorbe il 23%, la Germania (10,7%) e gli Stati Uniti (6,5%).

Tab. 14. Relazioni di traffico dal porto di Gioia Tauro verso altri porti italiani, anno 2012

Porti di destinazione	TEUS		
	Pieni	Vuoti	Totali
Ancona	14.432	11.335	25.767
Bari	12.282	9.437	21.719
Cagliari	0	0	0
Catania	8	8	16
Civitavecchia	28.922	2.051	30.973
Genova	42.102	7.512	49.614
La Spezia	20.241	11.602	31.843
Livorno	38.798	3.199	41.997
Napoli	48.922	15.318	64.240
Palermo	7.081	1.095	8.176
Ravenna	16.799	4.429	21.228
Salerno	0	0	0
Trapani	28	2.505	2.533

²³ S. Camerano e M.E. Perretti (a cura di), *Porti e Logistica*, Cassa Depositi e Prestiti, maggio 2012.

²⁴ R. Cappellin, Intervento di apertura alla XXXIV Conferenza scientifica annuale dell' AISRE, Palermo, 2-3 settembre 2013. Si veda anche Srm, *Un Sud che innova e produce*, vol. I e II, 2012.

²⁵ Dalle attività di cabotaggio della Società-Cartour Srl di Messina alle Costruzioni aeronautiche dell'azienda Tecnam Srl di Capua. Il Fondo è presieduto dal Prof. Marco Vitale, già presidente Contship Italia.

²⁶ Srm, 2012, cit.

Trieste	11.972	662	12.634
Venezia	23.934	15.361	39.295
Totale	265.521	84.514	350.035

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.A.

Tab. 15. Relazioni totale di traffico tra il porto di Gioia Tauro e altri porti italiani, anno 2012

Porti di origine/destinazione	TEUS		
	Pieni	Vuoti	Totali
Ancona	46.511	11.895	58.406
Bari	38.599	9.561	48.160
Cagliari	11	74	85
Catania	14	173	187
Civitavecchia	29.060	2.051	31.111
Genova	61.297	8.454	69.751
La Spezia	41.085	11.672	52.757
Livorno	38.798	3.199	41.997
Napoli	68.524	15.332	83.856
Palermo	23.584	1.213	24.797
Ravenna	46.919	6.729	53.648
Salerno	34	0	34
Trapani	28	2.505	2.533
Trieste	26.467	4.236	30.703
Venezia	112.560	15.361	127.921
Totali	533.491	92.455	625.946

Fonte: Elaborazioni su dati della MedCenter Container Terminal S.p.a.

Se tali dati si ricordano chiaramente senza alcuna enfasi, giacchè le esportazioni nel 2012 rispetto al 2011 hanno registrato un incremento solo dello 0,1%, non si può non percepire la tendenza a un significativo aumento verso il Messico e l'Arabia Saudita, così come verso la Spagna, la Svizzera e la Tunisia²⁷.

Ad esempio, la società BLG Logistic secondo operatore nel porto di Gioia Tauro, gestisce il servizio di logistica completo per automobili e veicoli commerciali. E' un moderno terminal multi-utente che segnala inoltre una nuova consistente direttrice di comunicazione verso Libia e Tunisia

Ci sono dunque tutte le condizioni di base perché Gioia Tauro possa configurarsi come "volano" non solo per lo sviluppo del territorio in cui è insediato, ma per l'intero Mezzogiorno, e punto di riferimento fondamentale per l'intero bacino del Mediterraneo.

Avendo presente che nel porto i "terminalisti puri" sono sempre più orientati ormai a diversificare le attività investendo in altri segmenti della logistica portuale e che le linee di navigazione cominciano a gestire direttamente gli scali di *transshipment*, appare sempre più necessario dotare l'intera Area Vasta portuale di "polmoni logistici a valore", dove poter svolgere un insieme articolato di attività commerciali e logistiche, basate sull'importazione via

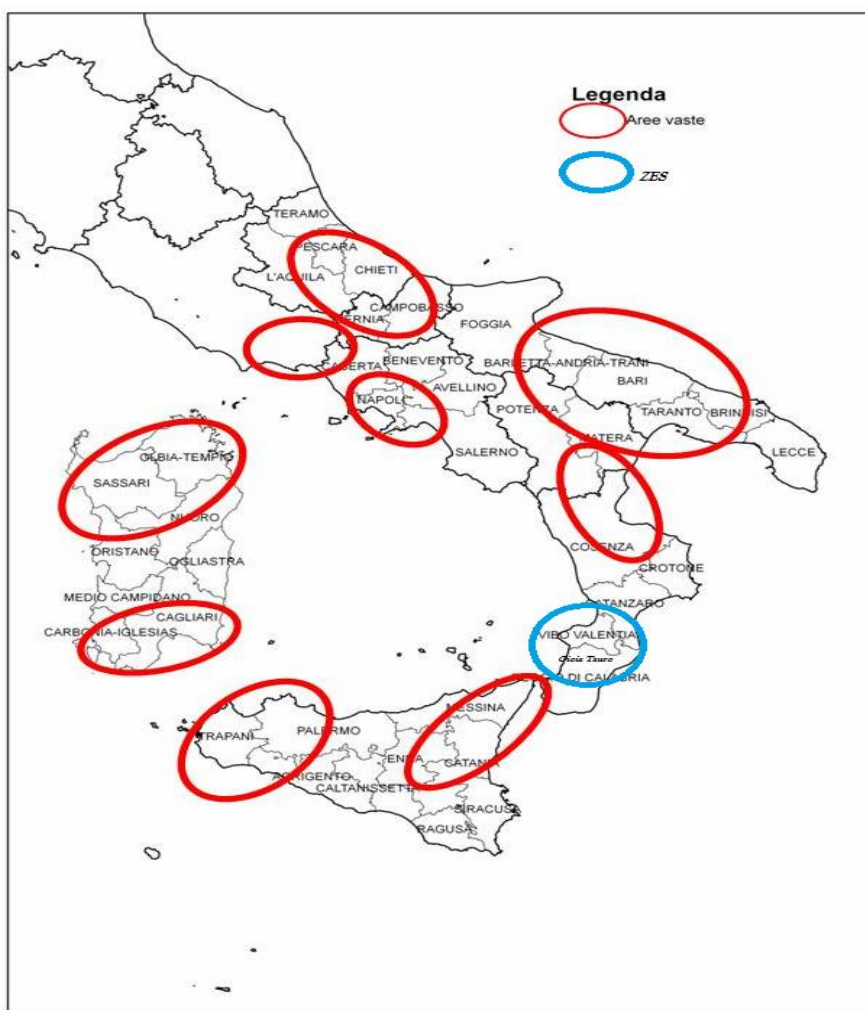
²⁷ Sulle recenti tendenze economiche in Calabria si veda V. Gallo, in www.associazioneilcampo.com.

Altre analisi aggiornate saranno contenute all'interno di una specifica pubblicazione, che la Svimez ha in programma di dare alle stampe, dedicata alla Funzione del Porto di Gioia Tauro nell'ambito della logistica dell'Europa e del Mediterraneo (N.d.R.).

mare di materie prime o semilavorati che, trasformati in loco e poi esportati, creino nuova ricchezza e occupazione qualificata .

In materia la SVIMEZ ha già pubblicato alcuni studi in “Rivista economica del Mezzogiorno e ben tre Focus, specifici su Gioia, nei suoi Rapporti annuali, dal 2008 al 2012 (Fig. 6).

Fig. 6. Aree Vaste del Mezzogiorno per la trasformazione in Filiere Territoriali Logistiche. Zona Economica Speciale a Gioia Tauro



Fonte: Elaborazioni su Rapporto SVIMEZ 2012 sull'economia del Mezzogiorno, Bologna, Il Mulino, 2012.

La prima ed essenziale condizione è la creazione di quella che la SVIMEZ ha efficacemente definito “Filiera Territoriale Logistica (FTL)”: “una rete di imprese, di soggetti ed attività economiche localizzate in una determinata Area Vasta verticalmente legate e connesse da funzioni logistiche avanzate materiali e immateriali”; questa rete – secondo SVIMEZ – deve avere un *obiettivo prioritario*: l’esportazione *via mare* di produzioni di eccellenza e l’importazione e la lavorazione “a valore” di parti e beni intermedi per la successiva riesportazione *via mare* di prodotti finiti”.

In sostanza il modello di sviluppo basato su Filiere Territoriali Logistiche (FTL) vede nello “sbocco a mare” il naturale inizio e fine del processo logistico terrestre: è in questo contesto che il Porto di Gioia Tauro può essere il "cancello d'Europa nel Mediterraneo", nella competizione

geo-economica del Continente²⁸ indirizzando consistenti flussi di merci verso mercati con fortissimi tassi di crescita della domanda di prodotti di eccellenza del made in Italy quali Cina, India, Russia, Brasile (BRIC).

6. La creazione della Zona Economica Speciale (ZES) a Gioia Tauro

Le politiche di intervento per migliorare le infrastrutture e le prestazioni complessive del territorio evocano un salto di qualità che si potrà compiere soltanto con l'introduzione di *forme di incentivazione fiscale e contributiva orientate all'export, mediante la creazione di una Zona Economica Speciale (ZES)*.

Su questi argomenti è in corso una Ricerca sperimentale sia nell'ambito della SVIMEZ che nel Corso di laurea in Economia dell'Università Magna Græcia di Catanzaro.

Si avverte infatti il bisogno di aggiornare un contributo culturale e scientifico su almeno 4 aspetti: la specificità del primato; le condizioni del contesto; i livelli di pianificazione; la *governance di sistema* del Porto e dell'Area vasta.

7. Pianificare un' "Area-Vasta": FLT e ZES con Fondi UE

In linea con il programma esposto in Parlamento dal Ministro per la coesione Trigilia, proponiamo che si elabori un *Nuovo Piano di tutta l'Area Vasta portuale* per fornire alla Commissione UE strumenti di intervento su Gioia Tauro, sul territorio regionale e sul Mezzogiorno, con rilevanti implicazioni e ricadute sull'intero sistema-Paese.

Tab. 16. *Traffico container in alcuni dei principali porti europei (migliaia di TEUS)*

Porti	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rotterdam	6.506	7.100	8.300	9.288	9.654	10.784	10.784	9.743	11.145	11.876	11.880
Hamburgo	5.374	6.138	7.004	8.088	8.862	9.890	9.737	7.008	7.900	9.021	8.900
Antwerp	4.777	5.445	6.064	6.482	7.019	8.176	8.663	7.310	8.468	8.664	8.635
Bremerhaven	3.032	3.191	3.469	3.736	4.428	4.892	5.529	4.565	4.871	5.915	6.095
GIOIA TAURO	2.954	3.149	3.261	3.161	2.938	3.445	3.467	2.857	2.851	2.304	2.721
Algeciras	2.234	2.516	2.937	3.180	3.245	3.414	3.324	3.042	2.810	3.602	4.070
Valencia	1.821	1.992	2.127	2.410	2.612	2.772	3.593	3.653	4.206	4.327	4.469
Barcellona	1.461	1.652	1.883	2.071	2.317	2.610	2.569	1.800	1.945	2.032	1.750
Genova	1.531	1.606	1.628	1.625	1.657	1.855	1.776	1.533	1.758	1.847	2.064
La Spezia	975	1.007	1.040	1.024	1.137	1.187	1.246	1.046	1.285	1.307	1.247
Taranto	472	658	763	717	892	756	786	741	581	604	349
Livorno	520	541	639	659	658	745	778	592	635	637	549
Cagliari	74	314	501	660	687	547	317	756	576	613	354
Napoli	446	433	348	374	445	460	481	515	532	526	546
TOTALE	32.177	35.742	39.964	43.475	46.551	51.533	53.050	45.161	49.563	53.275	53.629
Totale porti italiani	4.018	4.559	4.919	5.059	5.476	5.550	8.851	8.040	8.218	7.838	7.830
Sud Europa	12.488	13.868	15.127	15.881	16.588	17.791	18.337	16.535	17.179	17.799	18.119
Nord Europa	19.689	21.874	24.837	27.594	29.963	33.742	34.713	28.626	32.384	35.476	35.510

28 Il progetto di Filiera Territoriale Logistica, volto a far crescere occupazione e sviluppo, con riferimento alla regione Calabria, può partire – come primo ambito di intervento - dall'Area vasta di Lamezia, tenuto conto della presenza dell'aeroporto civile, dell'autostrada del Sole e della ferrovia tirrenica e *soprattutto della vicinanza strategica del porto di Gioia Tauro*. Un secondo ambito di intervento potrebbe riguardare l'Area Vasta di Reggio Calabria, funzionalmente legata all'area dello Stretto, a prescindere dalla realizzazione del Ponte. Partendo dalla grande dotazione di aree dismesse nell'area di Messina e dall'aeroporto di Reggio, in una visione complessiva della "Città dello Stretto", si potrebbe dar luogo ad attività di logistica a valore e di servizi di logistica e di trasporti vista l'importanza dei volumi di traffico di attraversamento (circa 10.000 Tir/giorno). Si potrebbe, inoltre, immaginare un "Polo logistico del freddo" in relazione alla distribuzione di prodotti agroalimentari di eccellenza, sia dal basso Tirreno continentale che dalla Sicilia, da sottoporre a trasformazione e movimentazione logistica nella filiera territoriale di Gioia Tauro-Reggio-Messina, anche in base ad accordi interregionali.

Sulla base dell' *accordo di partenariato per la nuova programmazione dei Fondi strutturali 2014-2020*, approvato dal Governo prima di Natale, il Nuovo Piano può consentire un utilizzo più qualificato e accelerato dei fondi europei, anche sperimentando in Calabria alcune nuove competenze affidate dal Governo a Invitalia.

Nel riscontro con documenti significativi già approvati, dal *Piano di sviluppo strategico per l'area di Gioia Tauro*, predisposto dal Commissario straordinario del Governo nel 2008, all'Accordo di Programma Quadro definito dalla Regione nel 2010, il progetto del Nuovo Piano, finanziato con fondi UE, dovrà essere finalizzato alla realizzazione di un' "Area-Vasta" che raccordi la FTL (Filiera Territoriale Logistica) – proposta dalla SVIMEZ - con l'istituzione della ZES (Zona Economica Speciale), per migliorare la competizione rispetto ai principali porti europei (v. Tab. 16).

Nella catena di produzione delle merci da valorizzare ed esportare potrebbero essere "esternalizzate" nella ZES tutte le attività di logistica a valore, comuni alle diverse merci, quali gestione degli ordini, confezionamento, consolidamento dei flussi, imballaggio, etichettatura, controllo di qualità, organizzazione del trasporto, e tutte le altre attività logistiche di manipolazione, movimentazione e inoltro marittimo delle produzioni locali.

L'esternalizzazione (come ampiamente illustrato nel Rapporto SVIMEZ 2013 sull'economia del Mezzogiorno) dovrebbe influire sia sulle funzioni logistiche convenzionali, (movimentazione, deposito e intermodalità) sia sulle azioni più innovative di incremento del valore tramite "operazioni di quasi-manufacturing che si realizzano nei distripark". In tal modo, razionalizzando i processi relativi ai prodotti d'eccellenza, e mettendo a fattor comune attività che sarebbero state svolte in proprio da ciascuno, grazie allo sviluppo di economie di scala e di agglomerazione, si creano i presupposti per la creazione di valore"²⁹.

La "politica di filiera" dovrà essere accompagnata da iniziative per l'attrazione di investimenti, nazionali e internazionali, in settori innovativi e avanzati, in particolare nel settore energetico, ambientale e della tutela e valorizzazione delle risorse naturali, tenendo conto dei nuovi programmi internazionali dell'ENEL e dell'ENI verso i Paesi del Mediterraneo, così come del Progetto approvato di rigassificatore e della programmata "Piastra del Freddo".

L'attrazione di investimenti potrebbe fare perno su una "fiscalità di vantaggio" per il Sud, che rappresenti un effettivo *differenziale* fiscale rispetto al resto del Paese, in grado di compensare gli svantaggi e le diseconomie dell'area. Quest'approccio innovativo caratterizza sia la Proposta di legge n. 1272 presentata alla Camera dei Deputati il 26-6-2013, sia il Provvedimento di indirizzo del 7 settembre 2013 con cui la Regione ha chiesto al Governo la creazione di una Zona Economica Speciale (Zes) nell'area del Porto di Gioia Tauro.

Un elemento essenziale del Piano dovrà essere il recupero di efficienza e competitività territoriale delle "Aree-Vaste" con la realizzazione e il completamento di opere infrastrutturali, in particolare di quelle collegate in modo funzionale con la filiera logistica e di quelle che consentono un'efficace integrazione con le reti infrastrutturali di altre Regioni e con i Paesi del Mediterraneo.

Si richiede pertanto alla Regione Calabria un deciso salto di qualità sia progettuale che operativo, mediante un rafforzamento delle strutture dei Dipartimentali competenti, il

²⁹ E. Forte, *La logistica a valore e proposte per la crescita italiana*, cit.

coordinamento efficace di tutti i soggetti pubblici e privati attuatori delle significative risorse già previste con due bandi di gara ancora non conclusi:

1. 25 milioni di investimenti previsti dall'Accordo di Programma Quadro (per nuove iniziative di logistica industriale), sottoscritto Governo e Regione nel 2010;
2. 20 milioni di euro disponibili dal PON Reti Mobilità 2007-2013 per costruire il “Gateway Ferroviario”.

L’Autorità portuale di Gioia Tauro deve saper qualificare sempre di più le proprie strutture sulla scorta delle nuove funzioni di coordinamento e di gestione affidatele dal Governo e dalla Regione. Dopo le competenze relative ai due importanti porti di Crotona e Corigliano, il Ministero delle Infrastrutture, con Decreto n. 300, del 6 agosto 2013, ha esteso le competenze anche sul porto di Villa S. Giovanni, tra i maggiori scali passeggeri a livello nazionale.

E’ una linea di riagggregazione che per quanto riguarda la Calabria dovrebbe impegnare l’Autorità di Gioia Tauro anche nei confronti del porto di Vibo Valentia.

E’ una impostazione oculata e lungimirante che Governo e Parlamento dovrebbero utilizzare in termini più ampi per un riformare, accorpate e gerarchizzare tutte le Autorità portuali esistenti.

8. *Le novità legislative nazionali ed europee*³⁰

Il progetto di realizzare nella Piana di Gioia una Zona Economica Speciale (al’interno del più ampio contesto territoriale governato da una Filiera Logistica Territoriale, secondo quanto è stato in varie occasioni definito dalla SVIMEZ) con il concorso dei fondi europei non può non tener conto delle novità legislative intervenute in Italia e in Europa, nella fase più recente.

In sede comunitaria, è ora in discussione la *Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti*.

Tale proposta è parte essenziale della strategia delineata dalla Commissione europea, nel marzo del 2011, nel Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* (COM(2011) 144 def.) che, a sua volta, costituisce una delle azioni principali dell’Atto per il mercato unico II- Insieme per una nuova crescita (COM(2012) 573 def.); in tutti questi importanti documenti si richiama l’esigenza di infrastrutture ben collegate, di servizi portuali efficienti e della trasparenza nel finanziamento dei porti.

La Commissione europea ha ritenuto essenziale intervenire nel quadro normativo considerata la scarsa qualità dei servizi portuali, la *governance* inefficace e la conseguente scarsa attrattività del settore per gli investitori e, in particolare, il “divario di prestazioni strutturali tra alcuni porti marittimi TEN-T”.

Il provvedimento si applica ai 319 porti marittimi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), che rappresentano il 96% delle merci e il 93% dei passeggeri transitanti per le vie del mare e che svolgono un ruolo essenziale nel sistema europeo dei trasporti.

Per contribuire a risolvere queste complesse questioni il regolamento propone un modello di organizzazione portuale uniforme e sostanzialmente rigido, che potrebbe incidere profondamente sull’attuale assetto organizzativo e sul funzionamento dei diversi porti europei della rete TEN-T.

I porti italiani in particolare - presentano profonde differenze di carattere organizzativo e strutturale, che derivano da fattori geografici, storici, culturali, economici. La questione è delicata: il dibattito in corso – in questo momento, nel Parlamento italiano – solleva possibili ipotesi di violazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità e prospetta – se il Regolamento fosse applicato senza sostanziali modifiche - anche possibili distorsioni nella concorrenza tra porti TEN-T e porti di minore dimensione all’interno di un paese. Senza dire

³⁰ Il presente paragrafo è stato redatto con il contributo di Saveria Sechi.

che lo strumento proposto – il Regolamento - è immediatamente esecutivo e vincolante nella sua applicazione, non essendo necessarie norme di recepimento che possano modulare l'intervento normativo in relazione alle specificità dei diversi porti.

Mentre nel Parlamento europeo è ancora in discussione il regolamento, sembra proficuo evidenziare che nel diritto interno sono state introdotte di recente nuove disposizioni - in vigore dal 21 agosto 2013 - con l'articolo 22 del decreto "FARE" (decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia) in materia di tasse di ancoraggio e portuali.

Per accrescere l'autonomia finanziaria delle autorità portuali è stata ad esse attribuita la facoltà di variare le tasse sulle merci e l'ancoraggio fino all'azzeramento, ovvero di aumentarle fino ad un tetto massimo pari al doppio. Nel caso in cui le autorità portuali si avvalgano della facoltà di riduzione della tassa di ancoraggio in misura superiore al settanta per cento, viene esclusa la possibilità di pagare il tributo con abbonamento annuale. La "flessibilità" in materia di prelievo nei porti – che offre l'opportunità di colmare lo svantaggio concorrenziale dei nostri scali in particolare rispetto ai porti europei e dell'Africa settentrionale - non è una misura nuova: in via sperimentale, l'articolo 5, comma 7-duodecies, del decreto-legge 194/2009 aveva già consentito alle autorità portuali, negli anni 2010, 2011 e 2012, di abbattere le tasse portuali e, in particolare, la tassa di ancoraggio; una misura poi prorogata dalla legge di stabilità 2013 sino al 30 giugno 2013, e ora resa "strutturale" dal decreto "FARE"³¹. Il decreto prescrive alle Autorità Portuali l'obbligo di esporre - nelle relazioni al bilancio di previsione e nel rendiconto generale - l'utilizzo delle entrate derivanti dall'autonomia impositiva e tariffaria, e con quali modalità siano state adeguatamente compensate le minori entrate da tasse portuali con riduzioni di spese correnti.

Lo stesso articolo 22 del decreto incrementa le risorse a disposizione delle Autorità Portuali disponendo l'innalzamento da 70 a 90 milioni di euro all'anno del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti. Tali risorse dovranno essere destinate anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

³¹ La disciplina delle tasse e diritti marittimi è stata delegificata dalla legge finanziaria 2007 (L. 296/2006, art. 1, co. 989) che ha autorizzato il Governo ad adottare un regolamento per rivedere la disciplina delle tasse e dei diritti marittimi semplificando le procedure di riscossione, accorpando la tassa e la sovrattassa di ancoraggio e attribuendole alle Autorità portuali. Il provvedimento – Regolamento di disciplina delle tasse e dei diritti marittimi – è stato emanato con D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107. L'articolo 4 dello stesso D.P.R. 107 ha disposto l'emanazione di successivi decreti governativi per l'adeguamento graduale al tasso d'inflazione di tutte le tasse e diritti marittimi, a decorrere dalla data della loro ultima determinazione (1° gennaio 1993). I decreti non sono stati sinora emanati, perché il recupero dell'inflazione relativa ad un periodo così lungo avrebbe reso molto oneroso il prelievo sul traffico marittimo; tale prescrizione – il dispositivo di adeguamento doveva partire dal 2009 - è stata rinviata più volte. Il D.L. 216/2011, art. 11, co. 1 lett. b) ha sospeso, sino al 1° gennaio 2013, l'applicazione delle disposizioni per l'adeguamento graduale delle tasse e dei diritti marittimi al tasso di inflazione. Di recente, con D.M. 24 dicembre 2012, è stato disposto di adeguare all'inflazione le aliquote della tassa di ancoraggio e della tassa portuale a decorrere dal 6 gennaio 2013, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 1993 ed il 31 dicembre 2011. Da notare che in questo periodo il tasso d'inflazione FOI (indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati) accertato dall'ISTAT è stato pari al 59,3%. Il decreto del 2012, applicando il principio di adeguamento triennale previsto dall'art. 4, comma 2, del DPR 107, ha ripartito il rincaro nel triennio 2012, 2013 e 2014, in misura pari al 33% il primo anno, 33% nel secondo e 34% nel terzo. A partire dal 2015, è stato prescritto un adeguamento annuale nella misura del 75% del tasso ufficiale d'inflazione. La tassa di ancoraggio e la tassa portuale stanno dunque aumentando del 33% all'anno a partire dal 2012; nel 2014 l'aumento prescritto sarà del 34%. Di recente, il Regolamento (DPR 107/2009) è stato modificato dall'art. 84 del D.L. 1 del 2012, che ha disposto l'obbligo di applicare in modo identico le tasse di ancoraggio e le tasse portuali sia ai traffici nazionali che a quelli intracomunitari, provvedimento che si è reso necessario in relazione alla procedura d'infrazione n. 4387/2008, con la quale la Commissione europea ha sollecitato lo Stato italiano ad adeguare al diritto europeo le norme in materia di tasse portuali sul trasporto marittimo di cabotaggio, sia in arrivo che in partenza da porti italiani.

9. Un primo bilancio “strutturale”:

il porto di Gioia Tauro, per lo sviluppo della Calabria e dell'Italia

Se, come ricordato da alcuni relatori, l'attuale Zona Franca (80 ha) è stata fallimentare, l'istituzione di una ZES può aprire una prospettiva diversa.

Per attrarre traffico, l'Autorità Portuale ha già deliberato una forte riduzione delle tasse di ancoraggio con effetto retroattivo (riduzione dal 60% per le navi specializzate nel trasporto di autoveicoli e per le portacontainer, fino al 90% per le navi più grandi).

Ma tali misure non risolvono il problema della competitività dei porti. Si deve tener conto dell'esempio che proviene da alcuni porti spagnoli che hanno puntato sulla crescente liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto non solo tra i diversi porti ma anche tra differenti erogatori di servizi nel medesimo porto.

La realizzazione di nuove infrastrutture per la logistica anche a servizio di Gioia Tauro non può essere ulteriormente rinviata: secondo quanto reso noto dalla ICO BLG Automobile Logistics Italia Spa - joint venture tra la BLG e la belga International Car Operators (ICO) del gruppo armatoriale giapponese NYK, che gestisce il terminal per auto di Gioia Tauro - in soli sei mesi, tra ottobre 2012 e aprile 2013, il porto ha registrato un forte incremento del traffico di autovetture; la media mensile si è attestata intorno ai 20.000 veicoli, con un raddoppio rispetto all'anno precedente.

Da ottobre 2012, infatti, la sudcoreana Glovis, società di servizi di trasporto e di logistica per la casa automobilistica Hyundai Motors, ha iniziato ad utilizzare il terminal del porto calabrese: si tratta di iniziative imprenditoriali importanti ed estremamente dinamiche, attente, pertanto, all'efficienza logistica degli scali e ai vantaggi di contesto in termini di disciplina amministrativa e di tasse portuali, così come al rafforzamento dei collegamenti di rete ferroviaria tra il porto e le grandi direttrici europee.

Si è qui ricordato che l'Autorità Portuale ha già avviato un investimento per realizzare 6,5 chilometri di binari, ed una piattaforma-banchina da carico con un fronte di 750 metri; queste nuove infrastrutture – insieme ad un terminal intermodale a gestione privata - fanno parte di un progetto inserito nel Corridoio Europeo Helsinki-La Valletta. Tuttavia si deve rilevare che la gara di appalto è andata nuovamente deserta, nel corso del mese di giugno.

E se da più parti si sottolinea il vantaggio acquisito dal sistema portuale ligure che si è giovato di una forte attenzione regionale-nazionale e dell'evidente rafforzamento dell'armatura ferroviaria AV del Nord Italia, è facile comprendere perché Gioia Tauro debba essere rapidamente connessa alla grande rete ferroviaria transnazionale attraverso scelte e direttive chiare del Governo e della Regione tali da indurre le Ferrovie Italiane alla realizzazione di importanti progetti infrastrutturali, di cui si discute da vent'anni.

Insomma l'attenzione nazionale dello Stato deve segnare un salto di qualità !

Nei giorni scorsi il Governo ha improvvisamente riscoperto la funzione “strategica” di questo scalo, per trasbordare le scorie nucleari provenienti dalla Siria.

Ma al di là di quest'attenzione episodica e strumentale è questo il momento per definire una "Governance nazionale" all'altezza delle potenzialità di sviluppo sostenibile che adesso sono enormi sia per Gioia che per l'intero sistema meridionale.

(tutti i dati sono aggiornati, in alcuni casi, al 31 dicembre 2013.)

Il Governo innanzi tutto è chiamato a decidere su 4 obiettivi:

1. ripristino del Comitato di coordinamento autorevole presso la Presidenza del Consiglio;
2. creazione della Zona Economica Speciale (ZES), con vincolo di una quota di fondi UE per incentivazione fiscale e contributiva;
3. nuovo Master Plan dei raccordi tra Gioia Tauro e il sistema logistico internazionale;
4. verifica delle funzioni e di tutte le energie manageriali pubbliche interessate (Autorità portuale, ASI, Dogane, Invitalia, Simest).

E' auspicabile inoltre che l'intera comunità politica e sociale sappia condurre la sfida su Gioia Tauro, al di là delle visioni localistiche, come occasione irripetibile per essere "Regione d'Europa", zona cioè percepita utile e fruibile da tutti i circuiti europei dell'economia, della finanza, della ricerca, dell'innovazione, della cultura.

10. La " Città della Piana "

In questo contesto si ripropone l'ispirazione originaria che negli anni '90 alimentò l'obiettivo della *istituzione della Città della Piana*, sostenuto con forza dal Comitato unitario dei Sindaci e dal Comitato interministeriale presso la Presidenza del Consiglio.

Un programma ambizioso di investimenti e di sviluppo industriale può avere esiti incoraggianti solo se l'Area Vasta su cui si interviene a livello imprenditoriale viene studiata, pianificata e organizzata anche nella sua "Armatura urbana e territoriale".

Il profilo del Nuovo Mezzogiorno accanto alla qualità industriale deve connotarsi anche di componenti architettoniche e urbanistiche più caratterizzate.

(S. Settis, lectio magistralis Laurea ad honorem, Università mediterranea R.C.)

Essa diventa oggi la condizione necessaria e in qualche misura il passaggio obbligato per coordinare tutti i flussi urbani dei servizi a partire dai Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) alle persone, alle famiglie, alle imprese.

Si ricorda infine che il Porto di Gioia ancora oggi è più conosciuto dai tedeschi, dagli americani, dai cinesi e dai coreani piuttosto che dai calabresi.

Questo vuoto culturale va subito colmato, contribuendo a definire forti caratteri identitari al percorso contorto della modernizzazione della Calabria.

Gli studenti delle Università e delle scuole, innanzi tutto, dovrebbero essere sollecitati e supportati per conoscere, studiare, divulgare le potenzialità di questo emblema della Calabria che guarda al futuro.

E' ormai superato l'assioma (propugnato per decenni nel Sud) secondo il quale una infrastruttura potesse essere solo la "precondizione" dello sviluppo, limitandosi il potere pubblico a una mera redistribuzione keynesiana di forme di lavoro temporanee.

I circa 3000 addetti diretti e indiretti hanno plasticamente dimostrato che in questo caso l'infrastruttura del porto è diventata essa stessa fattore primario del ciclo produttivo.

Ed anche l'illusione che bastasse chiedere allo Stato di arretrare per lasciar sprigionare le magnifiche sorti e progressive del mercato trova oggi qualche pacata ragione di smentita.

Per reggere la competizione internazionale, assieme all'iniziativa coraggiosa e qualificata dei privati è indifferibile la presenza dello Stato, con le sue leggi, i suoi strumenti, fiscali, tariffari, finanziari e legali per garantire sviluppo nella trasparenza e nella legalità.

In quest'ottica si può concludere ora formulando un chiaro auspicio che Gioia Tauro, come negli anni '90, possa e sappia diventare ancora l'area pilota di un nuovo approccio del potere pubblico, ormai a scala europea, ai temi della coesione e della crescita imprenditoriale e scientifica.

Qui veramente sta oggi la sfida culturale inedita per chi voglia rispettare l'autonomia del mercato senza mai farsene sopraffare.

GIUSEPPE SORIERO

Testo BOZZA per gli studenti UNICZ

21 gennaio 2014