UNINDUSTRIA
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI E DELLE IMPRESE
ROMA • FROSINONE • LATINA • RIETI • VITERBO

CEr
CENTRO EUROPA RICERCHE

"L'area retroportuale nell'area di Civitavecchia: domanda, offerta e prospettive di sviluppo"

Abstract

Luglio 2016

con il Contributo

Camera di Commercio
Roma

Relazione di attività sul progetto

"L'area retroportuale nell'area di Civitavecchia: domanda, offerta e prospettive di sviluppo"

Nello studio vengono analizzate le potenzialità di sviluppo offerte dal Porto di Civitavecchia e dell'area retrostante come parte integrante della strategia di riposizionamento competitivo adottata dalla Regione Lazio per la programmazione dei fondi FESR 2014-20.

L'analisi viene sviluppata in riferimento ad obiettivi generali che leggono il ruolo del Porto sotto almeno tre aspetti: 1) come infrastruttura al servizio di un sistema manifatturiero impegnato in un crescente sforzo di internazionalizzazione; 2) come generatore di investimenti innovativi coerenti con la "Specializzazione intelligente" regionale, in particolare nel campo della green economy; 3) come luogo di sperimentazione di pratiche capaci di innalzare il livello di competitività del territorio.

Questa impostazione considera le prospettive di sviluppo di Civitavecchia soprattutto in funzione del riposizionamento competitivo del sistema produttivo regionale, quindi dal lato dell'offerta. Leggendo infatti le prospettive del Porto principalmente dal lato della domanda (sviluppo futuro atteso del commercio mondiale, traiettoria di sviluppo del traffico container etc.), si rischia di trascurare le esigenze di riconversione dell'offerta produttiva della Regione, che a loro volta nascono dalla necessità di ridurre la dipendenza dell'economia laziale sia dal ciclo della domanda pubblica, sia dagli andamenti specifici della città di Roma.

Per queste ragioni, nello studio si sottolinea che le politiche regionali hanno esplicitamente assunto l'obiettivo di una diversificazione produttiva che passi attraverso un maggior peso del settore manifatturiero e proprio in questa prospettiva di riconversione dal lato dell'offerta sembra utile collocare la riflessione sullo sviluppo del Porto di Civitavecchia e sulla sua area circostante

Contenuti e risultante emerse

La prima parte si focalizza sull'analisi del contesto socio-economico e industriale di riferimento. Per quanto riguarda il Lazio l'analisi statistica mostra le ampie potenzialità di accrescimento delle quote di mercato su mercati lontani, prevalentemente extra- europei, anche in presenza di un'invarianza delle specializzazioni produttive.

Le trasformazioni nel comparto automotive e il programma di riposizionamento competitivo promosso dalla Regione possono peraltro far ritenere troppo prudenziale l'ipotesi di invarianza delle specializzazioni produttive, suggerendo di utilizzare piuttosto una chiave di lettura di tipo evolutivo, al pari delle dinamiche di fondo del commercio internazionale.

All'interno di questo percorso evolutivo, le prospettive di crescita sui mercati esteri dell'industria regionale possono essere ulteriormente irrobustite attraverso una migliore integrazione fra servizi evoluti e comparto manifatturiero, come si argomenta in maniera dettagliata nell'analisi.

Nell'ambito di questo schema di tipo cumulativo, le ipotesi di sviluppo del Porto di Civitavecchia possono e devono essere lette come parte integrante di un percorso di accrescimento della competitività territoriale, basato sull'integrazione fra manifatturiero e servizi di alta qualità, con l'espansione sui mercati esteri a fare da collante.

Anche l'eventuale intervento sull'area retro portuale (che sarà ripreso ampiamente nella terza parte) deve essere collocato in quest'ottica, che implica un avanzamento qualitativo delle produzioni assai più pronunciato di quello incorporato in una più semplice ipotesi di crescita del Porto in funzione della domanda interna di Roma.

Le analisi della prima parte conducono a definire una matrice dei punti di forza e debolezza riferite ai fattori di competitività e internazionalizzazione dell'economia laziale. Ciò che emerge è che le spinte innovative del sistema laziale sono robuste, ma ancora circoscritte. E' importante che esse siano riportate a sistema e canalizzate all'interno di un orientamento unitario di politica industriale, costruendo in tal modo quella massa critica oggi assente per imprimere un effettivo rafforzamento al sistema manifatturiero e a un processo di internazionalizzazione diffusa.

Più in particolare si osserva che la debolezza di fondo del tessuto produttivo caratterizza anche l'area di Civitavecchia. Per una netta inversione di tendenza è necessario che lo sviluppo del porto e dell'area retrostante si prefigga la costruzione di un modello integrato, che assuma da subito una dimensione almeno regionale e che sia capace di intercettare le traiettorie più innovative del sistema produttivo laziale.

Nella seconda parte è stata approfondita ed indicata in maniera puntuale l'offerta portuale e logistica del porto di Civitavecchia e delle aree retro portuali, che si basa non solo sull'offerta attuale generata dalle attrezzature in funzione, ma, soprattutto, sul panorama dei programmi e dei progetti di investimento che riguardano l'area di influenza del porto a breve e medio periodo. Un innalzamento quali-quantitativo dell'offerta portuale e logistica che è stato pensato in funzione di un'area vasta ben superiore a quella tradizionalmente servita che si limitava alla Maremma Laziale ed all'area di Roma.

Sono passati poi in rassegna i documenti programmatici disponibili necessari per analizzare la pianificazione in atto per l'area portuale di Civitavecchia. SI accenna al Piano nazionale della logistica 2012 - 2020 del MIT; al Piano Operativo Portuale; al Programma per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T).

Nella parte di analisi dedicata ai Piani e Programmi del porto di Civitavecchia si elenca tutta una serie di interventi volti sinergicamente a far entrare Civitavecchia nel network delle reti Ten-T, all'interno dei corridoi e nodi di rete multimodali europei, con il fine di replicare nelle merci e nella logistica il modello collaudato delle crociere e di fare del porto della Capitale un hub per container e altre tipologie di merce. In questo quadro si analizzano anche gli impatti su tutto il territorio alle spalle del porto.

Nel quadro degli interventi programmati nello studio si segnala una importantissima infrastruttura per il Porto di Civitavecchia - il Nuovo Terminal Container - che consentirà di gestire oltre un milione di container, mentre la nuova banchina con profondità di 17 metri renderà possibile l'accosto delle grandi navi porta-container transoceaniche. Dimensioni che proiettano, potenzialmente, Civitavecchia nella fascia degli scali europei più importanti del traffico merci.

Un ulteriore progetto innovativo segnalato sono le prime due banchine elettrificate del Mediterraneo, dove si sperimenterà la tecnologia che consentirà di alimentare a gas le navi in sosta, e si produrrà energia dal moto ondoso. Il progetto si basa sulla produzione di energia elettrica derivante dalle onde del mare, dotando quindi il porto di strutture che mirano ad essere

un punto aggiuntivo alle diverse politiche di economia verde e di energie rinnovabili, così come si illustrano le proposte dell'Autorità portuale di Civitavecchia che sono il suo contributo alla stesura condivisa del piano di sviluppo del sistema portuale nazionale. Più in particolare si analizzano le proposte integrate per tutti e tre i porti che costituiscono il "Network" dei porti laziali messe a punto dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Nell'Appendice alla seconda parte del Rapporto viene richiamato lo studio sulla portualità italiana del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE). Richiamo opportuno, atteso che il porto di Civitavecchia rientra a pieno titolo nelle strutture interessate dalla programmazione economica.

In particolare si traccia l'evoluzione del traffico nei porti italiani in una comparazione con i principali concorrenti europei e mediterranei e le sue principali caratteristiche. Un quadro dei porti Italiani e degli investimenti necessari per il rilancio del settore nel quale Civitavecchia rappresenta una componente non secondaria. L'utilità dell'analisi deriva dal fatto che è una sintesi della situazione della portualità italiana che individua i punti nevralgici sui quali è necessario intervenire.

La terza parte dello studio è focalizzata sull'analisi della domanda dei flussi merci e passeggeri e del sistema di imprese operante nel retroporto. In estrema sintesi si ribadisce in questa sezione la necessità di impostare la lettura dei dati in termini dinamici, legandola alle traiettorie di riposizionamento competitivo del sistema produttivo regionale e alle necessità di arricchimento infrastrutturale che esse pongono.

Più in particolare nei primi due capitoli viene sviluppata una analisi dettagliata sui traffici merci e passeggeri in una comparazione nazionale ed internazionale, Nel terzo capitolo si analizza la struttura produttiva di Civitavecchia e dell'area del retroporto.

Va precisato che l'analisi sulla struttura produttiva di Civitavecchia viene condotta sui dati relativi alle società di capitale operanti nell'area. Queste ultime non esauriscono il panorama delle attività economiche, ma certo costituiscono la parte più robusta del tessuto produttivo e ad esse è corretto fare riferimento se si vogliono valutare le prospettive di sviluppo futuro del territorio.

Riguardo un'ipotesi di sviluppo centrata sulla crescita delle attività retro portuali si evidenzia che esso può contare su un tessuto imprenditoriale più spesso di quello delimitato dalle sole branche manifatturiere.

Nello studio si precisa che l'area retro portuale - dove sono possibili nuovi insediamenti produttivi in un'area che misura oltre 5 milioni di metri quadri, - è una dimensione che effettivamente legittima l'ipotesi di avvio di un cosiddetto Distripark.

Distripark che, secondo il regolamento comunitario, rende possibile la libera manipolazione delle merci beneficiando di agevolazioni doganali, perché "free area" o "free port". Inoltre la creazione di un Distripark crea una candidatura naturale per il riconoscimento di uno status doganale di ZES 8° equivalente.

Riguardo il Distripark nell'analisi c'è un importante "caveat". Il futuro del porto di Civitavecchia e ancor più l'addensamento produttivo nell'area retrportuale sono affidati a un'opera di programmazione che sappia consolidare traiettorie i cui contorni sono ancora da definire. In altri termini flessibilità, coerenza intertemporale e disponibilità all'investimento costituiscono i pilastri di un programma che ha, al suo interno, effettive potenzialità di sviluppo.

A conclusione della terza parte si riporta una stima econometrica sulle prospettive di crescita del traffico merci del Porto di Civitavecchia, che lega la dimensione futura del traffico merci di Civitavecchia ad alcune variabili macroeconomiche, per le quali vengono misurati coefficienti riferiti alle singole realtà regionali.

Più in particolare gli andamenti macroeconomici generali (crescita e inflazione) e la propensione all'esportazione sono tutte variabili a cui associare, ancorché con differente significatività, le prospettive di sviluppo delle attività portuali.

Nella quarta parte del Rapporto, le potenzialità di sviluppo del Porto di Civitavecchia sono collegate alla definizione di un piano organico di crescita sia dell'area portuale che di quella retrostante.

Più in particolare le tre direttrici sulle quali muoversi sono:

- il rafforzamento e ammodernamento delle infrastrutture portuali,dove gli interventi di maggior rilievo sono quelli volti a ridurre i fabbisogni energetici, via obbligata a fronte di un aumento dei traffici gestibili in un quadro di sostenibilità ambientale;
- l'insediamento di attività produttive nell'area retro portuale, dove l'obiettivo sfidante dovrà essere la capacità di una ristrutturazione competitiva delle filiere che fanno riferimento al porto, nei campi della produzione industriale, dell'industria del turismo e di quella cantieristica/meccanica. Più in particolare la ristrutturazione

competitiva delle filiere impone loro di inserirsi e/o potenziare la loro presenza nelle catene globali del valore;

- le innovazioni capaci di fluidificare il transito delle merci e quindi della competitività relativa del porto, i cui standard potranno essere elevati in misura significativa attraverso un utilizzo pervasivo delle tecnologie dell'informazione. Fluidificazione che dovrà essere gestita con forte attenzione al problema della sicurezza nel trasporto e nel commercio merci.

Processi di crescita incentrati su queste direttrici di investimento potranno essere favoriti da un *framework* normativo di agevolazioni fiscali, realizzabile sull'esempio di altre esperienze internazionali, ma anche nazionali, attraverso il riconoscimento dello stato di Zona Economico Speciale (ZES) dell'area retroportuale di Civitavecchia.

Nell'ottica di effettuare un confronto puntuale con le realtà concorrenti del porto di Civitavecchia all'interno dell'UE, la quarta parte del Rapporto sintetizza in forma tabellare le informazioni esistenti in merito alle tipologie di agevolazioni adottate dagli Stati membri. Si precisa che l'analisi è stata condotta in senso ampio curando di evidenziare le normative che, nei singoli paesi, definiscono il concetto di "Zona Franca".

Una ricognizione è stata ugualmente condotta con riferimento agli stati non UE che presenta un panorama diversificato.

Un ulteriore punto su cui è sta focalizzata l'analisi di questa parte dello studio attiene alla misurazione del rilievo delle attività del network portuale laziale, di cui Civitavecchia è magna pars. Da una rielaborazione di alcuni dati riferiti al Lazio contenuti in un recente Rapporto del SRM emergono importanti moltiplicatori.

Per il valore aggiunto si avrebbe un incremento dell'1,82% per ogni punto di aumento delle dimensioni portuali. Per l'occupazione sarebbe pari all' 1,78%. In entrambi i casi i moltiplicatori sono superiori a quelli riferibili al sistema portuale italiano presi nel suo insieme. Va sottolineato che è positivo anche il moltiplicatore della produttività, ciò significherebbe che la crescita dimensionale del network portuale regionale determinerebbe anche un aumento di efficienza.

Nello studio è stata infine condotta una analisi costi-benefici che è stata basata su 3 presupposti:

- esistenza di un intervento che incida sul bilancio pubblico, come nel caso di realizzazione di una ZES; implementazione che è stata prospettata in maniera articolata atteso che sono stati indicati 3 differenti modelli gestionali;
- presenza di uno o più soluzioni tecniche, economiche e finanziarie di realizzazione fisica dell'investimento oggetto di valutazione, correlate alla realizzazione di una ZES. Investimento che implica di stimare con un certo grado di attendibilità: modello gestionale di ZES scelto; costi di investimento; costi di gestione.
- possibilità di determinare una stima in volume, prezzi e valore della domanda potenziale per i beni o servizi offerti attraverso la realizzazione dell'investimenti. Più in particolare la domanda potenziale dovrà essere qualificata in termini di effetti incrementali in base a differenti ipotesi.

A tal riguardo, il Rapporto offre un approfondimento sulla struttura metodologica, con cui costruire valutazioni comparative fra uno scenario in cui venga mantenuto l'attuale modello logistico e siano stimati gli investimenti che i privati comunque farebbero senza la realizzazione della ZES e l'ipotesi di realizzazione della ZES con analisi costi-benefici.

Una esaustiva analisi costi-benefici imporrebbe poi una valutazione dal lato dell'Autorità di gestione ed una ulteriore valutazione dal lato delle istituzioni pubbliche, considerate per territorio a livello nazionale e regionale e per origine dei fondi anche a livello comunitario. Dal lato dell'investitore privato, va data infine misura dell'impatto di forme di agevolazione pubblica, che possono avere effetti molto rilevanti dal punto di vista della sostenibilità finanziaria in termini sia di tasso dei rendimenti dei capitali apportati, sia di equilibri finanziari di lungo periodo.