

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

Luglio 2016

con il Contributo



Il Rapporto è stato elaborato con  
la collaborazione scientifica di



# Indice

<b>INTRODUZIONE</b>	7
<b>PARTE PRIMA</b>	13
<b>ANALISI DEL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO E INDUSTRIALE DI RIFERIMENTO</b>	
1. Tendenze in atto nel commercio mondiale	15
2. La collocazione del Lazio nel commercio mondiale	20
3. La struttura produttiva laziale e gli obiettivi di riposizionamento competitivo	25
4. La matrice dei punti di forza e debolezza	28
<b>PARTE SECONDA</b>	31
<b>ANALISI DELL'OFFERTA PORTUALE E LOGISTICA DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA E DELLE AREE RETRO PORTUALI</b>	
1. Il porto di Civitavecchia	34
1.1 Offerta infrastrutturale	34
1.2 Le strutture attuali del porto	35
2. La pianificazione portuale e territoriale in atto e programmata	37
2.1 Piano nazionale della logistica 2012-2020 del MIT	37
2.2 Piano operativo portuale	38
2.3 Programma per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T)	39
2.3.1 Trasporto ferroviario	42
2.3.2 Trasporto stradale	43
2.3.3 Rete degli aeroporti	44
2.3.4 Rete dei porti marittimi	44
2.3.5 Rete dei terminali ferro-strada	44
2.3.6 Dimensione multimodale	45
2.3.7 Elenco dei progetti	45
3. Piani e programmi del porto di Civitavecchia	47
3.1 Il piano di sviluppo del porto di Civitavecchia	47
3.2 Piano regolatore portuale	49
3.3 Pianificazioni connesse allo sviluppo del PRG del porto di Civitavecchia	51
3.4 Le aree interne di riferimento di Civitavecchia – GAL Tuscia Romana	52

3.5	Il nuovo terminal container e gli altri progetti di investimento	53
3.6	Il piano di sviluppo delle infrastrutture stradali	54
4.	Le proposte dell'autorità portuale di Civitavecchia	57
4.1	La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP (Programma Triennale dei Lavori Pubblici)	57
4.2	L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria	59
4.3	Gli interventi in corso di realizzazione – Gli interventi proposti	60
5.	<u>Appendice 1</u> : lo studio sulla portualità italiana del dipartimento per la programmazione e il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE)	61
5.1	I traffici portuali italiani	62
5.2	Lo sviluppo dei traffici	64
5.3	La programmazione nazionale e la politica europea	65
5.4	La dotazione infrastrutturale	66
5.5	I fondali e il dragaggio	67
5.6	Gli spazi a terra	67
5.7	Le attività ferroviarie	68
5.8	L'interscambio commerciale	68

## **PARTE TERZA** 71

### **ANALISI DELLA DOMANDA DEI FLUSSI MERCI E PASSEGGERI E DEL SISTEMA DI IMPRESE OPERANTE NEL RETRO PORTO**

1.	Il posizionamento di Civitavecchia nei flussi di merci	73
2.	Il posizionamento di Civitavecchia nei flussi di passeggeri	79
3.	La struttura produttiva di Civitavecchia e l'area del retro-porto	84
3.1	La struttura produttiva	84
3.2	Il retro-porto	86
4.	Le prospettive di crescita del traffico merci del Porto di Civitavecchia. Una stima econometrica	90

## **PARTE QUARTA** 93

### **ANALISI DELLE POTENZIALITÀ DI SVILUPPO**

1.	Le linee di investimento attivabili	95
2.	Diffusione e tipologia delle Zone Economiche Speciali nel mondo	98
2.1	I paesi UE	98
2.2	I paesi non UE	105

<b>3. L'impatto economico delle attività portuali</b>	115
<b>4. Impostazione di un'analisi costi-benefici</b>	119
4.1 Aspetti generali	119
4.2 Struttura metodologica	121
4.3 Valutazione dal lato dell'Autorità di gestione	123
4.4 Valutazione dal lato dell'operatore pubblico	126
4.5 Valutazione dal lato dell'investitore privato	127



# INTRODUZIONE

In questo Rapporto le potenzialità di sviluppo del Porto di Civitavecchia e dall'area retrostante vengono analizzate come parte integrante della strategia di riposizionamento competitivo adottata dalla Regione Lazio per la programmazione dei fondi FESR 2014-20. L'analisi viene cioè contestualizzata in riferimento ad obiettivi generali che leggono il ruolo del Porto sotto almeno tre aspetti: come infrastruttura al servizio di un sistema manifatturiero impegnato in un crescente sforzo di internazionalizzazione; come generatore di investimenti innovativi coerenti con la "Specializzazione intelligente" regionale, in particolare nel campo della green economy; come luogo di sperimentazione di pratiche capaci di innalzare il livello di competitività del territorio. Nell'intersezione di questi tre obiettivi generali viene collocata l'analisi dei possibili insediamenti produttivi nell'area retro portuale.

L'impostazione adottata completa, ma allo stesso tempo si pone in alternativa, ad altri lavori più direttamente focalizzati sulle esigenze di ritorno dell'investimento privato e per questo assimilabili a un piano industriale volto a identificare i bacini di domanda del Porto più facilmente attivabili. All'interno di una simile impostazione, un aspetto importante è certamente rappresentato dalla possibilità di veicolare la soddisfazione della domanda di consumo espressa dall'area metropolitana di Roma, che implicitamente propone il Porto come luogo per il transito di crescenti flussi di importazioni. Tuttavia, se il bacino di domanda romano ha un rilievo indubitabile in un'ottica di profittabilità di breve termine, esso è assai meno importante se riferito a strategie di politica pubblica regionale che abbiano una prospettiva di medio e lungo periodo.

Un ulteriore limite è costituito dal fatto che, nell'impostazione centrata sul ruolo gravitazionale di Roma, la contabilità di riferimento rimane quella collegabile ai flussi di turismo crocieristico, rispetto ai quali Civitavecchia ha, nel corso degli anni, guadagnato quote di rilievo. L'accoglienza turistica esercita infatti importanti effetti moltiplicativi, attraverso la spesa di consumo e soggiorno attivata sul territorio circostante. Analoghi impulsi moltiplicativi non possono tuttavia essere attribuiti a un incremento delle importazioni di merci. Al contrario, dal punto di vista contabile un aumento delle importazioni determina una riduzione del Pil e già questo semplice fatto ne abbassa il rilievo in termini di rendimento sociale dell'investimento (e di interesse per la politica economica regionale). Inoltre, leggendo le prospettive del Porto principalmente dal lato della domanda di consumo di Roma, si sottovalutano le più generali esigenze di riconversione dell'offerta produttiva della Regione, che a loro volta nascono proprio dalla necessità di ridurre la dipendenza

dell'economia laziale sia dal ciclo della domanda pubblica, sia dagli andamenti specifici della capitale.

Per queste ragioni, le politiche regionali hanno esplicitamente assunto l'obiettivo di una diversificazione produttiva che passi attraverso un maggior peso del settore manifatturiero e il presente Rapporto colloca in questa prospettiva di riconversione dal lato dell'offerta la riflessione sullo sviluppo del Porto di Civitavecchia e sulla sua area circostante.

Un aspetto centrale nel rafforzamento del settore manifatturiero è appunto quello dell'internazionalizzazione. Su di esso si concentra il primo capitolo del Rapporto, che analizza la struttura del sistema produttivo regionale all'interno delle principali dinamiche del commercio mondiale. I dati esaminati tracciano un quadro non privo di criticità. In particolare, anche se pochi dubbi si possono avere sul ruolo che l'apertura ai mercati esteri riveste per i processi di crescita delle imprese, viene evidenziato come, nell'attuale fase storica, questi stessi mercati siano interessati da una forte volatilità. Inoltre, lo stesso impulso che il commercio estero trasmette alla dinamica del Pil appare influenzato, non positivamente, dalla trasformazione in corso nelle cosiddette "catene globali del valore".

Allo stesso tempo, l'analisi mostra le potenzialità non ancora sfruttate di accrescimento delle quote di mercato delle esportazioni laziali sui mercati più lontani, prevalentemente extra-europei. Le trasformazioni nel comparto *automotive* e il programma di riposizionamento in cui il sistema imprenditoriale appare impegnato, rafforzano ulteriormente queste potenzialità di crescita, all'interno di un processo evolutivo che può ugualmente sfruttare una migliore integrazione fra servizi evoluti e comparto manifatturiero. E' quest'ultimo un aspetto sul quale il Lazio può sfruttare importanti vantaggi comparati, dati il forte sviluppo del cosiddetto terziario avanzato.

In sostanza, l'analisi sviluppata nella prima parte del Rapporto consente di evidenziare come le ipotesi di sviluppo del Porto di Civitavecchia debbano essere prioritariamente inserite all'interno 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 deve essere necessariamente 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.

Sulla base di questa impostazione di riferimento, la seconda parte del Rapporto passa in rassegna i numerosi progetti di investimento riferibili al porto di Civitavecchia, o perché proposti dall'Autorità portuale, o perché inseriti

nell'ambito di programmi europei e nazionali, o perché appoggiati dagli interlocutori regionali. Si tratta di una panoramica ampia, che mostra il forte interesse suscitato negli investitori privati dal porto e che per questo è meritevole della massima attenzione da parte della politica economica regionale.

La terza parte dello studio si focalizza sui flussi merci e passeggeri del porto e sul sistema di imprese che potrebbe avviare l'insediamento nell'area retrostante. 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 viene sviluppata una analisi dettagliata sui traffici merci e passeggeri in una comparazione nazionale ed internazionale, per poi esaminare la struttura produttiva di Civitavecchia, utilizzando i dati delle società di capitale operanti nell'area, compresi i comuni limitrofi. Le società di capitale non esauriscono naturalmente il panorama delle attività economiche della zona, 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. L'analisi evidenzia altresì che il futuro del porto di Civitavecchia e ancor più l'addensamento produttivo nell'area retroportuale sono affidati a un'opera di programmazione che sappia consolidare traiettorie i cui contorni sono ancora da definire. Flessibilità, coerenza intertemporale e disponibilità all'investimento costituiscono i pilastri di un programma che ha effettive potenzialità di sviluppo, ma che deve essere costruito nel tempo con il concorso di tutti i soggetti interessati.

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 e ultima parte del Rapporto, le potenzialità di sviluppo del Porto di Civitavecchia sono collegate all'effettiva attuazione di un percorso di investimento, che si valuta debba essere riferito a tre direttrici interconnesse: il

rafforzamento e ammodernamento delle infrastrutture; l'insediamento di nuove attività produttive; l'avvio di innovazioni capaci di elevare il livello di competitività del porto.

Processi di crescita incentrati su queste direttrici di investimento potranno trovare effettivo stimolo nelle agevolazioni fiscali abitualmente riconosciute alle cosiddette Zone Economiche Speciali. A tal riguardo, il Rapporto offre due contributi che si pensa possano essere utili al decisore politico. Da una parte si costruisce un prospetto sintetico sulle agevolazioni fiscali di cui fruiscono le zone portuali in gran parte del mondo. Da questo confronto emerge come l'Italia sia fra i paesi che meno ricorre a questo tipo di incentivazione. Dall'altra parte, si definisce una metodologia su cui basare un rigoroso calcolo dei costi e benefici connessi alle attività di investimento nel porto, che deve tenere in considerazione sia la natura dell'investitore, sia le scelte che verranno compiute in merito al modello di gestione di un'eventuale ZES.

Se quelli fin qui sintetizzati sono i principali risultati emersi dallo studio, quali indicazioni più generali possiamo trarre per l'impostazione di una politica regionale finalizzata allo sviluppo del porto di Civitavecchia?

Un primo aspetto che ci sembra doveroso sottolineare, puntualmente messo in evidenza dai prospetti analitici del Rapporto, è la diffusione che in tutto il mondo, ma non in Italia, hanno le zone franche e le altre forme di agevolazione fiscale riconosciute alle aree portuali. Intervenire in questo senso diventa quindi un passo quasi necessario per recuperare uno svantaggio competitivo indotto da diverse scelte di politica economica. In un certo senso, si tratterebbe di ripristinare regole equilibrate nel gioco della concorrenza internazionale, che riguarda anche i porti, semplicemente facendo proprie decisioni che altrove sono operativa già da molti anni.

Un secondo punto riguarda appunto il gioco della concorrenza mondiale. Nell'insistere sulla necessità di adottare chiavi di lettura dinamiche, abbiamo a mente come la configurazione dei vantaggi comparati vada trasformandosi con grande velocità, per cui spesso occorre correre anche solo per stare fermi e non perdere terreno. Questa osservazione è particolarmente attinente al mondo della portualità, che è mosso dall'emergere di nuovi insediamenti, vivacizzati da ingenti investimenti internazionali e per questo capaci di conquistare, con grande rapidità, quote importanti dei traffici marittimi. Non basta quindi limitarsi a prefigurare traiettorie tendenziali di crescita degli scambi all'interno dei quali collocare il futuro di Civitavecchia; è piuttosto necessario adoperarsi affinché non vi siano nel prossimo futuro ulteriori cedimenti sul terreno della competitività. Per questo è importante dare seguito alle proposte di investimento dei soggetti privati, che abbiamo visto essere numerose e

circostanziate, sostenendole, laddove utile, con politiche pubbliche adeguate.

Al ruolo del decisore pubblico dedichiamo un'ultima osservazione. Occorre avere chiaro che molti dei paradigmi di sviluppo affermatasi nei decenni recenti vedono centrale il ruolo dell'operatore pubblico come soggetto programmatore e attivatore del circuito degli investimenti produttivi. E' questo il caso delle economie asiatiche, ma nella stessa direzione vanno gli esempi di nazioni a noi più vicine, come Francia e Germania. In tale ambito, quello che qui preme sottolineare è che un intervento per il rafforzamento di Civitavecchia deve saper combinare strumenti diretti e indiretti. Accanto a incentivi destinati alle scelte localizzative delle imprese nell'area portuale, possono essere infatti contemplati interventi capaci di incidere sulla più generale competitività del contesto territoriale di riferimento. Ed è qui indubbio che un balzo in avanti nelle prospettive di sviluppo del porto potrà derivare dalla capacità di coinvolgere, al di là del contesto locale, soggetti imprenditoriali di grandi dimensioni, di origine internazionale o quantomeno nazionale, a cui offrire il giusto mix di incentivi per favorire una localizzazione che si riveli anche capace di far crescere il tessuto locale di imprese. In altre parole, la sfida di Civitavecchia passa anche per la capacità di trovare, attraverso strumenti locali, un'interlocuzione globale.



## **PARTE PRIMA**

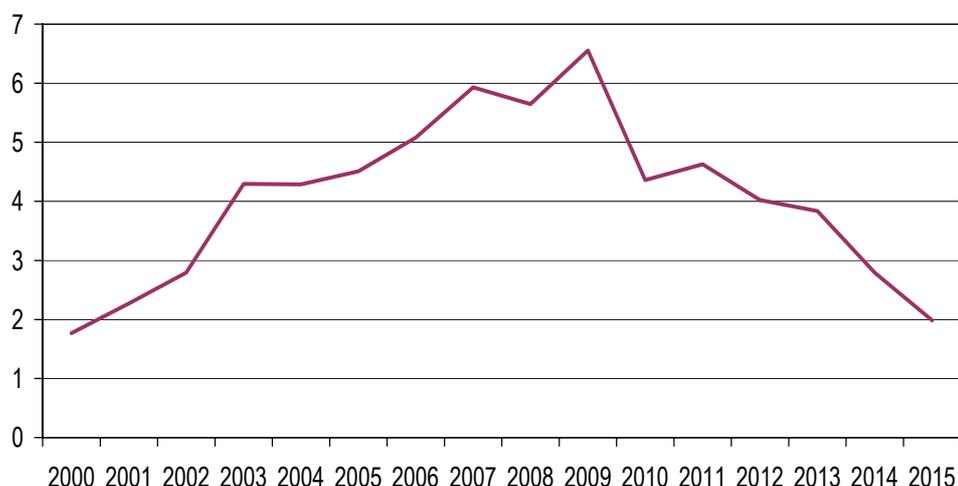
### **ANALISI DEL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO E INDUSTRIALE DI RIFERIMENTO**



## 1. Tendenze in atto nel commercio mondiale

Almeno fino all'inizio del corrente decennio, le prospettive del commercio internazionale sono state lette in chiave di forte dinamicità e principalmente riferite alla spinta ad esse fornita dalle economie emergenti. All'interno di questo schema di analisi, lo sviluppo delle catene globali del valore è stato a suo volta considerato come uno dei fattori di maggiore propulsione degli scambi. I più recenti andamenti congiunturali gettano però più di un'ombra su tali linee. Da cinque anni il Pil delle economie emergenti registra infatti un accentuato rallentamento, tradottosi in un progressivo riassorbimento del differenziale di crescita rispetto ai paesi avanzati (grafico 1). Il crollo dei prezzi del petrolio e delle altre materie prime, la riduzione dei flussi di capitali dall'estero, l'instabilità valutaria, la crescente volatilità dei mercati finanziari, sono tutti elementi intervenuti a frenare l'attività economica nell'area emergente e ad essi si associa un andamento cedente degli scambi mondiali.

**Grafico 1. Divergenza tra i tassi di crescita delle economie emergenti e avanzate** (punti percentuali)



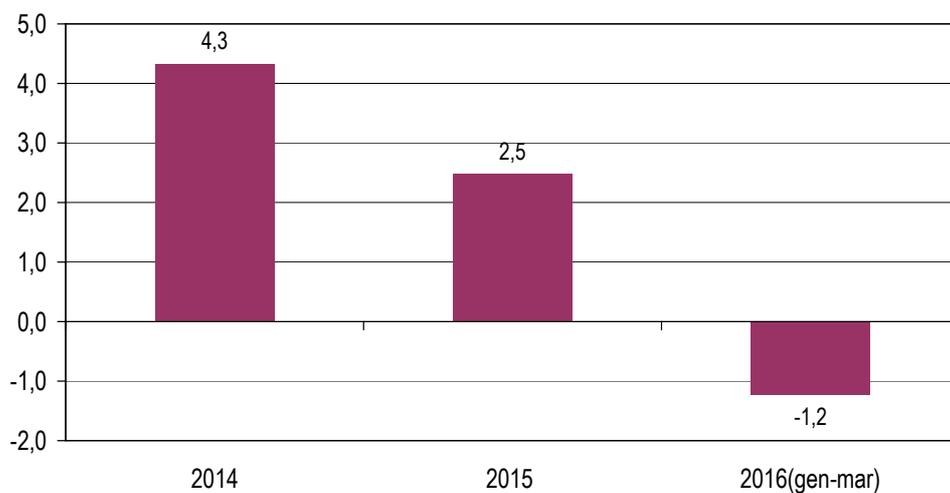
Fonte: elaborazioni CER su dati IMF, WEO database.

Come si osserva dal grafico 2, il saggio di incremento del commercio internazionale si è dimezzato nel 2015 rispetto al 2014 (dal 4,3 al 2,5%) e ha registrato una flessione nei primi tre mesi del 2016 (-1,2%). Ciò è derivato proprio dall'inversione del contributo fornito dai paesi emergenti, di cui si dà illustrazione nel grafico 3. Mentre nel 2012-14 esportazioni e importazioni di quest'area sono aumentate più che nelle economie avanzate, il contrario si è verificato lo scorso anno e il 2016 si va appunto caratterizzando per variazioni

negative. Lo stesso grafico evidenzia come anche nei paesi avanzati stia ormai prevalendo un movimento cedente dei commerci (con una variazione nulla nei primi tre mesi dell'anno), laddove nel 2015 si era invece osservata un'accelerazione (dal 3,1 al 3,7%). Secondo le previsioni del CER, inoltre, il recupero prefigurabile per gli scambi mondiali a partire dal 2017 sarebbe incompleto, tanto che, con diretto riferimento all'Italia, il contributo fornito dalle esportazioni alla crescita del Pil italiano resterebbe anche nel 2017-18 costantemente al di sotto del valore segnato lo scorso anno (grafico 4).

### Grafico 2. Variazioni del commercio mondiale

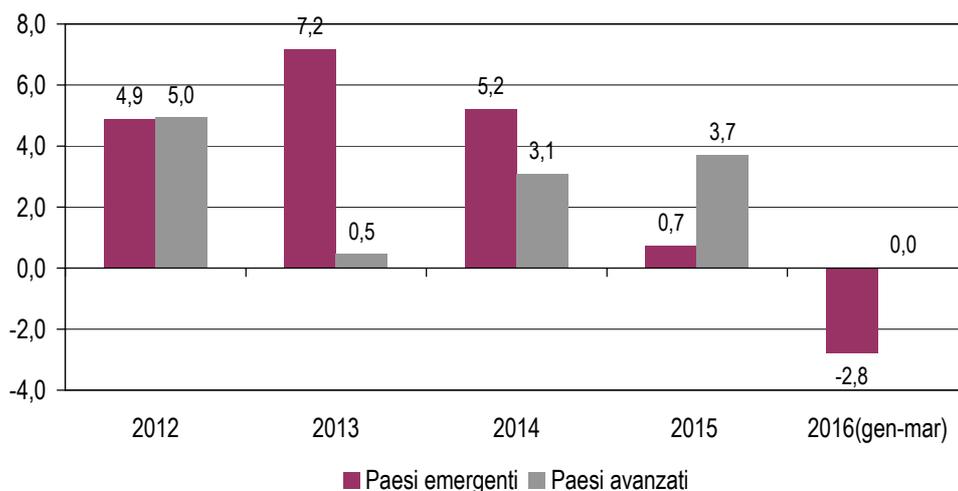
(media di esportazioni e importazioni)



Fonte: elaborazioni CER su dati CPB.

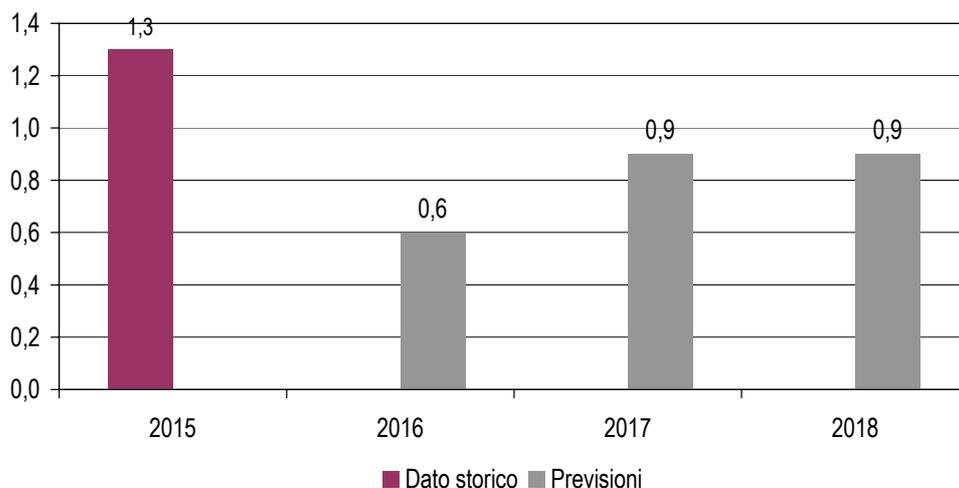
### Grafico 3. Variazioni degli scambi nelle aree emergente e avanzata

(media di esportazioni e importazioni)



Fonte: elaborazioni CER su dati CPB.

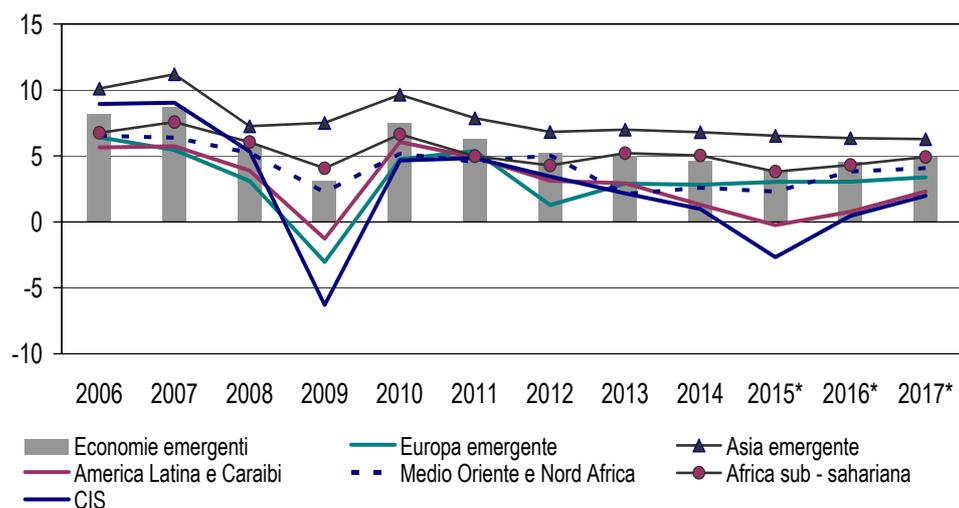
**Grafico 4. Italia: contributo delle esportazioni alla crescita del Pil (valori %)**



Fonte: Modello econometrico CER.

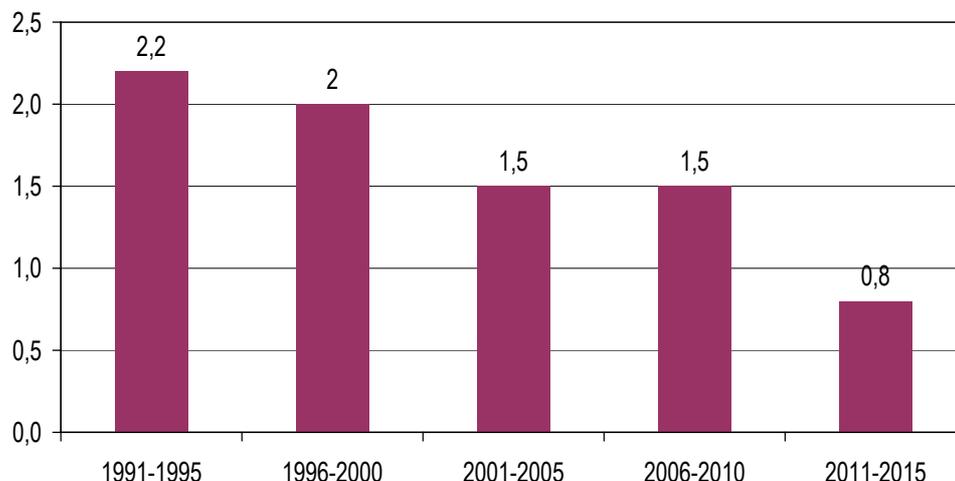
Le deboli prospettive del commercio mondiale sono da una parte da attribuire al fatto che le economie emergenti continuerebbero a registrare incrementi di Pil inferiori a quelli del recente passato (vedi grafico 5), dall'altra, e siamo qui di fronte a un fenomeno più generale, a un'osservata diminuzione dell'elasticità che lega il commercio mondiale alla crescita. Di quest'ultimo aspetto si dà conto nel grafico 6, che mostra l'accentuata riduzione del coefficiente di elasticità intervenuta nel 2011-15, con un valore sceso al di sotto dell'unità. In sostanza, se ancora nel precedente quadriennio ogni punto aggiuntivo di crescita del Pil mondiale si traduceva in una variazione di 1,5 punti dei commerci, a pari incrementi del prodotto corrispondono oggi aumenti degli scambi pari ad appena 0,8 punti.

**Grafico 5. Tassi di crescita del Pil nelle economie emergenti**



Fonte: IMF, WEO database.

**Grafico 6. Elasticità di lungo periodo del commercio mondiale alla crescita**



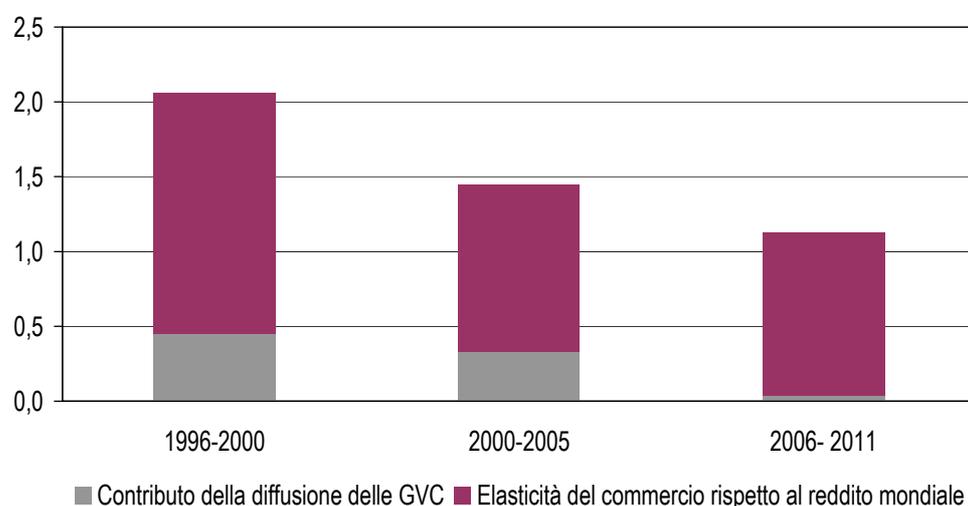
Fonte: elaborazioni CER su dati IMF WEO database.

La riduzione dell'elasticità del commercio internazionale alla crescita è attribuibile anche ad effetti ciclici, ma accanto a questi ultimi agiscono fattori strutturali, tali quindi da indurre mutamenti di lungo periodo. A tal riguardo, un primo fattore di cui tenere conto è che i processi di re-integrazione dell'Europa centro-orientale e della Cina nell'economia globale si stanno completando. Si tratta di fenomeni che, per loro natura, avevano un orizzonte temporale determinato, per cui i loro effetti sull'accelerazione degli scambi si sono via via esauriti. La Cina, in particolare, dopo anni di crescita basata sostanzialmente sulle esportazioni, sta iniziando a orientarsi maggiormente verso la propria domanda interna. Un secondo fattore deriva dall'apparente esaurimento dell'impulso fornito dalle catene globali del valore che, secondo le elaborazioni riportate nel grafico 7, sarebbe praticamente scomparso già a partire dalla seconda metà del passato decennio.

Lo sviluppo delle reti produttive internazionali ha infatti dato grande impulso al commercio internazionale negli anni Novanta e nei primi anni Duemila, contribuendo a incrementarne la sua elasticità rispetto alla crescita del Pil. Intuitivamente, un fenomeno basato su un meccanismo per cui la realizzazione di un prodotto avviene attraverso fasi portate avanti da aziende localizzate in più paesi ha comportato un aumento degli scambi tra questi, finalizzati alla trasmissione degli *output* di alcuni attori della catena, usati come *input* produttivi da altri. A ciò si aggiunge un effetto puramente statistico: il Pil viene calcolato in termini di valore aggiunto, mentre i flussi di commercio internazionale sono misurati in termini lordi. Per questo, se un bene viene prodotto nel paese A e venduto nel paese B, dove partecipa alla realizzazione di un altro bene, che poi viene a sua volta esportato, il valore del prodotto

iniziale viene conteggiato due volte nei flussi di commercio internazionale. Anche quello delle catene globali del valore, tuttavia, è un fenomeno che tende alla stabilizzazione. Col passare del tempo il grado di dispersione dei processi produttivi tende però a raggiungere un livello ottimale e potrebbe persino ridursi qualora le imprese decidessero di attuare una strategia di accorciamento delle loro catene del valore o di re-shoring. Per questo motivo, anche la spinta agli scambi proveniente dalle catene globali tende ad affievolirsi.

**Grafico 7. Contributo delle catene globali del valore all'elasticità del commercio mondiale alla crescita**



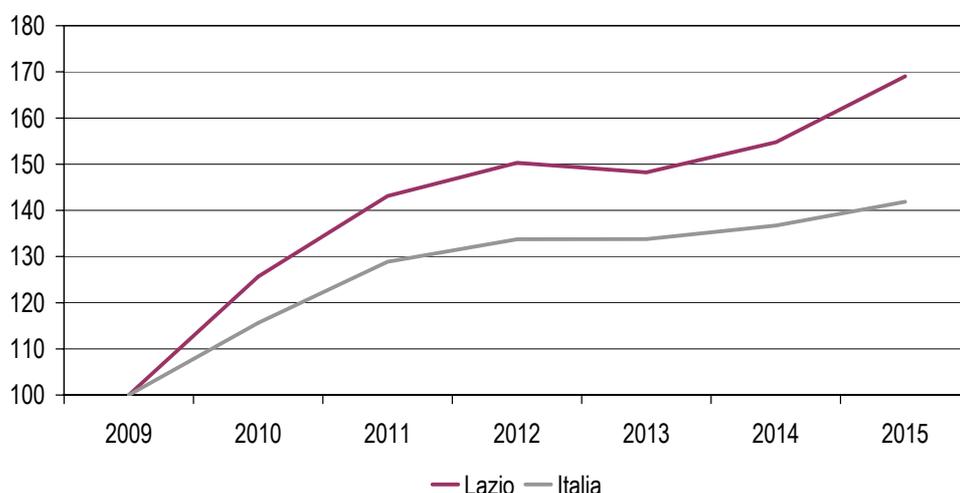
Fonte: elaborazioni CER su stime tratte da Borin e Mancini (2015).

Nel complesso, l'analisi delle tendenze più recenti evidenzia come il commercio mondiale sia soggetto a spinte evolutive continue, che possono assumere direzioni diverse a seconda delle condizioni del ciclo economico delle principali aree e che, al contempo, possono registrare rapide inversioni anche in termini strutturali. Ne consegue che anche le scelte di internazionalizzazione delle imprese debbano essere lette in chiave evolutiva, ossia alla luce di necessità di adattamento non interamente prefigurabili ex-ante, né per quanto riguarda i mercati di riferimento, né in relazione alle tipologie di prodotti da esportare. Questi aspetti vengono analizzati in dettaglio nel prossimo paragrafo, in cui la presenza delle imprese laziali sui mercati esteri viene collocata in uno schema di evoluzione dinamica del commercio mondiale.

## 2. La collocazione del Lazio nel commercio mondiale

Negli ultimi cinque anni le esportazioni del Lazio hanno registrato un andamento sensibilmente più vivace di quello medio nazionale. Come si osserva nel grafico 8, l'aumento cumulato del periodo è stato pari nel Lazio a quasi il 70%, contro il 42% circa in Italia. Il dato aggregato nasconde però una forte concentrazione settoriale, dal momento che il 55% delle esportazioni regionali origina dal settore farmaceutico (grafico 9). Anche in termini di mercati di destinazione, si osserva una concentrazione molto forte in Belgio che assorbe il 24% dell'export regionale (grafico 10). I due fattori sono tra loro legati, perché le multinazionali farmaceutiche concentrano nel Lazio una parte importante della produzione destinata ai paesi europei, che viene distribuita a questi ultimi passando proprio per il Belgio. Al di là di questa componente legata alle strategie di mercato seguita dalle multinazionali farmaceutiche, il rilievo delle esportazioni resta nel Lazio ancora contenuto, coerentemente con il basso peso dell'industria sul valore aggiunto regionale (grafico 11).

**Grafico 8. Incremento delle esportazioni nel Lazio e in Italia: indici, 2009=100**

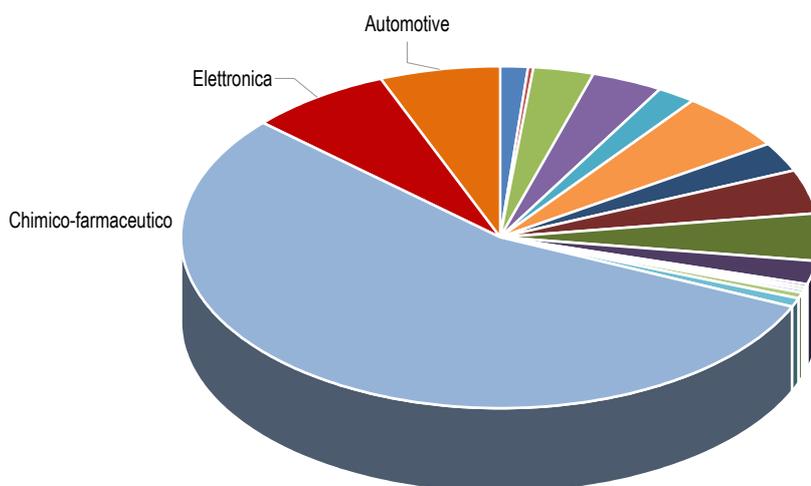


Fonte: Istat.

Ciò non significa che non vi siano nella regione ulteriori potenzialità di ampliamento della base produttiva manifatturiera e di crescita sui mercati esteri. A cominciare dalla prospettive che presenta oggi il settore dell'automotive che, pur essendo il terzo per importanza per le esportazioni laziali, ha subito negli ultimi anni un forte ridimensionamento di quota, scendendo dal quasi 12% del 2012 al 6,2% del 2015, in controtendenza con gli

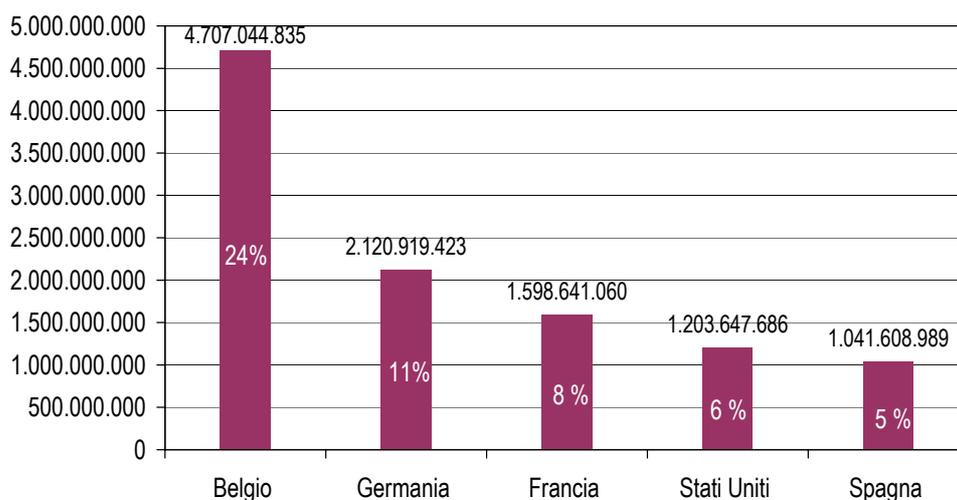
andamenti nazionali (grafico 12). La ristrutturazione degli impianti produttivi del casinate e il lancio di nuovi modelli prevalentemente destinati a mercati esteri, come l'Alfa Romeo Giulia, stanno però modificando questo andamento ed è probabile che già a partire da quest'anno si osserverà un'espansione della base produttiva nel comparto *automotive*, associata a un aumento della quota sulle esportazioni laziali.

**Grafico 9. Distribuzione settoriale delle esportazioni laziali (anno 2015)**



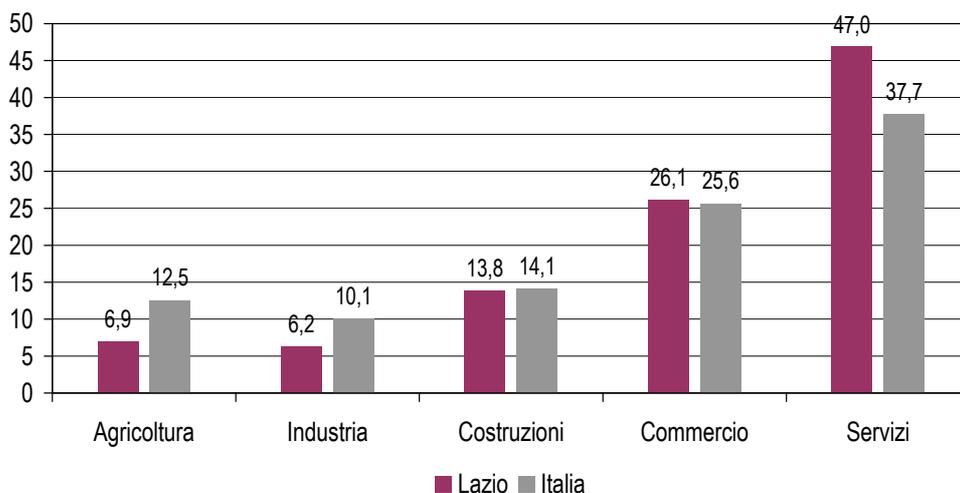
Fonte: Istat.

**Grafico 10. Primi cinque mercati di destinazione delle esportazioni laziali (anno 2015)**



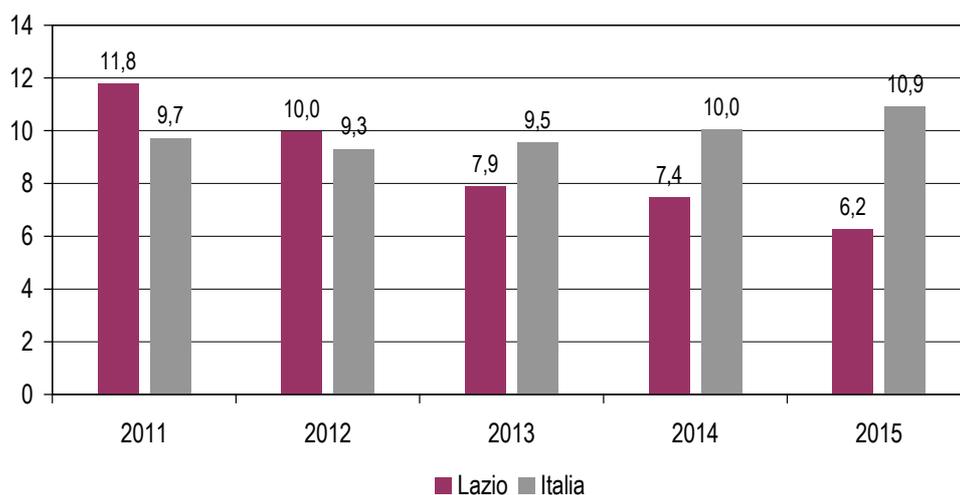
Fonte: Istat.

**Grafico 11. Distribuzione delle imprese per settore produttivo nel Lazio e in Italia**



Fonte: Istat.

**Grafico 12. Quota delle esportazioni auto motive sul totale: Lazio e Italia**



Fonte: Istat.

In termini più formali, le potenzialità di crescita dell'industria regionale sui mercati esteri possono essere analizzate considerando la minore o maggiore presenza nei settori e sui mercati più dinamici. A tal fine, nella tavola 1 sono stati elaborati degli indicatori di dinamicità settoriale del commercio internazionale (colonna 1), a cui sono stati affiancati degli indicatori di specializzazione settoriale delle esportazioni laziali. Premesso che entrambi gli indicatori sono calcolati rispetto all'andamento medio e che quindi valori superiori all'unità individuano situazioni di dinamicità e di specializzazione, l'intento è di verificare in quali casi vi sia coincidenza fra questi due elementi. In sostanza, la combinazione di due valori superiori all'unità descrive una situazione potenzialmente ottimale: non solo le esportazioni del settore sono in media più dinamiche delle esportazioni dell'industria manifatturiera nel suo

complesso, ma il Lazio già presenta un vantaggio comparato nel settore. Dai dati emerge come tra i settori considerati siano otto quelli di specializzazione della regione Lazio e solamente per tre di questi si rileva contemporaneamente un indice di dinamicità degli scambi superiore all'unità: fabbricazione di altri prodotti in porcellana e ceramica; fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; fabbricazione di apparecchiature per le reti di distribuzione e il controllo dell'elettricità.

**Tavola 1. Lazio: specializzazione dell'export e dinamica del commercio mondiale**

Comparti di specializzazione	Indice di specializzazione	Indice di dinamicità degli scambi
Fabbricazione pietre ornamentali e da costruzione, calcare, pietra di gesso, creta, ardesia	1,45	0,37
Fabbricazione di altri prodotti in porcellana e ceramica	4,94	2,42
Fabbricazione di aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	2,74	0,61
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi, semirimorchi	1,35	1,39
Fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici	8,37	0,43
Fabbricazione di motori, generatori e trasformatori elettrici	1,28	0,89
Fabbricazione di strumenti e apparecchi di misurazione, prova e navigazione; orologi	2,17	0,97
Fabbricazione di apparecchiature per le reti di distribuzione e il controllo dell'elettricità	1,28	1,14

Fonte: elaborazioni su dati Istat.

Anche in questo numero ristretto di casi, il Lazio non è stato quindi ancora in grado di cogliere i vantaggi di alcuni dei settori che presentano una buona dinamicità del commercio internazionale. Di ciò si dà valutazione più puntuale nella tavola 2, dove si riporta una misura di potenziale di quota non sfruttato dal Lazio negli otto settori di specializzazione della regione. L'elaborazione consente di rilevare un potenziale di quota non sfruttato superiore al 40% per le esportazioni di pietre ornamentali e da costruzione, calcare, pietra da gesso, creta, ardesia verso l'Asia orientale e l'area geo-economica NAFTA; per le esportazioni di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi verso l'Asia centrale e per le esportazioni di medicinali e preparati farmaceutici verso i paesi dell'Africa settentrionale. Margini di mercato meno ampi ma ancora utilizzabili si riscontrano, con valori del potenziale di quota non sfruttato compresi tra il 15% ed il 40%, per le esportazioni di aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi verso l'Oceania e per le esportazioni di medicinali e preparati farmaceutici verso il Medio Oriente e l'Asia centrale. Nel novero dei segmenti di mercato da considerare di interesse per le esportazioni regionali rientrano poi le esportazioni di prodotti in porcellana e ceramica verso l'America centro-meridionale e le esportazioni di strumenti e apparecchi di misurazione, prova e navigazione; orologi verso l'Africa settentrionale, con un potenziale di quota non sfruttato rispettivamente pari all'11,6% e al 10,9%.

**Tavola 2. Potenziale di quota non sfruttato – Regione Lazio (2012)**

Aree di business - Sviluppo Lazio tra i settori di specializzazione relativa del Lazio	Paesi europei non UE	Africa settentrionale	Altri paesi africani	NAFTA	America centro meridionale	Medio Oriente	Asia Centrale	Asia Orientale	Oceania	Unione Europea 27
<b>ARREDO - DESIGN</b> Estrazione di pietre ornamentali e da costruzione, calcare, pietra da gesso, creta, ardesia	1,59	3,59	-73,10	40,49	7,03	1,56	4,97	41,30	44,04	5,75
Fabbricazione di altri prodotti in porcellana e ceramica	-6,01	9,64	2,93	-1,52	11,59	-13,26	10,77	11,12	-13,38	1,36
<b>AEROSPAZIO</b> Fabbricazione di aeromobili, di veicoli spaziali e dei relativi dispositivi	5,67	-2,30	7,66	-4,71	3,81	-2,24	-30,15	9,19	34,22	1,57
<b>AUTOMOTIVE</b> Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	0,80	4,94	1,09	4,42	3,06	3,00	49,81	6,73	7,17	-2,14
<b>BIOSCIENZE</b> Fabbricazione di medicinali e preparati farmaceutici	5,22	53,67	15,64	0,76	-4,09	29,91	28,41	-9,69	-15,14	-1,50
<b>RESTAURO E TECNOLOGIE PER LE COSTRUZIONI</b> Fabbricazione di motori, generatori e trasformatori elettrici - pannelli fotovoltaici	-0,96	-0,23	-5,31	-3,04	-8,16	-6,58	2,47	5,33	5,91	1,39
<b>ICT</b> Fabbricazione di strumenti e apparecchi di misurazione, prova e navigazione; orologi	-1,70	10,90	5,53	-0,07	-1,31	-12,45	-0,92	-4,06	17,68	2,76

Fonte: elaborazioni su dati Istat.

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 ricordate trasformazioni nel comparto automotive e il programma di riposizionamento competitivo promosso dalla Regione possono peraltro far ritenere troppo prudentiale l'ipotesi di invarianza delle specializzazioni produttive, suggerendo di utilizzare piuttosto una chiave di lettura di tipo evolutivo, al pari di quanto in precedenza rilevato per le 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 nel successivo paragrafo.

### 3. La struttura produttiva laziale e gli obiettivi di riposizionamento competitivo

Come abbiamo ricordato nel grafico 11, nel Lazio il peso del settore manifatturiero sul valore aggiunto è al di sotto della media nazionale e ciò ha come inevitabile effetto un più basso contributo dell'export alla crescita della regione. Abbiamo anche visto, tuttavia, che le esportazioni laziali hanno presentato negli ultimi cinque anni una dinamica molto accentuata nel confronto nazionale e che in prospettiva questo andamento potrebbe essere rafforzato sia dagli ingenti investimenti fatti nel comparto *automotive*, sia dagli ampi spazi di mercato non ancora acquisiti su molti mercati extra-europei, sia dai progetti di riposizionamento competitivo che l'industria regionale sta predisponendo. Le potenzialità di internazionalizzazione del sistema produttivo laziale sono quindi solo in minima parte sfruttate e ciò è ancor più vero se si considera come l'ampia dimensione del settore terziario potrebbe rivelarsi un elemento di competitività aggiuntiva. Facciamo qui riferimento agli schemi che, nella letteratura empirica, enfatizzano il ruolo dell'integrazione con i servizi affinché il manifatturiero possa accrescere le proprie quote di mercato internazionale. La letteratura rileva ugualmente come la stessa partecipazione alle catene globali del valore sia rafforzata in presenza di una integrazione fra servizi e manifatturiero.

Il contributo fornito dal comparto terziario alla competitività internazionale dei settori manifatturieri può essere stimato econometricamente, utilizzando le specificazioni e le metodologie recentemente proposte dal CER<sup>1</sup>, che tengono in considerazione sia la tipologia di servizi immessi nel processo produttivo, sia il contenuto tecnologico delle branche utilizzatrici. I risultati di questi esercizi econometrici confermano il contributo, statisticamente significativo, dei "servizi alle imprese" e, in maggior dettaglio, le stime mostrano come i "servizi ICT" abbiano un effetto positivo e significativo sia sui settori ad alta che a bassa tecnologia, mentre nel caso degli "altri servizi alle imprese" gli effetti positivi si riscontrano solo nei settori ad alta tecnologia. Ciò è presumibilmente da attribuire al fatto che, data l'eterogeneità del settore degli "altri servizi alle imprese", i settori più tradizionali tendono a utilizzarne la componente meno innovativa, con conseguenze trascurabili sulla propria capacità di competere

<sup>1</sup> L'interdipendenza tra manifattura e servizi alle imprese nelle economie avanzate, in CER, Attrarre sviluppo, Rapporto 3/2015.

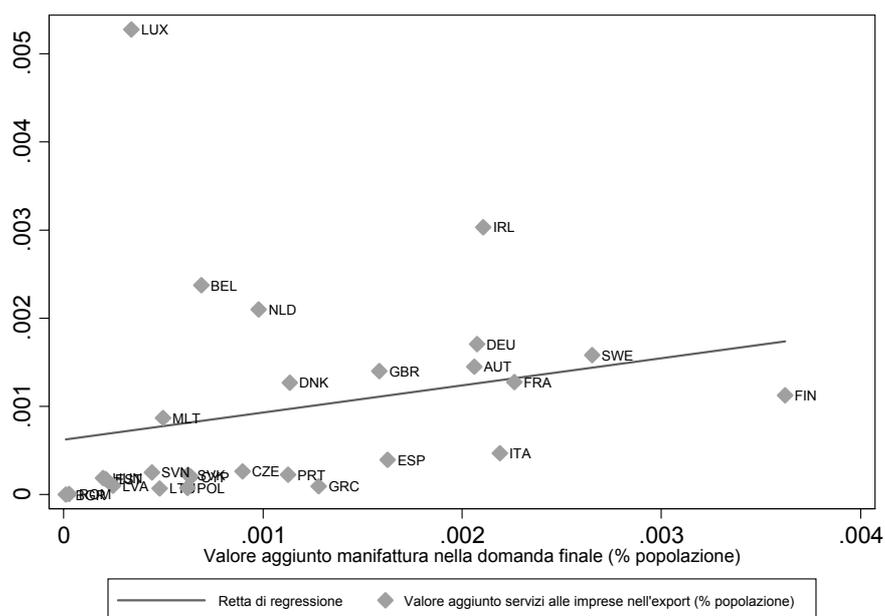
sui mercati internazionali, così come a utilizzare servizi a basso valore aggiunto, che in realtà nascondono forme di *outsourcing*, rivelatrici di una presenza sul mercato piuttosto fragile. Anche nei settori più tradizionali diventa quindi cruciale, se si vuole competere nei mercati internazionali, attuare le strategie di integrazione manifatturiero-servizi più complesse, volte in primo luogo a migliorare la qualità del prodotto.

Adottando un altro punto di vista, il grafico 13 mostra la relazione esistente, a livello internazionale, tra la partecipazione alle catene globali del valore dal lato dei servizi (catturata dal valore aggiunto domestico di servizi alla produzione contenuto nelle esportazioni) e il valore aggiunto del settore manifatturiero domestico destinato alla domanda finale. La presenza di una retta di regressione inclinata positivamente conferma l'esistenza di una relazione per cui tanto più alto è il valore aggiunto manifatturiero incorporato nella domanda finale interna, tanto maggiore tende a essere il valore aggiunto dei servizi alle imprese incorporato nelle esportazioni. Questa relazione può essere declinata per diversi modelli paese, con le economie nordiche (Svezia e Finlandia) che, insieme a Francia, Germania e Austria, presentano valori sopra la media sia dell'indicatore del valore aggiunto manifatturiero che di quello dei servizi alle imprese. L'Irlanda appare invece un "outlier" presentando un contenuto di servizi alle imprese nelle esportazioni molto maggiore di quanto suggerirebbe il basso valore aggiunto manifatturiero nella domanda finale. Un fatto che segnala il forte peso che hanno le imprese multinazionali nel determinare le dinamiche di esportazione di questo paese. In una posizione simile, anche se meno marcata, si trovano Belgio, Olanda, Regno Unito e Danimarca. L'Italia, pur avendo valori relativamente elevati di valore aggiunto manifatturiero, presenta bassi valori per l'indicatore dei servizi alle imprese, segnalando come da noi siano ancora poco sfruttate le potenzialità connesse all'integrazione manifatturiero-servizi. Infine, Grecia, Portogallo e i paesi dell'Est Europa presentano valori bassi per entrambi gli indicatori evidenziando un forte ritardo nei percorsi di integrazione manifatturiero-servizi.

Le indicazioni fornite da questo tipo di analisi sono di stretta attinenza all'oggetto trattato nel presente Rapporto. La natura cumulativa dei processi di sviluppo fa sì che, per quanto circoscritta possa essere la strumentazione di politica industriale utilizzata, obiettivi di riposizionamento competitivo del comparto manifatturiero possano essere trainanti da un contestuale riposizionamento del settore dei servizi alle imprese. All'interno 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 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.

**Grafico 13. La relazione tra valore aggiunto manifatturiero nella domanda finale e valore aggiunto di servizi alle imprese nell'export**



Fonte: CER, Rapporto 3/2015.

## 4. La matrice dei punti di forza e debolezza

Le analisi nel capitolo possono essere utilmente riorganizzate in una matrice dei punti di forza e debolezza riferite ai fattori di competitività e internazionalizzazione dell'economia laziale. L'esercizio è illustrato nella Figura 1. Fra i punti di forza è importante collocare al primo posto i progetti di riposizionamento competitivo avviati dalla Regione, che hanno trovato, da parte del sistema imprenditoriale, una risposta molto superiore alle attese, evidenziando come l'economia regionale sia effettivamente impegnata in un percorso di avanzamento del modello di specializzazione, centrato su produzioni innovative e sulla ricerca di nuovi e più ampi mercati di riferimento. Una valutazione che trova convalida in una più accentuata vocazione internazionale, misurata dal buon andamento delle esportazioni, in una crescita esponenziale delle *start-up* innovative e degli strumenti di finanziamento a loro dedicate, in un aumento dimensionale dei fondi di *venture capital* messi a disposizione delle imprese regionali. Un insieme di fattori emerso solo recentemente, attraverso i quali l'economia laziale sta predisponendo le proprie risposte alla crisi degli anni passati e che si aggiunge agli elementi di vantaggio comparato già noti da tempo, quali la rilevanza della spesa pubblica in R&S, la diffusione di università e infrastrutture di ricerca, la presenza di una quota di *skills* universitarie fra la forza lavoro superiore alla media nazionale. Il riposizionamento competitivo del sistema imprenditoriale regionale passa appunto per l'integrazione fra vecchi e nuovi fattori di forza e a questo obiettivo verranno orientate le risorse del nuovo ciclo di fondi europei.

Le prospettive del Porto di Civitavecchia devono essere correttamente poste all'interno di questo programma di riposizionamento, potendone costituire parte integrante attraverso scelte di investimento finalizzate a innalzare il livello qualitativo del porto e la sua capacità ricettiva e, per questo, tali sia da contribuire al rinnovamento delle produzioni laziali, sia da rafforzare gli elementi di competitività territoriale in cui opera il sistema produttivo regionale.

Naturalmente, gli esiti di un tale avanzamento delle specializzazioni sono tutt'altro che scontati, essendo frenati dalla persistenza di fattori di debolezza importanti quali, in primo luogo, la prevalenza di imprese di piccole dimensioni, poco propense alla ricerca e poco ricettive rispetto al trasferimento tecnologico. Occorre altresì considerare che la bassa propensione all'internazionalizzazione, che tuttora caratterizza il Lazio, rende più difficile aggredire mercati nuovi e più lontani geograficamente. Si tratta di fattori di debolezza che in realtà costituiscono, per così dire, la base statica su cui si inseriscono le dinamiche di riposizionamento prima richiamate. Due aspetti

devono essere, a tal riguardo, sottolineati. Il primo è che le spinte innovative del sistema laziale sono potenti, 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 e prima richiamata come uno dei fattori di debolezza dell'economia regionale. Il secondo aspetto, direttamente collegato, è che la debolezza di fondo del tessuto produttivo caratterizza anche l'area di Civitavecchia, come meglio si vedrà dai dati riportati nel terzo capitolo del Rapporto. Ciò significa che la progettualità imprenditoriale sviluppata sul porto deve prendere a riferimento un'area geografica più vasta di quella di Civitavecchia. Anche da un punto di vista insediativo, l'animazione dell'area retro portuale va costruita *ex-novo*, non potendo contare su una sottostante tendenza all'addensamento del tessuto imprenditoriale. In sostanza, lo sviluppo del porto e dell'area retrostante necessita della 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. La crescita dell'area portuale deve cioè essere considerata in funzione del più generale processo di riposizionamento competitivo dell'economia regionale, in assenza della quale l'ampliamento dell'infrastruttura rischia di determinare un eccesso di offerta e un mancato ritorno degli investimenti.



## **PARTE SECONDA**

# **ANALISI DELL'OFFERTA PORTUALE E LOGISTICA DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA E DELLE AREE RETRO PORTUALI**



L'analisi dell'offerta portuale e logistica delle strutture portuali e retro portuali di Civitavecchia si basa non solo sull'offerta attuale generata dalle attrezzature ora 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. Questo vuol dire che il programma di dimensionamento delle strutture Logistiche e Portuali tiene necessariamente conto dell'intera area di influenza del porto, sia dal punto di vista Logistico che da quello del trasporto dei passeggeri.

Le aree potenzialmente servite dal porto non si limitano più al solo versante tirrenico della Maremma laziale, in quanto la loro estensione, anche grazie al nuovo sistema infrastrutturale già operativo e che a breve sarà ulteriormente potenziato, si sta significativamente ampliando. Questo significa che la rete delle relazioni economiche del porto di Civitavecchia, che deve essere presa in considerazione, obbliga una lettura dei piani e dei programmi in funzione di un'area vasta ben superiore a quella tradizionalmente servita che si limitava alla Maremma Laziale ed all'area di Roma.

Il progresso della tecnologia costruttiva delle infrastrutture ha infatti permesso alla Maremma Laziale di collegarsi agevolmente con una nuova serie di relazioni infrastrutturali e territoriali rispetto a quelle che la conformazione fisica del territorio ha generato nel tempo attorno all'abitato ed al porto di Civitavecchia. Le strutture portuali e produttive esistenti, potenziate dagli interventi programmati, hanno già, ed avranno sempre di più, la capacità di servire un territorio ben differente dall'areale meramente tirrenico al quale i monti della Tolfa ed il retrostante Appennino Laziale, che circondano la città, hanno ristretto fino al secondo dopoguerra l'area d'influenza dall'antica "Centumcellae". La dimostrazione più eclatante di questa nuova apertura è l'asse Terni, Orte, Viterbo, Civitavecchia, ma assieme a questa nuova infrastruttura, l'area si è aperta anche a nuove vie di comunicazione veloci.

Il tratto appenninico ha sempre reso complesse le comunicazioni est-ovest e quindi le connessioni tra i centri dell'Adriatico e del Tirreno con le aree interne. Rari ed impervi sono i valichi che permettono il passaggio di vie di comunicazione attraverso gli Appennini. La tecnica costruttiva ha finalmente permesso, negli ultimi cinquanta anni, l'apertura di numerosi trafori ferroviari ed autostradali che collegano fra loro aree prima raggiungibili con grande difficoltà. Ne consegue che l'importanza economica delle città che in passato si relazionava solo con Roma lungo l'asse delle Via Aurelia e della linea ferroviaria Tirrenica, tende sempre più ad ampliarsi ed a rivolgersi anche ad un entroterra ultramontano.

# 1. Il porto di Civitavecchia

## 1.1. Offerta infrastrutturale

Il porto di Civitavecchia ha rappresentato per molti secoli il fulcro degli scambi e dei contatti all'interno dell'antico "Mare Nostrum". Ancora oggi, Civitavecchia conserva questa posizione privilegiata tanto da rivestire all'interno della logica del Network dei tre porti del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) un ruolo di primaria importanza. Il porto è diviso in due macro aree: a sud, il porto storico, è dedicato al turismo, al diportismo ed alla piccola pesca; a nord si trova l'area per i traffici commerciali, la pesca industriale ed il cabotaggio. La struttura del porto è caratterizzata, ad ovest, dall'antemurale Cristoforo Colombo, trasformato in uno dei terminal crociere più lunghi del mondo (v. mappa 1).

**Mappa 1: Il porto di Civitavecchia e le sue banchine**



L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha competenza su tre ambiti portuali che si affacciano sul Tirreno: Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Le caratteristiche fisiche della dotazione infrastrutturale del Porto di Civitavecchia sono riportate nella tabella 1.

Tutti e tre i porti gestiti dall'Autorità Portuale sono inclusi nella rete dei porti marittimi del Trans European Network of Transports (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11

dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Il porto di Civitavecchia è incluso nel cosiddetto Corridoio Scandinavo-Mediterraneo<sup>2</sup> (Helsinki – Stoccolma – Malmö – Copenaghen – Lübeck – Amburgo – Hannover – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Gioia Tauro – Palermo – La Valletta).

**Tabella 1: Caratteristiche generali del porto di Civitavecchia**

<b>Caratteristica fisica (P=profondità in metri)</b>	<b>Valore</b>	<b>Civitavecchia</b>
Banchine 6<P<10	m	1827
Banchine 10<P<15	m	1016
Banchine P>15	m	537
Fondale massimo nel porto potenzialmente utilizzabile senza dragaggio	m	15
Piazzali Superficie	mq	755.954

## 1.2. Le strutture attuali del Porto

Oggi il porto di Civitavecchia può contare su circa 2.000.000 mq di banchine, 28 attracchi operativi da 100 a 400 m di lunghezza, per circa 15 km di accosti, con pescaggi fino a 18 metri e fondali rocciosi.

In dettaglio le strutture portuali attuali sono così suddivise (v. anche tabella 2):

1. Porto Storico. Il porto storico identificato come "Marina Yachting – Porto Antico" si sviluppa a Sud tra il Forte Michelangelo e la Banchina Cinciari e si sviluppa lungo il Molo del Lazzaretto, la Calata della Rocca includendo le Banchine:
  - 2 - Cinciari
  - 2 bis - S. Rosa
  - 2 ter - S. Teofanio
  - 3 - Calata P. Tommaso
  - 4 - Sardegna Nord
  - 5 - Sardegna Sud
  - 6 - Michelangelo
  - 7 - Guglielmotti
  - 8 - Cialdi

<sup>2</sup> Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor :

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med_en.htm)

2. Roma Cruise Terminal, si sviluppa in direzione Sud-Nord a partire dal parcheggio Bramante e comprende le banchine:
  - 9 - Marconi
  - 10 – Traianea 1
  - 11 – Traianea 2
  - 12 - Antemurale Colombo 1
  - 12 bis – Traianea 3
  - 13 - Antemurale Colombo 2
  - 13 bis - Antemurale Colombo 3
  
3. Autostrade del Mare occupa la porzione settentrionale del porto ed ospita le Banchine:
  - 14 - Albicini
  - 15 - A. Rossi
  - 16 - Compagnia Roma
  - 18 - Santa Fermina
  - 19 - Flavioni
  - 20 - XIV Maggio 1
  - 21 - XIV Maggio 2
  - 22 - N.B. Commerciale 1
  - 23 - N.B. Commerciale 2
  - 23 bis - N.B. Commerciale 3
  - 24 - N.B. Commerciale 4
  - 25 nord - N.B. Commerciale 5

**Tabella 2: Caratteristiche delle banchine del porto**

### BANCHINE DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

NR	NOME	LUNGH.	PROF.	NR	NOME	LUNGH.	PROF.
1	-TESTATA MOLO VESPUCCI	86,00	7,92	14	-ALBICINI	186,00	10,50
2	-CINCIARI	184,60	8,71	15	-A. ROSSI	133,00	6,00
2 BIS	-S.ROSA	39,00	8,71	16	-COMPAGNIA ROMA	208,00	12,00
2 TER	-S.TEOFANIO	143,40	5,49	16BIS	-TESTATA MOLO S.O.I.	86,00	12,00
3	-CALATA P. TOMMASO	192,50	6,40	18	-SANTA FERMINA	304,00	11,73
4	-SARDEGNA NORD	58,00	5,49	19	-FLAVIONI	54,00	10,51
5	-SARDEGNA SUD	98,00	7,00	20	-XIV MAGGIO	230,00	10,67
6	-MICHELANGELO	178,90	6,50	INV. Nor.	-NN/tt. F.S.	-----	7,92
7	-GUGLIELMOTTI	228,00	7,62	21	-XIV MAGGIO	298,00	9,00
8	-CIALDI	229,00	10,50	22	-N.B.COMMERCIALE	75,00	9,00
9	-MARCONI	43,00	7,31	23	-N.B.COMMERCIALE	217,00	13,50
10	-TRAIANEA	237,14	8,71	23bis	-N.B.COMMERCIALE	217,00	13,50
11	-TRAIANEA	237,14	8,71	24	-N.B.COMMERCIALE	300,00	13,50
12	-ANTEMURALE COLOMBO	144,96	9,00	25 sud	-N.B.COMMERCIALE	359,00	15,00
12bis	-ANTEMURALE COLOMBO	592,83	13,50	25 nord	-N.B.COMMERCIALE	359,00	15,00
13	-ANTEMURALE COLOMBO	383,49	11,50		CANALE DI ACCESSO		15,00
13bis	-ANTEMURALE COLOMBO	383,49	18,00		IMBOCCATURA PORTO	-----	

Nell'area portuale si trovano poi parcheggi, aree di servizio, bus stop per i collegamenti con la stazione centrale e con le aree retro portuali.

## 2. La pianificazione portuale e territoriale in atto e programmata

I documenti programmatici disponibili per analizzare la pianificazione in atto per l'area portuale di Civitavecchia sono:

- Piano nazionale della logistica 2012 - 2020 del MIT
- Piano Operativo Portuale;
- Piano Regionale dei trasporti e della Logistica;
- Programma per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T).

A questi strumenti di pianificazione si aggiunge il "Progetto per l'istituzione di una Zona Franca Aperta nel porto di Civitavecchia".

### 2.1. Piano nazionale della logistica 2012-2020 del MIT

Il Piano nazionale della logistica 2012-2020 del MIT<sup>3</sup> afferma che "la piattaforma logistica dell'area Centrale da Civitavecchia ad Ancona si configura come area che negli ultimi anni ha evidenziato, su scala nazionale, il miglior trend di crescita rispetto al PIL, per questo vanno sostenute politiche di apertura del sistema territoriale attraverso il porto di Civitavecchia che rappresenta un polo crocieristico importante, non trascurando il suo importante ruolo anche per le merci, rafforzato dall'interportualità di Orte e dall'aeroporto di Fiumicino." <sup>4</sup>

Queste connessioni dovrebbero sostenere la capacità di competizione sui mercati nazionali e globali dell'area a nord di Roma come area inserita in reti lunghe di relazione e pronta a sfruttare i vantaggi legati ai possibili sviluppi delle reti immateriali. Questo significa concepire le infrastrutture di collegamento come fattori di crescita del sistema produttivo attuale e come rafforzamento delle sue tradizionali capacità competitive. Allo stesso tempo le infrastrutture vanno anche pensate come elementi capaci di attrarre risposte innovative che sostengano il processo di diversificazione e consentano l'apertura di nuovi percorsi di sviluppo, nel campo dei servizi alla persona, del commercio, della

<sup>3</sup> Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti - Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica: Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 - Bozza Finale - "Dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari" 26 Luglio 2012

[http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=12968](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12968)

<sup>4</sup> Ibidem pag. 120

green economy e dell'offerta di servizi relativa al leisure e al turismo <sup>5</sup>.

Nel piano il polo logistico di Civitavecchia viene preso in considerazione anche come polo di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo rafforzato dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo, laddove la dimensione degli spazi portuali non sia tale da consentire il massimo livello di integrazione con il territorio di influenza<sup>6</sup>. In realtà il Piano considera Civitavecchia un polo tripartito in un sistema che comprende anche Olbia e Livorno.

## 2.2. Piano Operativo Portuale

Il Piano Operativo Portuale <sup>7</sup> mette in evidenza come l'ambito territoriale, nel quale opera il Porto di Civitavecchia, si estenda ad una porzione significativa dell'Italia centrale, che risulta – per numero di abitanti ed attività produttive – la seconda area produttiva in ambito nazionale (dopo l'area padana). Ciò premesso, il Piano evidenzia come nel maggio 2013, l'Autorità abbia promosso la definizione di un “Protocollo d'intesa” che ha coinvolto ed impegnato soggetti istituzionali, Enti, Amministrazioni, Società, per individuare azioni volte a massimizzare l'operatività e l'efficienza dell'Hub portuale del Quadrante Ovest dell'Area Metropolitana di Roma (Civitavecchia e Fiumicino), con particolare riguardo al potenziamento infrastrutturale degli scali portuali, del sistema delle reti del trasporto terrestre e delle piastre logistiche ad esso connesse<sup>8</sup>. La sottoscrizione del documento ha consentito, come sopra accennato, di definire il Piano strategico che individua in maniera specifica le attività necessarie per rendere il progetto del sistema portuale di Civitavecchia e Fiumicino ‘una piastra logistica’ a servizio delle esigenze produttive di un ambito territoriale di alto valore strategico dal punto di vista economico e con forti prospettive di sviluppo, quale quello di Roma e dell'Italia centrale.

<sup>5</sup> Protocollo di intesa tra i Comuni di Civitavecchia, Viterbo, Terni e Rieti per l'avvio del progetto CIVITER – L'Italia di mezzo. Le politiche di sviluppo territoriale integrato e il corridoio nord dell'area metropolitana romana - Terni, 21.05.2014 - nota di presentazione.

[http://www.comune.rieti.it/sites/default/files/pdf/nota\\_civiter.pdf](http://www.comune.rieti.it/sites/default/files/pdf/nota_civiter.pdf)

<sup>6</sup> Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 Pag. 108

<sup>7</sup> Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - Piano Operativo Triennale . 2014 -2016 <http://www.portidiroma.it/sites/default/files/Trasparenza/pot-2014-2016.pdf>

<sup>8</sup> Il Protocollo, firmato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha visto l'attiva partecipazione, oltre che della Presidenza stessa e dell'Autorità Portuale, del Ministero per la Coesione Territoriale, del Ministero dello Sviluppo Economico, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente, del Ministero dei beni e delle Attività Culturali, della Regione Lazio, della Provincia di Roma, della Provincia di Viterbo, del Comune di Roma, del Comune di Viterbo, del Comune di Civitavecchia, del Comune di Fiumicino, del Comune di Tarquinia, della RFI Spa, della SNAM Spa, dell'ANAS, dell'ARDIS, dell'Aeroporti di Roma Spa, della Fincantieri Spa, del Consorzio Oasi di Porto e della Fondazione Portus Onlus. Ibidem pag.4

Nell'intesa viene riaffermato il carattere di grande rilevanza a livello nazionale e internazionale che riveste il progetto di potenziamento e sviluppo dell'hub portuale di competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Oltre al richiamo ai piani regolatori portuali dei porti di Civitavecchia e Fiumicino, con l'obiettivo di realizzare tutte le opere in essi previste, dal punto di vista dei collegamenti intermodali degli elementi degli hub portuali e interportuali che costituiscono la piastra logistica, viene confermato di inserire tra le opere strategiche il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte e viene stabilito di inserire nel programma di opere strategiche anche la realizzazione del collegamento autostradale A12-A1, di connessione tra l'aeroporto di Fiumicino, l'autostrada Roma-Civitavecchia e l'A1 tramite la bretella Fiano-San Cesareo; il nuovo collegamento viario tra il comprensorio di Fiumicino e la SS1 Aurelia; il miglioramento dei collegamenti tra il porto, la città di Fiumicino e la grande viabilità con il progetto del Ponte 2 Giugno sulla Fossa Traiana e con un people mover tra il porto e la stazione ferroviaria dell'aeroporto.

Per il porto di Civitavecchia, il piano strategico del Protocollo d'Intesa prevede:

1. Attuazione del secondo lotto delle opere strategiche:
  - nuovo terminal crociere diffuso;
  - apertura bocca sud;
  - ponte mobile;
  - completamento ristrutturazione delle banchine del porto storico;
  - attuazione del programma di ricerca e sviluppo per la produzione di energia elettrica da moto ondoso, mediante cassoni Revec 3;
  - realizzazione del sistema di alimentazione della navi in sosta mediante gas, da portare con derivazione della condotta Snam Rete Gas da Tirreno Power, per l'eliminazione dello scarico dei fumi in atmosfera e superamento della stessa elettrificazione delle banchine;
  - realizzazione di un bacino di carenaggio per il refitting delle navi secondo una intesa in via di definizione con Fincantieri;
2. potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari.

### **2.3. Programma per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T)**

Nei primi anni Novanta, la Commissione europea ha istituito il concetto di reti transeuropee (TEN) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni. Fino ad ora, il Corridoio di base del Brennero è stato l'asse ferroviario ad alta velocità tra Berlino e Palermo (v. mappa 12).

Nel dicembre 2013, l'UE ha aggiornato le reti transeuropee di trasporto e ha definito nove corridoi prioritari. Tra questi corridoi, il tunnel di base del Brennero,

essendo un progetto transfrontaliero, è particolarmente importante ed è quindi il 40% finanziato dall'Unione Europea<sup>9</sup>.

L'asse nord-sud, con la galleria di base del Brennero è stato assegnato al Corridoio SCAN-MED. Questo corridoio è estremamente importante per l'economia europea, in quanto collega i centri urbani in Germania e in Italia con le città portuali in Scandinavia e lungo il Mediterraneo. E' anche il corridoio più lungo della nuova rete di trasporto.

Il Corridoio Scan-Med e la Rete TEN -T inserisce il Network dei porti di Roma e del Lazio, in stretta connessione funzionale con le aree produttive della Regione ed allo stesso tempo raccorda gli assi trasportistici terrestri, ferroviari e stradali delle Reti Intermodali TEN - T, costituenti il corridoio Helsinki - La Valletta, proponendosi in tal senso come unico terminale marittimo di numerosi e crescenti collegamenti di linea con gli scali del bacino mediterraneo<sup>10</sup>.

In particolare il Work Plan of the European Coordinator per il Corridoio "Scandinavian Mediterranean<sup>11</sup>", analizza le potenzialità del Corridoio evidenziando:

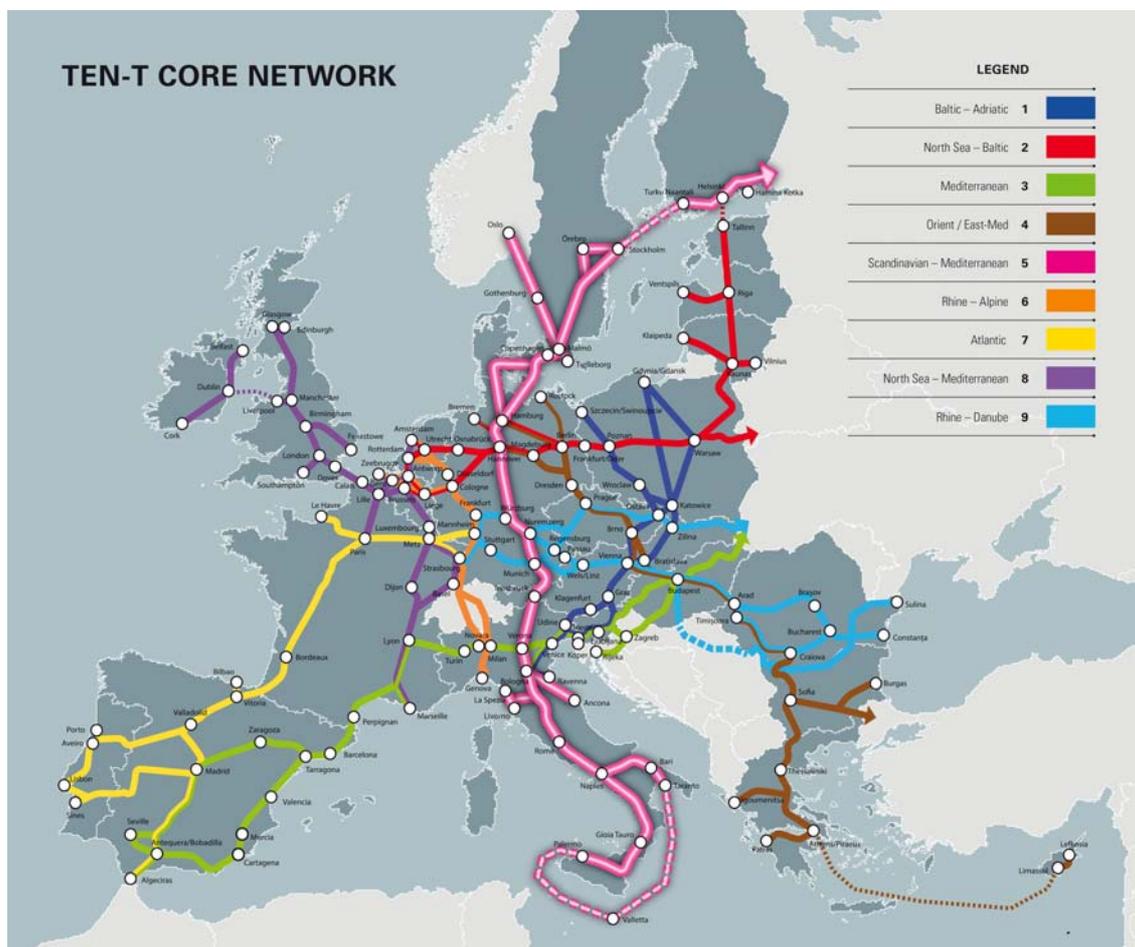
1. Il Corridoio Scan-Med collega i principali centri urbani tedeschi ed italiani con quelli Scandinavi a nord (Oslo, København, Stoccolma e Helsinki) e quelli Mediterranei a sud (porti marittimi italiani, Sicilia e Malta). Esso copre sette Stati membri dell'UE e la Norvegia e rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea, che attraversa quasi tutto il continente da nord a sud. La cartografia mostra l'allineamento schematico del corridoio e i suoi nodi fondamentali secondo il Regolamento CEF e TEN-T.
2. I Modi di trasporto "lineare" assegnati al corridoio sono principalmente ferroviari e stradali, in quanto poche sezioni del tracciato, ( in particolare i collegamenti Finlandia - Svezia - Germania e Italia - Malta ) sono esclusivamente marittimi. La dimensione "puntuale" del corridoio è composta da aeroporti, porti e terminal ferroviari e stradali della rete principale. In questo corridoio i "nodi urbani" sono di particolare importanza sia per l'interconnessione modale, che per il collegamento della rete transeuropea dei trasporti con le infrastrutture locali e regionali.

<sup>9</sup> <http://www.bbt-se.com/en/project/helsinki-valletta/>

<sup>10</sup> Piano Operativo Portuale – pag.5

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp\\_scanmed\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp_scanmed_final.pdf)

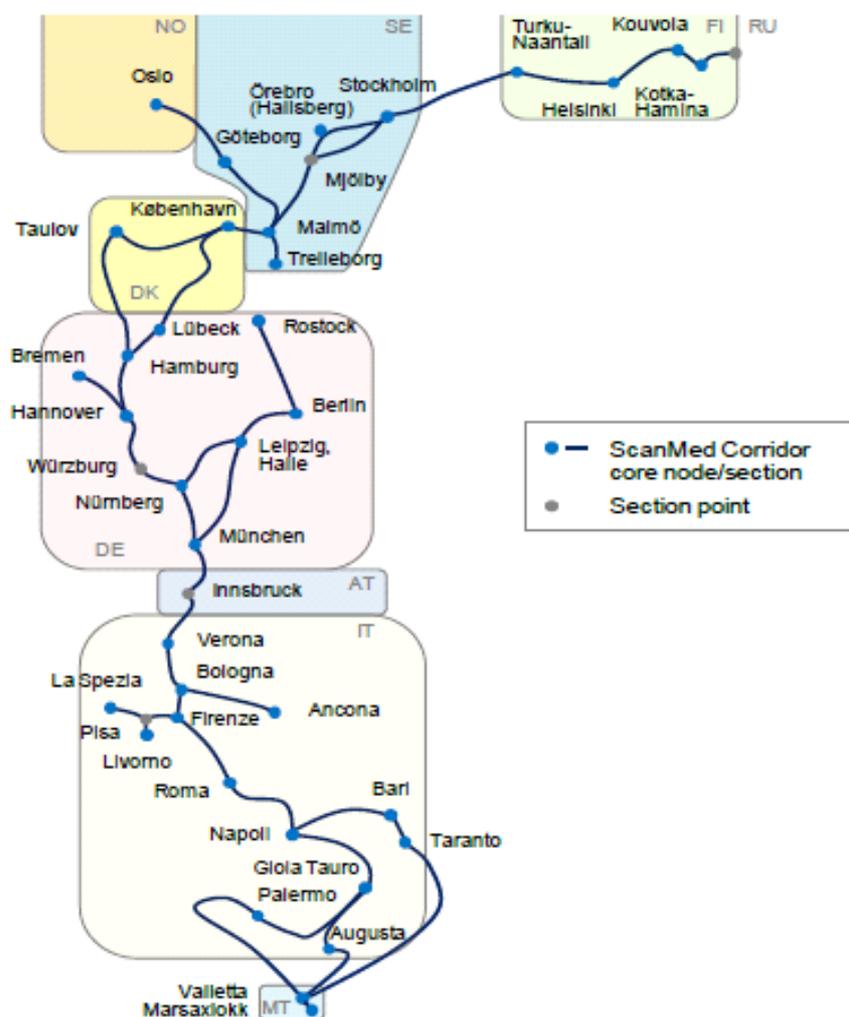
Mappa 12: TEN-T core network



Il Corridoio Scan-Med è il più grande in termini di lunghezza della rete ferroviaria (> 9.300km), della rete stradale (> 6.300 km) e del numero di porti, aeroporti e terminali serviti (in totale circa 90 siti).

A parte questi dettagli strutturali molto deve essere fatto in ciascun paese per realizzare una reale integrazione delle infrastrutture. Di seguito si riportano le maggiori criticità rilevate sulle reti italiane, ricordando in particolare che in nessun caso viene citato, negli atti del Corridoio Scan-Med il porto di Civitavecchia il quale, a tutti gli effetti deve rientrare negli interventi previsti per il Terminale di Roma (Porto, Aeroporto e Nodo Autostradale).

Mappa 13: Il Corridoio SCAN-MED



### 2.3.1. Trasporto Ferroviario

Sulle sezioni italiane del Corridoio diversi parametri tecnici Scan-Med, con l'eccezione dello scartamento standard (1435 mm) e del calibro di elettrificazione, non vengono raggiunti sebbene richiesti dagli accordi comunitari. In particolare: la lunghezza massima dei convogli ferroviari non raggiunge i 740 m richiesti sulla linea del Brennero fino a Firenze / Ancona (lunghezza massima in Italia 600 m) e su molte sezioni in Italia a sud di Firenze la lunghezza massima servibile oscilla tra i 400/600 m<sup>12</sup>; in Italia il carico massimo

<sup>12</sup> Tale carenza è dovuta al mancato adeguamento delle strutture di stazione e di manovra sulle linee italiane.

per asse sopportabile dalle linee ferroviarie, nel 18% delle sezioni ferroviarie, è inferiore ai parametri standard (<22.5 t); il "Gabarit" (profilo massimo dei treni delle linee, nelle Gallerie e delle pensiline di stazione) per il trasporto di semirimorchi ("P400")<sup>13</sup> sulle linee attuali in Italia è impossibile a sud di Bologna. L'Interoperabilità sul Valico di frontiera del Brennero è attualmente ottenuta con locomotori multi-sistema delle imprese ferroviarie e con le rispettive norme transizione, che devono essere modificate in concomitanza con l'attuazione di ETCS livello 2<sup>14</sup> tra Kufstein e Brennero e in Italia. Le linee di rete italiane devono essere aggiornate, di nuova costruzione o completate.

Per collegare i terminali merci al trasporto ferroviario internazionale di merci via Brennero è essenziale che l'accesso e l'infrastruttura ferroviaria allineata preveda il profilo di carico P 400. Il potenziamento di questo standard in Italia dovrebbe quindi iniziare da Nord (Bologna / Firenze) per il Sud in modo che le rispettive sezioni entrino gradualmente nel mercato del trasporto merci internazionale. È chiaro che tale dotazione deve riguardare anche le linee che collegano il Porto di Civitavecchia con il Distripark e con le linee ferroviarie nazionali.

### **2.3.2. Trasporto Stradale**

Nonostante sui progetti stradali transfrontalieri siano già esistenti buone pratiche, alcune criticità in materia di trasporti su strada devono essere comunque rilevate. In particolare per quanto attiene i Sistemi informativi e le soluzioni ITS per informare e guidare il traffico da/per itinerari desiderati, sulla presenza di parcheggi sicuri lungo il percorso, e sulla disponibilità di rifornimento costante di carburanti a basso livello di emissione. Infine, non vi è politica comune tra i Paesi o le Regioni sulla questione della concessione di camion più lunghi e più pesanti, esentando così le parti del trasporto merci su strada dal massimo dei parametri consentiti, come definiti nella direttiva 96/53 / CEE. Camion più grandi e pesanti sono attualmente consentiti in Svezia e Finlandia. La Danimarca sta testando lo stesso veicolo su una parte limitata del sistema stradale danese. I vantaggi di questa soluzione sono un migliore utilizzo della capacità disponibile, nonché minori emissioni per tonnellata trasportata e costi

<sup>13</sup> Il profilo di carico "P400" non fa parte degli obiettivi previsti dal regolamento (UE) 1315/2013, esso è comunque di notevole importanza per l'acquisizione di trasporto supplementare dalla strada e per la fornitura vantaggi competitivi per il trasporto merci su rotaia. In realtà finora solo le linee fino a Bologna possono accogliere unità di carico PC/80 e P400, ossia container high cube e semirimorchi intermodali alti fino a quattro metri.

<sup>14</sup> ETCS (European Train Control System), sistema di controllo della marcia del treno; ETCS ha tre livelli di architettura e performance possibili che riguardano principalmente la trasmissione delle informazioni tra terra e bordo del treno. Il livello 2 è adeguato alla realizzazione delle linee AV/AC. Vedi anche: [https://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Train\\_Control\\_System](https://en.wikipedia.org/wiki/European_Train_Control_System)

inferiori. In altre parti del corridoio, c'è scetticismo a consentire questo tipo di autocarri. La Germania ha creato un campo-prova su strade selezionate, mentre l'Austria e l'Italia hanno già dichiarato che non accetteranno tali veicoli.

### **2.3.3. Rete degli Aeroporti**

L'ultima versione italiana del "Piano Nazionale degli Aeroporti"<sup>15</sup>, prevede un cluster di 10 aeroporti "strategici" (uno per "bacino di traffico"), e altri 26 "Aeroporti di interesse nazionale", identifica 3 aeroporti "strategici" che sono geograficamente situati sul corridoio Scan-Med ma non fanno parte della rete centrale, vale a dire Firenze/Pisa, Bari e Catania.

### **2.3.4. Rete dei Porti marittimi**

La maggior parte dei principali porti Scan-Med è dotata di accesso alla ferrovia, alla strada ed alla rete di vie navigabili, a meno che la struttura geografica e il clima non impedisca le vie navigabili interne per il trasporto merci, come per i porti italiani e maltesi.

Il Regolamento (UE) 1315/2013 e altre normative dell'UE in materia di sostenibilità, energia efficienza e riduzione di CO2 richiedono combustibili puliti alternativi accessibili al pubblico per il trasporto marittimo e devono essere forniti da tutti i principali porti marittimi entro il 2030.

La riforma del sistema portuale italiano è in corso. L'articolo 29 del decreto n. 133 12 settembre 2014 ("Decreto Sblocca Italia"), emanato dal governo italiano determina che il numero delle autorità portuali sarà ridotto nel quadro di un "Piano strategico per Porti e Logistica". La riforma prevista mira ad aumentare il traffico per i principali porti italiani, in particolare per quelli che saranno selezionati come "hub" per trasporto internazionale dalla parte terrestre del Corridoio, e per il traffico verso l'Estremo Oriente. La riforma può anche avere un impatto significativo sull'accessibilità e la selezione dei progetti. Il Ministero delle Infrastrutture dovrà quindi selezionare i progetti che saranno inclusi nel "Piano Strategico".

### **2.3.5. Rete dei Terminali ferro-strada**

Per quanto riguarda i terminali ferroviari-stradali, le criticità sono in genere gli accessi ferroviari e stradali, così come la capacità di manipolazione e

<sup>15</sup> Rilasciato dal Governo italiano su 2014/09/30.  
[http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=20147](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=20147)

stoccaggio intermedio. Tuttavia, sono stati recentemente completati programmi di potenziamento, avviati lungo il corridoio del Brennero dal Piano d'azione del 2003 e aggiornati nel "Piano d'azione Brennero 2009", che hanno portato la capacità ad essere sufficiente per la domanda di traffico attuale.

### **2.3.6. Dimensione Multimodale**

La multi-modalità ha molte dimensioni. L'Articolo 3 (n) del regolamento (UE) 1315/2013 definisce il "trasporto multimodale" come: trasporto di passeggeri o di merci, o entrambi, utilizzando due o più modalità di trasporto. In questa fase dell'analisi del corridoio l'attenzione si è concentrata sulla dimensione porto-ferrovia. Nei porti italiani (Taranto, Napoli, Gioia Tauro, Bari, Palermo, Augusta e Livorno) i collegamenti ferroviari devono essere aggiornati o costruiti ex-novo.

Nonostante l'attenzione sulla dimensione porto-ferrovia, altre dimensioni sono state prese in considerazione. Per quanto attiene l'Italia:

- Seaport e AdM: Miglioramenti di accesso marittimo di infrastrutture e servizi per i carburanti alternativi, sviluppo dell'intermodalità e e-Freight, studi e servizi potenziali per un'ulteriore interconnessione transfrontaliera dei porti;
- Collegamenti ferroviari e aeroportuali: collegamenti aeroportuali, potenziamento delle linee ferroviarie e delle stazioni (Catania Fontanarossa, Roma Fiumicino);
- Terminali ferroviari e stradali: nuovi distripark di Bari Lamasinata e miglioramento della capacità di Verona Quadrante Europa.

### **2.3.7. Elenco dei progetti**

Il Work Plan del Corridoio Scan-Med, cita ben 394 progetti che devono essere attuati per rendere efficace ed operativo il Corridoio. Del totale di questi progetti, 119 riguardano la sezione italiana del corridoio.

Nessuno di questi progetti riguarda direttamente Civitavecchia, tuttavia, è inteso che gli interventi infrastrutturali che riguardano Roma, coinvolgono indirettamente i tre porti del Lazio.

Per una trattazione globale del corridoio Scan-Med, ove si trattano tutti gli argomenti concernenti tutte le modalità di trasporto sull'intero corridoio si vedano i due rapporti:

1. Transport Market Study for the Scandinavian Mediterranean RFC -

EXECUTIVE SUMMARY - September 2014<sup>16</sup>

2. TEN-T Core Network Corridors: Scandinavian-Mediterranean Corridor  
Draft Final Report Status 07.11.2014<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Transport Market Study for the Scandinavian Mediterranean RFC EXECUTIVE SUMMARY September 2014 Prepared by ETC Transport Consultants GmbH (Martin-Hoffmann-Str. 18 12435 Berlin) in association with 1. COWI A/S (Parallelvej 2 2800 Kongens Lyngby, DK) 2. NET Engineering S.p.A. (Via Calabria, 35 - 00187 Roma, Italy) 3. HTC - Hanseatic Transport Consultancy (Schopenstehl 15 D-20095 Hamburg) 4. Snizek + Partner Verkehrsplanung GmbH (Bergensstammgasse 7 A-1130 Wien)

[http://uk.bane.dk/db/filarkiv/17741/Final\\_Executive\\_Summary\\_Final\\_06.pdf](http://uk.bane.dk/db/filarkiv/17741/Final_Executive_Summary_Final_06.pdf)

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/scanmed\\_draft\\_final\\_report\\_version\\_2014-11-07.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/scanmed_draft_final_report_version_2014-11-07.pdf)



dell'investimento è di 905 milioni di euro, di cui 535 milioni coperti per il 60% dal Cipe e per il 40% dall'Authority e 370 milioni di capitale privato. Un piano industriale, in gran parte già finanziato con 280 milioni di euro, che consente di far crescere in contemporanea le opere a mare e le infrastrutture di collegamento tra Tirreno e Adriatico. Con la realizzazione del piano si vorrebbe far nascere una piattaforma logistica integrata al servizio della seconda area di produzione e consumo d'Italia: Lazio, Umbria e Marche. Importanti anche gli aspetti ambientali dell'opera rappresentati dalle prime due banchine elettrificate di tutto il Mediterraneo e sarà anche sperimentata la tecnologia Lng dual Gas che prevede l'alimentazione a gas delle navi ormeggiate. Inoltre, la darsena servizi sarà realizzata con cassoni cellulari tipo "Rewec3" che consentiranno di produrre energia elettrica dal moto ondoso.

Ma è sulla movimentazione delle merci che il porto della Capitale prevede di avere lo sviluppo più significativo, prevedendo per la fine del 2017 di finire i lavori del nuovo terminal container, che sarà una fotocopia di quello di Tangeri e che avrà un pescaggio di 18,5-20 metri, con una potenzialità a regime di 670 mila teu e 500 ettari di retroporto. Al fine di utilizzare la banchina 25 per i container, come previsto dal Piano regolatore vigente, le navi da crociera saranno trasferite sulla banchina 18, lunga 330 metri, dove sarà creato un nuovo terminal e saranno effettuati adeguamenti per un investimento di 2 milioni di euro.

È proprio in quest'area del porto, quella dedicata ai contenitori, che si concentra la maggior parte degli investimenti privati per un importo complessivo di oltre 400 milioni di euro, di cui 170 necessari per realizzare il primo stralcio della Darsena Energetica Grandi Masse, struttura gestita dalla società Compagnia Porto di Civitavecchia, controllata al 65% dal gruppo Gavio, al 25% da Enel e al 10% da Unicredit, subentrata all'ex Italtipetroli. La Darsena, oltre a movimentare contenitori, potrà diventare un polo di bunkeraggio. Nel frattempo, proseguono i lavori per completare gli ultimi 18 km del tratto di strada Civitavecchia-Interporto di Orte.

Nel contempo, con un intervento da quasi 11 milioni di euro, la riqualificazione del porto storico permetterà di diventare un marina yachting di grande fascino tra la darsena romana, Porta Livorno, le mura di Urbano VIII e il Forte Michelangelo. I progetti prevedono inoltre di realizzare un museo marino, con ulteriori 35 milioni di euro, che potrà accogliere 700.000 visitatori all'anno. E ulteriori 35 milioni di euro saranno investiti per realizzare un "terminal diffuso", cioè una struttura ricettiva in grado di movimentare oltre 36.000 passeggeri.

La società concessionaria Rct realizzerà, infatti, una serie di terminal al servizio delle 6 mega navi che, una volta ultimati gli investimenti, potranno stazionare

contemporaneamente sull'antemurale, aggiungendosi agli altri 2 attracchi per unità più piccole situati nel porto storico e agli ulteriori 2 accosti dedicati, previsti a nord nella darsena traghetti. (v.d.c.) Alla fine del 2017 è prevista la fine dei lavori del nuovo terminal container.

### **3.2. Piano Regolatore Portuale**

Il Piano Regolatore del Porto di Civitavecchia ha concluso la procedura di verifica della compatibilità ambientale con Decreto Interministeriale DVA-DEC-2010/0000004 del 09/02/2010 del MATM di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ed è stato definitivamente approvato dalla Regione Lazio con delibera di GR n.121 del 23/03/2012 (v. mappa 7).

La redazione del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia nasce dallo studio della situazione attuale e dall'individuazione delle potenzialità dell'infrastruttura nell'ambito dei traffici locali e nazionali.

Il Piano definisce i seguenti obiettivi generali <sup>18</sup>:

1. rafforzamento della posizione del porto di Civitavecchia nel Tirreno e rilancio della sua "presenza" nell'ambito dell'economia dell'area dell'alto Lazio;
2. coordinamento dei traffici marittimi in relazione agli altri porti laziali per costruire un polo "efficace ed efficiente", da ottenere attraverso il continuo confronto della politica tariffaria e dei risultati operativi;
3. incremento del traffico di cabotaggio.

Gli obiettivi generali sono stati declinati nei seguenti obiettivi specifici:

1. allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico;
2. predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del porto;
3. individuazione di aree da destinare ad attività complementari a quelle portuali nell'immediato entroterra;
4. riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;

<sup>18</sup> <http://www.acquatecno.it/ap-%20civitavecchia%20prp.htm>

5. incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;
6. incremento sia in termini di quantità che di qualità dei servizi offerti gli operatori del settore marittimo;
7. rilancio delle attività turistiche e culturali che interessano la città tramite il recupero del patrimonio storico culturale che caratterizza il porto storico;
8. miglioramento dei collegamenti con l'entroterra.

In coerenza con gli obiettivi sopraindicati il Piano prevede una configurazione portuale articolata come segue:

**Porto Commerciale**, suddiviso nelle seguenti aree territoriali ed ambiti:

- Area Enel;
- Area Cantieristica Navale;
- Darsena Energetica Grandi Masse;
- Darsena Servizi;
- Area produttiva connessa ai traffici portuali;
- Darsena Traghetti;
- Aree Cerniera;
- Terminal Commerciale;
- Terminal Crocieristico;
- Area Authority Trade Center.

**Porto Storico**, la cui configurazione è caratterizzata dalla suddivisione dell'area portuale in due zone:

- la zona Nord, relativa al bacino commerciale ed interamente destinata alle attività commerciali;
- la zona Sud, relativa al bacino del Porto Storico destinata alla nautica da diporto ed ospitante funzioni di tipo urbano.

- **Mappa 7: Piano Regolatore Portuale**



### **3.3. Pianificazioni connesse allo sviluppo del PRG del Porto di Civitavecchia**

L'impatto del traffico crocieristico sull'economia del Centro storico di Civitavecchia e di tutti i centri "storici" lungo la SS1 Aurelia tra il Porto e Roma, è per certi versi insospettato, sorprendentemente ampio e degno di nota. Poiché infatti il mondo dei crocieristi ha un alto tasso di fidelizzazione, molti turisti si fermano a Civitavecchia spesso più di una volta, e spesso non sono più interessati alle bellezze della Città Eterna, ma preferiscono esplorare il Lazio, la Maremma o gli scavi Etruschi. In questo ambito rientra anche la valorizzazione

sia del Centro Storico di Civitavecchia che delle attrattive naturalistiche dei Monti della Tolfa.

A tale proposito, il PRG del Porto di Civitavecchia prevede una collaborazione con il Ministero dei Beni culturali per la valorizzazione di nuovi inediti percorsi museali nel porto, la scoperta degli straordinari reperti venuti alla luce con gli ultimi scavi, dopo il restauro dei beni archeologici e monumentali locali, come il Forte di Michelangelo, le mura di Urbano VIII, la Fontana di Vanvitelli e la Porta Livorno, che diventano un'attrazione per chi sbarca a Civitavecchia e che presto potrebbe trovarsi di fronte ad un autentico gioiello, un connubio di eccellenze, tra valorizzazione dei beni culturali ed economia ad essi collegata, con il grande Acquario del Porto di Traiano, ed un suggestivo Marina Yachting.

Il PIL portuale è cresciuto, nonostante la crisi economica, con un utile di esercizio dell'Autorità Portuale che è arrivato anche a 15 milioni di euro, tutti reinvestiti in nuove infrastrutture, ossia 31 volte l'utile netto del 2010.

Quattro i pilastri su cui poggiano questi risultati così importanti: programmazione e realizzazione di infrastrutture per attrarre nuovi traffici; trasparenza e legalità; tutela ambientale e valorizzazione dei beni culturali.

### **3.4. Le aree interne di riferimento di Civitavecchia - GAL Tuscia Romana**

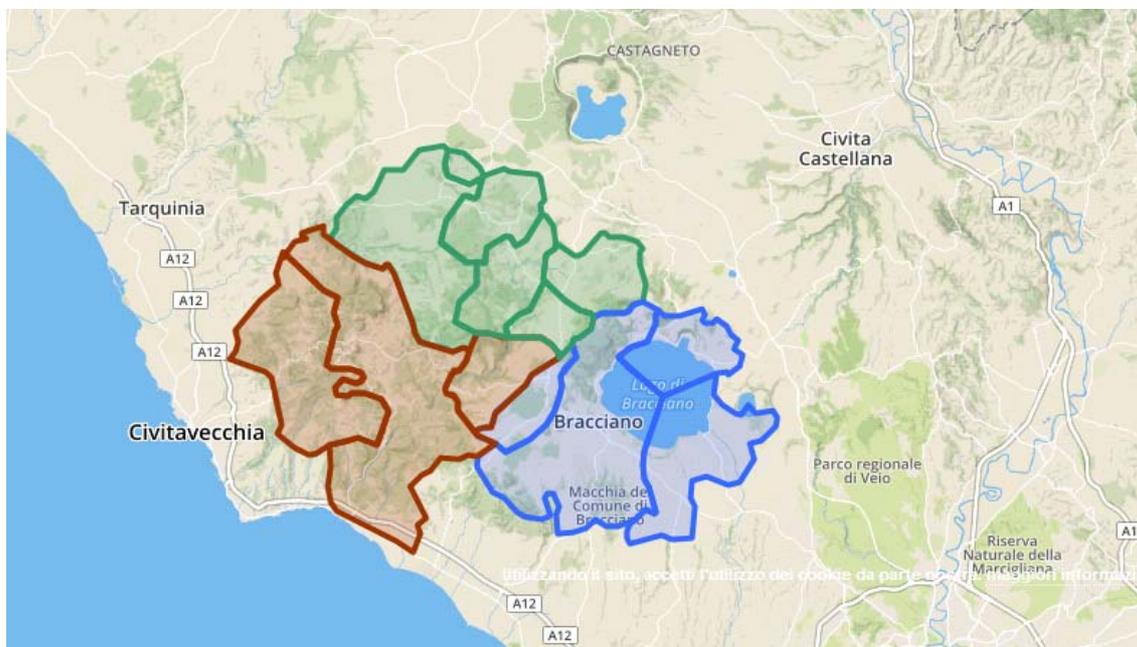
È chiaro anche che l'impatto turistico (e di servizi e consumi) del porto sta avendo, ed avrà sempre di più, un effetto positivo anche su tutto il territorio alle spalle di Civitavecchia. La pianificazione di riferimento delle aree interne di Civitavecchia spetta al Gal (Gruppo di Azione Locale) "Tuscia Romana" che coinvolge 13 Comuni suddivisi in tre aree di diverso interesse turistico e ambientale (v. mappa 9):

- MONTI DELLA TOLFA: Allumiere, Canale Monterano, Tolfa;
- ALTOPIANO DELLA TUSCIA: Barbarano Romano, Bassano Romano, Blera, Oriolo;
- LAGO DI BRACCIANO: Anguillara Sabazia, Bracciano, Manziana, Trevignano Romano, Vejano, Villa S.Giovanni in Tuscia.

Il Gal è impegnato come capofila del progetto di cooperazione interterritoriale: "Lazio di qualità, oltre Roma: identità, paesaggio, beni culturali e prodotti agroalimentari" che coinvolge 5 Gal del Lazio e prevede la

promozione di un turismo di qualità per le aree rurali del Lazio e la valorizzazione delle produzioni agro-alimentari tipiche<sup>19</sup>.

### Mappa 9: Le aree interne di riferimento di Civitavecchia



### 3.5. Il nuovo Terminal Container e gli altri progetti di investimento

Il Nuovo Terminal Container consentirà di gestire oltre un milione di container, mentre la nuova banchina con profondità 17m renderà possibile l'accosto delle grandi navi porta-container transoceaniche<sup>20</sup>.

La realizzazione delle banchine destinate ai traffici di merce varia, rinfuse, cereali e containerizzate, avrà uno sviluppo di circa 757m ed un molo sottoflutto di protezione dello specchio acqueo di lunghezza circa 108 metri, entrambi costruiti con cassoni cellulari in c.a.

L'imbasamento, previsto a -15 metri è stato realizzato dopo la bonifica del fondale con scanno di tout-venant e pietrame. L'area retrostante la banchina è stata riempita con pietrame sul quale sono stati posti fogli di geo-tessile onde evitare la fuoriuscita del materiale di riempimento<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> <http://www.laprovinciadicivitavecchia.it/articolo/il-gal-tuscia-romana-al-primo-posto-tra-tutti-i-gal-del-lazio>

<sup>20</sup> <http://www.icpl.it/portocivitavecchia.htm>

<sup>21</sup> [http://www.glf.it/ita/index.php?option=com\\_content&view=article&id=120&Itemid=166](http://www.glf.it/ita/index.php?option=com_content&view=article&id=120&Itemid=166)

La fase realizzativa del terminal container è stata avviata, e prevede che la nuova banchina del Terminal Container possa accogliere navi da 18mila teu (container da 20 piedi). L'impegno complessivo dell'opera è previsto in 586 milioni, dei quali circa 386 a carico della Compagnia "Porto di Civitavecchia spa", costituita da Gavio (65%), Enel spa (25%) e Ludoil srl (10%).

A servizio di questo sistema sono previsti collegamenti ferroviari. Nel contratto di programma Stato - Rfi per il 2012-2016 è incluso un finanziamento di 120 milioni che comprende, tra l'altro, la connessione della linea tirrenica con l'aeroporto di Fiumicino e quella del porto di Fiumicino alla rete nazionale. Inoltre si vorrebbe migliorare il collegamento Civitavecchia-San Pietro, per portare i crocieristi dallo scalo alla capitale.

La disponibilità di oltre 5 milioni di metri quadri di aree retroportuali ha inoltre fatto nascere il progetto di un terminal logistico (Distripark) per il quale è stato avviato uno studio di fattibilità dal "Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica" dell'Università La Sapienza di Roma. Il piano operativo triennale prevede investimenti dell'Autorità Portuale nello scalo di Civitavecchia per circa 700 milioni di euro, di cui 280 milioni sono già stati reperiti. A tal riguardo, la Regione Lazio ha deliberato favorevolmente in merito all'istituzione di una zona franca aperta nelle aree portuali e retroportuali di Civitavecchia. Sul tema del Distripark si tornerà diffusamente nella Terza parte del Rapporto.

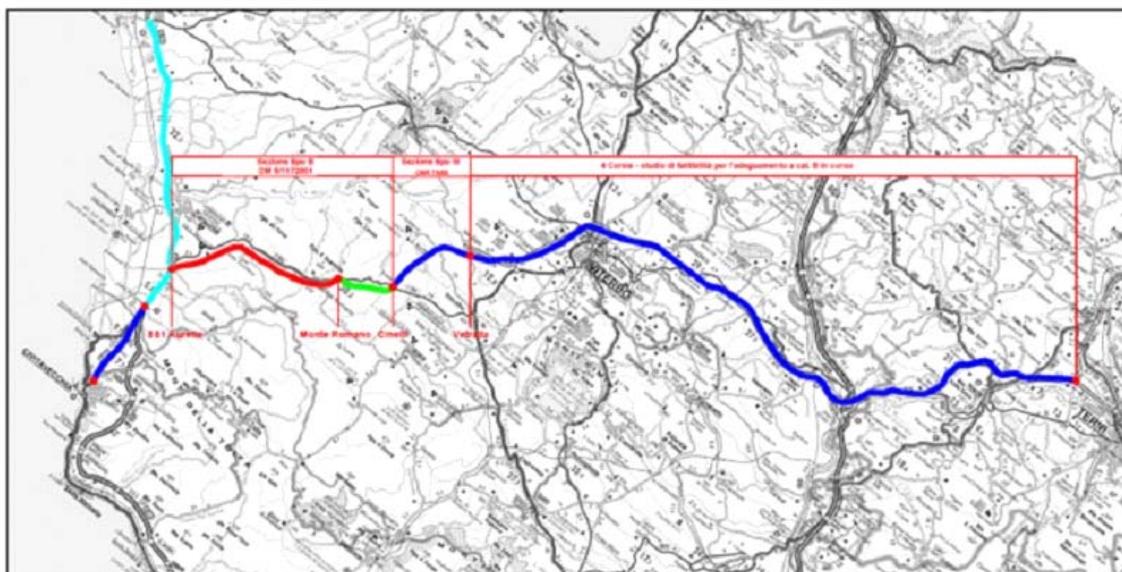
Un ulteriore e importante piano da segnalare è relativo alle prime due banchine elettrificate del Mediterraneo, che secondo i piani sorgerebbero proprio a Civitavecchia. Si sperimenterà la tecnologia che consentirà di alimentare a gas le navi in sosta, e si produrrà energia dal moto ondoso con i cassoni Rewec3. Il progetto del Rewec3 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<sup>22</sup>.

### **3.6. Il Piano di sviluppo delle infrastrutture stradali**

La nuova rete di collegamenti stradali che serve Civitavecchia, si incentra non più sull'asse tirrenico irradiato da Roma ma anche sulla trasversale appenninica; in particolare il completamento della superstrada 675 Umbro-Laziale (SS 675) tra Civitavecchia, Viterbo e Terni permetterà un collegamento rapido di Civitavecchia all'Umbria e da qui attraverso la E 45 al porto adriatico di Ravenna (v. mappa 11).

<sup>22</sup> [http://www.cspscivitavecchia.it/admin/files/moto\\_ondosof.pdf](http://www.cspscivitavecchia.it/admin/files/moto_ondosof.pdf)

## Mappa 11: Piano di sviluppo delle infrastrutture stradali



L'avanzamento dei lavori ha consentito a luglio 2015 di attivare il tracciato tra Terni est e lo svincolo di Vetralla (VT), mentre i lavori degli ultimi 24,4 chilometri si divideranno in due lotti (da 6,4 e 18 km) che si prevede si debbano concludere a fine 2017 tra Cinelli e Monte Romano est e dal 2018 partiranno i lavori che collegheranno Monte Romano est a Tarquinia sud con innesto sulla A12 tra Civitavecchia e Livorno <sup>23</sup>.

In pochi anni quindi, per la prima volta nella sua storia millenaria, il "porto di Roma" si trova ad essere al vertice di una T di superstrade ed autostrade che rendono agevoli i collegamenti, oltre che con Roma, con Livorno ed il Tirreno settentrionale e con Terni e l'Adriatico.

Se a questa straordinaria collocazione infrastrutturale aggiungiamo le infrastrutture ferroviarie, quelle energetiche e soprattutto quelle offerte dal porto sia per i passeggeri che per le merci, è chiaro come l'analisi dell'offerta portuale richieda un approccio del tutto nuovo.

<sup>23</sup> [http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/orte\\_civitavecchia](http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/orte_civitavecchia) e [https://it.wikipedia.org/wiki/Strada\\_statale\\_675\\_Umbro-Laziale](https://it.wikipedia.org/wiki/Strada_statale_675_Umbro-Laziale)

Tale approccio deve necessariamente coinvolgere tutta la pianificazione portuale e territoriale che ha interessato Civitavecchia nel Recente passato.

In particolare la lettura del "Protocollo di intesa tra i Comuni di Civitavecchia, Viterbo, Terni e Rieti per l'avvio del progetto CIVITER – L'Italia di mezzo" <sup>24</sup>, può dare una idea dell'approccio necessario a fare del Porto di Civitavecchia non solo, e non più, il "porto di Roma", ma un polo di sviluppo autonomo che può servire mercati anche non "romacentrici". Va infatti ricordato che il Porto di Civitavecchia non è, e non sarà, solo un porto di "incoming", ma, verosimilmente, anche un porto di "outgoing" a servizio quindi dell'export.

D'altro canto, per quanto riguarda i Servizi portuali a disposizione della Capitale, è importante tenere presente che, per un caso felice, i tre porti principali del Lazio, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, obbediscono ad una medesima Autorità portuale; anche questo è quindi un ulteriore "atout" a favore del nuovo ruolo che può giocare Civitavecchia nello scacchiere terrestre e marittimo.

<sup>24</sup> [http://www.comune.rieti.it/sites/default/files/pdf/nota\\_civiter.pdf](http://www.comune.rieti.it/sites/default/files/pdf/nota_civiter.pdf)

## 4. Le proposte dell'Autorità Portuale di Civitavecchia <sup>25</sup>

Al fine di procedere ad una stesura condivisa del piano di sviluppo del sistema portuale nazionale, il DIPE <sup>26</sup> ha chiesto a ciascuna autorità portuale una serie di proposte operative per migliorare l'offerta delle proprie strutture.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha avanzato proposte integrate per tutti e tre i porti che costituiscono il "Network" dei porti laziali. Nel seguito si riporta quanto proposto dall'Autorità per la sola Civitavecchia.

### 4.1. La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP (Programma Triennale dei Lavori Pubblici)

La Variante al Piano regolatore portuale (PRP) è stata approvata dalla Regione Lazio nel 2012 (delibera 358/2012) e la cartografia di sintesi è disponibile sul sito web dell'autorità.

Il PRP di Civitavecchia è finalizzato a prefigurare la creazione di un nodo interportuale che rappresenti la chiave dello sviluppo della portualità sia dell'intero sistema produttivo che delle attività logistiche dei porti del Lazio. L'obiettivo è pertanto la realizzazione di una Piastra logistica capace di garantire a Civitavecchia una funzionale interazione tra porto e retroporto nonché con l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

A tal fine, il "Protocollo d'intesa per il completamento del Piano Strategico dell'Hub Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della Logistica" sottoscritto il 24.04.2013 mette a sintesi gli interventi di rilevanza strategica per lo sviluppo e potenziamento del Network.

Le principali attività individuate dal Protocollo d'intesa per il Porto di Civitavecchia sono:

<sup>25</sup> <http://www.google.it/url?url=http://www.programmazioneeconomica.gov.it/wp-content/uploads/2015/04/Proposte-autorit%25C3%25A0-portuali.pdf&rct=j&frm=1&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKFwi53ZLt-MLJAhXGUhQKHfKJBjQQFagbMAE&sig2=P59Nb7qXK72zZbO8-3by-w&usq=AFQjCNE1wizls3RK0bezN-KcrFMMUCMOg>

<sup>26</sup> Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE) – (Vedi in appendice 1: un estratto dallo studio sulla portualità italiana [http://www.cipecomitato.it/it/documenti/Rapporto\\_portualitx\\_finale.pdf](http://www.cipecomitato.it/it/documenti/Rapporto_portualitx_finale.pdf) )

- l'attuazione del 2° lotto delle Opere Strategiche;
- l'attuazione del Programma di Edilizia Demaniale per la realizzazione di sedi istituzionali e di supporto;
- l'attuazione di un programma di ricerca e sviluppo delle attività industriali;
- la realizzazione di un sistema di alimentazione delle unità navali in sosta nelle strutture portali;
- la realizzazione dell'area della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM) ovvero dell'infrastruttura necessaria al refitting delle unità navali;
- lo sviluppo del bunkeraggio nella medesima area;
- il completamento del collegamento viario tra Civitavecchia e Orte (tratto Monteromano e Civitavecchia Nord);
- il potenziamento delle connessioni ferroviarie tra banchine del porto e le direttrici nazionali per il collegamento dei siti produttivi.

Il Piano operativo triennale (POT) 2015-2017 è stato approvato in data 30 ottobre 2014 (delibera del Comitato Portuale n. 55) ed è disponibile agli atti. Il Piano comprende 47 interventi per un costo complessivo di 1.520 milioni di euro di cui 44 a carico di risorse disponibili nel 2015, 471 nell'anno 2016 e 1.005 milioni per il 2017. Di tale cifra globale per i porti del Lazio, gli importi destinati a Civitavecchia sono pari all'82%.

Gli interventi sull'Hub portuale permetteranno, una volta realizzati, una netta separazione tra il porto storico, di grande rilevanza archeologica, e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciale. La separazione dei traffici è di grande importanza sia per la funzionalità della struttura portuale che per assicurare condizioni di maggiore sostenibilità ambientale. L'approvazione dell'insieme degli interventi e dei relativi progetti preliminari è stata effettuata dal CIPE con delibera 103/2004.

In particolare le opere del 1° lotto delle infrastrutture strategiche sono:

- Prolungamento antemurale C. Colombo (protezione darsena portuale), Darsena traghetti (1° stralcio del CIPE n. 140/2007);
- Darsena servizi (2° stralcio delibera CIPE n. 2/2008).

Le opere del 2° lotto consentiranno di allontanare dalla città tutto il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del Porto Storico in luogo di grande valenza turistica e culturale. Le opere sono:

- Prolungamento della banchina n. 13;
- Nuovo accesso al bacino storico;

- Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale;
- Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano;
- Viabilità principale;
- Riqualificazione delle banchine del bacino storico;
- Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

## 4.2. L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Porto di Civitavecchia: Classificazione<sup>27</sup> Tipo A: rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 3 km.

Porto di Civitavecchia<sup>28</sup> Tipo A: la rete ferroviaria entra nel porto. La stazione passeggeri è interna all'area portuale (Tipo A).

<sup>27</sup> Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione:

- tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;
- tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;
- tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;
- tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;
- tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;
- tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

<sup>28</sup> Collegamento alla rete ferroviaria: criteri di classificazione. Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

- tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);
- tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);
- tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

- tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale
- tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m
- tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)
- tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.
- tipo E stazione passeggeri non disponibile

### 4.3. Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità Portuale riporta una selezione di 4 insiemi di interventi inclusi nell'ambito del Protocollo di Intesa "Per il completamento del Piano strategico dell'Hub Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, e del sistema di rete e della logistica" in cui si è preso atto del carattere di rilevanza strategica del progetto di potenziamento e sviluppo del Network laziale.

Per il Porto di Civitavecchia sono stati presentati i seguenti interventi:

- Realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse per un importo complessivo pari a euro 506.880.600,00 con una contribuzione pubblica di 200 milioni di euro e la restante quota in capo al privato concessionario. Con delibera n. 34 del 22 luglio 2014 è stato adottato il relativo adeguamento tecnico funzionale del PRP. Merita rilevare che è in corso la sospensione della procedura di infrazione (ex art. 258 del TFUE);
- Stralcio di completamento del 1° lotto Opere Strategiche per un importo complessivo pari a euro 34.363.507,00. L'intervento interessa contestualmente l'ambito crocieristico e commerciale del più ampio "Sistema logistico merci dell'Alto Adriatico" e nasce dalla necessità di adeguare le iniziali previsioni ad unità navali di dimensione crescente nel tempo. Ne consegue la necessità di un ulteriore finanziamento per la realizzazione di:
  - Approfondimento della quota di dragaggio nella Darsena traghetti fino a -11,80 mt sotto l.m;
  - Eliminazione del pontile 1 e traslazione del pontile 2;
  - Adeguamento arredi e strutture della Darsena servizi.
- 2° Lotto Opere Strategiche per un importo complessivo pari a euro 287.420.986 finalizzato alla realizzazione di nuove infrastrutture per l'attracco di navi da crociera di ultima generazione e la riorganizzazione degli accessi marittimi al bacino portuale con conseguente adeguamento della viabilità interna al porto. L'opera dispone di un finanziamento Cipe di 6 milioni di euro (ex delibera n. 140/2007). Gli interventi inclusi dall'Autorità Portuale sono quelli individuati come strategici e prioritari dalla delibera 170/2014.

La dimensione finanziaria complessiva degli interventi (per Civitavecchia e Fiumicino) è 1.298 milioni di euro circa con una disponibilità di finanziamenti per 6 milioni relativamente al lotto di completamento dell'Hub di Civitavecchia. Il fabbisogno è pari a 985,168 milioni di euro.

## 5. Appendice 1: Lo studio sulla portualità italiana del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri (DIPE)

Il porto di Civitavecchia rientra a pieno titolo nelle strutture interessate dalla programmazione economica. In particolare, il 1° ottobre 2015 il DIPE ha pubblicato sul proprio sito un rapporto esauriente ed articolato sulla situazione della portualità italiana dal titolo "Il Sistema Portuale"<sup>29</sup>. Nel documento, redatto dal DIPE in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si descrive uno studio sulla portualità italiana, concluso nel 2014, che traccia l'evoluzione del traffico nei porti italiani in confronto ai principali concorrenti europei e mediterranei e le sue principali caratteristiche. Lo studio individua aspetti problematici su cui intervenire, dallo sviluppo integrato con le reti TEN, al problema dei fondali dei porti, degli spazi a terra, dei collegamenti con la rete ferroviaria e stradale, dell'organizzazione, della normativa e degli aspetti finanziari<sup>30</sup>.

Citando i punti principali del sito si può avere una visione piuttosto chiara della situazione dei porti Italiani e degli investimenti necessari per il rilancio del settore nel quale Civitavecchia rappresenta un componente non secondario.

I paragrafi che seguono riportano quasi integralmente interi passi del sito del DIPE. Si è ritenuta necessaria tale operazione in quanto la relazione del DIPE sintetizza in modo esemplare la situazione della portualità italiana ed individua i punti nevralgici sui quali è necessario intervenire.

<sup>29</sup> <http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2015/10/01/il-sistema-portuale-italiano/#interventi>

<sup>30</sup> Il sito evidenzia come nell'art. 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133/2014, sia stata disposta l'adozione del "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", con la finalità di indicare una prospettiva di sviluppo del sistema sulla base di obiettivi strategici e di indicare le azioni concrete per raggiungerli. In particolare l'Allegato (DEF-2015-Allegato\_infrastrutture[1].pdf) al Documento di Economia e Finanza dell'aprile 2015 relativo al "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Legge 443/2001, art. 1, c. 1", individua tra le sue priorità il settore del trasporto marittimo e intermodale, in un contesto di maggiore selettività degli interventi da finanziare. A supporto dell'elaborazione del Piano il DIPE ha elaborato dati, informazioni e proposte delle Autorità portuali illustrati in un documento dal titolo "Il panorama di settore".

## 5.1. I traffici portuali italiani

L'insieme dei porti italiani tratta un volume di traffico merci che lo colloca al terzo posto in Europa dopo la portualità olandese e britannica, ma il ritmo con il quale questo volume di traffico è cresciuto prima dell'inizio della crisi è inferiore a quello medio europeo e a quello dei nostri principali concorrenti nel Mediterraneo. Inoltre, tra il 2007 e il 2011, l'interscambio di container si è ridotto in Italia del 9,7%, con 1,1 milioni di TEU persi, mentre negli ultimi due-tre anni è stata recuperata circa la metà di quanto perso nel quadriennio precedente, tornando a 10,1 milioni di TEU nel 2013. I porti del Nord Europa invece hanno ripreso a crescere e sono riusciti a superare nel 2011 i livelli massimi raggiunti prima della crisi del 2008-2009, anche se negli ultimi due anni hanno conosciuto un ristagno nei traffici.

Complessivamente l'Italia ha perso terreno dal 2007 ad oggi, sia rispetto al nord Europa che rispetto al resto del Mediterraneo. Peraltro, anche quest'ultimo ha perso centralità nel commercio internazionale visto che tra i 50 maggiori porti container internazionali nel 2012 il primo porto mediterraneo figurava solo al 34° posto mondiale (Algeciras in Spagna, con 4,1 milioni di TEU) e il primo porto italiano era Gioia Tauro al 47° posto con 2,7 milioni di TEU, rispetto ai 32,5 milioni di TEU movimentati da Shanghai (al primo posto mondiale) o agli 11,5 milioni di Rotterdam (11° posto mondiale e primo europeo). Queste cifre non devono sorprendere vista la polarizzazione del commercio verso la Cina (nel 2013 la Cina produceva il 30,3% delle merci esportate e il 49,2% dell'acciaio a livello mondiale).

La quota di mercato dei porti italiani sul transhipment mediterraneo è calata, dal 2005 al 2011, dal 28% al 16% a causa di:

- concorrenza esercitata da Tanger Med (Marocco), Porto Said (Egitto), Marsaxlokk (Malta) e dai porti spagnoli (Algeciras, Valencia e Barcellona in particolare), dove è possibile e conveniente consolidare volumi più ampi, da un lato apportati da navi oceaniche di sempre maggior capacità e, dall'altro, da destinare a navi feeder più piccole, ma anch'esse di dimensione crescente e orientabili con maggior flessibilità su più destinazioni mediterranee finali;
- minori costi operativi garantiti al transhipment nei porti africani concorrenti, caratterizzati da costo del lavoro più basso rispetto all'Italia, da maggiore velocità e da infrastrutture ampliate e modernizzate recentemente (Nord Africa e Spagna) che garantiscono servizi più veloci nella gestione a terra, anche grazie a tempi minori nelle pratiche doganali e burocratiche. Complessivamente per il transito di un container servono **19 giorni nei porti italiani** secondo la Banca Mondiale

(Doing Business), **contro 7-9 giorni nel nord Europa e 11-12 giorni in Marocco e Egitto**, cancellando di fatto il vantaggio potenziale attribuibile alla posizione geografica dell'Italia che consentirebbe di abbattere di alcuni giorni i tempi di navigazione;

- politiche aziendali del grande shipping che, ove non si concentri a Tanger Med o Porto Said, tende a crearsi basi di transshipment proprie e dedicate. Esempio il caso della cinese Cosco Pacific che gestisce in concessione trentennale il Piraeus Container Terminal, diventato il centro della distribuzione dei container cinesi diretti all'Europa meridionale e orientale. Viceversa l'abbandono di Gioia Tauro da parte della Maersk o di Taranto da parte della Evergreen ha contribuito a ridurre fortemente l'attività in quei due scali;
- posizione geografica di Porto Said per il traffico da Suez, che consente di raggiungere tutti i mercati di destinazione successiva con le navi feeder (ovest Mediterraneo, est Mediterraneo e Mar Nero) senza dover ripercorrere parte della rotta. Lo stesso può dirsi per Tangeri e Algeiras con il traffico atlantico.

La concorrenza non arriva solo dai porti del Mediterraneo, i porti dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico si vedono sempre più sottrarre dai porti del Mar del Nord non solo mercati centro europei (Baviera, Austria, Svizzera e Europa centro-orientale), ma addirittura i ricchi mercati della pianura padana, a causa dell'incapacità a canalizzare verso i porti italiani dell'alto Adriatico e Tirreno gli scambi relativi a produzione e consumi che gravitano nel nord Italia.

La dispersione dei porti italiani si associa peraltro a basse dimensioni medie, con traffici merci che raggiungono nel 2012 i 26,3 milioni di tonnellate in media per i tre porti liguri, i 32 milioni per i tre porti del Nord Est, i 17,7 milioni per i 12 porti del Mezzogiorno e gli 11,2 milioni per i 5 porti del Centro Italia. I primi tre porti per merci (Genova, Trieste e Cagliari) rappresentano solo il 29,4% del mercato italiano, a fronte della maggiore concentrazione nei tre principali porti nel caso dei traffici container pari al 63,4% (Gioia Tauro, Genova e La Spezia).

La sola Rotterdam movimentava, nel 2013, 11,6 milioni di container, più dei 10,1 milioni movimentati dai 23 maggiori porti italiani.

Le principali ragioni sono che, rispetto all'Italia, il Northern range:

- gode di economie di scala dovute ad una delle maggiori concentrazioni di produzione manifatturiera al mondo, con una forte vocazione alle esportazioni, e dalla concentrazione degli investimenti su pochi porti, che gli permette di intercettare anche traffici che dovrebbero passare per l'Italia;

- riesce a lavorare ad una scala di attività che movimenti almeno 10-12 milioni di TEU anno e consente di accogliere e lavorare in modo competitivo navi da 12.000 TEU e oltre, anche grazie agli alti fondali e ai grandi spazi portuali, necessari per ospitare le grandi ocean vessel che viaggiano sulle rotte con l'Estremo Oriente e che non tutti i porti italiani posseggono;
- supera le difficoltà del nostro sistema trasportistico (ferroviario, ma anche stradale) e logistico nell'organizzare in modo efficiente e competitivo l'inoltro dei container fino alle destinazioni finali dell'Europa centro orientale e centro occidentale. Il fenomeno è solo in parte spiegato dalla difficoltà di superare la barriera delle Alpi per il ritardo nell'adeguamento dei valichi ferroviari (Frejus e Brennero su tutti). Svolge un ruolo importante anche l'integrazione con le reti fluviali (in Germania si svolge il 43% del trasporto fluviale di merci dell'Ue, in Olanda il 28% e in Italia meno dell'0,1%);
- assicura maggiore efficienza e affidabilità degli scali che si concretizza in costi per operazione più bassi rispetto all'Italia, Francia e Spagna e tempi di movimentazione più brevi.

## 5.2. Lo sviluppo dei traffici

Le previsioni di traffico merci nel lungo periodo devono tener conto che il trend di crescita di lungo periodo del PIL italiano è stimata in circa 1-1,3% all'anno dal FMI ad aprile 2015 e al 1,3-1,5% dal DEF di aprile 2015 e quello delle esportazioni del 3-4,1% all'anno dal FMI e del 3,6-4% dal DEF di aprile 2015. Proiettando i tassi di crescita del traffico container italiano realizzati nel 2000-2013, si otterrebbe una crescita pari al 3,3% annuo, (+2,5 milioni di TEU entro il 2020 e +7,5 milioni entro il 2030), mentre la persistenza del trend 2005-2013 garantirebbe una crescita molto modesta, inferiore all'1% annuo. La crescita del traffico merci e container dai porti italiani potrà essere maggiore di quella delle esportazioni se si riuscirà a recuperare quote di traffico originate o dirette in Italia e gestite in altri porti mediterranei o del Northern Range e ad intercettare una quota maggiore di traffici da e per l'Europa centro-meridionale. Peraltro va segnalato il persistente dinamismo nei porti italiani dei passeggeri per crociere, che sono cresciuti a dispetto della crisi economica e rappresentano uno dei settori più fortemente in crescita.

Da qui al 2030 l'Europa centro-orientale crescerà di più del resto dell'UE creando maggiori opportunità di movimentazioni di container verso quell'area ma le differenze che emergono dai dati di traffico individuano un campo di variazione così ampio da rendere incerto il risultato di ogni previsione di sviluppo infrastrutturale a lungo termine.

Ragioni evidenti di sostenibilità ambientale (riduzione dei costi energetici e delle emissioni di gas serra) giustificano tuttavia l'obiettivo europeo di una maggior alimentazione da Sud dei mercati continentali, correggendo la situazione attuale che non consente di far coincidere convenienza privata e convenienza collettiva e che rischia di consolidarsi sulla base dei processi cumulativi in atto.

L'alternativa a livello europeo è tra lo sfruttare le economie di scala di una ulteriore concentrazione dei traffici sui porti del Mare del Nord, adeguando ad essa le reti infrastrutturali ferroviarie, stradali e di navigazione interna che ne estendano le aree servite pressoché all'intera Europa o, al contrario, portare la portualità mediterranea a livelli di capacità e di efficienza comparabili con quelli del Mar del Nord, contribuendovi da Bruxelles con l'adeguare a tali livelli, la rete stradale, ferroviaria e di navigazione interna. Il tutto per raggiungere in modo più efficiente e sostenibile le regioni centro meridionali sia dell'Europa occidentale sia dell'Europa orientale.

### **5.3. La programmazione nazionale e la politica europea**

La politica europea in materia, così come si è configurata nel regolamento del Consiglio e del Parlamento Europeo del dicembre 2013, con l'individuazione di ben 4 dei corridoi prioritari della rete TEN-T core che interessano il nostro Paese, va nella direzione "mediterranea", più favorevole, ma anche più carica di responsabilità, per l'Italia.

Il contributo italiano a questa politica europea è sintetizzato nell'XI Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013 e nelle "Linee guida per l'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014", rivisitato significativamente dall'Allegato al Documento di Economia e Finanza di aprile 2015 relativo al "Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1", il quale "dà rilevanza al collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia."

Il DEF 2015 "identifica 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro, rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili."

Tra le priorità indicate dal DEF di aprile 2015 è presente il "settore del trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide sono legate a una gestione frammentata

e inefficiente dei sistemi portuali, a interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e a una concorrenza limitata, da cui derivano impatti negativi in termini di competitività". A tal riguardo, obiettivo assunto dal documento è l'ottimizzazione della rete delle Autorità portuali."

Nella lista delle 25 opere prioritarie presentate ad aprile 2015 non sono previste, per ora, opere portuali ma solo a valle di un approfondito confronto con le Regioni, e del previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento in sede di definizione della nota di aggiornamento al DEF 2015. In tale occasione, sempre sulla base delle linee strategiche definite nell'Allegato al piano, e delle disponibilità finanziarie, saranno inserite nel Piano Infrastrutture Strategiche (PIS) anche le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia da definire per ogni sistema portuale di interesse nazionale attualmente identificato (Adriatico settentrionale, Sistema Ligure, Tirreno centrale, Sistema sardo, Adriatico centrale, Sistema campano, Sistema pugliese, Sistema calabro e Sistema siciliano)<sup>31</sup>.

Elemento caratterizzante è, inoltre, l'introduzione del principio delle società di corridoio, con funzioni di gestione e coordinamento dell'arco di rete, mentre il numero di porti compreso nel "core network" sembra troppo elevato per rendere evidente la valenza strategica alla nuova impostazione UE.

#### **5.4. La dotazione infrastrutturale**

L'Italia ha una considerevole dotazione di infrastrutture portuali funzionali sia alla protezione e all'accesso dal mare, sia alle operazioni di sbarco, imbarco e spedizione dei beni trasportati dalle navi.

La realizzazione di nuove opere a mare appare invece sempre più difficoltosa a causa della contrazione protratta della disponibilità di investimenti pubblici, alla luce del processo di risanamento delle finanze pubbliche e della debole dinamica della crescita economica negli ultimi 10 anni. Conseguentemente, è opportuno concentrare l'attenzione su quei siti che hanno caratteristiche morfologiche favorevoli o non presentano interazione diretta con le città.

<sup>31</sup> Vedi gli approfondimenti nel DEF di aprile 2015 a pp. 39-40, 48-49 e p. 53, pp. 56-57 e p. 60.

## 5.5. I fondali e il dragaggio

In merito ai fondali portuali tutti i più importanti porti del Nord Europa hanno profondità almeno pari a 16 metri, mentre diversi porti italiani importanti sono al di sotto di tale soglia (Napoli, Livorno, Ravenna, Venezia, Genova e La Spezia).

L'approfondimento dei fondali, più che la realizzazione di nuovi terminali, si delinea come la vera e propria sfida con cui deve misurarsi il sistema portuale non solo per accrescere, ma per non vedere ridursi, in prospettiva, la propria competitività nei confronti dei traffici di lungo raggio.

Gli alti costi per lo Stato connaturati con questo tipo di interventi, senza trascurare gli altrettanto rilevanti costi ambientali, inducono, tuttavia, a riflettere su quanto dragaggio sia veramente necessario e sostenibile per i porti italiani, tenuto conto degli ostacoli dal punto di vista tecnico, morfologico e ambientale che si incontrano nello sviluppo delle iniziative.

La soluzione non può che venire, ancora una volta, da una normativa omogenea di settore che non faccia distinzione da sito a sito, né sia dipendente dalla potestà legislativa e di controllo dei diversi livelli istituzionali centrali e locali.

Si riscontra invece una generica richiesta di dragaggi da parte delle AP, mentre fondali superiori ai 16 metri sono in prospettiva necessari solo per i porti che hanno le potenzialità per essere competitivi nel mercato internazionale dei container. Una volta individuati tali porti vanno comunque privilegiati quelli con i fondali naturali più profondi e, solo se effettivamente necessari, autorizzati eventuali operazioni di capital dredging.

## 5.6. Gli spazi a terra

Con riferimento agli spazi a terra, sebbene la superficie complessiva dei nostri dieci porti più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam, gli scali italiani mostrano un rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati simile a quello dei porti del Nord Europa. L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre ferroviarie che l'efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso l'implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto.

## 5.7. Le attività ferroviarie

Le attività ferroviarie interne alle aree portuali sono una delle maggiori fonti di inefficienza. Gli interventi infrastrutturali e l'acquisto di materiale rotabile necessari per accelerare le operazioni ferroviarie non sono investimenti remunerativi e, tradizionalmente, sono finanziati dallo Stato e da società pubbliche oggi alle prese con difficoltà di bilancio; l'alternativa è realizzarli nel quadro di un Partenariato Pubblico Privato che assicuri un adeguato ritorno economico a tutti i principali attori della filiera – gestori di rete, di movimentazione e navettamento e di trasporto sulle lunghe percorrenze – come dimostra l'intesa tra Serfer (Trenitalia), FerNet (partecipata da Interporto Vado Ligure, gruppo Gavio e Rivalta Terminal Europa) e l'Autorità Portuale di Savona per la movimentazione delle merci verso i retroporti di Rivalta Scrivia e Mortara.

## 5.8. L'interscambio commerciale

L'interscambio commerciale marittimo dell'Italia nel 2013 era di 230 miliardi di euro. La strategicità dei porti relativa a questo dato è maggiormente intuibile osservando i dati relativi alle esportazioni. Il settore portuale rappresenta "il principale partner distributivo e di posizionamento della manifattura del Paese", detenendo nel 2012 il 55% sul totale dell'export italiano extra-UE e il 30% sul totale dell'export italiano mondiale. Oltre a ciò va considerata anche una percentuale tra il 65% e l'80% sul totale dell'export solo verso USA, Brasile, India e Cina. Dati importanti ma tutto sommato non sorprendenti per un Paese che, per storia, cultura e collocazione geografica, ha un rapporto molto stretto con una risorsa come il mare ma che, nell'odierna e complessa economia dei trasporti globali, non può contare su posizioni strategiche tali da configurare naturalmente un vantaggio competitivo.

Su un piano globale, negli stessi anni in cui veniva varata la riforma portuale del 1994, si verificava anche lo spostamento di quote consistenti di traffico dalla Northern Atlantic trade lane alla Pacific trade lane, ovvero l'aumento vertiginoso dei traffici sulla rotta Far East-Europa. Sbilanciamento che, nel periodo 2002–2007, comportava per il Mediterraneo attraversato dalla rotta di Suez una nuova centralità nei traffici marittimi europei e globali. Dal 2000 al 2013 questo significava un +105% di traffici, e una modesta crescita anche negli ultimi anni, malgrado la crisi, da +15% nel 2005 a +19% nel 2013 (dati SRM, Panaro).

Alla radice del ciclo 2002-2007 vi era, oltre all'aumento della domanda da nord America ed Europa dalla Cina, un elemento tecnico di primaria importanza: la nave portacontainer. La cantieristica navale veniva infatti

investita da una crescente quantità di ordinativi da parte delle compagnie di navigazione impegnate in una rincorsa a costruire navi sempre più capaci e veloci di quelle dei concorrenti.

Il fenomeno del gigantismo navale si giustificava con le economie di scala e produceva un abbassamento costante dei costi di spedizione della merce via container. Nell'arco di appena quindici anni la capacità di carico delle portacontainer transoceaniche era pressoché raddoppiata, passando da navi capaci di trasportare circa 8.000 TEU, agli attuali 18.000. Il gigantismo avrebbe però anche prodotto distorsioni notevoli nel rapporto tra domanda e offerta, soprattutto nel momento in cui i consumi sarebbero crollati per effetto della crisi, oltre ad avere implicazioni di carattere finanziario notevoli considerando i costi di costruzione di una nave. Ciò che interessa maggiormente è che non tutti i porti sarebbero stati in grado di consentire operazioni di ormeggio, di carico e di scarico a navi di queste dimensioni. E che anche quando lo fossero stati, avrebbero dovuto fronteggiare problemi di congestione, logistici e distributivi a volte irrisolvibili.

I porti italiani movimentano circa 10 milioni di TEU/anno, ovvero quanto il solo porto olandese di Rotterdam, primo scalo europeo. Un quarto di questi sono trasbordi, contenitori sbarcati da una grande portacontainer in un porto cosiddetto hub per essere subito reimbarcati su una nave più piccola, detta feeder e inviati ad altre destinazioni. Il rapporto tra il fatturato di un container in transito e uno lavorato è quasi 1 a 8. Ai fini statistici il container viene conteggiato due volte, e molto spesso il trasbordo configura un'operazione estero su estero, elemento quest'ultimo che ha tratto spesso in inganno, facendo illudere molti sulla reale consistenza e potenzialità del settore in questo paese.

Un porto la cui quota di trasbordi superi il 50% del totale movimentato è detto di transshipment. Nella classifica mondiale dei primi cento porti per traffico container relativa a dati del 2013, troviamo solo tre porti italiani: Gioia Tauro (44°), Genova (72°) e La Spezia (99°). Gioia Tauro, con il 97% di trasbordi, è un porto di transshipment puro e sta scontando negli ultimi anni la rapida ascesa dei porti della sponda meridionale del Mediterraneo, a dimostrazione del fatto che, nel contesto globale di questo mercato, non esistono collocazioni geografiche privilegiate e rendite sicure.

La percentuale di trasbordi a Genova si aggira intorno al 15%, lo scalo pertanto si configura come porto gateway che, a differenza di Gioia Tauro, alle spalle ha un hinterland reale che abbraccia un mercato potenziale formato da pianura padana, sudest della Francia, Svizzera e sud della Germania. Il problema però, lasciando da parte la questione dei fondali non

sufficientemente profondi, sta in ciò che manca o è inadeguato alle spalle del primo porto italiano in termini di collegamenti ferroviari, strutture, operatori e sistemi logistici.

Tale situazione, generalizzata pressoché in tutti i porti italiani, implica che sarebbero quasi mezzo milione i TEU – quanto il totale di quelli movimentati in un solo anno dal porto di Napoli – con origine o destinazione l'Italia che, anziché approdare nei porti del Paese, passerebbero attraverso quelli del nord Europa. Tali carenze, che accomunano la maggior parte degli scali italiani, sono un limite che determina una evidente difficoltà a incrementare le quote di traffico, e molti osservatori notano anche che l'Italia non ha, e forse non avrà, una domanda sufficiente per attirare servizi di linea regolari, stabili e bilanciati con grandi navi portacontainer.

## **PARTE TERZA**

### **ANALISI DELLA DOMANDA DEI FLUSSI MERCI E PASSEGGERI E DEL SISTEMA DI IMPRESE OPERANTE NEL RETRO PORTO**



## 1. Il posizionamento di Civitavecchia nei flussi di merci

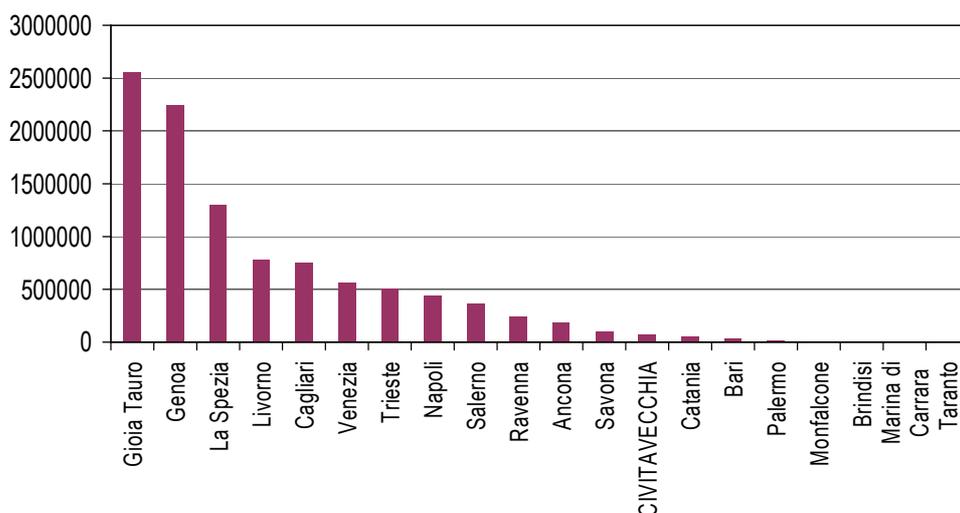
Civitavecchia è di gran lunga il principale porto del Lazio, ma nel confronto nazionale e ancor più internazionale rappresenta ancora una realtà di piccole dimensioni. Da questa constatazione occorre partire per valutarne le potenzialità di sviluppo, che a loro volta dipendono dalla capacità di intercettare, in futuro, una quota crescente di traffici. La rilevanza della dimensione di partenza sta nel fatto che, all'interno di uno scenario di commercio mondiale che presenta molti punti critici e quindi non offre spazi aggiuntivi di mercato, la tendenza spontanea potrebbe rivelarsi quella a una concentrazione delle attività nei porti di maggiori dimensioni, già oggi caratterizzati da una più elevata qualità ed efficienza dei servizi e con mezzi finanziari sufficienti alla realizzazione di ampi programmi di investimento. In base a questa considerazione di base, l'analisi che si propone in questo capitolo rifugge da un'ipotesi di evoluzione inerziale di Civitavecchia, volendo piuttosto sottolineare come l'espansione delle attività del Porto non possano confidare su una semplice prosecuzione di alcune tendenze recenti (che come vedremo si sono rivelate favorevoli), necessitando sia di una chiara identificazione delle nicchie di mercato su cui operare, sia di una coerenza complessiva nelle scelte di investimento degli operatori privati e dei soggetti pubblici. Torna qui la necessità, evidenziata nel primo capitolo, 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.

Venendo ai dati, Civitavecchia si colloca, per traffico TEU, al tredicesimo posto fra i porti italiani, con una movimentazione container pari a circa 67mila TEU (grafico 1). Il posizionamento 2015 è peraltro influenzato positivamente dall'assenza di operatività del porto di Taranto, che risente della chiusura degli impianti ILVA. Fino al 2014, con Taranto ancora operativo, Civitavecchia occupava la quattordicesima posizione fra i primi venti porti italiani.

Le dimensioni relativamente ridotte di Civitavecchia sono misurate dal fatto che il traffico TEU è pari ad appena il 2,6% di quanto movimentato a Gioia Tauro (il principale porto italiano in questo ambito, vedi grafico 2) e comunque inferiore al 70% di quanto registrato da Savona, che occupa la dodicesima posizione, ossia quella immediatamente superiore a quella di Civitavecchia. Ugualmente, la dimensione che risulta dal confronto internazionale. Rispetto ai

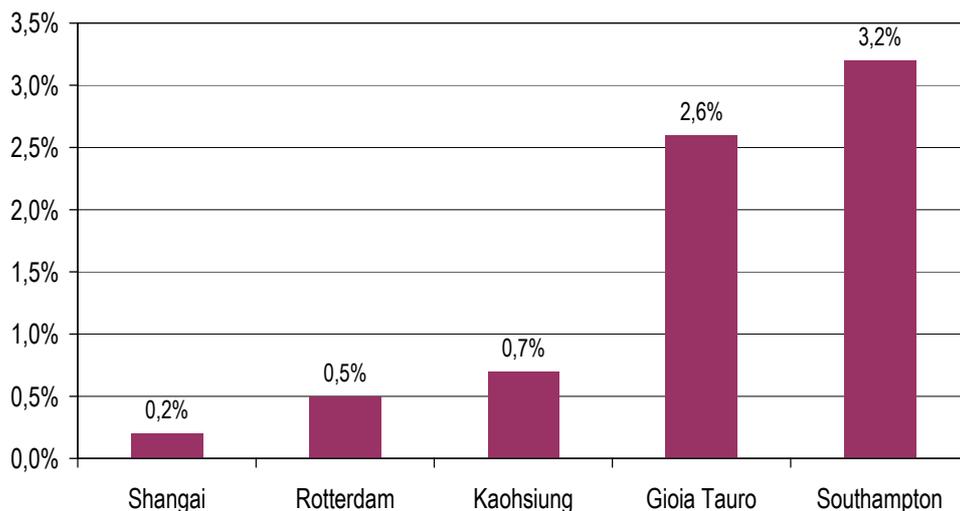
porti di Kaohsiung (Taiwan) e di Southampton, che occupano la stessa posizione di Civitavecchia nelle graduatorie, rispettivamente, mondiale ed europea, la movimentazione TEU è infatti pari allo 0,7 e 3,2%. Se poi si prendono a riferimento il primo porto mondiale (Shanghai) e il primo porto europeo (Rotterdam), la movimentazione relativa scende, rispettivamente, allo 0,2 e allo 0,5%.

**Grafico 1. Posizionamento di Civitavecchia fra i primi venti porti italiani per movimentazione TEU**



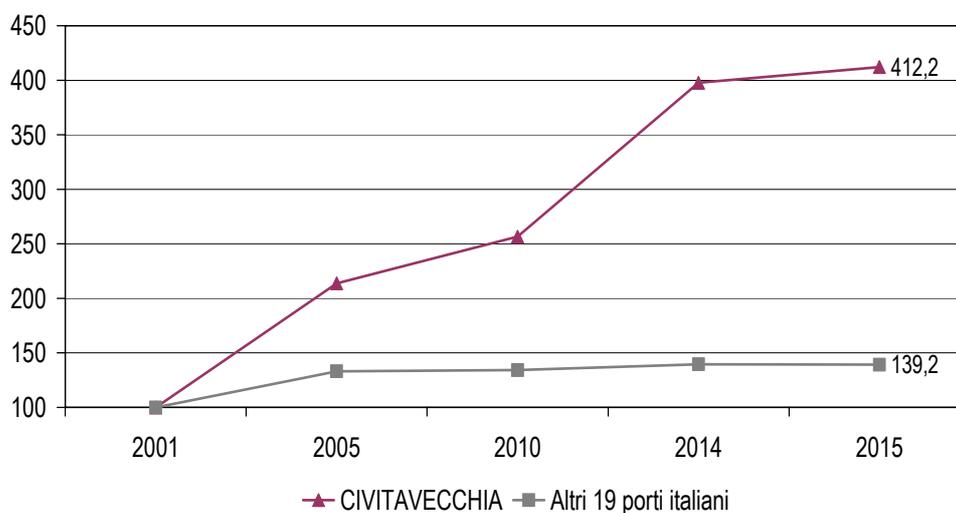
Fonte: SRM, Assoport.

**Grafico 2. Dimensioni relative di Civitavecchia rispetto ad altri porti nazionali e internazionali (rapporto fra TEU movimentati)**



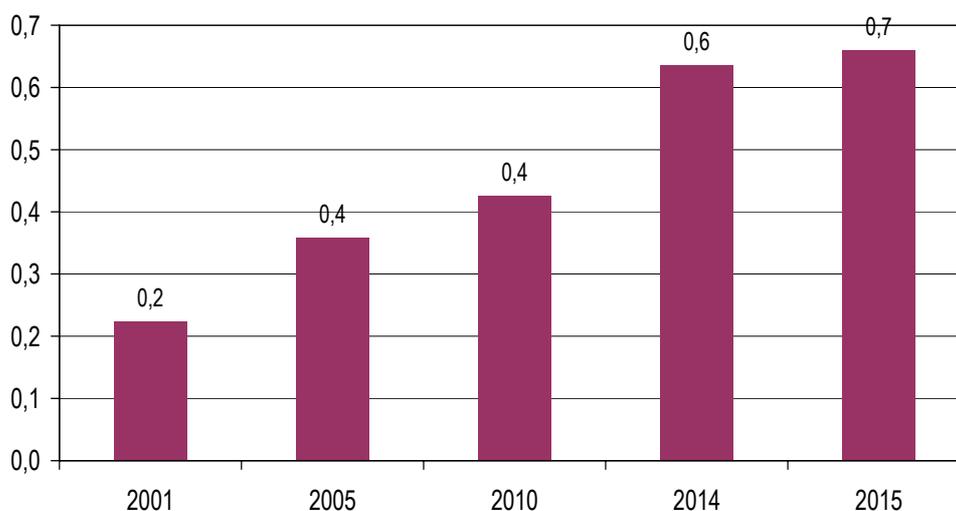
Fonte: SRM, Assoport.

**Grafico 3. Variazione TEU movimentati: confronto Civitavecchia altri porti** (indici, 2001= 100)



Fonte: SRM, Assoport.

**Grafico 4. Andamento della quota di Civitavecchia sulla movimentazione TEU dei primi venti porti nazionali**



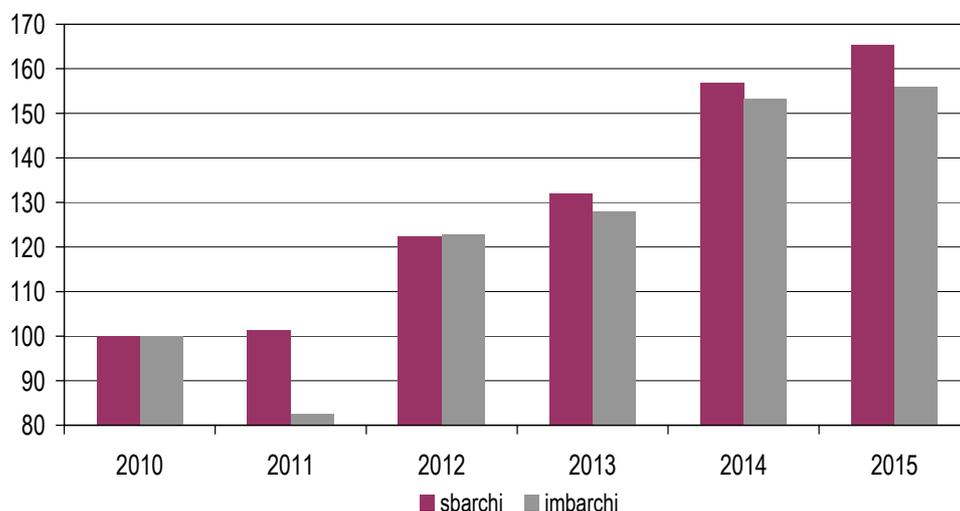
Fonte: SRM, Assoport.

A queste ridotte dimensioni fa tuttavia da contraltare una dinamica molto vivace nel panorama nazionale, tanto che Civitavecchia è il porto che più è cresciuto per movimentazione TEU nel periodo 2001-2015 (+313% dal 2001, grafico 3), con la sola eccezione di Catania (+359%). Un dato che si confronta con una variazione aggregata del 39% (sempre grafico 3) e con variazioni negative che nello stesso periodo hanno interessato ben otto dei primi venti porti italiani. Come risultato, la quota di Civitavecchia sul traffico TEU è aumentata in Italia dallo 0,2 allo 0,7%, con una tendenza crescente che non si è mai interrotta (grafico 4). Una regolarità che ha compensato il fatto che

quasi mai gli incrementi di movimentazione TEU registrati da Civitavecchia siano stati, nei singoli anni, i più elevati nel confronto nazionale. Ad esempio, nel 2015 il saggio di crescita del porto laziale (+3,6%) è risultato solo il nono nel panorama nazionale.

L'andamento nel tempo della movimentazione TEU può essere utilmente distinto nelle due voci "sbarchi" e "imbarchi", che approssimano il concetto di importazioni ed esportazioni. Come si osserva dal grafico 5, la dinamica degli sbarchi ha superato, nel quinquennio 2010-2015, quella degli imbarchi, con variazioni cumulate pari, rispettivamente, al 65,4 e 56%. Un andamento che è però influenzato dal dato anomalo del 2011, quando gli imbarchi registrarono una rilevante contrazione (-18% circa). Se la base fosse posta al 2011, l'incremento cumulato degli imbarchi supererebbe quello degli sbarchi. Al di là di questo dettaglio, le statistiche confermano come le prospettive del porto di Civitavecchia debbano essere considerate anche dal lato della sua capacità di proporsi come *gateway* per le esportazioni del sistema produttivo laziale e non solo in termini di attrazione di merci sbarcate per soddisfare la domanda interna dell'area di Roma.

**Grafico 5. Movimentazione TEU per sbarchi e imbarchi nel porto di Civitavecchia** (indici, 2001=100)

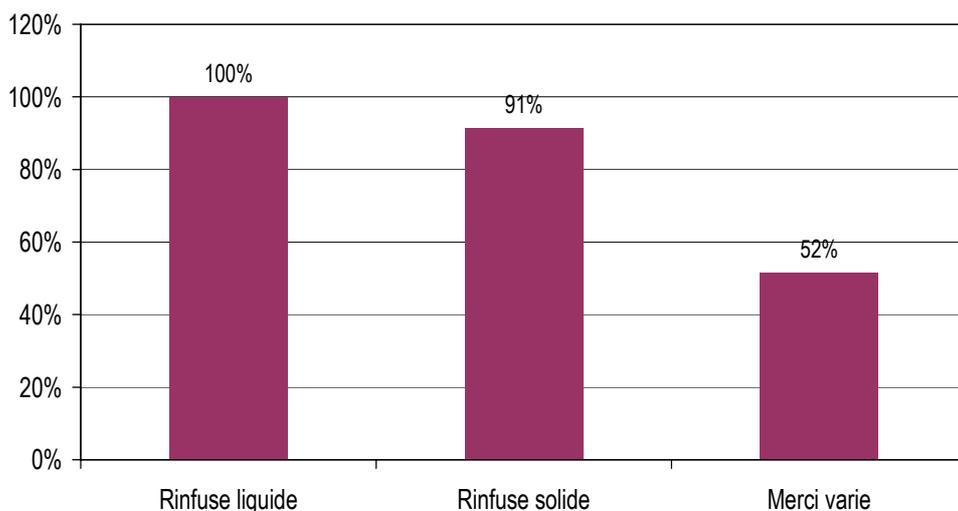


Fonte: SRM, Assoport.

A tal riguardo, un'ulteriore informazione può essere estratta dai dati relativi alle tonnellate di merci movimentate dal porto, che consente di distinguere sbarchi e imbarchi per le rinfuse liquide, solide e per le merci varie. Il grafico 6 mostra la netta differenza fra queste categorie di merci, con gli sbarchi che costituiscono la parte preponderante per le rinfuse liquide (100%) e solide (91%), ma non per

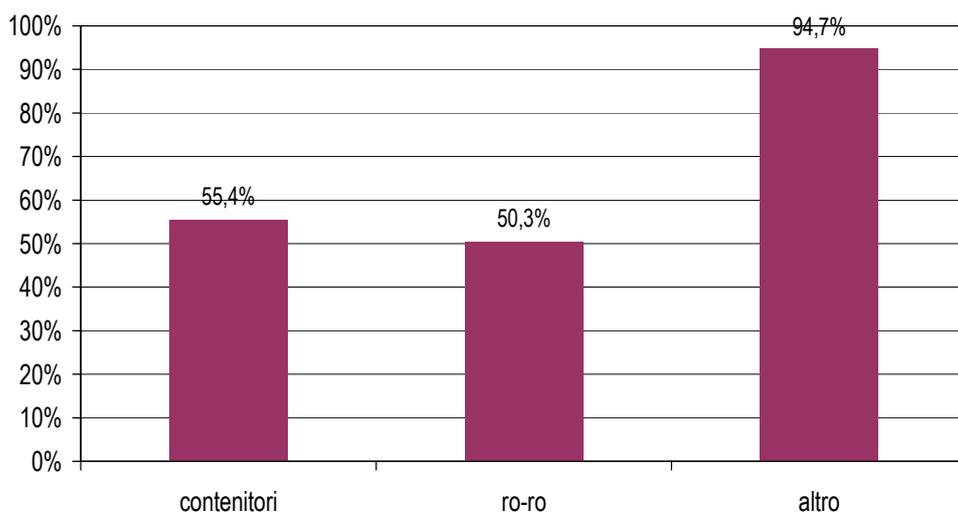
le altre merci, dove si osserva un sostanziale equilibrio fra merci importate ed esportate. Entrando in maggior dettaglio su quest'ultimo aggregato, le voci per le quali si riscontra un equilibrio sbarchi- imbarchi riguardano i “contenitori” e il “ro-ro”, mentre per la voce residuale “altro” la componente assimilabile all'importazione prevale nettamente (il riferimento è all'anno 2015, grafico 7).

**Grafico 6. Sbarchi in percentuale del totale per categoria di merce movimentata nel porto di Civitavecchia**



Fonte: SRM, Assoporti.

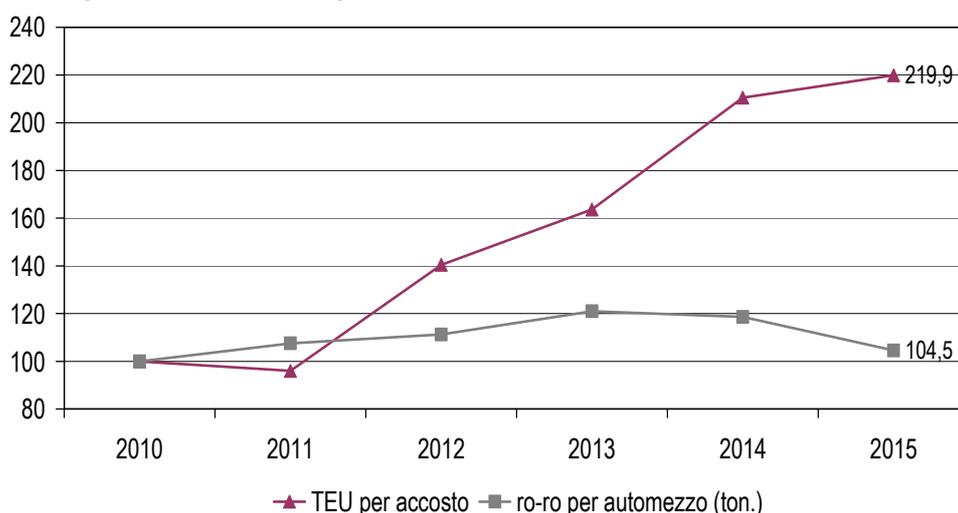
**Grafico 7. Percentuale di sbarchi sul totale “altre merci” movimentate nel porto di Civitavecchia**



Fonte: SRM, Assoporti.

A loro volta, i traffici "ro-ro" sono di gran lunga la voce più importante della categoria altre merci, contando per l'86% degli sbarchi e per l'88% degli imbarchi (sempre con riferimento all'anno 2015). Si tratta di una modalità di scambio strettamente legata allo sviluppo delle "autostrade del mare" e dunque a una crescita dei traffici nel bacino mediterraneo. È utile altresì notare come il traffico "ro-ro" sia stato accompagnato fino al 2013 da un aumento del tonnellaggio per autoveicolo, che si è invece ridotto nel 2015, dopo essere rimasto costante nel 2014 (grafico 8). Un andamento molto diverso da quello riferibile ai traffici TEU, al cui aumento corrisponde una riduzione consistente delle navi accostate (-27% circa nel periodo 2010-15) e dunque un incremento dell'indicatore TEU per accosto (sempre grafico 8). Si tratta di aspetti di rilievo per le tipologie infrastrutturali di cui il porto ha necessità per un suo futuro sviluppo. L'aumento dell'indice TEU per accosto è collegato a una più generale tendenza all'aumento della dimensione delle navi trasporto, che sembra destinata a proseguire nei prossimi anni e richiede quindi al porto fondali, banchine e mezzi di movimentazione adeguati. Dal lato del traffico "ro-ro", gli ultimi dati sembrano indicare come, accanto all'esigenza di garantire l'accesso a un numero di autoveicoli comunque elevato (quasi 870mila nel 2015), stia emergendo anche la necessità di garantire attività di servizio per mezzi di dimensioni più elevate e presumibilmente più moderni.

**Grafico 8. Indicatori unitari di merci movimentate nel porto di Civitavecchia: Ro-ro per veicolo e TEU per nave accostata**

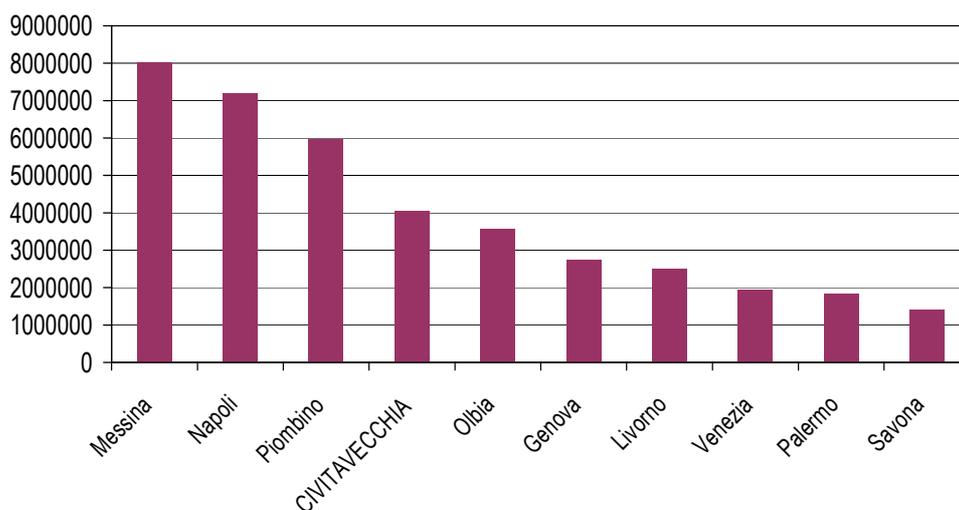


Fonte: SRM, Assoport.

## 2. Il posizionamento di Civitavecchia nei flussi di passeggeri

La rilevanza di Civitavecchia nel panorama del traffico passeggeri è molto più rilevante che non nella movimentazione di merci. In Italia, il porto laziale si colloca al quarto posto per importanza (grafico 9), superato solo da Messina, Napoli e Piombino, tutte località dove peraltro ha grande rilievo il fenomeno del pendolarismo, con spostamenti quotidiani che ovviamente accrescono fortemente il numero di passeggeri in transito. Se si prescinde da questo effetto, la rilevanza di Civitavecchia è ancora maggiore di quella indicata dal suo quarto posto.

**Grafico 9. Posizionamento di Civitavecchia nel panorama nazionale per traffico di passeggeri**

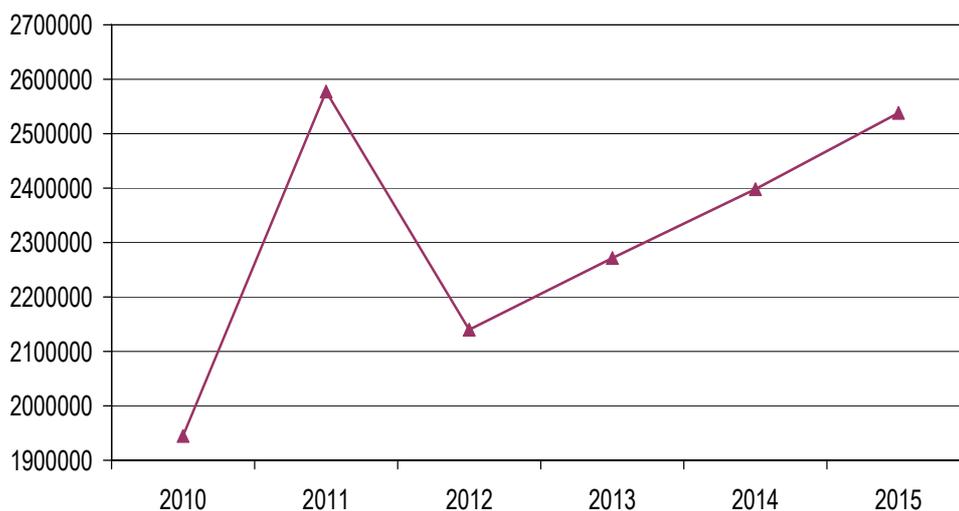


Fonte: SRM, Assoport.

In larga misura, il ruolo di Civitavecchia nel traffico passeggeri è legato alla dimensione raggiunta nel settore crocieristico, con un numero di turisti che nel 2015 è tornato a superare i 2,5 milioni, recuperando così interamente la flessione registrata nel 2012 (grafico 10). Proprio nel settore crocieristico Civitavecchia ha raggiunto una rilevanza internazionale, risultando il primo porto sia in Italia sia in Europa e il sesto nel mondo (grafici 11 e 12). La rilevanza raggiunta dal traffico crocieristico è evidenziata anche dal fatto che rispetto ai primi cinque porti che la precedono nella graduatoria mondiale, la dimensione relativa di Civitavecchia è compresa fra il 49,4 e l'88,8% (grafico 13),

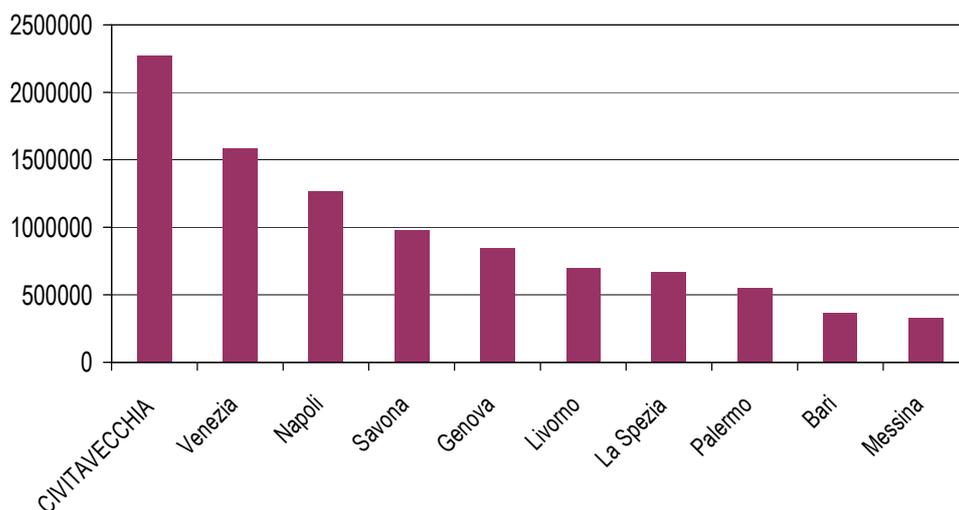
percentuali molto superiori a quelle riscontrate per il traffico merci che, come si è visto, si commisurano in decimali o al massimo a pochi punti percentuali. Sul movimento italiano di crocieristi, la quota di Civitavecchia supera invece il 21%.

**Grafico 10. Numero di crocieristi nel porto di Civitavecchia**



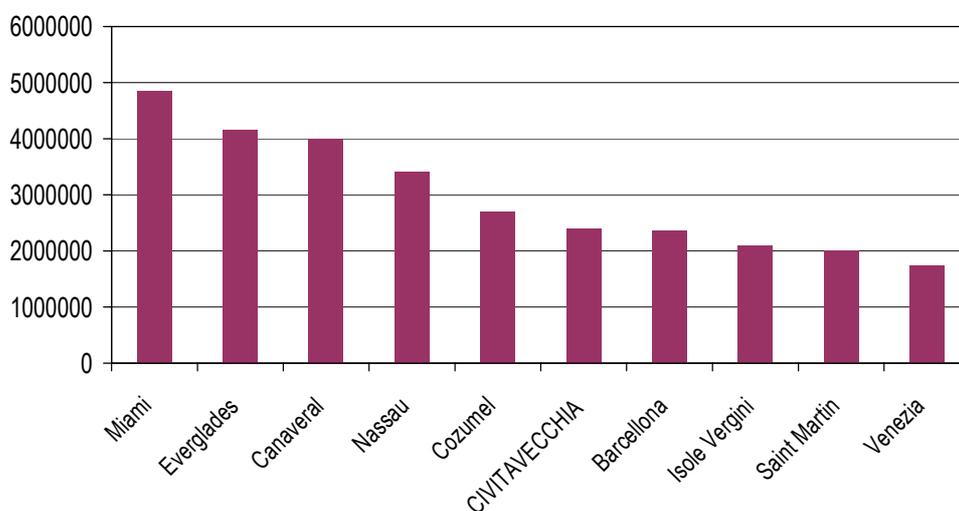
Fonte: SRM, Assoport.

**Grafico 11. Posizionamento di Civitavecchia nel movimento italiano di crocieristi**



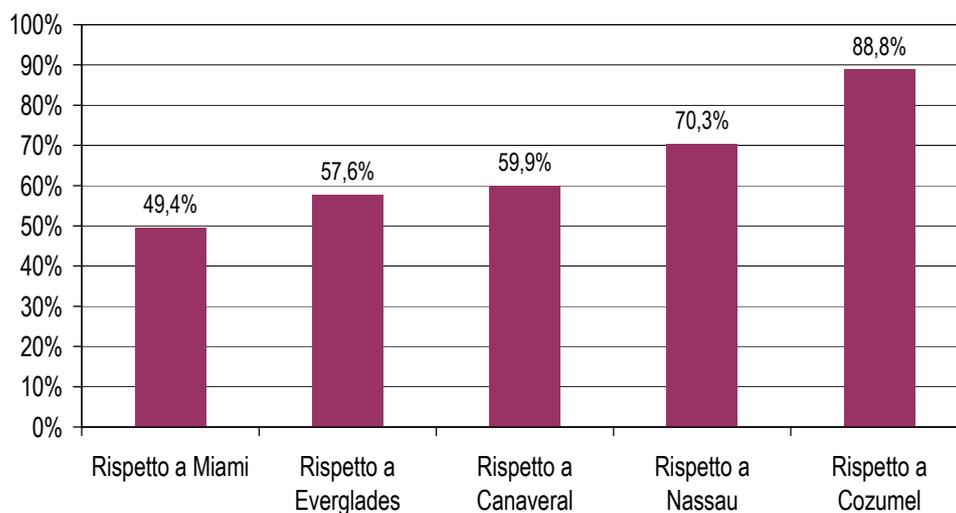
Fonte: Risposte Turismo.

**Grafico 12. Posizionamento di Civitavecchia nel movimento mondiale di crocieristi**



Fonte: SRM, Assoport.

**Grafico 13. Dimensione relativa di Civitavecchia rispetto ai primi cinque porti mondiali per crocieristi**

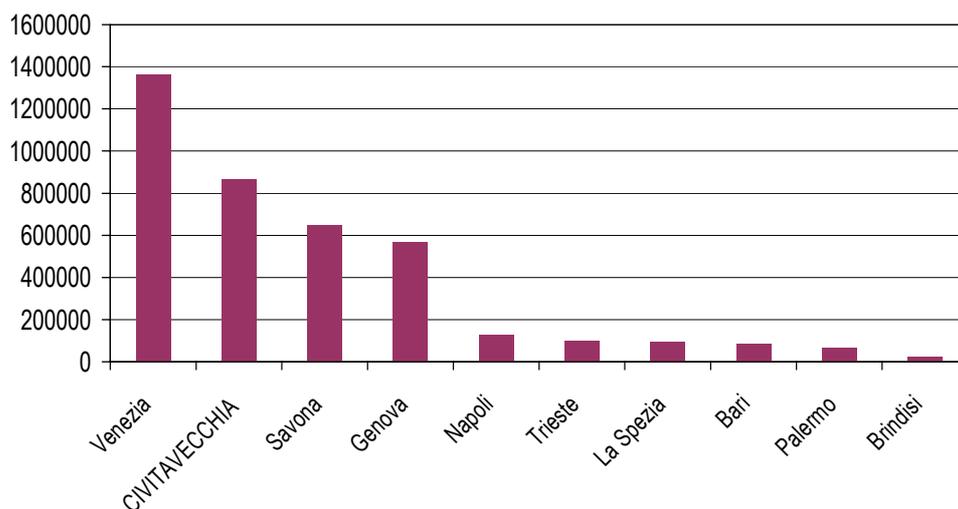


Fonte: SRM, Assoport.

É utile rilevare che Civitavecchia è importante, nel traffico crocieristico, come punto di imbarco- sbarco, non solo come porto di transito, anche se in questa tipologia la posizione occupata nella graduatoria italiana è la seconda, dopo Venezia (grafico 14). Infine, al pari di quanto rilevato per il traffico merci, si osserva un fenomeno di aumento della dimensione della navi, misurato dalla crescita, molto forte, del numero di passeggeri per attracco, salito in media in un decennio da meno di 1700 a più di 2600 (+59%, grafico 15). Si conferma

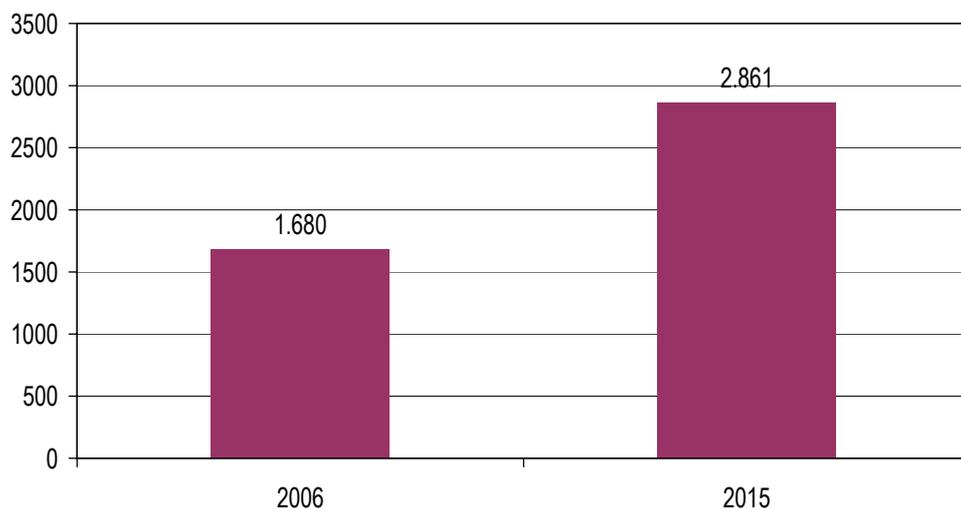
quindi come, dal punto di vista delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi forniti, una delle sfide principali che Civitavecchia deve affrontare è l'adeguamento al gigantismo navale.

**Grafico 14. Posizionamento nazionale di Civitavecchia nell'imbarco- sbarco di crocieristi**



Fonte: Risposte Turismo.

**Grafico 15. Civitavecchia: numero di crocieristi per nave attraccata**



Fonte: Risposte Turismo.

In conclusione, se da una parte va sottolineata l'importanza della vocazione crocieristica di Civitavecchia, con tutto ciò che ne consegue in termini di creazione di ricchezza per l'area così come di prospettive di crescita per le

attività di servizio e per gli investimenti infrastrutturali, dall'altra parte si deve notare come questa parte dell'attività del porto possa esercitare una spinta limitata sugli insediamenti in un'eventuale zona franca, strumento per sua stessa natura pensata per la creazione di valore aggiunto all'interno delle filiere di produzione industriale. Ovviamente, l'insediamento di aziende di servizio per la movimentazione del traffico passeggeri in una zona franca potrebbe portare a un abbassamento dei prezzi e a un aumento della competitività rispetto ad altri porti. Ma è altresì chiaro che, dal punto di vista dello sviluppo territoriale, l'esigenza primaria sembra qui essere quella di costruire, sostanzialmente da zero, flussi turistici in località circostanti che non siano Roma.

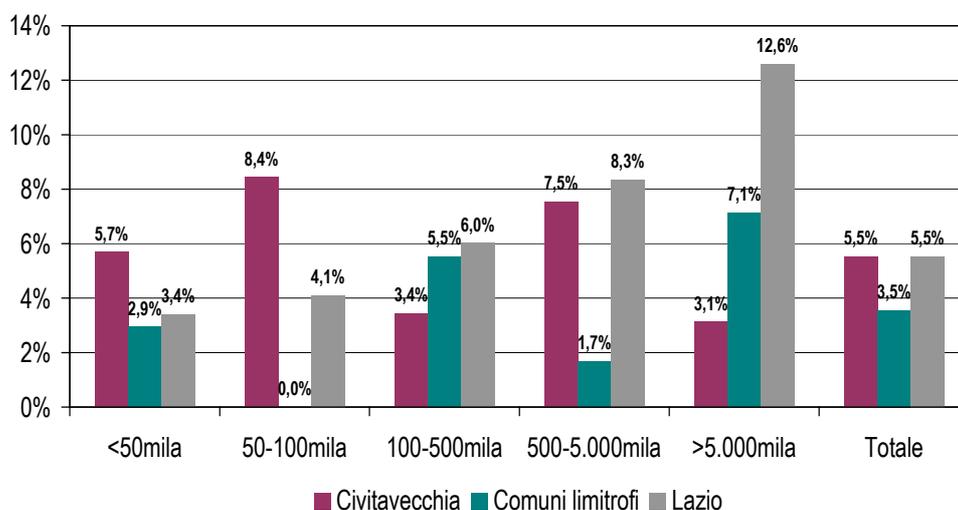
## 3. La struttura produttiva di Civitavecchia e l'area del retro-porto

### 3.1 La struttura produttiva

L'analisi sulla struttura produttiva di Civitavecchia viene di seguito 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.

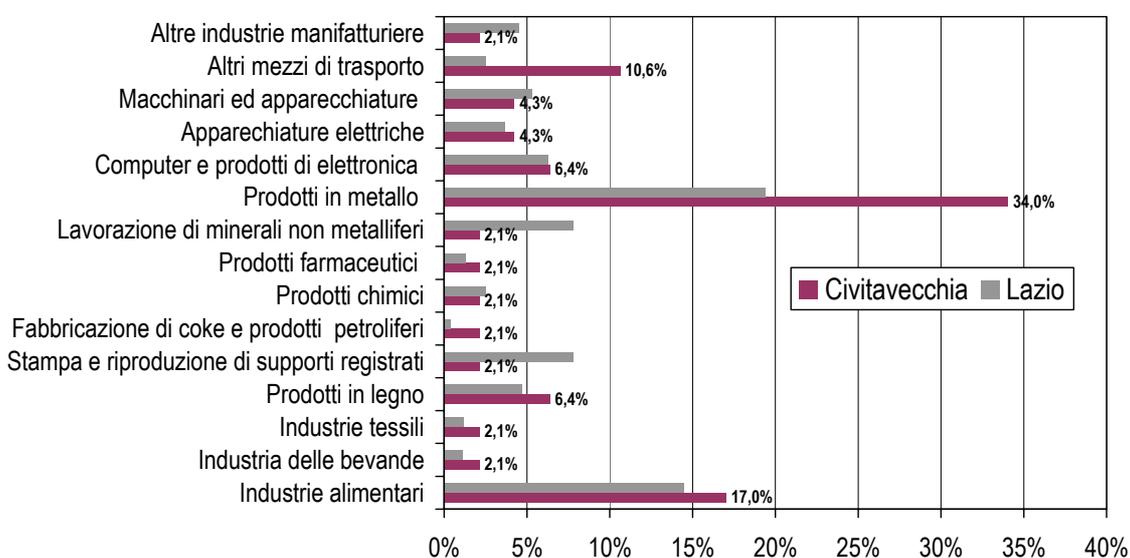
Un primo aspetto da sottolineare riguarda le imprese facenti parte del settore manifatturiero, che in linea di principio dovrebbero essere quelle più interessate alla creazione di una ZES. Il grafico 16 riporta il peso del manifatturiero nell'area di Civitavecchia per dimensione di fatturato, offrendo anche un confronto con l'area dei comuni limitrofi (Al lumiere, Tarquinia e S. Marinella) e con il Lazio preso nel suo complesso. Rispetto a un dato totale (5,5%) allineato a quello regionale, si rileva una concentrazione maggiore nelle due classi inferiori di fatturato, ma anche una buona concentrazione di imprese nella classe medio-alta compresa fra 500mila e 5 milioni di fatturato. Sia nella classe di fatturato maggiore, sia in quella tra 100 e 500mila euro, la distribuzione delle imprese presenta invece valori inferiori a quelli riscontrati per i comuni limitrofi. Per quel che riguarda invece le branche di attività prevalenti, si osserva dal grafico 17 come, anche nel confronto con il Lazio, si abbia una forte concentrazione nella produzione di prodotti in metallo (più di un terzo del totale manifatturiero di Civitavecchia) e poi una concentrazione minore nelle industrie alimentari (17% del totale) e nella produzione di altri mezzi di trasporto (10,6%). I prodotti in legno e i computer e prodotti elettronici assorbono, insieme, un ulteriore 13% del totale, mentre le altre branche hanno quote inferiori al 5%. Si può anche rilevare come le componenti di specializzazione relativa nelle due classi di fatturato "51-100 mila" e "550mila-5 milioni" siano in entrambi i casi riconducibili ai prodotti in metallo, che coprono più del 40% delle due classi. Le industrie alimentari sono invece più importanti nella classe di fatturato più bassa (quasi il 30% del totale) mentre i prodotti in legno rilevano di più nel raggruppamento superiore (20%).

**Grafico 16. Civitavecchia: peso del settore manifatturiero per classi di fatturato**  
(migliaia di euro; imprese di capitale)



Fonte: Istat.

**Grafico 17. Civitavecchia: composizione del settore manifatturiero per branche di attività**



Fonte: Istat.

Un'ipotesi di sviluppo centrata sulla crescita della attività retro-portuali può comunque contare su un tessuto imprenditoriale più spesso di quello delimitato dalle sole branche manifatturiere. Almeno un altro quinto delle imprese di capitale dell'area opera infatti in settori collegabili all'attività portuale e soprattutto alla realizzazione di piani di investimento volti ad aumentarne le potenzialità. Fra queste troviamo le 55 imprese che svolgono lavori di

costruzioni specializzate – concentrate peraltro nelle due classi di fatturato più grandi - le 44 imprese di magazzinaggio e supporto ai trasporto - che probabilmente già lavorano nel porto e sono anche esse di grande dimensione, così come ad altre imprese di servizi avanzati che trarrebbero beneficio da nuovi insediamenti produttivi, di cui costituiscono al contempo fattore di attrattività.

### 3.2 Il retro-porto

L'area retro portuale dove sono possibili nuovi insediamenti produttivi misura oltre 5 milioni di metri quadri, una dimensione che effettivamente legittima l'ipotesi di avvio di un cosiddetto Distripark. Con questo termine, coniato negli anni '80 in Olanda, si indicava originariamente un'area contigua al porto e a strutture di trasporto multimodale, dove "parcheggiare" le merci in arrivo, per la successiva distribuzione. Con lo sviluppo del trasporto marittimo e con la crescente richiesta delle compagnie di trasporto e navigazione per una consegna delle merci puntuale e a costi più bassi, il concetto di Distripark si è evoluto in una piattaforma logistica avanzata, un'area, cioè, allocata a monte dei terminal portuali e naturalmente integrata con un sistema di trasporto intermodale, dove è però possibile anche dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container. Le merci vengono infatti scaricate dai container e attraverso operazioni di confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo di qualità e imballaggio, vengono preparate per la spedizione al cliente finale. Le merci possono così essere adattate alle richieste dell'utente e ai requisiti del paese di destinazione.

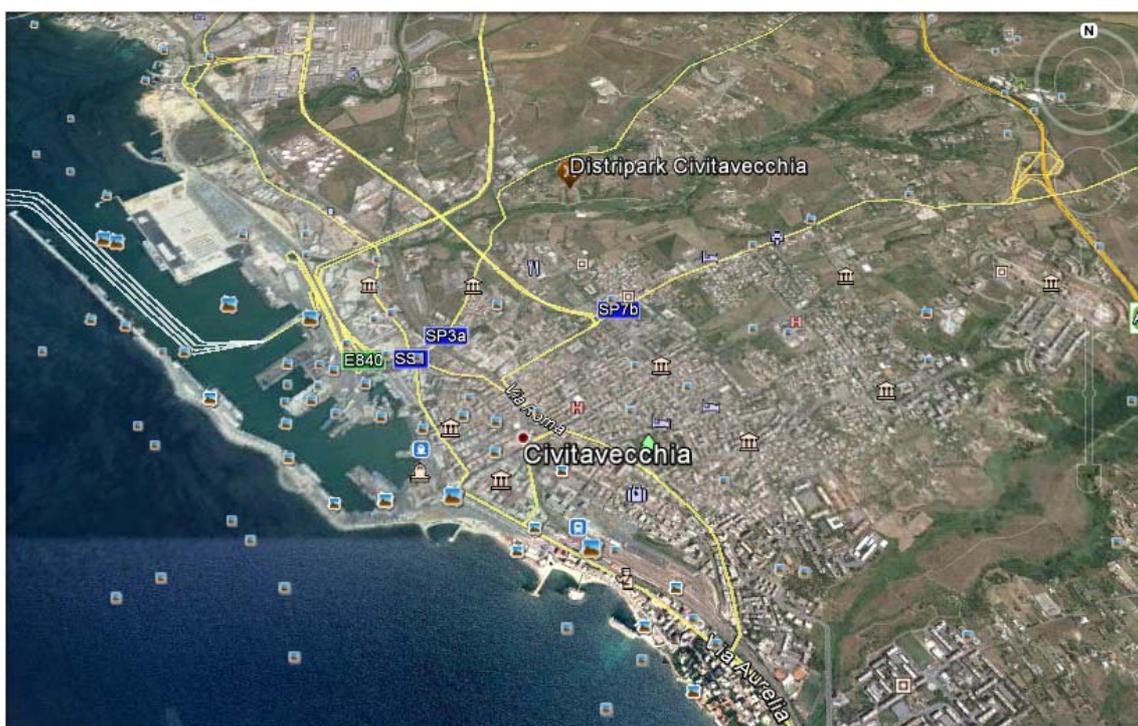
La valenza importante del Distripark sta nel fatto che in un'area di questo tipo, secondo il regolamento comunitario, è possibile la libera manipolazione delle merci beneficiando di agevolazioni doganali, perché "free area" o "free port". Quindi, all'interno del Distripark possono essere localizzati magazzini, servizi gestionali, servizi informativi e telematici ma anche capannoni dove possono essere svolte attività manifatturiere per trasformare semilavorati, di provenienza internazionale o nazionale, in prodotti finiti da avviare nei mercati esteri. Ne consegue che l'insediamento di un Distripark in un'area retroportuale costituisce un elemento chiave per creare intorno a un porto un indotto che generi occupazione e sviluppo. In altre parole, la creazione di un Distripark crea una candidatura naturale per il riconoscimento di uno status doganale di ZES 8° equivalente).

Nel caso di Civitavecchia, il Distripark consisterebbe in una piattaforma logistica retroportuale di circa 400-450 ettari da destinare ad attività industriali e a servizi (v. mappe 1 e 2).

Mappa 1: Il Distripark di Civitavecchia



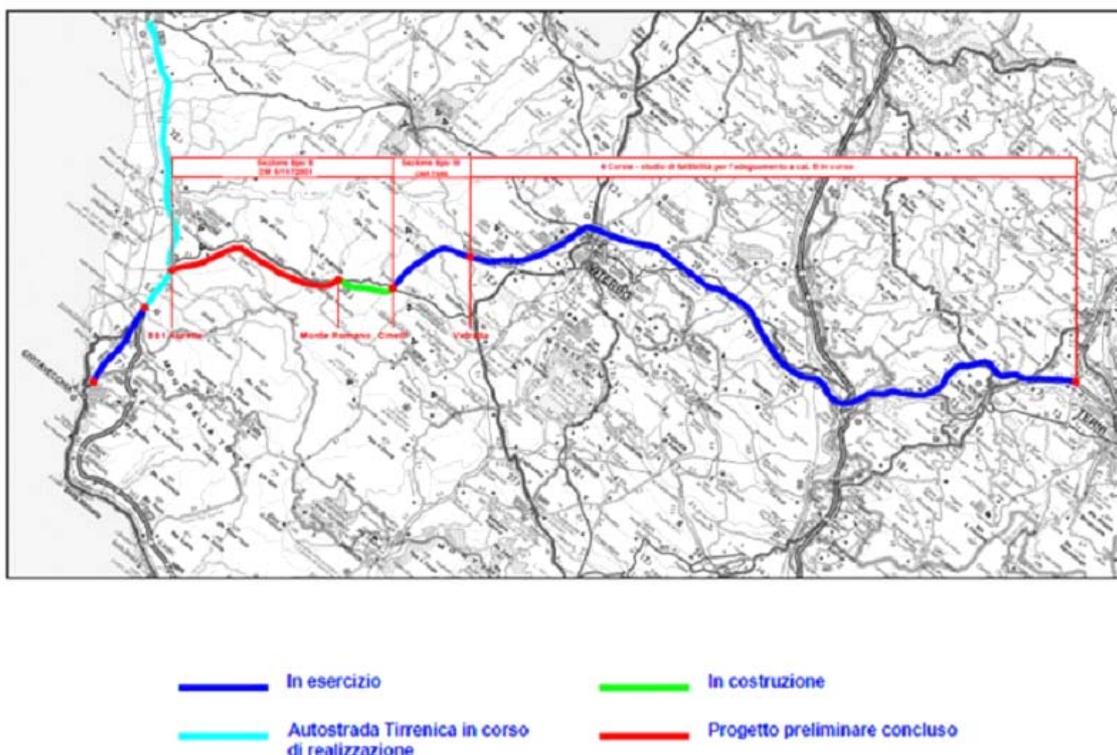
Mappa 2: Il Distripark di Civitavecchia – Localizzazione sul territorio



Dal momento che, come abbiamo visto, il tessuto produttivo di Civitavecchia ha dimensioni contenute, soprattutto nelle attività manifatturiere, e che le dimensioni del traffico merci sono anche esse limitate nel confronto nazionale, le potenzialità di un *Distripark* devono essere valutate alla luce di un ampliamento delle direttrici di scambio che al momento fanno capo al porto

laziale. Di fondamentale importanza è, da questo punto di vista, l'ipotesi di incentrare la rete di collegamenti stradali che serve Civitavecchia non più sull'asse tirrenico irradiato da Roma, ma anche sulla trasversale appenninica. In particolare il completamento della superstrada 675 Umbro-Laziale (SS 675) tra Civitavecchia, Viterbo e Terni permetterà un collegamento rapido di Civitavecchia all'Umbria e da qui attraverso la E 45 al porto adriatico di Ravenna (v. mappa 3).

**Mappa 3: Piano di sviluppo delle infrastrutture stradali**



L'avanzamento dei lavori ha consentito a luglio 2015 di attivare il tracciato tra Terni est e lo svincolo di Vetralla (VT), mentre i lavori degli ultimi 24,4 chilometri si divideranno in due lotti (da 6,4 e 18 km) che si prevede si debbano concludere a fine 2017 tra Cinelli e Monte Romano est e dal 2018 partiranno i lavori che collegheranno Monte Romano est a Tarquinia sud con innesto sulla A12 tra Civitavecchia e Livorno<sup>32</sup>.

Il porto si troverebbe quindi a essere al vertice di una T di superstrade ed autostrade che rendono agevoli i collegamenti, oltre che con Roma, con

<sup>32</sup> [http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/orte\\_civitavecchia](http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/orte_civitavecchia) e [https://it.wikipedia.org/wiki/Strada\\_statale\\_675\\_Umbro-Laziale](https://it.wikipedia.org/wiki/Strada_statale_675_Umbro-Laziale)

Livorno ed il Tirreno settentrionale e con Terni e l'Adriatico. Sfruttare questa opportunità potrebbe consentire di trasformare Civitavecchia dal "porto di Roma" a polo di sviluppo autonomo, che può e deve servire mercati anche non "romacentrici", avviando una trasformazione da struttura prevalentemente incoming a struttura "outgoing", a servizio cioè dell'export. Trova qui conferma l'impostazione che abbiamo dato fin dall'inizio al lavoro, evidenziando le necessità di leggere le prospettive del porto di Civitavecchia in termini di discontinuità e riposizionamento, rispetto alla situazione attuale. L'elemento aggiuntivo che ora emerge e che al collegamento con i programmi di avanzamento e internazionalizzazione del settore produttivo laziale occorre aggiungere l'opportunità offerta dall'apertura di nuovi canali di comunicazione stradale che potrebbero aumentare la competitività di Civitavecchia rispetto ai porti adriatici.

Naturalmente, le ipotesi di sviluppo prospettate sono ancora in una fase molto preliminare, dal momento che tanto i programmi di riposizionamento delle imprese laziali, quanto l'apertura delle nuove dorsali appenniniche, devono ancora essere realizzate. Ciò significa che il futuro del porto di Civitavecchia e ancor più l'addensamento produttivo nell'area retroportuale sono affidati a un'opera di programmazione che sappia consolidare traiettorie i cui contorni sono ancora da definire. Dunque, flessibilità, coerenza intertemporale e disponibilità all'investimento costituiscono i pilastri di un programma che ha, al suo interno, grandi potenzialità di sviluppo.

## 4. Le prospettive di crescita del traffico merci del Porto di Civitavecchia. Una stima econometrica

La realizzabilità dei progetti di sviluppo di Civitavecchia dipendono anche dagli andamenti che è possibile prevedere per il traffico merci. A tal fine, si propone nel seguente paragrafo un modello di stima econometrico, 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.

Nel dettaglio, il modello è un panel dinamico stimato per il periodo 2007-13, con effetti fissi per anno, che utilizza come variabile dipendente le tonnellate di merci e considera i dati di 46 porti italiani. Le variabili esplicative hanno, come detto, natura macroeconomica e sono il contributo fornito alla crescita dalle esportazioni delle singole regioni italiane (*contr\_exp*), il saggio di crescita del Pil delle tre circoscrizioni italiane (Nord, Centro, Sud, *vpilre\_area*) e la variazione del deflatore del Pil delle singole regioni (*vdefla*). Quest'ultima variabile è inclusa per verificare se vi sia una qualche influenza anche di fenomeni monetari (come è appunto l'inflazione) sulla dinamica dei traffici di merci, ipotesi non rimuovibile a priori.

I risultati della stima sono riportati nella tabella 1, che evidenzia la forte relazione esistente fra il tasso di crescita delle tonnellate di merci scaricate/caricate nei porti italiani e la variazione del Pil dell'area di appartenenza, con un coefficiente superiore a 4, a indicare la presenza di un fattore di proporzionalità molto elevato. Anche la variabile nominale del deflatore ha un coefficiente elevato, indicando come, nei fatti, la distinzione fra prezzi e quantità non sia sempre così netta. Per i nostri fini, rileva infine il fatto che anche il contributo fornito dalle esportazioni all'aumento del Pil regionale sia correlato positivamente - anche se con una minore significatività statistica - all'andamento del traffico merci. Dunque, gli andamenti macroeconomici generali (crescita e inflazione) e la propensione all'esportazione sono tutte variabili a cui associare le prospettive di sviluppo delle attività portuali.

A puro titolo esemplificativo, abbiamo impostato, sulla base del modello sopra descritto, due esercizi di previsione, assumendo, in un'ipotesi prudentiale, aumenti costanti, fino al 2050, di un decimo di punto per il contributo dell'export alla crescita del Pil laziale, di 0,3 punti per il Pil del Centro e di 1,5 punti per il deflatore. In un'ipotesi più favorevole il contributo dell'export è stato aumentato a 0,2 punti, il Pil del Centro a 0,4 punti, il deflatore a 2 punti. I risultati della simulazione sono illustrati nel grafico 18, che indica, nei due scenari,

aumenti del traffico merci del porto di Civitavecchia compresi fra poco meno del 4 e del 9% annui.

**Tabella 1. Traffici merci e variabili macroeconomiche: un modello di stima econometria**

Dynamic panel-data estimation, two-step system GMM

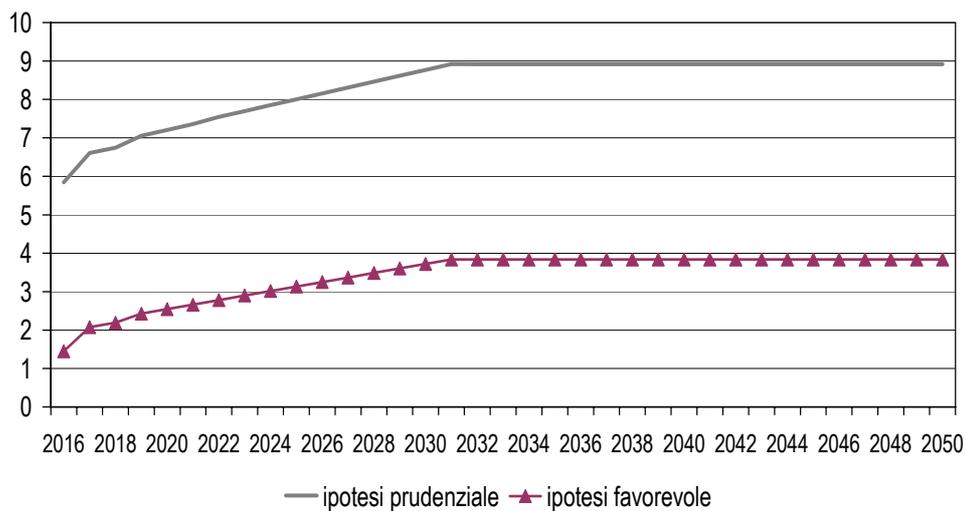
Group variable: id		Number of obs =		288		
Time variable : anno		Number of groups =		46		
Number of instruments = 17		Obs per group: min =		2		
F(10, 45) = 3.04		avg =		6.26		
Prob > F = 0.005		max =		7		
vmerci	Coef.	Corrected Std. Err.	t	P> t	[90% Conf. Interval]	
vmerci L1.	-.0231894	.0700731	-0.33	0.742	-.1408721	.0944934
contr_exp L1.	.3358223	.7265186	0.46	0.646	-.884313	1.555958
vdefla L1.	1.565175	.6657674	2.35	0.023	.4470668	2.683283
vpilre_area L1.	4.967618	2.84843	1.74	0.088	.1838862	9.751351
_Ianno_2007	-6.035316	13.31117	-0.45	0.652	-28.39046	16.31983
_Ianno_2008	-17.3851	12.52856	-1.39	0.172	-38.42589	3.655702
_Ianno_2009	-8.234199	6.28721	-1.31	0.197	-18.79311	2.324713
_Ianno_2010	24.57122	10.93264	2.25	0.030	6.210643	42.9318
_Ianno_2011	-2.05749	10.37031	-0.20	0.844	-19.47367	15.35869
_Ianno_2012	-13.30364	10.94173	-1.22	0.230	-31.67949	5.072207
_cons	3.939427	8.493518	0.46	0.645	-10.32482	18.20367

Fonte: elaborazioni CER.

L'esercizio va preso con tutte le cautele del caso, a cominciare dal fatto che, per semplicità, non si è modellato alcun andamento ciclico, per cui tutte le variabili esplicative sono state trattate solamente in base a un *trend* di crescita sottostante e questo determina effetti cumulativi molto forti sul traffico merci, che è la variabile dipendente del modello. Al di là di questo aspetto meramente tecnico, il rilievo delle simulazioni sta nel mostrare, da una parte la forte sensibilità delle prospettive di sviluppo del porto dai più generali andamenti macroeconomici, dall'altra le forti differenze di prospettive che si aprono anche per mutamenti lievi delle variabili esplicative. Nel grafico 18 quest'ultimo aspetto trova rappresentazione in positivo, sotto forma di uno scenario più favorevole di quello base, ma un impatto analogo, con segno negativo, si avrebbe in caso di scenario più sfavorevole. Un'eventualità,

quest'ultima, che non può essere esclusa in considerazione del rallentamento in atto del commercio internazionale, su cui ci siamo soffermati nella Parte Prima del Rapporto.

**Grafico 18. Traffico merci del porto di Civitavecchia: simulazioni di crescita al 2050**



Fonte: elaborazioni CER.

## **PARTE QUARTA**

### **ANALISI DELLE POTENZIALITÀ DI SVILUPPO**



## 1. Le linee di investimento attivabili

Come si è visto in conclusione del capitolo precedente, le potenzialità di sviluppo del porto di Civitavecchia dipendono dalle più generali prospettive di crescita degli scambi mondiali. Secondo le valutazioni proposte, andamenti in linea con le medie del decennio passato sarebbero più che sufficienti a creare le condizioni per un robusto ampliamento dei traffici canalizzati attraverso il porto. Tuttavia, si è anche osservato, nel primo capitolo del Rapporto, come attualmente le dinamiche del commercio internazionale non siano positive, risentendo da una parte del rallentamento delle economie emergenti, dall'altra dell'esaurimento di alcuni dei fattori che assicuravano saggi di crescita degli scambi più alti di quelli del Pil. Per queste ragioni, il futuro del porto di Civitavecchia deve essere valutato anche alla luce dei progetti di investimento che esso già oggi è in grado di attrarre, per le scelte compiute prevalentemente dagli investitori privati e indipendentemente dalle traiettorie di fondo degli scambi mondiali. Tre, in particolare, sembrano essere le linee di investimento sulle quali, in riferimento al traffico merci, è possibile impiantare un piano organico di sviluppo del porto e dell'area retrostante. Si tratta di tre linee coerenti con le strategie di riposizionamento competitivo proposte dalla Regione Lazio e che possono essere così categorizzate:

- linea 1: rafforzamento e ammodernamento delle infrastrutture portuali;
- linea 2: insediamento di attività produttive nell'area retro portuale;
- linea 3: innovazioni capaci di fluidificare il transito delle merci e quindi di aumentare la competitività relativa del porto.

Le verifiche effettuate nel corso dell'analisi consentono di affermare come su queste tre linee di azione siano già stati elaborati progetti di investimento che, sia pur a diversi stadi di maturità, sono quindi realizzabili per scelte proprie del sistema imprenditoriale della Regione e non vengono a dipendere dal ciclo del commercio internazionale.

Entrando in maggior dettaglio, con riferimento alla prima linea di investimento, gli interventi di maggiore rilievo appaiono quelli volti a ridurre i fabbisogni energetici indotti da un aumento dei traffici. Da questo punto di vista, le ancora ridotte dimensioni del porto di Civitavecchia offrono il tipico vantaggio del *late comer*, per cui l'aumento della domanda può essere fronteggiato con piani di ampliamento che incorporino i più recenti *vintage* di innovazione, laddove insediamenti più maturi sono invece costretti ad adottare innovazioni di tipo incrementale. In sostanza, il sottodimensionamento attuale rende legittimo prospettare per Civitavecchia un vero e proprio balzo di crescita associato a un radicale riposizionamento in termini di tecnologie e produttività. La tipologia di investimenti su cui fare affidamento riguarda quindi progetti di

eco-innovazione che garantiscano un trasferimento di *know how* fra le imprese operanti nel porto (o, detto in altre parole, che ridefiniscano le specializzazioni delle imprese fornitrici del porto). A conferma della percorribilità di un simile sentiero di investimento, va rilevato come siano stati già attivati studi per modalità alternative per la produzione di energia e sia forte la spinta impressa dall'Autorità portuale di Civitavecchia per la realizzazione di banchine ad elevato risparmio energetico. Va sottolineato che interventi di questo tipo presentano un forte potenziale relativamente all'attrazione di capitali privati, determinando così una significativa leva rispetto alle risorse pubbliche che è probabile vengano messe in campo. Data poi la complessità operativa e tecnologica di simili piani di investimento, è alto l'impatto che può aversi sull'intero indotto del porto, chiamato ad adeguarsi a nuovi e ben più elevati standard di qualità ed efficienza.

Per quanto riguarda la seconda linea di investimento, il tema rilevante è la capacità di ristrutturazione competitiva delle filiere che fanno riferimento al porto nei campi della produzione industriale, dell'industria del turismo e della cantieristica/meccanica navale. Se pensiamo al primo driver - produzione e logistica - l'obiettivo strategico, in forte discontinuità, deve diventare quello di favorire lo sviluppo di attività manifatturiere nelle aree retroportuali e portuali. Uno sviluppo qualificato che impone alle imprese operanti nell'area vasta di inserirsi e/o potenziare la loro presenza nelle catene globali del valore. In caso contrario, non si può non tenere conto che il mancato avanzamento nelle specializzazioni del sistema imprenditoriale si configurerebbe come un fattore di depotenziamento delle prospettive del porto, anche nel caso di uno scenario tendenziale favorevole nella crescita dei traffici.

Analogamente, l'industria del turismo è chiamata a rispondere alla sfida di una concorrenza mondiale molto agguerrita e quasi sempre meglio organizzata. Anche in questo campo, conterranno i processi innovativi che verranno attuati, in particolare nella messa a servizio delle nuove tecnologie per la costruzione di nuovi circuiti turistici, aspetto nel quale si rileva una forte vivacità da parte del sistema imprenditoriale regionale.

In questo quadro di incremento delle attività industriali-logistiche e di turismo nell'area portuale e retroportuale ne trarrà beneficio il comparto della cantieristica e della meccanica. Il processo di riqualificazione avviato dall'Autorità Portuale nel porto storico - che prevede la realizzazione di una marina con diverse segmentazioni delle attività diportistiche - consolida le condizioni, dal lato dell'offerta, per un positivo sviluppo di questo comparto.

Venendo alla terza linea di intervento, le opportunità che si aprono con un utilizzo pervasivo delle tecnologie dell'informazione sono importanti e non

coglierle implicherebbe un arretramento della competitività del porto di Civitavecchia. Il problema della sicurezza nel trasporto e commercio merci è infatti sempre più un mercato strategico e il controllo sui mezzi in transito negli ambiti portuali e sulle merci e i beni trasportati è diventato un imprescindibile fattore delle attività complesse che si svolgono in tali aree. In questo campo, le proposte, sulle quali il sistema imprenditoriale della regione sembra in grado di operare, riguardano le due seguenti leve.

La prima consiste nell'azione finalizzata a stimolare le aziende dell'IT e dei centri di ricerca a sviluppare innovazione mirata alla automazione ed all'efficientamento dei processi portuali di transito merci e sdoganamento.

La seconda è lo stimolo agli utenti finali di tali processi ad innovarsi internamente sia in termini tecnologici che di processo. Un combinato disposto quindi che determina un complessivo innalzamento degli standard qualitativi. Ciò fino a realizzare progetti del tipo Sportello Unico e di completa automazione degli accessi.

L'attivazione di queste due leve innalzerebbe il grado di competitività di Civitavecchia, creando le condizioni per movimentare volumi di merci anche nettamente superiori agli attuali. Ugualmente rilevante sarebbe l'ausilio aggiuntivo fornito al percorso di internazionalizzazione delle aziende laziali.

## 2. Diffusione e tipologia delle Zone Economiche Speciali nel mondo

In presenza di progetti imprenditoriali di investimento, sistemi di agevolazione fiscale possono svolgere un ruolo determinante nell'innescare processi di sviluppo cumulativo. In questo senso vanno le richieste di riconoscimento dello stato di Zona Economica Speciale (ZES) all'area retro portuale di Civitavecchia. Due sono gli obiettivi associati a un tale riconoscimento: l'aumento del valore aggiunto connesso al traffico merci (dato che il volume di attività connesso a un container "lavorato" è un multiplo di quello di un container soltanto "movimentato") e l'attrazione di insediamenti produttivi. Si tratta, evidentemente, di due obiettivi interconnessi e senz'altro tali da giustificare l'attenzione per una ZES.

Al momento, la Regione ha deliberato di inserire Civitavecchia all'interno dei documenti di programmazione ai fini dell'istituzione di una Zona Franca Aperta, esplicitamente collegata alle attività rese al settore crocieristico da imprese locali. Un provvedimento che non ha certo la portata di una ZES e quindi non tale da fornire all'area retro portuale un effettivo impulso in termini di convenienza all'insediamento produttivo. La decisione in materia di ZES è d'altronde demandata al decisore nazionale ed è proprio a livello di sistema paese che si deve rilevare, nel confronto internazionale, la mancata attenzione alla tematica. La figura 1 illustra infatti la sostanziale assenza di zone franche in Italia, che contrasta con le numerose situazioni riscontrabili sia nell'Unione europea sia nel resto d'Europa. Ciò significa anche che l'eventuale riconoscimento delle condizioni di ZES si configura più come un recupero di condizioni di favore di cui godono molti dei porti concorrenti che di un fattore di competitività *ex-novo*. Allo stesso modo, proprio la diffusione conosciuta nel mondo dalla ZES parrebbe confermare l'utilità di questa forma di agevolazione fiscale.

### 2.1 I paesi UE

Al fine di effettuare un confronto puntuale con le realtà concorrenti del porto di Civitavecchia all'interno dell'UE, si è proceduto a sistematizzare le informazioni esistenti nella tabella 1, dove vengono riportate le tipologie di agevolazione adottate dagli stati membri. L'analisi è stata condotta in senso ampio, curando di evidenziare le normative che, nei singoli paesi, definiscono il concetto di "Zona Franca".

**Tabella 1. Le agevolazioni fiscali e doganali riconosciute ai sistemi portuali nei paesi membri dell'UE**

Stati Membri	FREE ZONE (control type I)	FREE ZONE (control type II)	Riferimenti e Note
Croazia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zona Franca di Rijeka: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Bacino di Rijeka</li> <li>b) Bacino di Raša</li> <li>c) Bacino di Bakar</li> </ol> </li> <li>2. Zona Franca Split</li> <li>3. Zona Franca Ploče</li> <li>4. Zona Franca Pula</li> <li>5. Zona Franca Obrovac</li> <li>6. Zona Franca Splitsko-dalmatinska <ol style="list-style-type: none"> <li>a) SINJ (Lumik)</li> <li>b) Postira („Sardina“ d.d. Postira-isola di Brač)</li> <li>c) Smokovik („Končar-solarne ćelije“)</li> </ol> </li> <li>7. Zona Franca Krapinsko-Zagorska</li> <li>8. Zona Franca Đuro Đaković-Slavonski Brod</li> <li>9. Zona Franca Danubiana Vukovar</li> <li>10. Zona Franca Ribnik</li> <li>11. Zona Franca Buje</li> <li>12. Zona Franca Varaždin</li> <li>13. Zona Franca Bjelovar</li> </ol>		<p>Il sito ufficiale delle Dogane afferma che sono 13 Free Zone in Croazia, con sede sia nei porti a Pula, Rijeka, Split and Ploče altre zone in posizione strategica a Krapina-Zagorje, Kukuljanovo, Osijek, Ribnik, Slavonski Brod, Split-Dalmacija, Varaždin, Vukovar e Zagreb. <a href="http://www.croatianfreezones.org/?lang=en">http://www.croatianfreezones.org/?lang=en</a> . Tutte queste free zones compaiono sia nell'elenco UE che in quello delle dogane. Tuttavia si rileva:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. nella lista UE compaiono 3 zone non in elenco delle Dogane (Obrovac, Buje, Bjelovar)</li> <li>2. Nella lista UE le zone di Rijeka, Osijek e Split-Dalmacija sono articolate in due/tre sottozone.</li> </ol> <p>Il sito : <a href="http://www.trevisoglocal.it/media/33664/croazia.pdf">http://www.trevisoglocal.it/media/33664/croazia.pdf</a> rileva 15 Zone Franche Industriali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Krapinsko – Zagorska slobodna zona Frana Galovica 15, 49 000 Krapina <a href="http://www.kzsz.hr">www.kzsz.hr</a></li> <li>2. Slobodna zona Osijek Istocno predgrade bb, 31 000 Osijek <a href="http://www.szo.hr">www.szo.hr</a></li> <li>3. Slobodna zona Kukuljanovo - Primorje 39, 51 222 Bakar <a href="http://www.ind-zone.hr">www.ind-zone.hr</a></li> <li>4. Slobodna zona Luke Rijeka - Riva 1 <a href="http://www.portauthority.hr/rijeka/info_slobodna_zona.shtml">www.portauthority.hr/rijeka/info_slobodna_zona.shtml</a></li> <li>5. Slobodna zona Zagreb - Jankomir 25 <a href="http://www.rtz.hr">www.rtz.hr</a></li> <li>6. Slobodna zona Luke Split - Gat sv. Duje 1 <a href="http://www.portsplit.com">www.portsplit.com</a></li> <li>7. Slobodna zona Obrovac - Bravar bb, - 23450 Obrovac</li> <li>8. Slobodna zona Luke Pula - Kandlerova 42 <a href="http://www.luckauprava-pula.hr">www.luckauprava-pula.hr</a></li> <li>9. Slobodna zona Splitsko - Dalmatinske Županije - Domovinskih ratnika 2, 21000 Split</li> <li>10. Slobodna zona Luke Ploce - Trg kralja Tomislava 21, 20340 Ploce <a href="http://www.port-authority-ploce.hr">www.port-authority-ploce.hr</a></li> <li>11. Slobodna zona Duro Dakovic – Slavonski Brod - Dr. Mile Budaka 1 - 35 000 Slavonski Brod <a href="http://www.duro-dakovic.com">www.duro-dakovic.com</a></li> <li>12. Slobodna zona Buje - Digitronka 33, 52460 Buje <a href="http://www.digitron.hr">www.digitron.hr</a></li> <li>13. Slobodna zona Varaždin - Trg kralja Tomislava 1, 42 000 Varaždin <a href="http://www.slobodna-zona.hr">www.slobodna-zona.hr</a></li> <li>14. Podunavska slobodna zona Vukovar - ca Vijeca Europe 25, 2000 Vukovar <a href="http://www.podunavska-freezone.hr">www.podunavska-freezone.hr</a></li> <li>15. Slobodna zona Ribnik - Ribnik bb 47272 Ribnik</li> </ol>

Cipro		<p>1. Limassol Free Port Area</p> <p>2. Larnaca Free Port Area (cancellata nel 2011)</p>	<p><a href="http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmlindustrial_en/dmlindustrial_en?OpenDocument">http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/dmlindustrial_en/dmlindustrial_en?OpenDocument</a></p> <p><a href="http://www.mof.gov.cy/mof/customs/customs.nsf/All/B51935EDF7B3BD1EC22572A6003D4C03?OpenDocument">http://www.mof.gov.cy/mof/customs/customs.nsf/All/B51935EDF7B3BD1EC22572A6003D4C03?OpenDocument</a></p> <p>Il Consiglio dei Ministri della Repubblica di Cipro ha deciso la soppressione della Free Zone di Larnaca (controllo di tipo II), il 9 giugno 2011, la decisione è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Repubblica n. 4500 in data 17 giugno 2011.</p> <p>Al largo di Cipro in mare aperto tra l'Isola e la Turchia è stata stabilita una Exclusive Economic Zone (<a href="http://www.ice.org.uk/nearyou/Europe/Cyprus/Offshore-Cyprus-Hydrocarbon-Exploration-Activities">http://www.ice.org.uk/nearyou/Europe/Cyprus/Offshore-Cyprus-Hydrocarbon-Exploration-Activities</a>) per le prospezioni geologiche di idrocarburi.</p>
Grecia	<p>1. Free Zone of Piraeus</p> <p>2. Free Zone of Thessaloniki</p> <p>3. Free Zone of Heraklion</p> <p>4. Free Zone of Platigiali Astakos Etoloakarnanias</p>		<p>La Germania ha proposto alla Grecia di attivare alcune ZES sul territorio greco. Il Modello Greco di ZES offrirebbe agli investitori vantaggi fiscali e amministrativi. In tali ZES tuttavia, non sarebbe permesso agli investitori di pagare i lavoratori con salari differenziati da quelli nazionali.</p> <p>Le attuali Zone Franche Greche sono tutte di tipo I:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pireo</li> <li>2. Salonicco</li> <li>3. Heraklion (Creta)</li> <li>4. Astakos Etoloakarnanias</li> </ol>
Italia	<p>1. Punto franco di Trieste</p> <p>2. Punto franco di Venezia</p>	Zona franca di Gioia Tauro	<p>Secondo la legislazione Italiana esistono le seguenti categorie di Zone a Statuto Speciale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zone extradoganali (o zone franche) in quanto parte del territorio nazionale in cui i beni in vendita non sono gravati dall'IVA e/o da altre tasse, imposte e accise. In particolare in tali aree risulta conveniente acquistare quei beni di consumo sui quali gravano imposte e/o accise particolarmente onerose (es. alcolici, tabacchi, profumi, zucchero, carburanti, ecc.). Le zone extradoganali sono accessibili generalmente attraverso posti di controllo doganali, nei quali viene verificato a campione che i viaggiatori non trasportino con sé merci eccedenti le quantità consentite e indicate in apposite tabelle (riferite in particolare ai beni di consumo di cui sopra). Sono da considerarsi zone extradoganali gli spazi terrestri compresi fra due dogane dove a volte sorgono dei "duty free shop". Zone extradoganali del territorio italiano sono o Livigno e Campione d'Italia (exclave italiana facente parte della provincia di Como, nel territorio del Canton Ticino in Svizzera, separata dal resto d'Italia dal lago di Lugano e dalle Alpi svizzere)</li> <li>2. Porto franco, zona franca, o anche zona economica libera inteso come territorio delimitato di un paese dove si gode di alcuni benefici tributari, come il non pagare dazi di importazione di merci o l'assenza di imposte. I porti franchi Italiani legalmente riconosciuti sono:</li> </ol>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>o Porto franco di Trieste, dal 1719. Il porto di Trieste fu il principale sbocco marittimo dell'Impero Asburgico, che nel 1719 gli riconobbe lo status porto franco. Il porto franco venne mantenuto (con il nome di Porto Libero di Trieste) anche nel Trattato di Parigi fra l'Italia e le potenze alleate del 1947 con il quale veniva istituito il Territorio Libero di Trieste, e più oltre anche nel 1954, quando il Governo Militare Alleato cedette l'amministrazione civile all'Italia in virtù del Memorandum di Londra. Oggi è uno snodo internazionale per i flussi di scambio terra-mare tra i mercati dell'Europa centro-orientale e l'Asia. Nel 2013 Trieste è stato il primo porto in Italia in termini di volume complessivo di merci in transito, con circa 56 milioni di tonnellate. Attualmente la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste – così come individuata dal Decreto 6 aprile 1994 del Ministro dei Trasporti e della navigazione, in attuazione dell'art. 6, comma 7 L. 84/1994 – è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei, compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco (Muggia) al torrente Bovedo (Barcola). La circoscrizione comprende anche cinque Punti Franchi: <u>Punto Franco Vecchio</u>, <u>Punto Franco Nuovo</u>, <u>Punto Franco Scalo Legnami</u>, <u>Punto Franco Olii Minerali</u> e <u>Punto Franco Industriale</u>. L'area del Porto di Trieste soggetta allo status di Porto Franco (da intendersi come sommatoria dei Punti Franchi) è particolarmente estesa (1.765.000 mq su un territorio portuale complessivo di 2.304.000 mq).</li> <li>o Porto franco di Venezia La Gazzetta Ufficiale del 6 aprile 2013 ha pubblicato il decreto interministeriale che consente di spostare ed ingrandire il porto franco di Venezia all'interno del porto di Marghera. Risorgerà in un'area di 8000 metri quadrati tra il varco di via del Commercio e via dell'Azoto. Negli ultimi anni, infatti, il porto franco veneziano è stato scarsamente utilizzato perché lo scalo veneto si è dedicato soprattutto ai traffici comunitari, mentre ora può aprirsi maggiormente a quelli extracomunitari. <a href="https://www.port.venice.it/files/press_release/2013/130410apvcspuntofranco.pdf">https://www.port.venice.it/files/press_release/2013/130410apvcspuntofranco.pdf</a></li> <li>o Porto franco di Ancona, dal 14 febbraio 1732 per decreto di Papa Clemente XII – Corsini. Attualmente non più attivo dopo i bombardamenti della II Guerra Mondiale si parla ora di una legge per ripristinare il punto franco del porto di Ancona e dell'interporto di Jesi.</li> </ul>
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> <li>o Sardegna (stabilito dall'articolo 12 dello Statuto Speciale della Sardegna ma mai attuato) in quanto considerata in contrasto con la normativa Europea. Tuttavia l'art. 20 del D.lgs. 21 novembre 2014, n. 175 recante "Semplificazione fiscale e Dichiarazione dei Redditi precompilata", il Governo Renzi conferma che la Sardegna ha diritto alla zona franca oltre che nei porti e nelle zone industriali "funzionalmente collegate o collegabili" anche nel restante territorio; in pratica la Zona Franca al Consumo, prevista dalla Legge n.28/1997, emanata in attuazione della Direttiva n.95/7/CE del 20.05.1997 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo. Infatti la Legge n.28/97 all'art. 2 disciplina le modalità di gestione delle Zone Franche comprese quelle al consumo, che competono ai territori individuati come zone franche dal D.L. n.746/83 convertito nella Legge n.17/84 e dalle disposizioni di cui all'art. 1 comma 381 della Legge n.311/2004, dove il legislatore, nell'apportare modifiche all'art. 8 del D.P.R. n. 633/72, prevede che possono effettuare acquisti e importazioni senza il pagamento dell'Iva i soggetti residenti nei territori dichiarati zona franca in quanto afflitti dagli svantaggi individuati all'art. 92 del Trattato di Roma. (cfr. <a href="http://www.zonafrancasardegna.com/">http://www.zonafrancasardegna.com/</a>)</li> <li>o Valle d'Aosta (stabilito dall'articolo 14 dello Statuto Speciale per la Valle d'Aosta ma mai pienamente attuato). L'Art.14 del loro Statuto recita "Il territorio della Val d'Aosta è posto al di fuori della linea doganale e costituisce zona franca". In realtà la Val d'Aosta non è Zona franca perché non è mai stata emanata una legge d'attuazione dello Statuto concordata con la Regione Val d'Aosta mentre invece lo Stato ha unilateralmente promulgato la legge n.623 del 3 agosto 1949 con la quale "in attesa che sia attuato il regime di zona franca previsto per il territorio della Val d'Aosta dall'Art.14 della legge costituzionale 26 febbraio 1948 n.4 è consentita l'immissione in consumo in detto territorio, per il fabbisogno locale, di alcuni prodotti nei limiti dei contingenti annui...in esenzione dal dazio, dalle imposte di fabbricazione ed erariali di consumo e dalle corrispondenti imposte di confine, dal diritto erariale..". L'elenco e le quantità dei prodotti, zucchero, caffè, cacao, soia, birra, alcolici, gasolio, attrezzature... è riportato nel sito della Regione Val d'Aosta <a href="http://www.regione.vda.it/allegato.aspx?pk=">www.regione.vda.it/allegato.aspx?pk=</a></li> </ul>
--	--	--	---

			<p>2011. In particolare tali prodotti sono defiscalizzati ma contingentati, cioè per ogni prodotto viene indicata la quantità massima annua posta al consumo ed è per questi motivi che non si tratta di una Zona franca, ma di un "sistema a franchigie contingentate". Tali agevolazioni al consumo, molto limitate, erano utili nel 1949 per aumentare il reddito disponibile delle famiglie appena uscite dalla guerra, ma non aiuta oggi per nulla le produzioni di ricchezza, la creazione di impresa e quindi l'occupazione cosa che invece è richiesta ad una vera Zona franca. In particolare usufruire di quantità contingentata di gasolio, sino al suo esaurimento, può essere utile per spendere di meno per il riscaldamento privato ma non per le centrali che producono energia elettrica o i grandi complessi turistici e commerciali che superano la quantità contingentata, o per gli autotreni dei trasporti industriali, e quindi non serve per le PMI che producono beni e servizi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Campione d'Italia (vedi punto precedente)</li> <li>o Livigno (vedi punto precedente)</li> <li>o Genova, benché alcuni documenti regionali ( Veneto, Marche, Sicilia, Valle d'Aosta) riportino il porto di Genova come Zona Franca non esiste attualmente un tale istituto nel porto di Genova. A tale proposito si veda <a href="http://www.fabriziobonomo.it/pag/prim_oLivello/kineo/pdf/kineo2/K2%20Zona%20franca%20Ge.pdf">http://www.fabriziobonomo.it/pag/prim_oLivello/kineo/pdf/kineo2/K2%20Zona%20franca%20Ge.pdf</a></li> <li>o Messina (concesso dall'imperatore Enrico VI di Svevia nel maggio 1197), oggetto di una lunga diatriba legale-amministrativa (si veda in proposito: <a href="http://www.enteautonomoportualemesina.it/view.php?idStart=28">http://www.enteautonomoportualemesina.it/view.php?idStart=28</a> )</li> <li>o Livorno, 10 giugno 1593-1868. Anche per Livorno come per Ancona, la Regione Toscana sta programmando una zona franca per l'interporto di Guasticce. Si veda <a href="http://www.lodolini.it/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=362:istituzione-di-punti-franchi-nei-porti-di-ancona-e-di-livorno-e-nei-loro-retroporti-interporti-e-zone-produttive-connesse&amp;catid=93&amp;Itemid=612">http://www.lodolini.it/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=362:istituzione-di-punti-franchi-nei-porti-di-ancona-e-di-livorno-e-nei-loro-retroporti-interporti-e-zone-produttive-connesse&amp;catid=93&amp;Itemid=612</a></li> <li>o Chiasso ospita un magazzino doganale privato di diritto Svizzero la "Magazzini Generali con Punto Franco SA - 6828 Balerna la cui sede di Chiasso si estende su una superficie totale di ca. 35000 m<sup>2</sup>, di cui 25000 m<sup>2</sup> coperta. Geograficamente è ubicata alla frontiera italo-svizzera di Chiasso/Como, a 50 km da Milano, è dotata, tra le altre strutture logistico/doganali di una zona</li> </ul>
--	--	--	---

			<p>con statuto doganale di Punto Franco che permette il magazzinaggio a tempo indeterminato e la movimentazione di diversi tipi di merce sotto controllo doganale, in base alle vigenti leggi doganali svizzere ed una zona libera da vincoli doganali, che consente di operare con merce in libera pratica e/o con altri statuti doganali quali il DA (destinatario autorizzato), il SA (speditore autorizzato) e il DDA (deposito doganale autorizzato), sempre in base alle vigenti leggi doganali svizzere.</p> <p>3. Zone Economiche Speciali e Zone Franche Industriali La sola ZES attualmente in avanzato stato di programmazione è quella di Gioia Tauro (cfr. Iter parlamentare <a href="http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/Daliter/41480.htm">http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/Daliter/41480.htm</a>)</p>
Malta	Malta Freeport Terminals		<p><a href="http://www.maltafreeport.com.mt/">http://www.maltafreeport.com.mt/</a> Malta Freeport Terminals offre ai clienti modernissimi impianti di trasbordo sviluppati in linea con le loro crescenti esigenze, tra cui una banchina operativa in acqua profonda di 2.463 metri, una superficie totale di 713.000 metri quadrati, 15.136 slot a terra per containers e un numero totale di 941 punti refe per container refrigerati. Tutti gli ancoraggi hanno una profondità d'acqua di 17 metri.</p>
Slovenia	Nessuna	Nessuna	<p>La Commissione europea sta valutando l'opportunità di creare un'ampia zona franca nel comune di Capodistria, in Slovenia. Il Sito della ZES di Capodistria (Koper) è <a href="http://www.luka-kp.si/eng/">http://www.luka-kp.si/eng/</a></p>
Spagna	1. Free Zone of Barcelona		<p>La Asociación Española de Concesionarios de Zonas y Depósitos Francos e gli i siti ufficiali spagnoli elencano le seguenti Zone e depositi a regime speciale:</p> <p>Zone franche</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zona Franca di Barcellona (<a href="http://www.elconsorci.net/ca/El_Consorci/Perfil_de_contractant#">http://www.elconsorci.net/ca/El_Consorci/Perfil_de_contractant#</a> )</li> <li>2. Siviglia (<a href="http://www.stvalora.com/es/mas-alla-del-valor/mercado/1662-zona-franca-puerto-sevilla.html">http://www.stvalora.com/es/mas-alla-del-valor/mercado/1662-zona-franca-puerto-sevilla.html</a> ) in fase di avvio da Ottobre 2014</li> </ol> <p>Depositi franchi sul Mediterraneo</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Valencia (non risulta attivo)</li> <li>4. Algeciras (<a href="http://www.diariosur.es/v/20140318/campo-gibraltar/zona-franca-adjudica-explotacion-20140318.html">http://www.diariosur.es/v/20140318/campo-gibraltar/zona-franca-adjudica-explotacion-20140318.html</a> ) affiliato al porto di Cadice.</li> <li>5. Alicante (<a href="http://www.logisnet.com/es/empresa/depósito-franco-de-alicanteconsorcio-del-deposito-franco-de-alicante/_company:5501699/">http://www.logisnet.com/es/empresa/depósito-franco-de-alicanteconsorcio-del-deposito-franco-de-alicante/_company:5501699/</a> )</li> <li>6. Málaga (<a href="http://www.axesor.es/Informes-Empresas/633147/DEPOSITO_FRANCO_DE_MALAGA_SA.html">http://www.axesor.es/Informes-Empresas/633147/DEPOSITO_FRANCO_DE_MALAGA_SA.html</a> )</li> </ol>

Fonte: elaborazioni CER- ESA su fonti informative diverse.

## 2.2 I paesi non UE

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

### *Albania*

Nel 2009 il Governo Albanese ha proclamato "zona franca" il territorio di Valona con una superficie di 478,14 destinata allo svolgimento delle attività portuali, industriali e di trasformazione; attività commerciali e di magazzinaggio di beni; servizi, ad esclusione delle attività relative alla produzione dell'acciaio. La ZES invita le aziende industriali riducendo i costi operativi di produzione, tassazione agevolata (10%), ambiente ecologico, costo dei lotti a soli 30 €/mq, tecnici esperti formati localmente e supporto di un vasto centro commerciale.

### *Principato di Monaco*

Il principio generale del fisco monegasco é l'assenza di qualsiasi imposizione diretta ad eccezione delle imprese che realizzano più del 25% del loro giro d'affari al di fuori del Principato ed i diritti di proprietà letteraria o artistica che sono assoggettati ad un'imposta sui profitti del 33,33%. Tranne i casi descritti precedentemente, non esiste alcun tipo di imposizione diretta per le imprese.

### *Gibilterra*

Il Porto Franco di New Harbour ha un deposito doganale, laboratori industriali ed uffici a disposizione di aziende esportatrici in affitto o in vendita.

### *Bosnia- Erzegovina*

In Bosnia-Erzegovina vi sono diverse zone franche, le quali sono parte del territorio doganale della Bosnia-Erzegovina e sono gestite dalle imprese che hanno fondato la zona franca. Le Zone franche possono essere fondate da una o più persone giuridiche nazionali o straniere registrate in Bosnia-Erzegovina ed operano con il consenso del Consiglio dei ministri a seguito di una proposta del Ministero del Commercio Estero e Relazioni Economiche, in base alle condizioni esplicitate dal relativo studio di fattibilità presentato. Gli utenti delle zone franche non pagano tasse e contributi, ad eccezione di quelle relative a salari e stipendi. Gli investitori sono liberi di investire i propri capitali nella zona franca, e di trasferire i propri profitti e di ritrasferire il capitale. Non si pagano tariffe doganali per le importazioni di apparecchiature che verranno utilizzate per la produzione all'interno della zona franca.

### *Montenegro*

Il Porto di Bar è attualmente l'unica zona franca in Montenegro. Conformemente alla decisione del Governo del Montenegro dal marzo del 2000, la Zona franca del Porto di Bar include tutta l'area portuale e il Porto di

Bar ha l'autorità di operatore di Zona franca, anche della società dell'azienda sociale ". Il Terminale di contenitori e carico generale". La superficie totale in cui entrambe aziende possono fare affari in Zona franca, si estende per oltre 130 ettari<sup>33</sup>.

### *Turchia*

In Turchia le zone speciali di investimento sono di tre tipi<sup>34</sup>:

#### Zone per lo Sviluppo Tecnologico (TDZ) - Tecnoparchi

Le Zone di Sviluppo Tecnologico (TDZ - Technology Development Zones) sono aree designate per sostenere le attività di ricerca e sviluppo e attirare investimenti in campi a elevato contenuto tecnologico. Le TDZ istituite sono 59, di cui 40 operative e 19 approvate e attualmente in costruzione. Vantaggi offerti dalle TDZ:

- Esenzione dalle imposte sul reddito e sulle società per i ricavi derivanti dallo sviluppo di software e da attività di R&S fino al 31 dicembre 2023.
- Esenzione da IVA per le vendite di applicazioni software prodotte esclusivamente nelle TDZ fino al 31 dicembre 2023. Esempi di applicazioni esenti: software per la gestione di sistemi, gestione dei dati, applicazioni aziendali, settori aziendali diversi, Internet, telefonia mobile e applicazioni di controllo militare.
- Esenzione totale fino al 31 dicembre 2023 da qualsiasi imposizione fiscale sulle retribuzioni del personale di supporto e di quello impegnato in attività di R&S. Il personale di supporto coperto da esenzione non può superare il 10 % del personale impegnato in attività di R&S.
- Se ritenuto opportuno dalla società operativa e autorizzato dal Ministero, le imprese possono effettuare nelle TDZ gli investimenti necessari per la fabbricazione del prodotto tecnologico derivante dai progetti di R&S condotti nella zona.
- Il 50 % dei contributi a carico del datore di lavoro verranno versati dal governo per 5 anni fino al 31 dicembre 2024.

<sup>33</sup> <http://www.infomercatiesteri.it/public/images/paesi/79/files/Infrastrutture%20portuali%20-%20Porto%20di%20Bar.pdf>

<sup>34</sup>

<http://www.invest.gov.tr/itit/investmentguide/investorsguide/Pages/SpecialInvestmentZones.aspx>

### Zone Industriali Organizzate (OIZ)

Le Zone Industriali Organizzate (OIZ, Organized Industrial Zones) sono zone appositamente studiate per consentire alle aziende di operare in un ambiente adeguato all'investitore con infrastrutture e infrastrutture sociali pronte per l'uso. Le infrastrutture offerte in queste zone includono strade, acqua, gas naturale, elettricità, comunicazioni, smaltimento dei rifiuti e altri servizi. In Turchia vi sono 289 Zone Industriali Organizzate in 80 province, 212 delle quali sono attualmente operative, mentre le restanti 77 sono in corso di realizzazione su tutto il territorio nazionale turco.

Oltre allo schema di incentivi per gli investimenti in Turchia (incentivi per investimenti generici, incentivi per investimenti regionali, incentivi per investimenti su larga scala, incentivi per investimenti strategici, incentivi sull'impiego, sostegno R&S ecc.), gli investitori che operano nelle OIZ possono beneficiare dei seguenti vantaggi:

- Esenzione IVA per le acquisizioni di terreni
- Esenzione dall'imposta sugli immobili per cinque anni a partire dalla conclusione della costruzione dello stabilimento.
- Costi ridotti per acqua, gas naturale e telecomunicazioni
- Nessuna tassa per l'unificazione e/o la separazione di lotti
- Esenzione dall'imposta comunale per la costruzione e l'utilizzo dello stabilimento
- Esenzione dall'imposta comunale sui rifiuti solidi se la OIZ non beneficia dei servizi comunali

### Zone Franche

In Turchia sono presenti 21 zone franche (di cui 19 attive)<sup>35</sup> che operano in stretta collaborazione con i mercati dell'UE e con quelli mediorientali. Grazie alla vicinanza ai principali porti turchi sul Mar Mediterraneo, sul Mar Egeo e sul Mar Nero, forniscono un facile accesso alle rotte commerciali internazionali. Vantaggi offerti dalle zone franche

- Esenzione integrale dai dazi doganali e da altre imposizioni diverse
- Esenzione integrale dall'imposta sulle imprese per società di produzione

<sup>35</sup> [http://www.economy.gov.tr/upload/FA7B68AE-CBB2-2A00-B79D2D5CFBCBBDE5/General\\_info.pdf](http://www.economy.gov.tr/upload/FA7B68AE-CBB2-2A00-B79D2D5CFBCBBDE5/General_info.pdf)

- Esenzione integrale dall'imposta sul valore aggiunto (IVA) e sulla speciale imposta sui consumi
- Esenzione integrale dall'imposta sul reddito dei dipendenti (per aziende che esportano almeno l'85 % del valore FOB dei beni prodotti nelle zone franche)
- Le merci possono sostare indefinitamente nelle zone franche
- Le società sono libere di trasferire gli utili dalle zone franche all'estero come pure alla Turchia senza essere soggette ad alcuna restrizione

Gli investitori sono liberi di costruire i propri impianti, mentre le zone hanno anche Uffici disponibili o magazzini in affitto. Tutti i campi di attività aperte alle società turche sono aperti anche a joint-venture con società straniere<sup>36</sup>.

	Nome	Provincia	Data di Fondazione	Superficie ha	Riferimento
1	Mersin Free Zone	<a href="#">Mersin</a>	1987	78	<a href="http://www.mesbas.com.tr/index2.html">http://www.mesbas.com.tr/index2.html</a>
2	Antalya Free Zone	<a href="#">Antalya</a>	1987		<a href="http://www.asbas.com.tr/eng/index.asp">http://www.asbas.com.tr/eng/index.asp</a>
3	Egean Free Zone	<a href="#">İzmir</a>	1990		<a href="http://www.esbas.com.tr/index.aspx">http://www.esbas.com.tr/index.aspx</a>
4	İstanbul Atatürk Airport Free Zone	<a href="#">İstanbul</a>	1990		<a href="http://www.isbi.com.tr/">http://www.isbi.com.tr/</a>
5	Trabzon Free Zone	<a href="#">Trabzon</a>	1992		<a href="http://www.transbas.com/">http://www.transbas.com/</a>
6	İstanbul Leather Industry Free Zone	İstanbul	1995		
7	East Anatolia Free Zone	<a href="#">Erzurum</a>	1995		
8	Mardin Free Zone	<a href="#">Mardin</a>	1995		
9	İstanbul Stock Exchange Free Zone (İMKB)	İstanbul	1997		
10	İzmir Menemen Leather Free Zone	İzmir ( <a href="#">Menemen</a> )	1998		
11	Rize Free Zone	<a href="#">Rize</a>	1998		
12	Samsun Free Zone	<a href="#">Samsun</a>	1998		
13	İstanbul Tracia Free Zone	İstanbul	1998		
14	Kayseri Free Zone	<a href="#">Kayseri</a>	1998		
15	Adana Yumurtalık Free Zone	<a href="#">Adana</a> ( <a href="#">Yumurtalık</a> )	1998		
16	European Free Zone	<a href="#">Tekirdağ</a> ( <a href="#">Çorlu</a> )	1999		
17	Gaziantep Free Zone	<a href="#">Gaziantep</a>	1999		
18	Bursa Free Zone	<a href="#">Bursa</a>	2001		
19	Kocaeli Free Zone	<a href="#">Kocaeli</a>	2001		
20	Denizli Free Zone	<a href="#">Denizli</a>	2002		
21	Tubitak Free Zone	Kocaeli ( <a href="#">Gebze</a> )	2002		

<sup>36</sup> <http://www.oecd.org/investment/psd/43361618.pdf>

## Marocco

Introdotta dalla Legge 19-94 (Dahir n 1-95-1 del 26 gennaio 1995) le ZF di trasformazione per l'esportazione sono specifiche zone del territorio doganale marocchino nelle quali non si applica la normativa doganale, il controllo dei cambi e tutte le attività di esportazione. Ogni zona è creata per decreto che ne stabilisce le attività. Il concessionario della zona di trasformazione per l'esportazione garantisce lo sviluppo e la gestione del territorio. La società di gestione si comporta come unico punto di riferimento a fronte dell'investitore. Le Zone Franche del Marocco sono<sup>37</sup>:

Zona Franca	superficie	Settori	Rif.
Zona Franca di Esportazione di Tangeri	350 ha.	automotive	<a href="http://www.tangerfreezone.com/">http://www.tangerfreezone.com/</a>
Zone Franche di Tangeri Med Ksar el Majaz Mellousa 1 e 2	300 ha + 300 ha		<a href="http://novalog.eu/wp-content/uploads/2012/12/CR_Maroc_VRP-LN-PA-v2-3.pdf">http://novalog.eu/wp-content/uploads/2012/12/CR_Maroc_VRP-LN-PA-v2-3.pdf</a>
Zone franche di Dakhla e di Laayoune	15 ha + 10,5 ha	In sviluppo	<a href="http://www.oecd.org/mena/investment/41613537.pdf">http://www.oecd.org/mena/investment/41613537.pdf</a>
Zone franche di stoccaggio idrocarburi: Kebdana e Nador		idrocarburi	<a href="http://www.oriental.ma/">http://www.oriental.ma/</a>
Zone franche di Esportazione di Kénitra		esportazione	<a href="http://www.ebusiness-network.org/index.php/actualites/39-zones-franches-dexportation-au-maroc.html">http://www.ebusiness-network.org/index.php/actualites/39-zones-franches-dexportation-au-maroc.html</a>

Le ZF marocchine offrono:

- Esenzione dei diritti di registro per la costituzione, aumento di capitale e/o acquisizione di impresa;
- Esenzione dalla tassa professionale per 15 anni;
- Esenzione dalla tassa sui servizi comunali per 15 anni;
- Esenzione dall'imposta sul reddito delle società per 5 anni e ridotta all' 8,75% nei 20 anni successivi l'esenzione dei 5 anni;
- Esenzione dall'imposta sul reddito per 5 anni e riduzione dell' 80% per i successivi 20 anni dopo l'esenzione;

<sup>37</sup> <http://www.invest.gov.ma/index.php?id=89&lang=fr> e anche <http://www.leconomiste.com/article/zones-franches-dexportation-le-decret-de-creation-au-bo>

- Esenzione dalle imposte sui prodotti azionari assimilata a quella dei non residenti;
- Esenzione IVA.

### *Ceuta e Melilla*

Nelle città autonome spagnole di Ceuta e Melilla vige il sistema fiscale spagnolo, ma con alcune modifiche che portano a grandi benefici o incentivi:

- *Imposte Dirette*
  - Sconto del 50% sulla quota dell'imposta sul reddito.
  - Detrazione del 50% della quota statale e regionale di imposta sul reddito
  - Sconto del 75% sulla tassa sulla ricchezza.
  - Sconto del 50% sulle successioni e donazioni.
- *Imposte Indirette*
  - Esenzione IVA delle operazioni effettuate a Ceuta e Melilla.
  - Assenza di imposte su birra, alcool, tabacco, petrolio e carbone.
  - Le aliquote fiscali a 0% per taluni mezzi di trasporto.
  - Sconto del 50% sul trasferimento fiscale e di bollo.
- *Tasse comunali*
  - Bonus del 50%.

### *Algeria*

La situazione delle Zone franche in Algeria<sup>38</sup> è in via di definizione<sup>39</sup> in quanto al momento si sta discutendo sulle agevolazioni da introdurre in alcune località.

### *Tunisia*

In Tunisia le Zone Franche Economiche (ZFE) sono state istituite dalla legge del 3 agosto 1992, modificata dalla legge del 31 gennaio 1994<sup>40</sup>. Le persone fisiche o giuridiche residenti o non residenti sono libere di investire nelle ZFE in attività industriali, commerciali e in servizi orientati all'esportazione.

Attualmente, ci sono due zone franche del Nord e del Sud (Biserta e Zarzis). Le aziende situate nelle ZFE non sono soggette al pagamento delle seguenti

<sup>38</sup> [http://www.univ-chlef.dz/RENAF/Articles\\_Renaf\\_N\\_06/article\\_19.pdf](http://www.univ-chlef.dz/RENAF/Articles_Renaf_N_06/article_19.pdf)

<sup>39</sup> <http://www.lesoirdalgerie.com/articles/2012/05/02/print-8-133618.php>

<sup>40</sup> <http://www.emploi.nat.tn/fo/Fr/global.php?menu1=105>

imposte, tasse, e spese:

- imposte e tasse relative alle autovetture;
- interessi compensativi sul trasporto terrestre;
- contributi per la sicurezza sociale;
- imposta sul reddito delle società riscossa solo dopo l'undicesimo anno dopo la prima operazione di esportazione e al netto del 50% dei profitti da operazioni di esportazione.

Gli investimenti effettuati dalle imprese situate nelle ZFE hanno diritto alla deduzione dei redditi o profitti investiti al momento della sottoscrizione del capitale iniziale della società o del suo aumento di capitale, dei ricavi e/o dei profitti netti soggetti all'imposta sul reddito delle persone fisiche o sul reddito delle società. Per quanto riguarda il rimpatrio degli utili, i non residenti che investono nelle ZFE sono liberi di rimpatriare i capitali investiti e il reddito derivante dalla attività (saranno considerate non residenti, le imprese create in queste aree da persone giuridiche la cui sede centrale si trova all'estero). Il rimpatrio avviene in valuta estera. Questa garanzia si estende a tutti i profitti e proventi netti reali della vendita o liquidazione alla fine dell'attività, anche se l'importo supera l'importo investito. In realtà, tutte le operazioni all'interno di una zona franca sono effettuate in valuta estera o dinari convertibili. Allo stesso modo, i beni ed i servizi forniti a persone che lavorano nelle ZFE, saranno considerati come esportazioni, saranno quindi soggetti alle regole del commercio estero e dei cambi e tassati in conseguenza.

- Il Parco di attività economiche Biserta<sup>41</sup> è una zona industriale, commerciale e di servizi per l'esportazione che si sviluppa su 51 ettari su due siti: Biserta e Menzel Bourguiba;
- Il sito di Bizerte è l'estensione fisica del porto commerciale di Biserta e si estende su 30 ettari;
- Il sito Menzel Bourguiba si trova sulle rive del lago di Bizerte e si estende su 21 ettari;
- Il parco per le attività economiche di Zarzis<sup>42</sup> ha una superficie di oltre 100 ettari di terreni attrezzati, situato sul lungomare, in una posizione geografica strategica tra le due sponde del Mediterraneo; Zarzis ha un porto commerciale (capacità annua del traffico commerciale di 2

<sup>41</sup> <http://www.emploi.nat.tn/fo/Fr/global.php?menu2=64>

<sup>42</sup> <http://www.emploi.nat.tn/fo/Fr/global.php?menu2=65>

milioni di tonnellate e terminale petrolifero) e si trova a 60 km dall'aeroporto internazionale di Djerba-Zarzis.

### Libia

Nel 1999 il governo Libico aveva lanciato un programma di sviluppo di Zone Franche Industriali<sup>40</sup> denominato Consiglio delle Zone Franche Libiche, incaricato di sorvegliare e gestire tutte le zone libiche di libero scambio previste dalla legge che sarebbero dovute essere Zwara-Abu-Kemmash Free Trade Zone e Mesratha (Misurata) Free Trade Zone.

### Egitto

Il sistema delle zone franche in Egitto, risale alla fine degli anni '70 del '900; negli anni gli strumenti agevolativi si sono affinati, attualmente le attività sono coordinate da una Agenzia del Ministero degli Investimenti, la General Authority for Investments (GAFI) che offre vantaggi, incentivi, esenzioni, e garanzie, introducendo attività di investimento aggiornate ed estendendo il numero di zone. Il GAFI facilita gli investimenti attraverso uno sportello unico che fornisce servizi, dati e informazioni agli investitori.

In Egitto la legge n° 8 del 1997 prevede investimenti sia nelle zone franche (industriali) che nelle zone industriali nazionali; le zone franche sono sia pubbliche che private ed hanno le seguenti caratteristiche:

Zona Franca	Settori di investimento
Alexandria Public Free Zone	filatura, tessitura e capi confezionati, abbigliamento e tessuti per la casa; Chimica, Petrolchimica e fertilizzanti; Ingegneria ed elettronica. Attrezzature mediche; servizi di navigazione, spedizioni marittime.
Nasr City Public Free Zone	filatura; tessitura; industrie farmaceutiche; attrezzature mediche. Ingegneria; Industria elettronica. Industrie diell'alimentazione Automotive.
Port Said Public Free Zone	Indumenti pronti e tessili per arredamento; cuoio e pellami; attrezzature di refrigerazione; Chimica industriale; logistica e servizi marittimi.
Suez Public Free Zone	Filatura, tessitura, abbigliamento e tessuti per arredamento. Metallurgia e metalmeccanica. Cantieristica, attrezzature navali e servizi marittimi. Servizi petroliferi.
Ismailia Public Free Zone	Tessile e abbigliamento; Cuoio e pellami; Prodotti di plastica; Metallurgia e metalmeccanica.
Damietta Public Free Zone	Arredamento e prodotti in legno di produzione. Industria dell'imballaggio. Trasformazione dei prodotti alimentari. Trasporti marittimi e dei servizi marittimi.
Media Public Free Zone	La zona ha una destinazione unica in quanto è specializzata solo per la produzione di media e attività connesse. La zona offre Studi di Registrazione dotati di tecnologia all'avanguardia; Aree di riprese all'aperto; Hotel a cinque stelle; Parco divertimenti; Centro congressi, teatri, cinema; Disponibilità di lavoratori qualificati per i seguenti settori di investimento: Radio, Televisione Satellitare; Produzione Televisione e Film; produzione di Pubblicità; Produzione e montaggio di attrezzature utilizzate dai Media; Costruzione di alberghi, strutture turistiche e centri commerciali; Importazione e stoccaggio di macchinari, attrezzature, utensili e pezzi di ricambio per mezzi; Software di produzione, computer e sistemi elettronici.
Shebin El- Kom	Filatura, tessitura; Abbigliamento e complementi di abbigliamento; Industria del tabacco;

Public Free Zone	Fabbricazione di prodotti alimentari. Cuoio e prodotti in pelle.
Qeff Public Free Zone	Industrie farmaceutiche; prodotti alimentari. Industrie metalmeccaniche.
Port Said East Port Public Free Zone	Fondata nel 1995, si è concentrata sui contenitori e le attività di transito, i suoi confini sono stati adeguati nel 2003, attualmente ha una superficie di 35,4 milioni di m2. Un buon potenziale di integrazione industriale e Borsa Merci.

### Israele

Israele non ha Zone franche sulla Costa Mediterranea, anche se si prevede che nei porti di Ashdod e di Haifa saranno presto definite due Zone Franche. Sul Mar Rosso il porto di Eilat57 offre agevolazioni come IVA al 17%, rimborso del 20% sui contributi sociali, e credito d'imposta al 10% del fatturato. Inoltre le imprese che si localizzeranno nella Zona Franca di Eilat saranno esenti al 100% da tassazione per sette anni dopo i quali l'aliquota salirà al 30% (25% per gli investimenti strategici per l'economia israeliana), tassazione dei dividendi al 15% ed esenzione totale sul capital gain.

### Gaza

Prima dei recenti conflitti si è parlato (1996) di realizzare una Zona Franca nel Porto di Gaza.

### Libano

Il paese gode da sempre di una economia di mercato molto liberale, la Investment Development Authority of Lebanon (IDAL) è stata istituita nel 2001 per incoraggiare gli investimenti nel paese offrendo agevolazioni fiscali e una serie di deroghe alle imprese. Gli investimenti stranieri non sono limitati e le principali aree di forza dell'economia sono banche e turismo. Secondo l'IDAL il tempo medio necessario per avviare un business nel paese è di nove giorni, ciò accade grazie ad un raffinato utilizzo dello strumento di One Stop Shop (OSS). Inoltre recentemente la Legge sugli investimenti è stata aggiornata, rendendo le condizioni di negoziazione per le piccole e medie imprese più attraenti. Il conflitto nella vicina Siria sta danneggiando l'economia, e le propensioni degli investitori, tuttavia la scoperta di petrolio e gas da motivo di ottimismo. Il paese attualmente gestisce:

1. una zona franca principale, la Logistic Free Zone, nel Porto di Beirut (POB), che permette il 100% di proprietà straniera e di esenzioni doganali su un'area di 11.200 mq nei settori dei trasporti, logistica e commercio internazionale.
2. Porto di Tripoli, nel nord del paese, si estende su 320.000 mq, con ulteriori 420.000 mq m assegnati per una futuro zona franca lanciata nel 2012 con 55 magazzini per importazione, esportazione e riesportazione.

3. In programma due nuove zone franche del nord, a Selaata e Qlaiaat.

### *Siria*

Data la situazione di Guerra civile in corso in Siria si riportano solo come promemoria le Zone Franche industriali attivate negli anni dal Governo Siriano:

<b>Zone</b>
Damasco
Adra
Aleppo
Lattakia
Damascus Airport
Tartous
Lattakia port
Syria jordan Free Zone

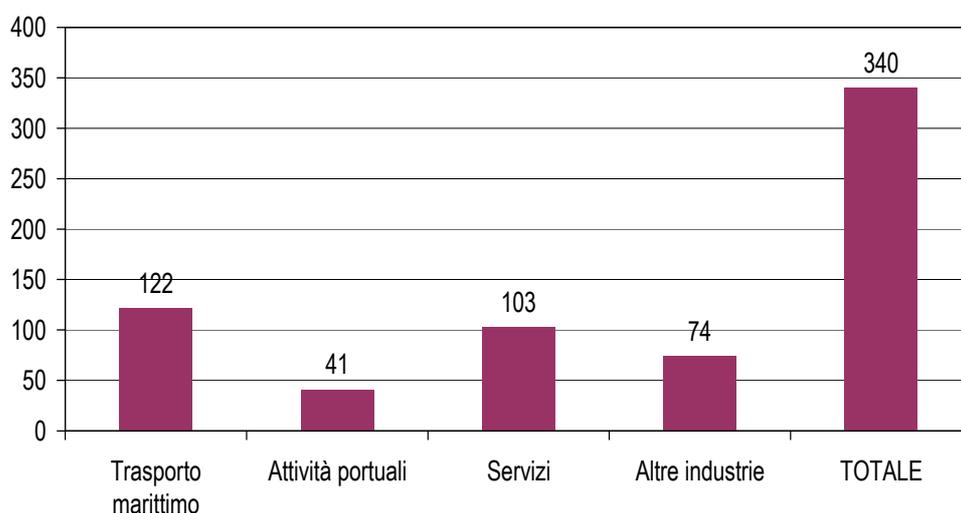
### 3. L'impatto economico delle attività portuali

Come si è visto, l'Italia è molto indietro rispetto ai principali concorrenti nell'adozione di provvedimenti legislativi tali da favorire la competitività dei propri porti e delle zone produttive retrostanti. Ma qual è la rilevanza economica delle attività portuali e quale impatto avrebbe sul sistema produttivo una loro espansione? A queste domande offre una possibile risposta un recente Rapporto curato da SRM<sup>43</sup>, dal quale rielaboriamo di seguito alcuni dati con stretto riferimento alla situazione laziale (in massima misura riconducibile alle attività del porto di Civitavecchia).

I grafici 1 e 2 riportano le dimensioni del valore aggiunto e dell'occupazione collegabili al sistema portuale laziale secondo i dati diffusi da SRM. La misurazione considera sia le attività di trasporto marittime, sia le attività portuali propriamente dette, sia il resto dei servizi attivati, sia, infine, il restante sistema di indotto che coinvolge altre industrie. Nel complesso, a prezzi correnti, i porti laziali produrrebbero annualmente 340 milioni di fatturato, dando lavoro a 4.500 persone. L'impatto maggiore si ha nel trasporto marittimo (122 milioni di valore aggiunto e 1800 addetti), mentre le sole attività portuali misurerebbero 41 milioni di valore aggiunto e 500 occupati).

#### Grafico 1. Valore aggiunto del sistema portuale del Lazio

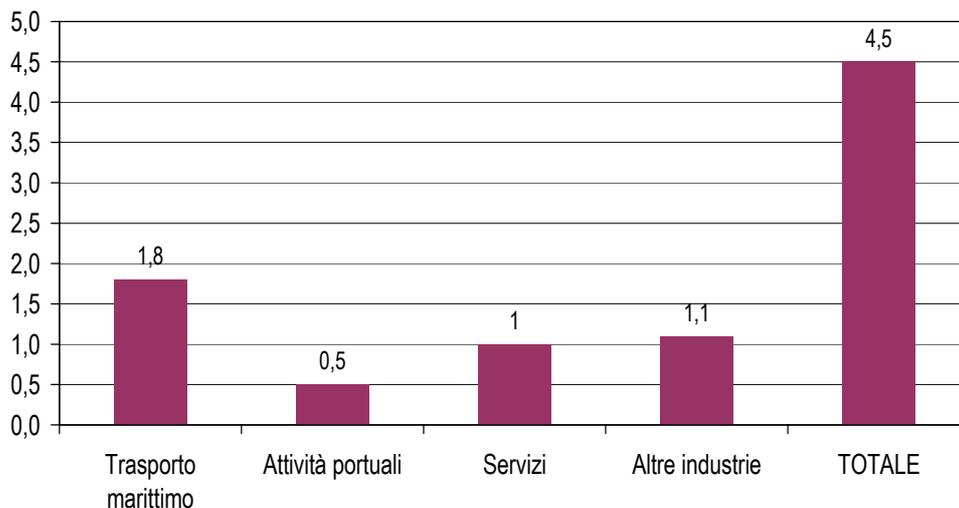
(migliaia di euro, prezzi correnti)



Fonte: SRM.

<sup>43</sup> SRM, Italian Maritime Economy, 3° Rapporto annuale, 2016, Giannini editore.

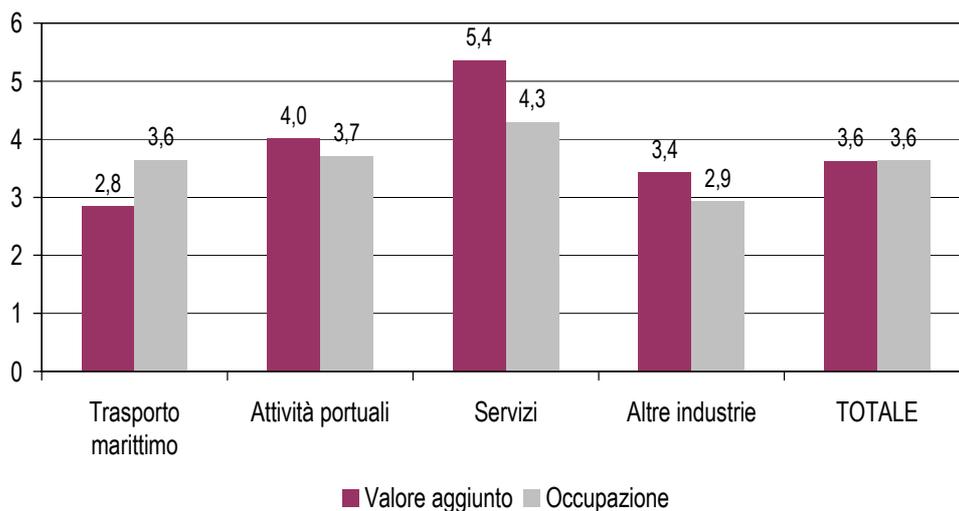
**Grafico 2. Occupazione nel sistema portuale del Lazio** (migliaia di addetti)



Fonte: SRM.

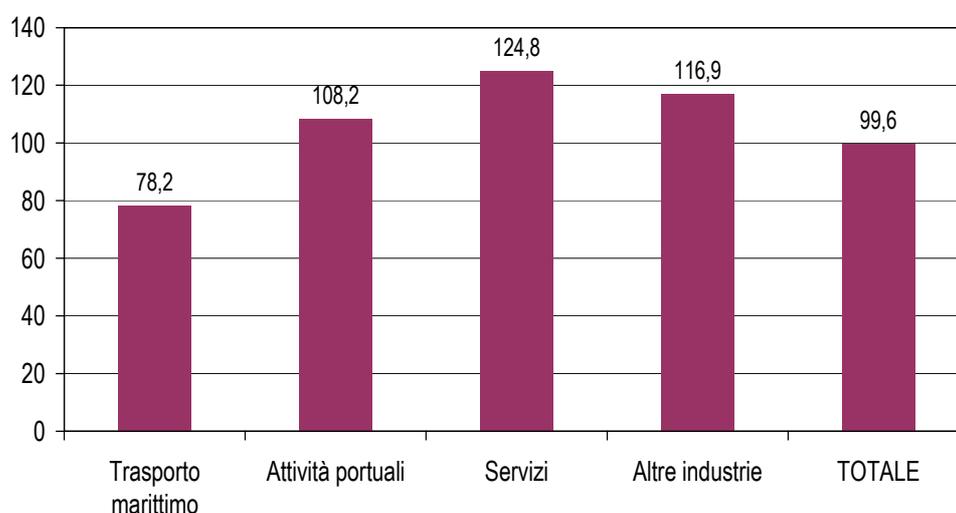
Nel confronto italiano (grafico 3), il sistema portuale laziale vale il 3,6%, in termini sia di valore aggiunto che di addetti), quota che deriva da una media che vede valori più bassi per il trasporto marittimo e più alti per i servizi e le attività portuali. In termini di produttività, è utile osservare come si riscontrino valori superiori alla media italiana (posta pari a 100) per tutte le categorie considerate, ad eccezione del trasporto marittimo (grafico 4).

**Grafico 3. Quote del Lazio su valore aggiunto e occupazione del sistema portuale italiano** (valori %)



Fonte: elaborazioni CER su dati SRM.

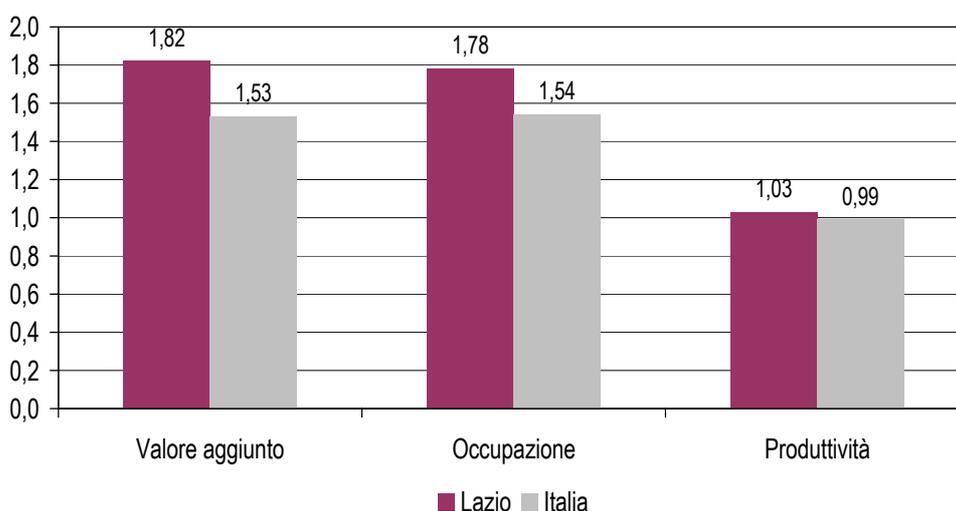
**Grafico 4 Valori di produttività relativa del sistema portuale del Lazio**  
(Italia = 100)



Fonte: elaborazioni CER su dati SRM.

Se questa è la situazione misurabile con i dati a oggi disponibili, le simulazioni riportate nell'analisi di SRM consentono di estrarre i moltiplicatori che verrebbero attivati in caso di incremento dei traffici portuali nel Lazio. Il dato, da noi rielaborato, è illustrato nel grafico 5, che evidenzia moltiplicatori pari a

**Grafico 5. Valori dei moltiplicatori associabili all'attività portuale**



Fonte: elaborazioni CER su dati SRM.

1,82 per il valore aggiunto (per ogni punto percentuale di aumento delle dimensioni portuali si avrebbe un aumento dell'1,82% del valore aggiunto) e a

1,78 per l'occupazione. In entrambi i casi, i moltiplicatori risulterebbero superiori a quelli riferibili al sistema portuale italiano nel suo insieme. É anche importante notare come, nel caso laziale, sarebbe positivo anche il moltiplicatore della produttività, per cui la crescita dimensionale dei porti regionali non andrebbe a discapito dell'efficienza. Nel complesso, si tratta di moltiplicatori importanti, che confermano il rilievo economico dell'attività portuale e i benefici che il Lazio trarrebbe da un'espansione della sua capacità di offerta in questo campo.

## 4. Impostazione di un'analisi costi- benefici

### 4.1 Aspetti generali

Lo sviluppo di una analisi costi benefici è basato su tre presupposti:

- i) esistenza di una ipotesi di intervento pubblico di spesa per la realizzazione di un investimento volto alla produzione di beni o servizi non necessariamente destinati alla vendita. In altri termini, l'analisi costi-benefici, in genere, non viene applicata al caso di investimenti realizzati con fondi privati;
- ii) presenza di una o più soluzioni tecniche, economiche e finanziarie di realizzazione fisica dell'investimento oggetto di valutazione;
- iii) possibilità di determinare una stima in volume, prezzi e valore della domanda potenziale per i beni o servizi offerti attraverso la realizzazione dell'investimento.

Il primo presupposto si basa sul principio che se, nella realizzazione di un investimento, non è prevista alcuna partecipazione da parte della finanza pubblica a supporto dei costi di investimento e/o di esercizio, allora la valutazione dell'investimento può essere ricondotta alla valutazione di tipo finanziario, come classicamente sviluppata dagli investitori privati.

In presenza di una qualsiasi forma di intervento pubblico che determini spesa (o costo), allora nasce la necessità di valutare gli effetti della spesa pubblica, non più in termini puramente finanziari, ma anche in termini economici, quindi di costi sociali e benefici.

Nel caso in esame, lo sviluppo di una ZES richiederà in ogni caso l'intervento pubblico, che sarà però articolato in maniera differenziata a seconda della tipologia di gestione che si è scelto di adottare. È possibile, in via semplificativa, ipotizzare l'esistenza di tre tipologie di gestione, differenti in termini di titolarità giuridica. Più in particolare, anche sulla base dell'analisi effettuata sulle ZES a livello internazionale, è possibile ipotizzare alcuni scenari operativi:

1. Agenzia privata. La forma di agenzia rappresenta uno delle possibili modalità di governo privato di un'area ZES;
2. Partenariato Pubblico Privato (PPP), in altri termini, una gestione mista pubblico-privato, nella quale può essere, o meno, previsto un intervento finanziario da parte dell'operatore pubblico;
3. Agenzia pubblica. Anche in questo caso, come nel precedente al punto 1, la forma di agenzia è soltanto una delle possibili forme di governo pubblico.

accanto all'ipotesi di agenzia, infatti, si potrebbe considerare l'ipotesi di gestione diretta da parte di un Dipartimento ministeriale, di una Autorità portuale, oppure, di una istituzione pubblica territoriale, quale, ad esempio, la Regione.

In tutti i casi, l'ACB deve essere affiancata da un'analisi finanziaria (AF) in grado di consentire una valutazione della sostenibilità economico-finanziaria dell'iniziativa nel lungo periodo.

Il secondo presupposto coincide con la possibilità di realizzare un progetto di effettiva realizzazione dell'investimento, in vario grado dettagliato (esecutivo, definitivo, preliminare), attraverso il quale stimare i costi di investimento e i costi di esercizio sia nell'ammontare complessivo, che nella loro ripartizione nel tempo.

Nel caso in esame, in cui si intende sviluppare una Zona Economica Speciale nell'area portuale e retro-portuale di Civitavecchia, il progetto di investimento deve essere in grado di stimare con un certo grado di attendibilità:

- i) tipologia della modalità di gestione della ZES;
- ii) costi di investimento, costituiti dai costi di istituzione della ZES, sostenuti dall'operatore pubblico o privato, relativamente alla tipologia individuata;
- iii) costi di gestione, costituiti dai costi di esercizio della ZES, sostenuti dall'operatore pubblico o privato, relativamente alla tipologia gestionale individuata.

Il terzo presupposto è fondato sull'ipotesi che esista una domanda potenziale per i servizi offerti dalla ZES di Civitavecchia e che, di conseguenza, esistano imprenditori, nazionali e esteri, orientati a localizzare le loro unità produttive all'interno della ZES. La domanda potenziale eventualmente esistente deve essere qualificata in termini di effetti incrementali. L'analisi della domanda deve, pertanto, verificare se l'investimento da parte del privato nella ZES sia da considerarsi:

- i) una delocalizzazione di una o più unità produttive già operanti all'interno del territorio nazionale;
- ii) un nuovo investimento che si sarebbe comunque effettuato ma che si localizza nella ZES per i vantaggi che essa comporta;
- iii) un nuovo investimento che non si sarebbe effettuato senza lo sviluppo della ZES;
- iv) un investimento da parte di operatori esteri che avrebbero comunque collocato i loro impianti in territorio nazionale, ma che trovano convenienza

nella localizzazione all'interno della ZES;

- v) un investimento da parte di operatori esteri che altrimenti non avrebbero collocato i loro impianti in territorio nazionale;

Per ottenere tali informazioni sarebbe necessaria un'indagine campionaria estesa, con forte stratificazione del questionario e, probabilmente, da condursi attraverso una preselezione del campione, avendo preferibilmente definito a priori la tipologia gestionale da attuare. Soltanto attraverso questa procedura è forse possibile conseguire una numerosità di risposte campionarie tale da rendere le stime sui flussi economici e finanziari derivanti dagli investimenti, sufficientemente certe.

Per questi motivi l'ACB e l'AF sono state impostate in termini esclusivamente metodologici, definendo, sulla base dei risultati del lavoro di ricerca effettuato, le voci di costo e beneficio che specificatamente devono essere considerate per la valutazione, nonché le tecniche da adottare per la monetizzazione delle singole voci.

## 4.2 Struttura metodologica

Come da teoria consolidata, la metodologia di analisi prevede che le valutazioni vengano impostate per essere:

- incrementali
- addizionali

In quanto incrementale la valutazione tiene conto di costi sociali e benefici economici solo dal momento di avvio della realizzazione del progetto, senza alcun riferimento alle esistenti condizioni pregresse.

In quanto addizionale la valutazione viene effettuata rispetto ad una condizione definibile come "con-senza", dove per ipotesi senza si intende la proiezione neutrale delle condizioni attuali.

Nel caso in esame, la condizione attuale corrisponde ad uno scenario in cui venga mantenuto l'attuale modello logistico e vengano stimati gli investimenti che in privati comunque farebbero senza la realizzazione della ZES, compresi gli investimenti operabili da investitori esteri.

L'ipotesi CON è rappresentata dai costi e dei benefici che sono conseguenti alla realizzazione della ZES sia in fase di investimento e gestione, sia per quanto riguarda le azioni degli operatori privati che si collocano all'interno dell'area.

L'arco temporale di riferimento per l'analisi è stimabile in quindici anni (con un massimo di venti) e tutti i flussi monetari sono da imputarsi a valori costanti dell'anno di valutazione .

Evidentemente, l'approccio con-senza costituisce, di per sé, una valutazione controfattuale e, nel caso in esame, consente di tenere conto, in ipotesi senza, degli investimenti che sarebbero stati comunque effettuati da parte degli operatori privati, indipendentemente dalla realizzazione della ZES (ipotesi ii) e iv) dell'elenco precedente).

Nel caso di privati operanti nel territorio nazionale (ipotesi ii) dell'elenco precedente), la stima controfattuale sarebbe derivabile dalle indagini di campo approfondite descritte in precedenza. Nel caso, invece, di operatori internazionali (ipotesi iv) dell'elenco precedente), la valutazione del livello controfattuale potrebbe basarsi sull'estensione del trend degli investimenti esteri realizzati in Italia negli ultimi anni.

Ovviamente le ipotesi iii) e v) dell'elenco precedente devono essere considerate come completamente addizionali, in quanto gli imprenditori, sia nazionali che esteri, non avrebbero effettuato gli investimenti se non si fosse realizzata la ZES a Civitavecchia. In questo caso, la stima del volume di investimenti da parte di imprenditori nazionali sarebbe derivabile dai risultati ottenuti attraverso l'indagine di campo su base campionaria, mentre la stima dei volumi di investimento da parte di operatori esteri, potrebbe essere desumibile dall'analisi di quanto avvenuto nel caso di ZES in aree portuali del Mediterraneo, in particolare, nei porti di Algeciras e di Tangeri, ovviamente tenendo conto dell'esistenza di probabili differenze in termini di incentivi fiscali e regimi di aiuto.

Nel caso in cui gli investimenti dovessero usufruire delle agevolazioni previste nei regimi di aiuto comunitari, l'analisi controfattuale verrebbe estesa anche ai valori di aiuto generati a seguito dell'adozione di tali regimi, laddove questo sostegno pubblico dovesse essere considerato come costo sociale.

In effetti, le agevolazioni fiscali e gli incentivi attraverso i regimi di aiuto, non dovrebbero rientrare tra i costi (di investimento o di gestione) in quanto semplici voci di trasferimento, nell'ottica dei costi e dei benefici della collettività.

In realtà, uno degli obiettivi della valutazione dovrebbe essere quello di valutare la sostenibilità dell'ipotesi di istituzione della ZES in un contesto di intervento pubblico.

Da un punto di vista metodologico, si tratta di cambiare il soggetto rispetto al quale effettuare la valutazione. In un primo caso, infatti, l'ACB si sviluppa

nell'ipotesi che il soggetto rispetto al quale valutare sia rappresentato da chi, pubblico o privato, è responsabile dell'attuazione e gestione della ZES.

In un secondo caso, invece, il soggetto rispetto al quale valutare, sarà rappresentato dall'operatore pubblico che sopporta dei costi (pubblici) sia in fase istitutiva, che gestionale.

La presenza di due differenti angoli di analisi comporta la necessità di due differenti valutazioni:

1. valutazione dell'iniziativa da parte dell'autorità di gestione della ZES;
2. valutazione dell'iniziativa da parte dell'operatore pubblico.

Nel primo caso si è in presenza di una vera e propria analisi costi-benefici, in cui il sostegno pubblico, in qualunque forma venga erogato, non può rappresentare un costo per la collettività.

Nel secondo caso, si presenta la necessità di valutare la convenienza sociale del solo intervento pubblico, in altri termini, si vuole verificare se e in che misura il contributo pubblico derivante dall'imposizione generale, abbia determinato un vantaggio sociale e se, tale eventuale vantaggio, sia stato tale da ripagare l'impegno pubblico (comunitario, nazionale o locale).

Evidentemente, è possibile utilizzare, in entrambi i casi, lo strumento dell'ACB, anche se, nel secondo caso, si tratterebbe, in termini strettamente teorici, di una valutazione dell'impatto economico e sociale delle misure di sostegno pubblico.

A fini analitici, appare necessario condurre entrambi i tipi di valutazione, in quanto il decisore politico, nel dare parere favorevole, o meno, alla realizzazione della ZES dovrà tenere conto sia della sostenibilità economica e sociale dell'investimento, in quanto tale, sia della congruità della spesa pubblica in termini di rapporto tra erogazioni (o mancate entrate) e risultati conseguiti.

### **4.3 Valutazione dal lato dell'Autorità di gestione**

Lo schema contabile per questo tipo di ACB, nell'ipotesi di investimento presa in considerazione, prevede la stima monetaria delle seguenti voci:

Poiché lo scopo dell'analisi è valutare, sotto l'ottica della collettività, l'opportunità di realizzare gli investimenti previsti, è necessario esprimere tutte le voci di costo e beneficio in termini economici.

Ciò significa effettuare il passaggio dai valori finanziari a quelli economici, depurando i primi delle poste di trasferimento quali imposte, tasse, sussidi (che in un'ottica collettiva di valutazione, non costituiscono né un costo, né un beneficio, piuttosto un trasferimento di risorse) e delle distorsioni di mercato.

Nell'esperienza della valutazione degli investimenti pubblici in Italia attraverso l'ACB, tale passaggio è stato garantito attraverso il ricorso ai fattori di conversione. Nella presente analisi si ipotizza il ricorso ai fattori di conversione suggeriti dalla rete NUVV (Nuclei di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici) .

### **A) Il passaggio da valori finanziari a valori economici dal lato dei costi**

Il fattore di conversione dei costi di investimento è calcolabile considerando le seguenti voci ed i seguenti valori forniti dal NUVV:

- Manodopera 0,7400
- Opere impiantistiche 0,8850
- Altri costi (direzione, collaudo) 0,8820

Per il calcolo del fattore di conversione dei costi di gestione, possono essere considerate le voci ed i valori riportati di seguito, forniti dalla rete NUVV.

- Acquisti 0,6480
- Manutenzione ordinaria 1,0182
- Altri costi 0,7144
- Manodopera 0,5994

I costi ambientali sono sostanzialmente riconducibili alle seguenti voci:

- a) Maggiore uso del suolo;
- b) Maggior livello di inquinamento atmosferico;
- c) Maggior livello di inquinamento acustico;
- d) Verifica di eventuali situazioni di congestione delle infrastrutture di trasporto.

Per la monetizzazione di tali costi si rimanda alle stime parametriche disponibili in "Linee guida per la misura dei Costi Esterni nell'ambito del PON Trasporti 2000 – 2006", redatte a cura del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici del Ministero delle Infrastrutture, Direzione generale per la programmazione .

L'applicazione dei valori parametrici calcolati nelle citate Linee guida può

consentire di ottenere una stima monetizzata degli effetti ambientali basata su ipotesi condivise a livello nazionale.

## **B) La valutazione economica dei benefici**

Nell'elenco di benefici riportato nel prospetto precedente, sono presenti sia benefici monetizzabili, sia benefici non monetizzabili, definibili come "qualitativi".

Nei primi rientrano le stime dell'incremento atteso del Valore Aggiunto, diretto e indiretto, a seguito della realizzazione della ZES. Tale incremento può derivare da diversi fattori:

- i) Migliore capacità competitiva degli impianti esistenti o degli impianti controfattuali (investimenti che si sarebbero comunque realizzati);
- ii) Realizzazione di nuovi investimenti;
- iii) Aumento del volume di fatturato per il porto di Goia Tauro;
- iv) Impatto economico in quanto gli investimenti nella ZES costituiscono un volano per nuovi investimenti indotti (effetti moltiplicativi sulla produzione);
- v) Aumento del fatturato degli altri porti nazionali a seguito dell'incremento dei volumi di traffico generati dalla ZES (effetti moltiplicativi sul traffico container).

La stima monetaria del Valore Aggiunto incrementale avviene sulla base dei risultati ottenuti attraverso l'indagine, tenendo conto dei valori medi settoriali, in particolare dell'indicatore di produttività dato dal rapporto tra Valore Aggiunto e Addetti, desumibili dalle specifiche statistiche ISTAT.

I benefici non monetizzabili, definiti "qualitativi", sono rappresentati da:

- i) Occupazione;
- ii) Ambiente.

Nel caso di maggiore occupazione, la monetizzazione del beneficio non è necessaria, in quanto gli effetti monetari dell'incremento occupazionale sono stati già inclusi nella stima del Valore Aggiunto.

Nel caso di eventuali benefici ambientali, l'analisi può ragionevolmente fermarsi alla semplice elencazione dei possibili vantaggi ambientali che si valuta possano derivare dalla realizzazione dell'intervento.

## 4.4 Valutazione dal lato dell'operatore pubblico

Come detto, è rilevante valutare anche la sostenibilità politico-sociale dell'intervento da parte delle istituzioni pubbliche, considerate per territorio a livello nazionale e regionale e per origine dei fondi anche a livello comunitario.

In questo caso il costo dell'intervento, sia in fase attuativa che di gestione, sarà dato solo dai contributi pubblici, i quali potranno, o meno, trovare co-finanziamento anche da parte di fondi provenienti da finanza privata.

Tra i benefici sarà necessario introdurre anche le eventuali entrate fiscali aggiuntive derivanti dagli effetti generati dalla ZES.

La stima del valore degli incentivi e delle agevolazioni deve avvenire tenendo conto sia dei regimi di aiuto esistenti, sia delle modalità operative previste per la ZES.

Le altre voci di costo e beneficio avranno modalità di valutazione del tutto analoghe a quelle descritte per il caso precedente.

Lo schema contabile per questo tipo di valutazione si presenta come segue

COSTI	BENEFICI
Incentivi sui costi di realizzazione (regimi di aiuto)	Benefici diretti Maggiore occupazione da investimenti produttivi Maggior valore aggiunto da investimenti produttivi Maggiore occupazione da incremento del traffico Maggior valore aggiunto da incremento del traffico
Incentivi sui costi di gestione (regimi di aiuto)	
Agevolazioni fiscali	Maggiori entrate imposte dirette Maggiori entrate oneri sociali Maggiori entrate imposte indirette Maggiori entrate doganali da incremento del traffico
- Imposte dirette	
- Oneri sociali	
- Imposte indirette	
- Imposte doganali	Benefici indiretti Effetti moltiplicativi sul valore aggiunto nazionale Effetti moltiplicativi sull'occupazione nazionale
Costi ambientali	
- Uso del suolo	
- Inquinamento atmosferico	
- Inquinamento acustico	
- Costi di congestione	Benefici ambientali

## 4.5 Valutazione dal lato dell'investitore privato

L'analisi finanziaria, essendo condotta in un'ottica del tutto privatistica, deve valutare se e in che misura l'iniziativa proposta risulti finanziariamente sostenibile nel lungo periodo, sia in termini di tasso di rendimento dei capitali apportati, sia in termini di equilibri finanziari dilungo periodo.

Pertanto, in tale analisi non si deve tenere conto degli effetti di tipo economico-sociale ed ambientale generati dall'intervento, né della natura dei fondi che finanziano l'iniziativa, siano essi pubblici o privati. È comunque necessario tenere in considerazione il fatto che una eventuale iniziativa finanziata privata, potrà godere di contributi pubblici che, se anche non incidono sulla sostenibilità strettamente economica dell'investimento, possono avere effetti molto rilevanti dal punto di vista della sostenibilità finanziaria. Da questo punto di vista, pertanto, è opportuno adottare schemi di analisi che tengano conto della presenza di contributo pubblico e questo è senza dubbio il caso di gestione attraverso una partecipazione pubblico-privata (PPP). Nel caso di totale intervento pubblico, o totale intervento privato, invece, l'analisi finanziaria può essere strutturata secondo gli usuali schemi metodologici e contabili.

Tenendo conto di queste premesse, l'analisi finanziaria ha uno schema contabile generale sostanzialmente differente da quello mostrato per le altre due valutazioni. In particolare lo schema risulta costituito dalle seguenti voci:

La modifica più rilevante riguarda la tipologia delle voci rientranti nella categoria dei Ricavi. Per queste voci, infatti, il passaggio dall'ACB alla AF significa sostituire ai benefici della collettività, in vario modo monetizzati, i ricavi finanziari che si presume siano ottenibili dalla riscossione dei canoni di partecipazione (locazione) alla ZES da parte degli imprenditori che scelgono di localizzarvisi.

A questi ricavi si possono poi aggiungere anche eventuali ricavi derivanti dalla vendita sul mercato di beni e servizi prodotti da chi ha la gestione della ZES e ulteriori ricavi, non meglio specificabili, comunque di tipo non finanziario.

Per entrambe le analisi (ACB e AF) devono essere calcolati i seguenti indicatori di efficienza economico-finanziaria:

- Flussi di cassa netti
- Saggio di rendimento interno (SRI)
- Valore attuale netto (VAN)

- Funding gap
- Analisi di sensitività
- Analisi di rischio (metodo Montecarlo)

Per l'analisi finanziaria possono essere calcolati anche altri indici finanziari, seguendo quanto ormai consolidato nella letteratura in materia, quali:

- Current ratio
- Indice di indebitamento
- Leva finanziaria
- Safety ratio
- Cover ratio
- Break even point
- Redditività del capitale proprio (ROE)
- Redditività dell'investimento (ROI)
- Redditività delle vendite (ROS)