

LE VIE DELLO SVILUPPO. IL 40% DEGLI SCAMBI ITALIANI ARRIVA E PARTE VIA NAVE

# Viene dai porti la spinta per il Sud

## Le Zone economiche speciali chiave di volta per integrare le aree industriali con gli scali

### MODELLI VINCENTI

**Sulla scia di Rotterdam, Amburgo e Anversa necessario prevedere servizi di logistica, intermodalità, incubatori di impresa e parchi tecnologici**  
di **Massimo Deandrea**

**N**onostante i duri colpi della crisi e le ben note difficoltà strutturali, l'economia del Mezzogiorno sta dando segni di ripresa e di vitalità, grazie anche a un settore manifatturiero fortemente integrato a filiere nazionali. *Automotive*, *aerospazio*, *abbigliamento*, *farmaceutica* sono settori in cui la parte di subfornitura garantita dalle aziende del Mezzogiorno (principalmente quelle di Campania e Puglia) oscilla tra il 15% e il 30% del totale nazionale, molto oltre il peso generale del manifatturiero nel Sud. C'è però un altro dato ancor più importante: per ogni 100 euro di investimenti effettuati nel settore manifatturiero del Mezzogiorno, si verifica un "effetto dispersione" a beneficio del Centro-Nord pari a 54,1 euro di domanda aggiuntiva. Mentre, la domanda endogena è pari a 45,9 euro. Ciò significa che c'è un'interconnessione forte tra l'economia del Nord e quella del Sud, ma significa anche - fatto politicamente rilevante - che investire nel Sud produce un beneficio diretto anche nelle regioni del Centro-Nord. Questo aspetto, poco noto, dovrebbe essere oggetto di maggiori attenzioni. Rafforzare il tessuto produttivo del Mezzogiorno è dunque un elemento imprescindibile per il rilancio dell'intero Paese e, nel nuovo contesto competitivo ciò può avvenire solo rendendo le realtà produttive e le imprese sempre più connesse con le dinamiche del mercato globale. Quindi bisogna essere più competitivi, riducendo i costi e i tempi della connessione e giocando sull'elemento centrale della logistica.

Consideriamo, ora, che circa il 40% di tutto l'import ed export italiano parte e arriva via nave. Questo valore aumenta man mano che scende lungo lo Stivale arrivando a oltre il 60% per le regioni centro-meridionali fino al 90% di Sicilia e Sardegna. Chiaro quindi che l'efficienza del sistema logistico-portuale è determinante tanto per le imprese del Mezzogiorno quanto per le rispettive filiere produttive al Centro-Nord. Su questo punto abbiamo ora una novità importante, un'occasione da non sprecare. La legge 123/2017 che ha convertito il cosiddetto Decreto Mezzogiorno, ha previsto la possibilità di istituire le Zes, Zone economiche speciali all'interno dei porti o in aree limitrofe dando vita a uno strumento che potrebbe davvero rilanciare la portualità del Mezzogiorno.

Integrare zone industriali e insediamenti produttivi con il porto di riferimento aggiungendo servizi di logistica evoluta e intermodalità ferroviaria: ecco il modello vincente. Se poi si riesce a inserire anche incubatori di impresa e parchi tecnologici si può trasformare il porto in un potente generatore di sviluppo. Così dimostrano i porti del Nord Europa come Rotterdam, Amburgo e Anversa, ma anche alcuni porti del Sud Mediterraneo. In Marocco è sorta una delle più rilevanti *free zone* del Mediterraneo rivolta a sfruttare le enormi capacità del porto di Tanger Med, gestito da due importanti player marittimi logistici quali Apm ed Eurokai. L'Egitto sta lavorando invece per mettere a sistema il grande investimento che ha comportato l'espansione del canale di Suez con la realizzazione di una *free zone* complessa nella sua articolazione tra aree industriali e aree portuali e logistiche. Trieste, da noi, si sta muovendo in questa direzione grazie alle opportunità offerte dalla zona franca e dal connubio tra porto e parco tecnologico.

Bisogna dare atto al Governo che il

provvedimento sulle Zes pone "il porto al centro" del processo di sviluppo, in cui gli incentivi fiscali, doganali e gli snellimenti burocratici sono il punto di partenza (e non di arrivo) per avere finalmente scali che soddisfino la proiezione internazionale dell'economia locale e nazionale.

Orala palla è in mano ai soggetti locali, Autorità portuali, Regioni, imprese che devono preparare i rispettivi piani strategici delle Zes da sottoporre al Governo per dare seguito operativo all'impianto legislativo. E fondamentale sarà anche il supporto che sapranno dare i player bancari per assicurare copertura finanziaria agli investitori che li vorranno localizzarsi.

C'è poco tempo prima della fine della legislatura e non lo si può sprecare. Napoli, Taranto, Bari sono in prima fila, ma la vera sfida è quella di definire con precisione le aree e non cadere nell'errore di rincorrere facili consensi locali, allargando, annacquando, aggiungendo. I modelli di successo in giro per il mondo ci sono e insegnano qualcosa. Le Zes possono essere un volano se davvero mettono il porto al centro del sistema, facendogli ruotare intorno gli altri soggetti chiave: armatori, imprese, logistica, parchi tecnologici.

Rilanciare il Mezzogiorno quale piattaforma logistica per l'intera industria italiana è ora una prospettiva realistica in considerazione del crescente ruolo cinese nel Mediterraneo e al conseguente sviluppo delle rotte asiatiche via Suez. Questa strada passa anche dal successo delle Zes. Ed è da tempo che non si vedeva una prospettiva vera e credibile per il Sud. Non sprechiamo l'opportunità di fare un passo avanti verso un'Italia più coesa e un Mezzogiorno più integrato alle dinamiche globali.

**Massimo Deandrea** è direttore generale **Srm** (Centro studi collegato a Intesa Sanpaolo) e presidente **Gei**, Associazione italiana economisti d'Impresa

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Napoli.** Il porto, come altri del Sud Italia, in prima fila per sfruttare le chance delle Zes