

Zone Economiche Speciali (ZES) e Zone Logistiche Semplificate (ZLS) al servizio della portualità e logistica italiana

Prof. FRANCESCO BENEVOLO

Direttore Operativo
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti

Roma, 26 novembre 2018

1. Fondamentali macroeconomici e trasportistici nazionali e del Mezzogiorno

Andamento di medio periodo

Focus import-export 2017

Andamento traffico merci e passeggeri

2. Traffici marittimi nazionali e del Mezzogiorno

Andamenti per segmento di traffico e per cluster portuale

3. Criticità e fabbisogni del sistema portuale nazionale e del Mezzogiorno

Accessibilità ferroviaria, stradale e autostradale

Evoluzione traffico di transhipment e connettività servizi di Autostrade del Mare

4. Strumenti di attrazione degli investimenti e dei traffici: ZES e ZLS a confronto

Confronto normativo ed applicativo e primi provvedimenti

Impatti sui traffici portuali

5. Pianificazione infrastrutturale portuale a servizio delle ZES e ZLS

Risposte ai fabbisogni

Interventi portuali correnti

51.25%: 108.98

61.6%: 99.19

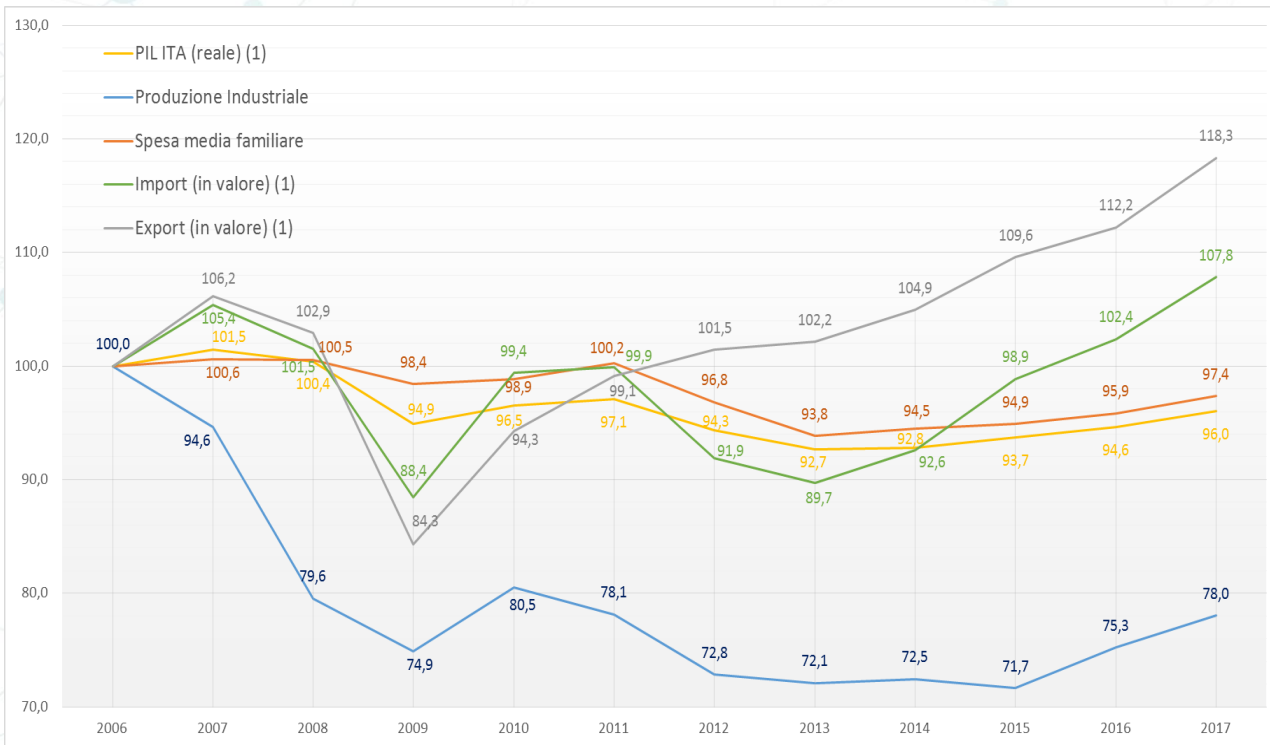
104.19

FONDAMENTALI MACROECONOMICI NAZIONALI E DEL MEZZOGIORNO

86.72

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

ANDAMENTO DI MEDIO PERIODO



- Pesanti ripercussioni della crisi 2008-2012, sull'economia nazionale
- PIL ITA 2017 inferiore del 4% rispetto al valore 2006, PIL Mezzogiorno⁽²⁾ -9,1% 2017 vs. 2006
- Produzione industriale e consumi interni a livelli ancora inferiori al periodo pre-crisi
- Dal 2014 inversione di tendenza, trainata dalla crescente internazionalizzazione dell'economia italiana (import ed in particolare export)
- Export (in valori costanti) 2017 vs. 2006 ITA +18,3%, Mezzogiorno +27,6%

Fonte: elaborazione RAM su dati ISTAT.

(1) valori concatenati con anno di riferimento 2010

(2) Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e isole

INDICATORE	MEZZOGIORNO	ITALIA
PIL [Var. % 2014-2017 prezzi costanti]	+ 3,9 %	+ 3,7 %
Previsioni crescita PIL 2018 [nota congiunturale ISTAT]	+ 1,0 %	+ 1,0 %
Esportazioni di beni e servizi [Var. % 2014-2017 prezzi correnti]	+13,1%	+12,3 %
Spesa per consumi famiglie [Var. % 2014-2017 prezzi costanti]	+ 3,0 %	+4,8 %
Investimenti fissi lordi	+ 9,0 %	+ 9,3 %
Tasso di disoccupazione 2014 – 2017	da 20.7 % a 19.4 %	da 12.7 % a 11.2 %
Tasso di occupazione giovanile 2014 – 2017 [15-29 anni]	da 45.9 % a 42.1 %	da 31.6 % a 26.7 %

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT e OCSE

Importazioni ed esportazioni 2017 per area geografica [Mld €]

MACRO AREE IT	UE 28		EUROPA NON UE		MENA e Medio Oriente		ALTRI PAESI AFRICANI		NORD AMERICA		CENTRO-SUD AMERICA		ASIA CENTRALE		ASIA ORIENTALE		OCEANIA		TOTALE	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
Nord	150	149	19	29	9	17	3	3	7	24	5	8	5	4	31	24	0	3	228	262
Centro	69	80	8	13	6	10	1	2	7	16	3	5	2	2	11	13	0	2	108	143
Sud ed Isole	15	18	6	5	13	5	2	1	2	5	2	1	2	0	4	3	0	0	45	38
Non specificato	8	3	6	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	19	6
TOTALE ITALIA	241	249	39	48	32	32	6	5	17	44	9	14	9	6	46	40	2	8	401	448

- L'area **EU28** è il principale mercato di sbocco dell'export nazionale (57% del totale export) e del Mezzogiorno (47,4% del totale export)
- L'area **MENA e Medio Oriente** incide per il 21,7% degli scambi commerciali del Mezzogiorno contro una media nazionale del 7,5%
- Il Mezzogiorno esporta il 74% dei prodotti petroliferi e della raffinazione del petrolio sul totale nazionale, soprattutto verso l'area **MENA ed il Golfo Persico**

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT e Osservatorio economico del Ministero dello Sviluppo Economico.

AREA MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

Dati 2017 non consolidati. Valori dell'Abbruzzo e Molise contabilizzati in Centro

ANDAMENTO TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI

VARIAZIONE PER MODALITÀ



PIL ITA [Var % 2017-2014]	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI IT		
	Modalità	Var. % 2017-2014	Elasticità traffici/PIL
+3,7%	Cargo aereo (tonn)	+24.2%	6,5
	Mare (tonn)	+9.0%	2,4
	<i>Ro-Ro</i>	+24.2%	6,5
	<i>Container</i>	+6.3%	1,7
	Ferrovia (treni*km)	+10,1%	2,7
	Ferrovia (nr. treni)	-0,27%	Negativa
	AISCAT (HDV*km)	+12.2%	3,3
	ANAS (HDV*km)	+10.3 %	2,8
PIL MEZZOGIORNO [Var % 2017-2014]	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI MEZZOGIORNO		
+3,9%	Modalità	Var. % 2017-2014	Elasticità traffici/PIL
	Cargo aereo (tonn)	+46.2%	11,8
	Mare (tonn)	+7.3%	1,8
	<i>Ro-Ro</i>	+16.1%	4,1
	<i>Container</i>	-3.9%	Negativa
	Ferrovia (nr. treni)	+5.4%	1,4
	AISCAT (HDV*km)	+8,7%	2,2
	ANAS (HDV*km)	+14,4 %	3,7

PIL ITA [Var % 2017-2014]	ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI IT		
	Modalità	Var. % 2017-2014	Elasticità traffici/PIL
+3,7%	Aereo (pax)	+8.3%	2,2
	Marittimo (pax)	+16.2%	4,3
	<i>Ro-Pax</i>	+21.3%	5,7
	<i>Crociere</i>	-1.7%	Negativa
	Ferrovia (treni*km)	+12,9%	3,5
	AISCAT (veh*km)	+10.5%	2,8
	ANAS (veh*km)	+3,6 %	1
	PIL MEZZOGIORNO [Var % 2017-2014]	ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI MEZZOGIORNO	
+3,9%	Modalità	Var. % 2017-2014	Elasticità traffici/PIL
	Aereo (pax)	+14.4%	3,7
	Marittimo (pax)	+30.7%	7,8
	<i>Ro-Pax</i>	+35.5%	9,1
	<i>Crociere</i>	-1.2%	negativa
	AISCAT (veh*km)	+8.6%	2,2
	ANAS (veh*km)	+5,7 %	1,5

Traffici molto elastici ad aumento PIL: al permanere del fenomeno, rischio saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto

An aerial photograph of a busy port terminal. On the left, a large white cargo ship is docked at a pier, with its deck filled with stacks of brown and white containers. To the right of the ship, the terminal area is densely packed with various types of cargo, including large stacks of white and yellow materials, numerous blue and white shipping containers, and several trucks. Some trucks have visible logos, such as 'Firetti' and 'Transitalia'. The overall scene depicts a high-volume logistics and shipping hub.

TRAFFICI MARITTIMI NAZIONALI E DEL MEZZOGIORNO

TRAFFICI MARITTIMI

ANDAMENTO PER SEGMENTO 2014-2017



Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	Variazione % 2016 - 2017	Variazione % 2014 - 2017
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,77	3,0%	10,0%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,34	71,09	-4,4%	-2,2%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,8	115,11	-2,3%	6,3%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,7	90,0	99,2	106,4	7,2%	24,2%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,67	-1,1%	-7,3%
Totale traffici merci [Mln t]	460,7	478,6	495,6	502,1	1,3%	9,0%
Container [MTEU]	10,22	10,18	10,57	10,65	0,8%	4,2%
Passeggeri totali [Mln pax]	44,8	44,71	48,7	52,06	6,9%	16,2%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	-8,7%	-1,7%
Non crocieristi [Mln pax]	34,79	33,93	37,91	42,21	11,3%	21,3%

- Traffico RoRo cresce di più degli altri settori (var. 2014-2017 +24,2%) con proiezioni di crescita per il 2018 di oltre il 6% sul 2017
- Trend negativo per le rinfuse solide, tranne che nel cluster portuale del Centro Tirreno
- Rinfuse liquide in ripresa dopo un periodo di stagnazione
- Trend positivo per il segmento container (+4,2% in TEU 2014-2017) e per il RoPax (+21,3% 2014-2017) a fronte di un calo del segmento crocieristico

Fonte: Elaborazione RAM su dati ESPO

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE [Mln t]				Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2017-2016	2017-2014
Nord Tirreno (1)	31,7	32,3	30,9	31,8	3,0%	0,6%
Nord Adriatico (2)	53,7	54,5	56,1	57,1	1,8%	6,3%
Centro Tirreno (3)	9,6	10,1	10,5	10,3	-1,7%	6,6%
Centro - Sud Adriatico (4)	12,0	13,7	14,3	12,3	-14,4%	2,4%
Sud + Isole (5)	63,7	72,6	70,5	76,3	8,3%	19,9%
Totale Italia	170,7	183,3	182,3	187,8	3,0%	10,0%

Macroarea	RINFUSE SOLIDE [Mln t]				Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2017-2016	2017-2014
Nord Tirreno (1)	10,8	9,7	9,4	9,5	0,9%	-11,9%
Nord Adriatico (2)	21,3	23,7	25,0	24,5	-1,8%	15,0%
Centro Tirreno (3)	11,4	12,1	12,2	11,9	-2,1%	4,6%
Centro - Sud Adriatico (4)	25,0	21,5	21,8	18,2	-16,6%	-27,3%
Sud + Isole (5)	4,3	4,4	6,0	7,0	16,5%	65,1%
Totale Italia	72,7	71,4	74,3	71,1	-4,4%	-2,2%

Macroarea	RORO [Mln t]				Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2017-2016	2017-2014
Nord Tirreno (1)	24,8	27,0	30,7	34,0	10,6%	37,1%
Nord Adriatico (2)	11,5	11,0	11,7	12,4	6,2%	7,8%
Centro Tirreno (3)	16,4	17,2	17,6	18,7	6,3%	14,0%
Centro - Sud Adriatico (4)	6,6	7,1	10,0	10,7	6,7%	62,0%
Sud + Isole (5)	26,4	27,8	29,2	30,6	4,9%	16,1%
Totale Italia	85,7	90,0	99,2	106,41	7,2%	24,2%

Macroarea	CONTAINER [Mln TEU]				Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2017-2016	2017-2014
Nord Tirreno (1)	4,14	4,41	4,46	4,93	10,5%	19,0%
Nord Adriatico (2)	1,18	1,31	1,33	1,45	9,3%	22,6%
Centro Tirreno (3)	0,82	0,86	0,95	1,06	11,9%	29,8%
Centro - Sud Adriatico (4)	0,35	0,24	0,26	0,24	-8,2%	-31,8%
Sud + Isole (5)	3,73	3,36	3,58	2,98	-16,9%	-20,3%
Totale Italia	10,22	10,18	10,57	10,65	0,7%	4,2%

- Per Sud e isole ruolo trainante nel segmento delle rinfuse liquide, con una quota del 41% sul totale IT nel 2017 ed ottime performances
- Sud e Isole in seconda posizione rispetto al Nord Tirreno per traffico Ro-Ro, ma con andamento inferiore alla media nazionale, e secondo cluster portuale nazionale per TEU movimentati con forte calo dovuto a crisi traffico transhipment puro

Fonte: Elaborazione RAM su dati ESPO

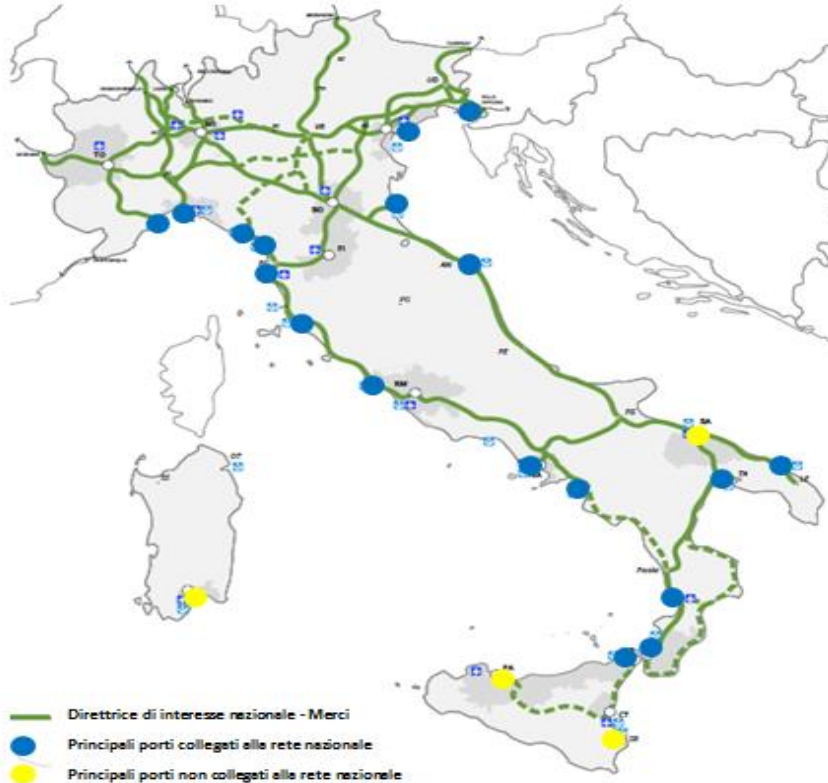
(1) AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. (2) AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. (3) AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. (4) AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. (5) AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio.



CRITICITA' E FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE
E DEL MEZZOGIORNO

CRITICITA' E FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE

ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA



- Porti del Nord e Centro Italia, sebbene collegati alla rete nazionale, necessitano di potenziamento delle connessioni intermodali di **nodo** (es. Genova, La Spezia, Ravenna) e di **linea** (es. «Terzo Valico», Pontremolese) per supportarne l'espansione internazionale
- 4 porti (Cagliari, Bari, Palermo, Catania) del **Mezzogiorno** non collegati alla rete ferroviaria nazionale SNIT 1° livello
- Anche altri scali del Mezzogiorno, sebbene connessi alla rete nazionale, o non possiedono attualmente servizi intermodali (es. Salerno) o presentano un chiaro fabbisogno di adeguamento delle connessioni di ultimo-penultimo miglio portuale (es. Napoli)

CRITICITA' E FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE

ACCESSIBILITÀ STRADALE ED AUTOSTRADALE MEZZOGIORNO



AdSP	Scalo portuale	Accessibilità Stradale*	Accessibilità Autostradale	Rete viaria	AdSP	Scalo portuale	Accessibilità Stradale*	Accessibilità Autostradale	Rete viaria	
Mar Tirreno Centrale	Napoli	ALTA	SI	A1	Mare di Sicilia Occidentale	Palermo	ALTA		SS113 - SSA19	
	Salerno	ALTA	SI	A3		Termini Imerese	ALTA	SI	SS113 - A19	
	Castellamare	ALTA	SI	SS 145 – A3		Porto Empedocle	ALTA		SS115 - SS 640	
Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto	Gioia Tauro	ALTA	SI	SS18 - A2		Mare di Sicilia Orientale	Trapani	ALTA		SS187
	Messina	SECONDARIA		SS114 - SS113			Augusta	ALTA		SS193 - SS114
	Reggio Calabria	ALTA	SI	E90			Catania	ALTA		SS114
	Vibo Valentia	ALTA		SS522	Mare Adriatico Meridionale		Bari	ALTA		SS16
	Tremestieri	SECONDARIA		SS114		Brindisi	ALTA		SS16	
	Milazzo	MEDIA		SS113		Manfredonia	INDIRETTA		SS89	
	Villa San Giovanni	ALTA		E45		Barletta	ALTA		SS16	
	Corigliano Calabro	ALTA		SS106		Monopoli	ALTA		SS16	
	Crotone	ALTA		SS106		Mar Ionio	Taranto	ALTA	SI	SS7 - SS106
	Taureana di Palmi	ALTA	SI	SS18 - A2						
Mare di Sardegna	Cagliari	ALTA		SS195						
	Foxi-Sarroch	ALTA		SS195						
	Olbia	ALTA		SS125 - SS131 Dir						
	Porto Torres	ALTA		SS131						
	Golfo Aranci	MEDIA		SS125						
	Oristano	ALTA		SS131						
	Portoscuso-Portovesme	MEDIA		SS126						
	Santa Teresa di Gallura	ALTA		SS133						

- Su 32 scali appartenenti alle 7 AdSP afferenti le Regioni del Mezzogiorno, 26 godono di un **alto livello di accessibilità stradale diretta (oltre l'80% dei porti)**
- Solo 8 porti del Sud sono dotati di **accessibilità autostradale diretta (poco di più del 20%)**

* ALTA: accessibilità diretta ed esclusiva con rete ANAS ai varchi portuali; MEDIA: accessibilità terrestre con alta penetrazione rete ANAS < 3 km varchi portuali; NESSUNA: nessuna accessibilità rete ANAS; SECONDARIA: accessibilità terrestre con penetrazione bassa rete ANAS > 3 km varchi portuali

** SI: accessibilità con raccordo autostradale diretto al porto

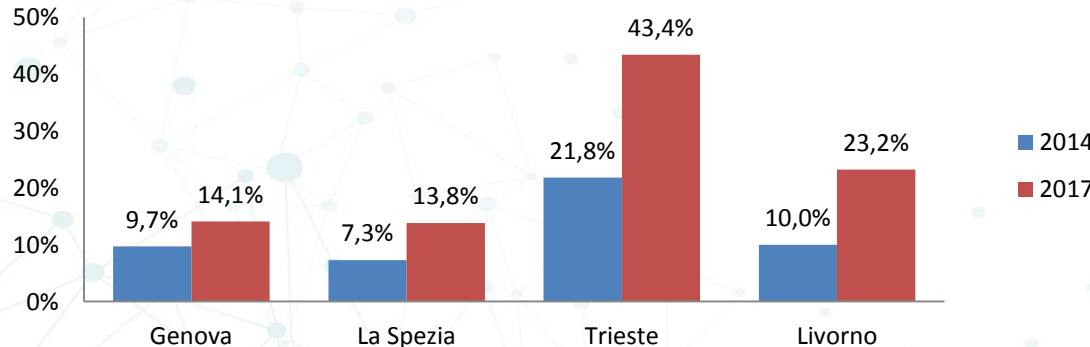
CRITICITA' E FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE

EVOLUZIONE TRAFFICO DI TRANSHIPMENT

- Porti di transhipment puro in crisi in Italia: dal 2015 azzeramento dei traffici container per **Taranto**, forte calo per **Gioia Tauro** e **Cagliari**
- Scali concorrenti nel Mediterraneo crescono, ad es. variazione 2016-2017 Pireo (+6,4%), Tanger Med (+12%), Marsaxlokk (+2,7%)

PORTI NAZIONALI DI TRANSHIPMENT	CONTAINER (TEU-1000)				VAR. % 2014-2017
	2014	2015	2016	2017	
TARANTO	149	-	-	-	-
GIOIA TAURO	2.970	2.547	2.797	2.449	-18%
CAGLIARI	717	748	723	464	-35%

Evoluzione quote di transhipment principali scali IT gateway

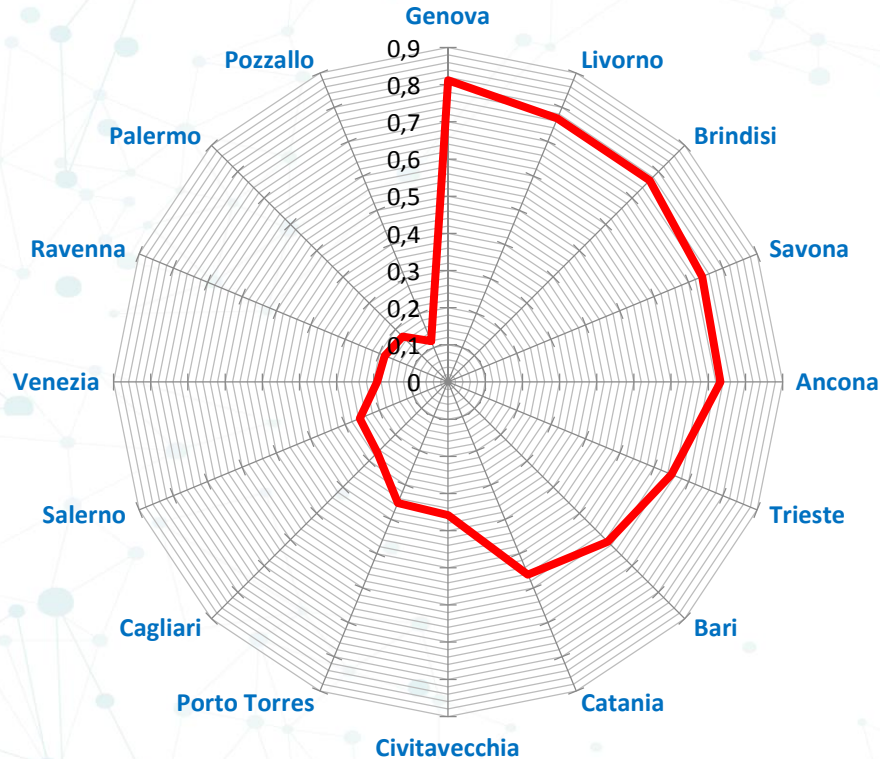


- Viceversa, crescono le quote di transhipment negli scali portuali tradizionalmente caratterizzati da traffico gateway

CRITICITA' E FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE

CONNETTIVITA' SERVIZI AUTOSTRADE DEL MARE

Indice di Connettività per servizi ADM internazionali 2017*



- Nonostante la forte propensione all'import-export verso l'area MENA del Mezzogiorno, nonostante molto concentrata sugli idrocarburi, l'offerta di servizi marittimi 2017 **segmento Autostrade del Mare (Ro-Ro e Ro-Pax) su tratte internazionali**, rileva come il Sud ed Isole siano mediamente meno connessi sui servizi ADM internazionali rispetto alle altre macroaree del Paese

*Fonte: Rapporto Autostrade del Mare RAM; l'indice cattura in maniera aggregata il grado di connettività di un porto all'interno della rete dei servizi Ro-Ro e Ro-Pax nazionale complessiva su servizi internazionali. L'indice è misurato come sommatoria ponderata dei servizi e della frequenza.

An aerial photograph of an industrial and urban area, likely a port or a large industrial park, with a semi-transparent text overlay. The image shows a dense grid of buildings and roads, with a large body of water on the left and a mountain range in the background. The text is centered in the middle of the image.

STRUMENTI DI ATTRAZIONE DEGLI INVESTIMENTI E DEI TRAFFICI:
ZES E ZLS A CONFRONTO

AREE A REGIMI DEROGATORI

Aree a regime speciale tese ad attrarre investimenti produttivi attraverso l'applicazione di una legislazione economica agevolata rispetto a quella ordinaria applicata nel resto del Paese con offerta di incentivi a beneficio delle aziende ivi stabilitesi di natura fiscale/finanziaria o semplificazioni amministrative.

TIPOLOGIE*:

- **“zone di libero scambio”**, presso i porti e gli aeroporti, con esenzioni parziali o totali sui dazi all'import o all'export di beni che vengono riesportati;
- **“export processing zone”**, che agevolano la riesportazione dei soli beni che, venendo lavorati in loco, assumono un significativo valore aggiunto;
- **“zone economiche speciali vere e proprie”**, che offrono un pacchetto variegato di incentivi, agevolazioni e semplificazioni amministrative alle imprese stabilitesi;
- **“zone speciali industriali”**, che limitano le agevolazioni a un settore specifico

ALCUNI ESEMPI:

- **2.700 ZES nel mondo**, di cui Dubai e Cina (dove coprono il 60% dell'export) gli esempi più importanti;
- **70 ZES in Europa**, di cui **14 solo in Polonia** ove si stima abbiano generato quasi 300.000 posti di lavoro prodotti e 25,5 Mld €. di investimenti con previsione dell'esenzione fiscale tra il 25% ed il 55% dei ricavi («Income Tax Exemption»)

ZES E ZLS IN ITALIA

CONFRONTO NORMATIVO ED APPLICATIVO



	Zone Economiche Speciali	Zone Logistiche Semplificate
Legge Istitutiva e Regolamenti	DECRETO-LEGGE 91/2017, convertito con modificazioni dalla LEGGE n.123/2017; Regolamento D.P.C.M. 25 gennaio 2018, n. 12	LEGGE DI BILANCIO 2018 (LEGGE 27 dicembre 2017, n. 205, comma 61-65), per l'istituzione si applicano le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle ZES
Regioni di applicazione	Regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea: Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Molise, Sardegna e Abruzzo	Può essere istituita nelle regioni in cui non si possono istituire le Zone Economiche Speciali.
Territorio e Aree geografiche	Ogni Regione può presentare una proposta di ZES o al massimo due se nel territorio ci sono più aree portuali con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n.1315/2013	Presenza di almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n.1315/2013 oppure una AdSP, nel limite massimo di una per ciascuna Regione
Semplificazioni amministrative	Procedure semplificate, regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati	Procedure semplificate, regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati
Credito di imposta	Nel limite massimo di 50 milioni di euro	Regime derogatorio non presente

ZES E ZLS IN ITALIA

I PRIMI PROVVEDIMENTI



ZES CAMPANIA Piano di sviluppo strategico approvato con D.G.R. 175/2018

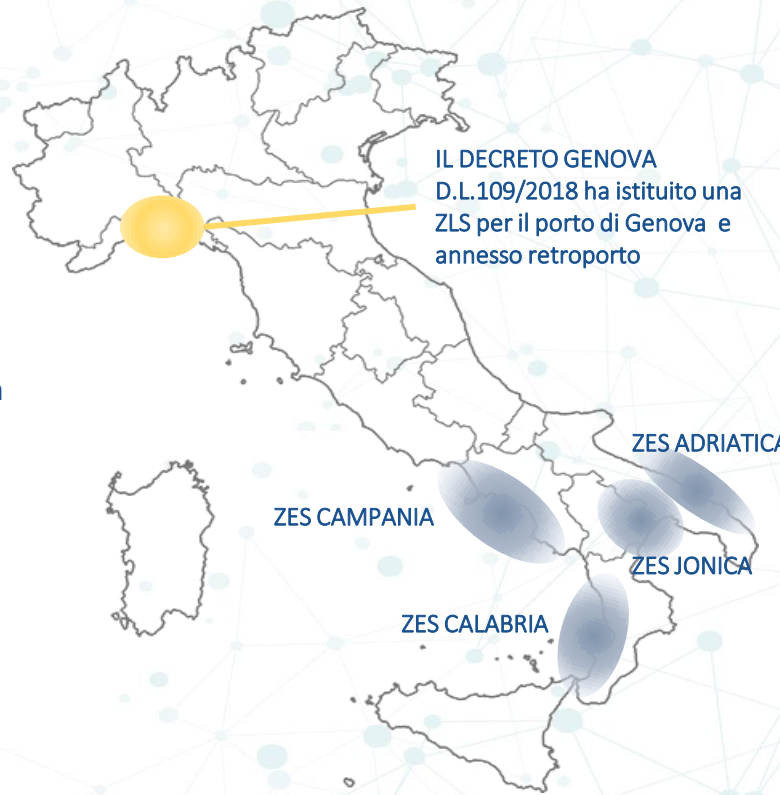
- Oltre **5.000 ettari** afferenti il porto di Napoli, porto di Salerno e Castellamare, l'interporto SUD EUROPA, l'aeroporto di Capodichino e molte aree funzionali.

ZES CALABRIA Piano di sviluppo strategico approvato con D.G.R. il 4/4/2018

- Fino ad un massimo di **2.476 ettari** afferenti il porto di Gioia Tauro (e piattaforma logistica) e di Reggio Calabria e ai porti nazionali di Villa San Giovanni, Crotona, Vibo Valentia e Corigliano Calabro, all'aeroporto di Lamezia Terme.

ZES PUGLIESI Piani di Sviluppo Strategico ZES "Adriatica" e "Jonica",

- **Adriatica: vasta area di circa 2.669 ettari** comprendente i poli di Foggia, Barletta, Brindisi/Lecce e Bari
- **Interregionale Jonica: si estenderà 2.811 ettari** (di cui 1.061 per la parte lucana e 1.750 per quella pugliese)





PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE PORTUALE
A SERVIZIO DELLE ZES E ZLS

PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE PORTUALE

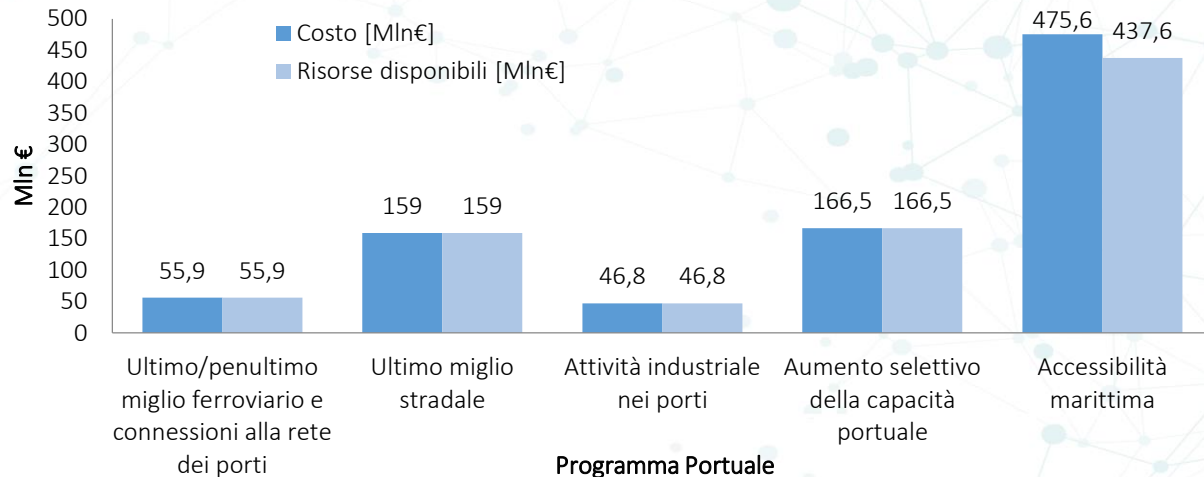
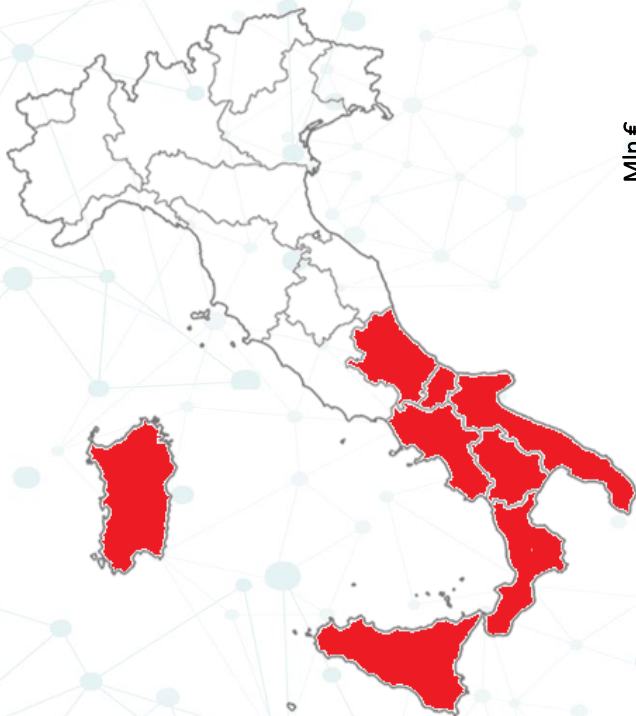
RISPOSTE AI FABBISOGNI



Fabbisogni individuati		Programmi od interventi infrastrutturali portuali corrispondenti [Allegato al DEF 2018]
Correnti	Incremento accessibilità terrestre di ultimo-penultimo miglio stradale con accesso diretto ad infrastrutture stradali/autostradali, in particolare per i porti del Mezzogiorno	Ultimo-penultimo miglio stradale
	Incremento accessibilità terrestre di ultimo-penultimo miglio ferroviario con connessioni ad interporti e retroporti ed alla rete nazionale	Ultimo-penultimo miglio ferroviario
	Ridefinizione layout interno per il traffico di rotabili con piazzali inadeguati per la sosta degli autocarri	Aumento selettivo della capacità portuale
	Incremento grado di connettività servizi marittimi e sviluppo servizi intermodali	Accessibilità marittima, aumento selettivo della capacità portuale e ultimo-penultimo miglio stradale e ferroviario, attività industriale nei porti
Indotti da entrata in vigore ZES-ZLS	Aumento dei traffici marittimi con conseguenti problemi di congestione nelle operazioni portuali e nel traffico promiscuo porto-centro urbano	Aumento selettivo della capacità portuale (container e RoRo), Efficiamento energetico e ambientale
	Incremento delle connessioni intermodali da/per il porto con le strutture produttive e/o logistiche di riferimento	Ultimo-penultimo miglio stradale e ferroviario
	Promozione interoperabilità ed il dialogo tra sistemi informatici di comunicazione e di controllo tra operatori privati e pubblici	Digitalizzazione della catena logica ed ICT

PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE PORTUALE

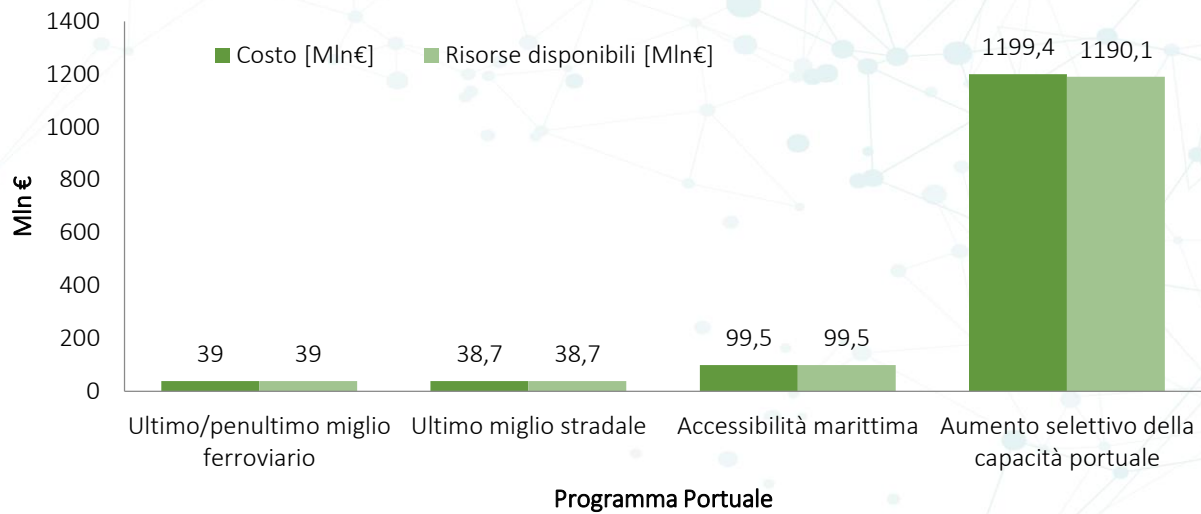
INTERVENTI PORTUALI CORRENTI A SERVIZIO DELLE ZES



- Gli interventi invariati sui programmi ritenuti prioritari per accompagnare lo sviluppo delle ZES ammontano ad oltre **900 Mln €** con copertura oltre il **95%**;
- Tra i principali interventi inclusi vi sono gli escavi dei fondali e l'adeguamento della Darsena di Levante nel porto di Napoli, la Piastra Portuale del porto di Taranto, il nuovo Terminal Intermodale nel porto di Gioia Tauro e il lotto 2 di Salerno Porta Ovest

PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE PORTUALE

INTERVENTI PORTUALI CORRENTI A SERVIZIO DELLE ZLS



- Gli interventi invariati sui programmi ritenuti prioritari per accompagnare lo sviluppo delle ZLS ammontano ad oltre **1.350 Mln €** con copertura oltre il **99%**;
- Tra i principali interventi inclusi vi sono la Darsena Europa 1° fase di Livorno, la Piattaforma Logistica del porto di Trieste, il progetto Hub Portuale di Ravenna, il terminal Multipurpose di Vado Ligure ed il potenziamento degli impianti ferroviari di La Spezia Marittima

Grazie mille per la Vostra Attenzione

Prof. FRANCESCO BENEVOLO
Direttore Operativo
RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

ramspa.it
