

Una “crescita blu” per il sistema dei porti del Mezzogiorno

A “Blue growth” for port system in Mezzogiorno

MICHELE PIGLIUCCI

Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”; michele.pigliucci@uniroma2.it

Riassunto

Con la riforma del sistema portuale del 2016 l'Italia punta ad adeguare agli standard europei un settore di crescente interesse strategico, restituendo al Paese il ruolo di “Molo Sud” d'Europa, cioè di ingresso privilegiato per merci e persone in grado di sfruttare la posizione geografica di vantaggio rispetto ai porti del core. L'obiettivo è reso urgente soprattutto dal raddoppio del Canale di Suez del 2015, rispetto al quale le previsioni di crescita degli attraversamenti prospettano il passaggio di 93 navi al giorno entro il 2023 contro le 49 attuali (SIDT, 2016). Attraverso la riduzione del numero di Autorità Portuali e la loro trasformazione in Autorità di Sistema portuale, il provvedimento punta a recuperare lo svantaggio competitivo che i porti italiani hanno accumulato nei confronti di altri Paesi europei, razionalizzando la governance nell'ambito del quadro del Piano strategico della portualità e della logistica che punta a riallacciare il sistema portuale con il territorio e ad agevolare una pianificazione integrata terra-mare (ESPON, 2013b) secondo la strategia UE di lungo termine per la *Blue Growth*.

In questo quadro costituiscono un caso particolare i porti del Mezzogiorno sui quali – a fronte della posizione geografica potenzialmente vantaggiosa – permane un ritardo di competitività legato principalmente all'assenza di adeguate infrastrutture retro-portuali, che vieta l'accesso competitivo al mercato europeo. La recente introduzione delle ZES e la riorganizzazione della rete dei porti del Sud Italia in sette Autorità, caratterizzate da una *governance* più snella e dalla ridotta autonomia sulle scelte di interesse strategico nazionale, sono elementi di un nuovo rapporto terra-mare in grado di fare da volano di un rilancio di competitività per il Mezzogiorno fondato sull'economia marittima e sulla crescita Blu.

Parole chiave

Crescita blu, Mezzogiorno, Mediterraneo, Sistema portuale, ZES

Abstract

Through 2016 Reform of Port System, Italy aims to align a strategic sector to European standards and give to Italy the role of “Southern Pier” of Europe, i.e. main entry for people and goods for European Continent from South. This could permit to take advantage of the geographic advantage position compared to core ports. Aim is urgent due to 2015 doubling of Suez Canal, whose growth forecast is 93 ships each day within 2023, against the current 49 (SIDT, 2016). Through the reduction of the number of Port Authorities, and their transformation in Port System Authorities, Italy aims at recovering competitive downside of Italian ports compared to Continental European ones. By rationalizing governance within the framework of Strategic Plan of Logistic and Ports, the Reform points to reconnect Port system to territory, and to facilitate an integrated land-sea planning (ESPON, 2013b), according to EU strategy for Blue Growth.

Despite advantageous geographic position, Southern ports have a low competitiveness mainly due to lack of back-port infrastructures. This weakness obstructs the competitive access to European market. The recent creation of SEZ and the reorganization of port network of South Italy in seven Authorities, with an easy governance and reduced autonomy on strategic interest decisions, they are elements of a new relationship land-sea useful to relaunch Mezzogiorno competitiveness, founded on maritime economy and Blue Growth.

Keywords

Blue growth; Mezzogiorno; Mediterranean; Port system, SEZ

1. La sfida della competitività per i porti del Mezzogiorno

Fra le scelte strategiche della Commissione Europea per la crescita del sistema continentale in attuazione degli obiettivi previsti dalla strategia Lisbona/Gotheborg per la trasformazione competitiva e sostenibile dello spazio europeo, la *Blue Growth* – intesa come “la dimensione marittima di Europe 2020” (ESPON, 2013a, p.8) – è tra quelle maggiormente destinate a segnare il passo nella dinamica di competitività del sistema Europa. Il recupero e la valorizzazione dei settori legati all’Economia Blu, infatti, rappresentano un elemento centrale nel potenziamento competitivo UE, in quanto permettono di coniugare la tutela dell’ambiente marittimo con la valorizzazione di un settore economico di cruciale importanza, specialmente per un Continente come quello europeo con un alto rapporto costa/superficie.

In particolare, nel quadro delle politiche di sviluppo regionale per il Mezzogiorno l’economia marittima rappresenta un potenziale di competitività ancora altamente sottoutilizzato (Galletta *et al.*, 2019). La concezione dell’economia marittima come volano di crescita economica complessiva rappresenta una sfida importante per l’Italia in generale e per il Mezzogiorno in particolare: per le regioni del Sud, infatti, il rapporto terra-mare rappresenta, oltre che un caposaldo del sistema economico locale e delle relazioni interregionali, un elemento imprescindibile di coesione territoriale (MIT, 2015).

La dimensione marittima della coesione territoriale è stata indagata da diversi studi, e in particolare nell’ambito del programma ESPON 2013: il progetto ESATDOR, attraverso lo studio delle forme di interazione terra-mare, ha individuato gli elementi chiave della gestione integrata delle zone costiere e disegnato le tipologie di territori marittimi europei, secondo il livello di rapporto con il mare. In questa suddivisione l’Italia emerge come *Regional Hub*, una tipologia raffigurante zone marittime caratterizzate da una interazione terra-mare presente e forte (ESPON, 2013b).

Nel contesto territoriale italiano la disparità di sviluppo fra le regioni settentrionali e quelle meridionali si ripercuote anche sulla valorizzazione dell’economia legata al mare: si tratta di un vero e proprio paradosso rispetto alle potenzialità geografiche legate alla po-

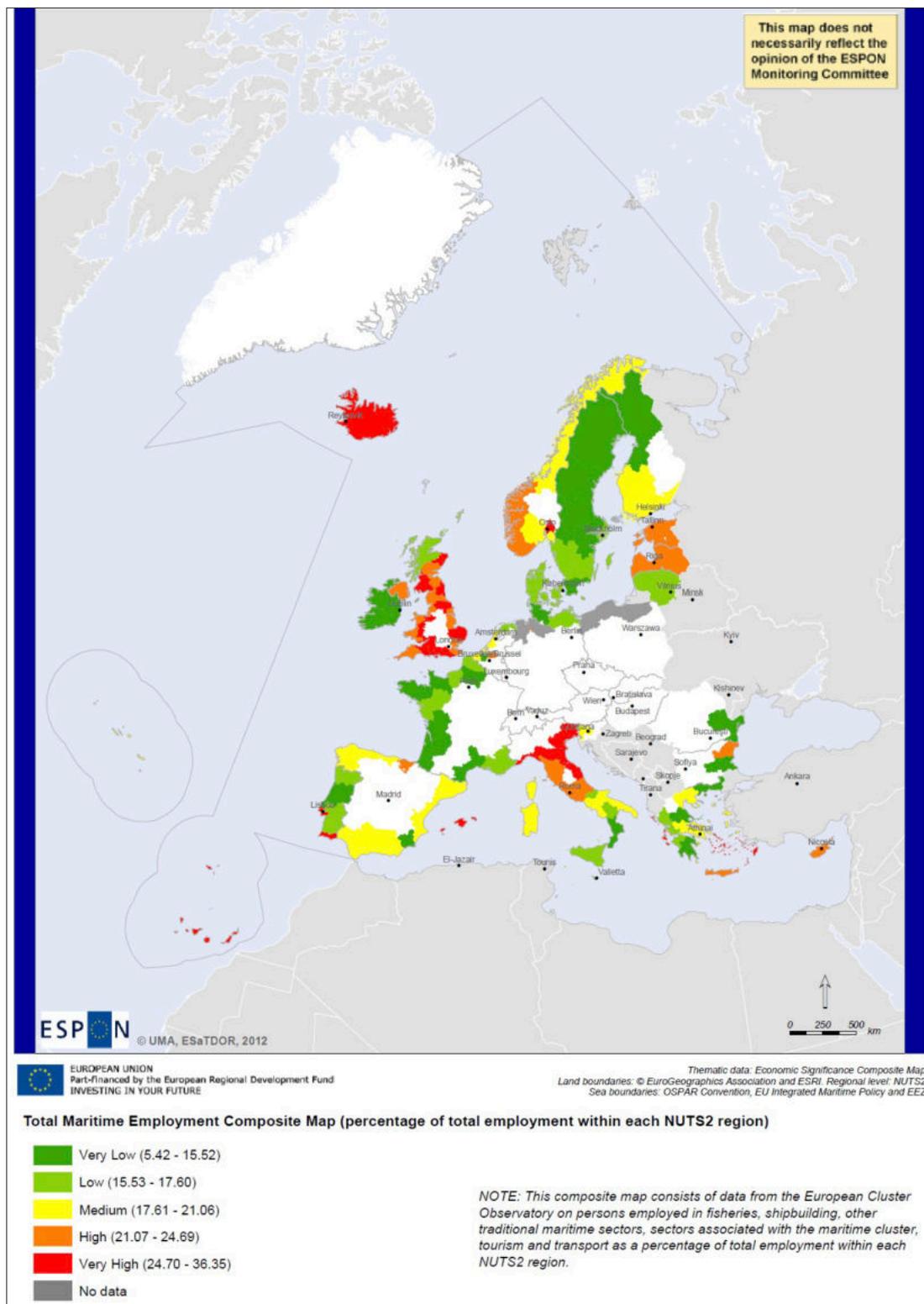
sizione del Meridione al centro del Mediterraneo, che ne fa una regione potenzialmente chiave del crescente traffico marittimo del Bacino. Infatti, malgrado le potenzialità, i porti italiani – quelli del Sud in particolare, già carenti di collegamenti terrestri rapidi con l’Europa centrale – vivono da diversi anni una situazione di crescente debolezza competitiva. Il tema è stato affrontato fra gli altri da Svimez (SVIMEZ, 2016) che ha evidenziato come il principale elemento di fragilità in grado di minare la competitività potenziale del sistema portuale meridionale sia stata fin ora la forte competizione fra le Autorità portuali italiane, le quali – prive di una visione strategica e sistemica – hanno cercato di accaparrarsi quote di traffico le une a danno delle altre invece che cercare di attrarne di nuove. Questa competizione interna ha portato, inoltre, un importante spreco di risorse destinate a lavori infrastrutturali finalizzati a un vantaggio competitivo rispetto ai porti vicini, spesso senza tener conto delle potenzialità legate alla conformazione fisica e alla posizione geografica dei terminali e senza la giustificazione di un’effettiva richiesta di mercato.

La scarsa competitività dei porti meridionali è resa evidente dalla ridotta capacità degli stessi di generare occupazione: la carta composita dell’occupazione marittima a livello di NUTS 2 (Fig. 1) mostra, infatti, una significativa differenza fra le regioni del Nord e quelle del Sud nell’incidenza occupazionale dell’economia legata al mare sul totale degli occupati. Le Coste liguri e nord adriatiche presentano un indice “molto alto”, la Toscana, il Lazio e l’Abruzzo un indice “alto”, mentre il Meridione e le isole oscillano fra l’indice “medio” di Sardegna, Puglia e Campania e “basso” e “molto basso” del restante Mezzogiorno (ESPON, 2013b).

Negli ultimi anni la competitività dei porti meridionali si è ulteriormente ridotta a causa della difficoltà nel fronteggiare i cambiamenti del mercato con una prospettiva strategica: in particolare, dopo che la diffusione delle mega navi container ha svantaggiato i porti di piccole dimensioni, alcuni scali meridionali hanno investito ingenti somme per l’adattamento infrastrutturale per accogliere questi scafi a fronte di una carenza di mercato potenziale in grado di giustificare la spesa.

Il ritardo economico e infrastrutturale del Mezzogiorno ha inciso grandemente sulla competitività dei

FIGURA 1 – Occupazione marittima totale a NUTS 2



FONTE: ESPON 2013b, pp. 36

Movimenti portuali per singoli porti (TEU)

Porto	2005	2015	2016	2017	Var. 2016-2017
Gioia Tauro	3.208.859	2.546.805	2.797.0701	2.448.570	-12,5%
Cagliari	639.049	747.693	723.037	463.940	-35,8%
Taranto	716.856	0	375	0	-100,0%

FONTE: elaborazione su dati Assoporti

porti meridionali, rallentando la capacità di affrontare adeguatamente le sfide del mercato e di competere con gli scali greci, turchi, e quelli della costa Nord africana (SVIMEZ, 2018): dal 2005 al 2017 i porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari – prima fondamentali *hub* di *transshipment* – hanno ridotto grandemente le proprie quote di mercato nel segmento di trasporto *container*, in un periodo in cui gli altri porti del Mediterraneo e quelli del Nord Italia sono cresciuti mostrando una resilienza e una vitalità economica di molto superiore¹. Nel solo 2017 Cagliari ha perso più di un terzo del proprio traffico *container*, Gioia Tauro ha registrato una riduzione del 12,5% mentre Taranto ha confermato l'uscita di scena da questo settore.

Come nel caso delle politiche di sviluppo territoriale, anche per quanto riguarda la politica marittima il problema principale dello sviluppo del Meridione risulta essere l'inadeguata qualità della macchina amministrativa e la debolezza della capacità istituzionale (Pigliucci, 2018). Nel caso dei porti questo elemento è all'origine di una gestione delle risorse spesso distante da una visione complessiva delle potenzialità reali del singolo porto rispetto al contesto sistemico nazionale e al mercato mediterraneo.

Il secondo limite nella gestione delle potenzialità portuali è stato legato finora alla mancanza di una

visione strategica nazionale: l'eccessiva autonomia dei singoli scali ha spesso portato le Autorità a investire risorse per competere con gli altri porti nazionali per attrarre percentuali di una stessa quota invece che incrociare nuove quote di mercato attraverso una distribuzione di competenze secondo una visione sistemica. Una situazione che ha sfavorito principalmente i porti del Mezzogiorno rispetto a quelli del Nord Italia – avvantaggiati dalla posizione geografica e dalla presenza di infrastrutture di collegamento di maggiore efficienza – e quelli del Nord Europa, che hanno saputo annullare lo svantaggio geografico potenziale (rispetto, per esempio, ai flussi provenienti dal Canale di Suez). Ciò è avvenuto grazie ad una *governance* in grado di garantire efficienza e competitività economica, e una rete infrastrutturale che permette alle merci di penetrare nel continente e di arrivare ovunque (persino in Italia) con costi e tempi maggiormente competitivi rispetto ai porti italiani (malgrado per raggiungerli siano necessari ulteriori 4.500 km, fino a 5 giorni di navigazione in più).

In questo senso la tradizionale prospettiva di valorizzazione della sponda Sud del Continente come *gateway* di accesso al mercato continentale (European Commission, 2005; MIT, 2017b) non si è mai sviluppata a causa di una scarsa capacità di *governance* globale capace di superare miopi gelosie della gestione locale a favore di una visione complessiva del "sistema" portuale, che fosse in grado di coordinare l'organizzazione della rete valorizzando le potenzialità intrinseche dei singoli porti in un'ottica sistemica e sinergica (SVIMEZ, 2018).

¹ I dati sono stati resi pubblici nel corso del focus sui porti presentato al 4° Forum Internazionale Confrasperto-Confercommercio, ottobre 2018.

2. I più recenti orientamenti di *policy*

Si inserisce in questo quadro il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato nel 2015 (MIT, 2015) che ha tracciato il quadro strategico all'interno del quale realizzare la riforma del sistema portuale: in esso si evidenzia la centralità dei porti del Mezzogiorno ai fini del rafforzamento della competitività nazionale e della stessa coesione territoriale. La posizione centrale del Sud Italia rispetto al Mediterraneo è resa particolarmente vantaggiosa dalla crescita di importanza del Bacino nei traffici Oriente-Occidente (dovuta in particolare al raddoppio del Canale di Suez e dall'ampliamento del Canale di Panama) e dal contestuale rafforzamento dei sistemi portuali del Nord Africa che crescono oramai a tassi di grande importanza (SVIMEZ 2018, p. 445). Il forte processo di potenziamento dei traffici che investe il Mediterraneo porterà sul medio periodo una sostanziale riduzione dei tempi di navigazione e dei costi, coinvolgendo i porti in una riorganizzazione funzionale. Questa crescita rappresenta al tempo stesso un'opportunità, in quanto capace di convogliare un crescente carico di traffico sul Bacino – sempre più centrale nei traffici commerciali globali (SVIMEZ, 2018) – ma anche una sfida, in quanto il basso costo di manodopera e altri elementi ambientali permettono ai porti del Nord Africa di risultare in alcuni casi più competitivi di quelli europei, soprattutto per quanto riguarda il *transshipment* che meno abbisogna di infrastrutture retroportuali e di importanti mercati terrestri (SRM, 2016).

La proposta del Piano Strategico è dunque quella di realizzare la piattaforma meridionale di accesso al Continente europeo: l'apertura del *gateway* meridionale per l'Europa continentale, che contribuirebbe tra l'altro alla riduzione sensibile dell'inquinamento derivante dal traffico marittimo, permetterebbe di risolvere il problema dello sbilanciamento commerciale fra Nord (la cui vocazione andrebbe rivolta maggiormente al traffico verso l'Atlantico) e Sud Europa (maggiormente rivolto al commercio con l'Oriente e con l'Africa) (MIT, 2015).

Il sistema portuale meridionale dovrebbe così rafforzare il già presente e fruttuoso interscambio commerciale con gli Stati dell'area MeNA (Medio Oriente e Nord Africa): secondo il Centro di Studi e Ricerche

per il Mezzogiorno l'Italia è il principale Paese europeo per traffico con l'area (58 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2015), con una crescita nell'interscambio del 96,9% tra il 2001 e il 2015 (al netto dei prodotti energetici)², un quinto del quale, equivalente a quasi 14 miliardi di dollari, legato al Sud Italia. Questo commercio ha sull'economia del Mezzogiorno un impatto 3 volte superiore a quello del resto d'Italia, con un interscambio che rappresentava il 15% del totale nel solo 2013, contro una media delle altre macroregioni italiane intorno al 5%.

Questi dati raccontano come il ritardo di sviluppo competitivo del sistema portuale del fronte Sud sia un elemento di svantaggio complessivo per l'intero continente: la scarsa competitività dei porti meridionali costringe le navi a diversi giorni di navigazione in più (con relativi costi in termini economici e ambientali) per raggiungere il già congestionato fronte settentrionale, da dove le merci entrano più agevolmente in Europa.

Alcune opportunità legate alle prospettive di sviluppo strategico europeo investono il Sud Italia: innanzitutto la presenza di corridoi multimodali TEN-T, uno dei quali attraversa le regioni del Meridione per connettere Malta a Helsinki passando per l'Europa centrale. La strategia di connessione multimodale prevede, poi, il rafforzamento dei canali di comunicazione Short Sea Shipping (SSS), che trova applicazione concreta nel progetto delle Autostrade del Mare, considerato strategico dall'Unione Europea in quanto permetterà il potenziamento del traffico persone e merci riducendo le tratte solo strada con infrastrutture portuali in grado di garantire servizi di trasporto combinato terra-mare a elevata frequenza. Lo scopo è quello di migliorare l'efficienza e la competitività del trasporto, riducendo incidenti, impatto ambientale e costi. L'Italia si trova al centro di ben due delle quattro macrodirettrici previste, ovvero quella Sud-Occidentale (Mediterraneo occidentale, Spagna-Francia-Italia) e quella Sud-Orientale (Mediterraneo orientale, dall'Adriatico/Jonio alla Turchia) (SVIMEZ, 2016) ed è già in posizione di vantaggio essendo il primo Paese del Mediterraneo e il terzo in Europa nel trasporto SSS, dopo Regno Unito e Paesi Bassi;

² La crescita nel flusso commerciale dell'area è quantificata da SVIMEZ in 124% dal 2001 al 2015 (SVIMEZ, 2018, p. 436).

con il 29% del traffico totale, il Mediterraneo è inoltre il primo Bacino europeo in questo genere di traffico, le cui capacità possono essere maggiormente sfruttate anche senza spese di adeguamento infrastrutturale (Eurostat, 2018).

In questo contesto il Governo Italiano ha approvato, nel 2016, la riforma del sistema portuale che, attraverso le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (MIT, 2017a), intende attuare gli intendimenti proposti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che vede nel Sistema Mare «un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno» (MIT, 2015, p. 9).

La riforma ha ridotto il numero di Autorità Portuali trasformandole in Autorità di Sistema Portuale la cui azione sarà finalizzata alla valorizzazione del rapporto con il territorio attraverso una pianificazione sistemica che favorisca il trasferimento sulla terraferma di attività portuali e, in particolare al Sud, l'installazione di industrie di eccellenza che sfruttino i porti per l'export (MIT, 2017a). Elementi di massima novità sono soprattutto la razionalizzazione e la semplificazione della *governance* e la centralizzazione degli indirizzi strategici nazionali per mezzo di un Tavolo di indirizzo al Ministero dei Trasporti: questa misura intende superare la dannosa eccessiva frammentazione degli indirizzi strategici, che i singoli porti hanno spesso mal gestito.

La misura appare ispirata all'approccio *place-based* che anima le politiche del Ministero della Coesione Territoriale fin dalla sua istituzione (Pigliucci, 2018), nella ricerca di un nuovo rapporto centro-territorio basato sulla valorizzazione delle risorse locali presenti e sulla responsabilità dello Stato nel controllo e nell'indirizzo strategico del sistema nazionale, nel quadro concettuale del recupero della funzione strategica della coesione territoriale (e della crescita blu, sua dimensione marittima) per la competitività in sostenibilità (Prezioso, 2011).

Il percorso di rilancio della competitività portuale del Meridione si intende completato dalle novità normative³ che stabiliscono e regolano l'istituzione di uno speciale istituto, diffuso già con successo a livello inter-

nazionale e al centro dell'agenda politica meridionalista da diversi anni: le Zone Economiche Speciali (ZES).

Per ZES si intende una zona geograficamente definita comprendente un'area di sistema portuale del Sud Italia fra quelle previste dal regolamento UE 1315/2013 o che, quantomeno, presenti una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale⁴, all'interno della quale sono garantiti speciali condizioni di investimento alle imprese operanti.

La misura ha il fine di moltiplicare le potenzialità economiche attraverso il riconoscimento del carattere fondamentale dei sistemi portuali per la competitività complessiva del Sud Italia: i vantaggi previsti per le imprese operanti nelle ZES (già presenti o di futuro accesso) consistono principalmente in agevolazioni fiscali in relazione al credito d'imposta e in procedure semplificate, anche in deroga ai regolamenti nazionali.

La scelta di quest'ultima facilitazione, in particolare, denuncia la debolezza strutturale del sistema portuale del Mezzogiorno proprio in termini di procedure, finora ritenute dagli operatori troppo macchinose, lente e fonte di inefficienza anche a causa della già citata debolezza amministrativa⁵.

Per accedervi le imprese dovranno impegnarsi a conservare l'investimento per almeno sette anni, pena la revoca dei vantaggi. All'Agenzia per la Coesione Territoriale è affidato il compito di verificare lo stato di avanzamento del Piano di sviluppo strategico presentato da ciascuna ZES all'atto della costituzione e il monitoraggio dei benefici concessi e dei relativi risultati, attraverso specifici indicatori:

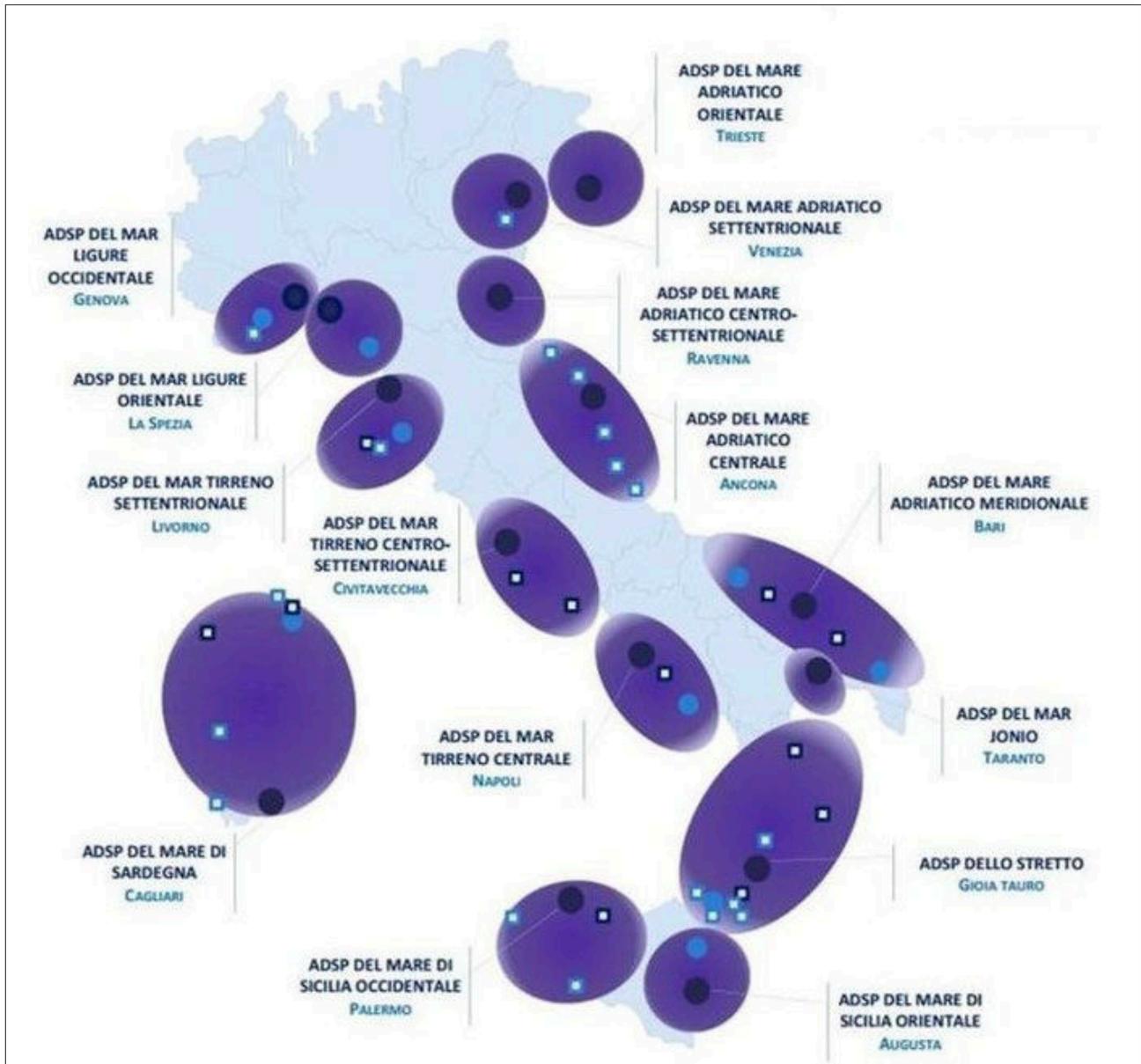
- a) numero di nuove imprese insediate nella ZES suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
- b) numero di nuovi occupati in imprese insediate nella ZES;
- c) valore del fatturato delle imprese insediate nella ZES suddivise per classe dimensionale;
- d) valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe dimensionale.

4 D.P.C.M. 25 gennaio 2018 n. 12, art. 3 comma 1.

5 A riguardo SVIMEZ nota come i tempi di apertura di un'impresa al Sud siano doppi rispetto al Nord. Rapporto SVIMEZ 2017, Introduzione e sintesi, p. 42.

3 Legge 123/2017 e dal successivo DPCM 12/2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 26 febbraio.

FIGURA 2 – Le Autorità di Sistema Portuale previste dalla recente riforma dei porti



FONTE: Sito internet MIT

Attraverso una valutazione *ex ante* ed *ex post* sarà dunque possibile quantificare effettivamente l'impatto della misura sull'attrazione di nuovi investimenti e sull'approdo di nuove imprese e, conseguentemente, sull'economia complessiva dei territori di sistema portuale, il cui sviluppo dovrebbe garantire il prolunga-

mento della rete TEN-T al Meridione e di conseguenza l'apertura del *gateway* Sud per il continente. Fra i benefici di lungo termine le ZES mirano a costruire e ricostruire un sistema produttivo meridionale in grado di aumentare l'attrattività delle regioni e moltiplicare i benefici derivanti dai vantaggi fiscali.

3. Considerazioni conclusive

Le misure descritte rappresentano il tentativo di rendere il sistema portuale meridionale elemento chiave dello sviluppo economico regionale, *driver* di crescita su cui impernare il recupero di una competitività mancante che conserva al Mezzogiorno il poco invidiabile ruolo di coda del sistema europeo. Tuttavia nessuna misura sarà sufficiente se l'intero sistema non si rivelerà in grado di raccogliere le sfide di un mercato in rapido mutamento.

L'obiettivo della competitività dei porti del Meridione passa, ad esempio, attraverso un aggiornamento in termini normativi, elementi questi in grado di attrarre investimenti e traffici che oggi trovano nei porti del Nord Europa una maggiore efficienza, rapidità nei tempi di sdoganamento e affidabilità complessiva. In questo senso, come nota SVIMEZ, il previsto trasferimento di alcune attività portuali (principalmente lo sdoganamento delle merci) in adeguato spazio retroportuale e le agevolazioni procedurali e amministrative previste dalle ZES potrebbero rappresentare elementi chiave. Oltre a questi è tuttavia necessario prevedere un adeguato investimento in specializzazione, intesa sia nell'attrazione di manodopera qualificata sia nella distribuzione strategica delle competenze attraverso i diversi porti, per garantire un'offerta complessa integrata e di sistema,

superando la frammentazione e il generalismo che hanno contribuito a ridurre, negli ultimi anni, il vantaggio competitivo complessivo.

Inoltre, poco sarà possibile ottenere senza un adeguato investimento in termini di adeguamento infrastrutturale soprattutto nel collegamento multimodale fra porto ed entroterra e, in particolare, fra porti del Sud Italia e l'Europa continentale: la questione dell'accessibilità delle regioni meridionali rappresenta, infatti, un elemento di criticità che rischia di inficiare non soltanto la competitività regionale e nazionale ma la stessa coesione territoriale. L'integrazione della rete ferroviaria meridionale con quella settentrionale, sia nel traffico persone che merci, è ancora oggi un tema di centrale urgenza nella realizzazione di una rete competitiva e nell'attrazione dei traffici che ancora prediligono il *Northern Range*. Questo vale sia nella concezione dei porti meridionali come *gateway* delle merci del mercato globale verso l'Europa continentale, sia per la localizzazione stessa delle industrie: queste ultime, nel rapporto sistemico terra-mare previsto dalla riforma dei porti, beneficerebbero di efficienti infrastrutture di collegamento terrestre sia nell'acquisto delle materie prime sia nella distribuzione commerciale dei beni (in particolare prodotti di eccellenza *Made in Italy*) nei mercati UE ed extra-UE (MIT, 2015).

Bibliografia

- Galletta P., et al. (2019), "Un contributo degli osservatori istituzionali", in: Prezioso M. (a cura di), *Quale Territorial Impact Assessment della coesione territoriale nelle regioni italiane. La concettualizzazione del problema*, Pàtron editore, Bologna.
- Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A. (2009), "Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo", *Questioni di Economia e Finanza*, 39, Banca d'Italia, Roma.
- Carlan V., Sys C., Vanelslander T. (2016), "How port community systems can contribute to port competitiveness: Developing a cost-benefit framework", *Research in Transportation Business & Management*, 19, pp. 51-64.
- Ciżkowicz P., Ciżkowicz-Pękała M., Pękała P., Rzońca A. (2015), "The effects of special economic zones on employment and investment: spatial panel modelling perspective", *Working Paper*, 208, Narodowy Bank Polski, Warsaw.
- D'Orazio A., Prezioso M. (2017), "Surfing Multiple Dimensions: An Integrated Approach in Maritime Spatial Planning", in: Kitsiou D., Karydis M. (eds), *Marine Spatial Planning: Methodologies, Environmental Issues and Current Trends*, New York, Nova Science Publishing.
- Deandreis M. (2017, a cura di), *Economic relations between Italy and the Mediterranean Area*, Settimo Rapporto annuale SRM, Giannini, Napoli.
- ESPO (2016), *Trends in EU Ports Governance 2016*, Bruxelles.
- ESPON (2013a), *Regions Integrating Land and Sea, Territorial Observation No. 8*, Luxembourg.
- ESPON (2013b), *ESaTDOR Project – European Seas and Territorial Development, Opportunities and Risks, Final Report*, Luxembourg.
- European Commission (2005), *Trans-European Transport Network*, Luxembourg, http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf.
- Kyvelou S., Marava N., Chiotinis N. (2014), "La dimension maritime de la cohésion territoriale et sa portée géopolitique en méditerranée de sud-est", *Géographies, Géopolitiques et Géostratégies Regionales*, *Le journal de l'Association Hellénique des Scientifiques Régionaux*, Vol. II (1), pp. 69-86.
- Meersman H., Van de Voorde E., Vanelslander T. (2016), "Port competitiveness now and in the future: What are the issues and challenges?", *Research in Transportation Business & Management*, 19, pp. 1-3.
- MIT (2015), *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, Roma.
- MIT (2017a), *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*, Roma.
- MIT (2017b), *Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, Roma.
- Pigliucci M. (2018), *Una rivoluzione attesa e mai realizzata. Note per un approccio geografico alle politiche per il Mezzogiorno*, in Salvatori F. (a cura di), *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme*, Roma, A.Ge.I, Atti del 32° Congresso geografico italiano (Roma, 7-10 giugno 2017), pp. 3177-3184.
- Presidenza del Consiglio dei Ministri (2018), *D.P.C.M. 25 gennaio 2018 n.12, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, anno 159, Numero 47.
- Prezioso M. (2011), *Competitiveness in sustainability: the territorial dimension in the implementation of Lisbon/ Gothenburg processes in Italian regions and provinces*, Pàtron, Bologna.
- Senato della Repubblica, Camera dei Deputati (2017), *Dossier: Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*, Roma.
- SIDT (2016), *L'Italia e la competitività del sistema portuale e logistico nell'area del Mediterraneo: nuovi scenari di riferimento*, Position Paper, XXII Convegno Internazionale Società Italiana dei Docenti di Trasporti,

Università di Roma La Sapienza, http://sidt.org/2016/wp-content/uploads/2016/10/FINAL_SIDT_POSITION-PAPER_2016.pdf

Sinenko O., Mayburov I. (2017), "Comparative Analysis of the Effectiveness of Special Economic Zones and Their Influence on the Development of Territories", *International Journal of Economics and Financial Issues*, 7(1), pp. 115-122.

Stavroulakis P. J., Papadimitriou S. (2016), "The strategic factors shaping competitiveness for maritime clusters", *Research in Transportation Business and Management*, 19, pp. 34-41.

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) (2015), *The new Suez Canal: economic impact on Mediterranean maritime trade*, Giannini, Napoli.

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) (2016), *Le relazioni economiche*

tra l'Italia e il Mediterraneo, Sesto Rapporto Annuale, Giannini, Napoli.

SVIMEZ (2016), *Rapporto Svimez 2016 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna.

SVIMEZ (2017), *Rapporto Svimez 2017 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna.

SVIMEZ (2018), *Rapporto Svimez 2018 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna.