



IL SISTEMA PORTUALE IN PUGLIA E LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

INTRODUZIONE

Alla luce dei diversi provvedimenti nazionali approvati nel corso dell'ultimo biennio, il tema della portualità e del suo rilancio a livello nazionale e dei singoli territori è argomento quanto mai attuale e degno di particolare interesse.

La presente nota intende pertanto contribuire all'analisi degli assetti regionali e degli scenari di sviluppo futuri, in considerazione del ruolo che la Puglia – regione marittima in un Paese “*porto del Mediterraneo*” – potrebbe assumere, allorquando si inserisse nel contesto competitivo internazionale.

La prima parte dello studio offre una panoramica della dimensione commerciale dei principali porti regionali (Bari, Barletta, Brindisi e Taranto) nonché dei flussi di passeggeri, sulla base dei dati forniti da Assoport. La seconda parte descrive le opportunità di sviluppo dei porti pugliesi nel contesto meridionale; l'ultima parte presenta due strumenti di pianificazione territoriale, Aree Logistiche Integrate e Zone Economiche Speciali, volte ad incidere sulle dinamiche di sviluppo delle aree portuali, come *hub* logistici ed economici: tali aree possono rappresentare il centro di attrazione di attività produttive innovative, come accaduto in altri contesti internazionali.

1. LA DIMENSIONE COMMERCIALE DEI PRINCIPALI PORTI PUGLIESI

Il peso dei porti pugliesi nel contesto meridionale e nazionale, negli anni più recenti, ha subito un ridimensionamento, per effetto delle dinamiche che hanno interessato il bacino ionico, sia con specifico riferimento alle attività che direttamente interessano l'area portuale (movimentazione di container e merci), sia come effetto indiretto della contrazione della produzione industriale nell'area, che nella navigazione commerciale aveva il principale mezzo di trasporto.

Osservando i volumi di merci in transito nei principali porti pugliesi, censiti da Assoport, emerge come il porto di Bari sia l'unico, nell'arco degli ultimi 10 anni, ad

aver incrementato i propri traffici (+1,9%) assestandosi intorno ad oltre 5,6 milioni di tonnellate. Come noto, le vicende che hanno interessato il porto di Taranto circa la delocalizzazione della Società Evergreen, hanno determinato, dopo il 2011, il ridimensionamento del peso del porto ionico, e della Puglia nel suo complesso, nel panorama nazionale. Taranto è passata da una quota sul totale delle merci transitate nei porti italiani del 9,3% nel 2007 al 4,3% del 2017: le tonnellate di merci movimentate a Taranto si sono ridotte di oltre il 54%, passando da 47,2 milioni (2007) a 21,6 milioni (2017). Anche il porto di Brindisi ha fatto registrare una *débâcle* non trascurabile: -9,8% e una perdita netta di circa un milione di tonnellate di traffici (tra il 2007 ed il 2017) (Tab. 1).

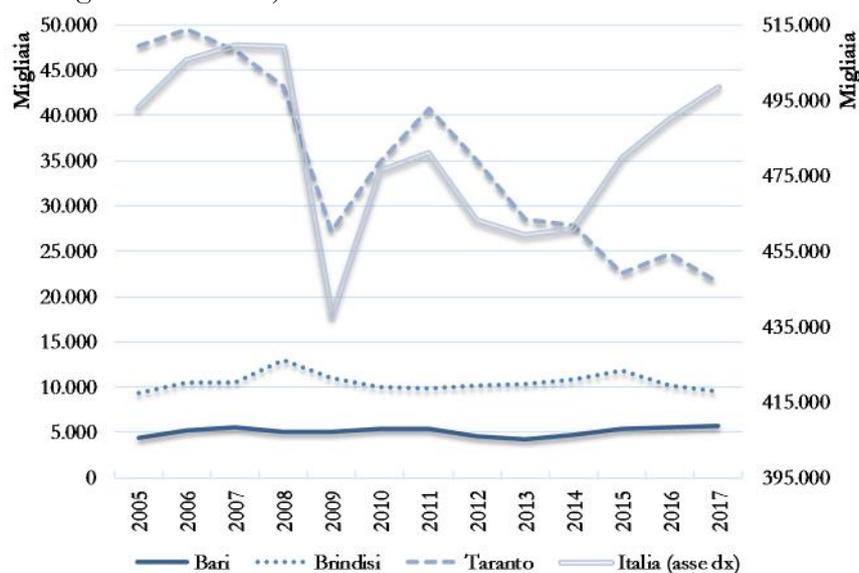
Tab. 1 – Merci totali in transito nei principali porti della Puglia e totale Italia (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2007 e 2017.

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	5.554.796	1,1	5.661.927	1,1	1,9
Barletta*	889.319	0,2	837.099	0,2	-5,9
Brindisi	10.535.270	2,1	9.507.508	1,9	-9,8
Taranto	47.221.432	9,3	21.648.287	4,3	-54,2
Italia	509.555.630	100,0	498.383.140	100,0	-2,2

*La prima annualità disponibile è il 2010

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

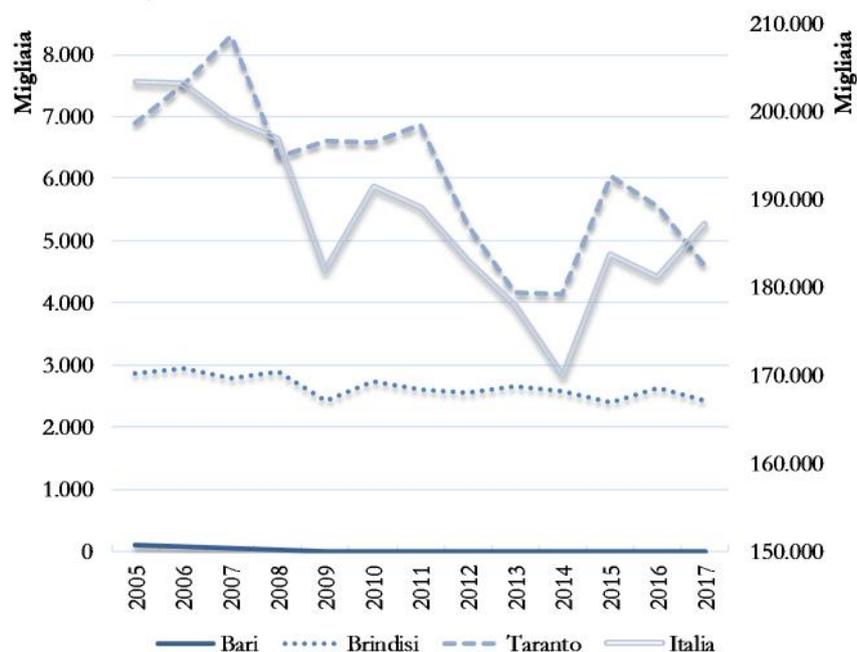
Fig. 1 – Merci totali in transito nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2017.



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Non appare di secondaria importanza il fatto che il trend nazionale, dopo la crisi, registrata in particolare nel 2009, a partire dal 2014, abbia evidenziato un andamento nettamente crescente, a fronte delle serie storiche relative ai porti pugliesi che, per altro verso, fanno registrare flessioni (Taranto e Brindisi) o livelli sostanzialmente costanti (Bari) (Fig. 1).

Fig. 2 - Rinfuse liquide nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2017.



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Tab. 2 – Rinfuse liquide nei principali porti pugliesi e totale Italia – Anni 2007 e 2017 (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale).

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	46.477	0,0	-	-	-100,0
Barletta	302.271	0,2	335.055	0,2	10,8
Brindisi	2.782.729	1,4	2.424.093	1,3	-12,9
Taranto	8.308.937	4,2	4.589.966	2,5	-44,8
Italia	199.178.752	100,0	187.235.358	100,0	-6,0

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

L'osservazione dei valori relativi ai volumi di rinfuse liquide evidenzia un complessivo trend decrescente a livello regionale e nazionale (-6%). È ancora il porto di Taranto a determinare la flessione maggiore (2007-2017) con circa un -45%,

passando da 8,3 a 4,6 milioni di tonnellate e una riduzione dal 4,2% al 2,5% dell'incidenza percentuale sul totale nazionale. L'unico delta positivo lo registra la realtà di Barletta, dove, nel 2017, le rinfuse liquide transitate ammontano a 335 mila tonnellate (+10,8% rispetto al 2007) (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e Fig. 2).

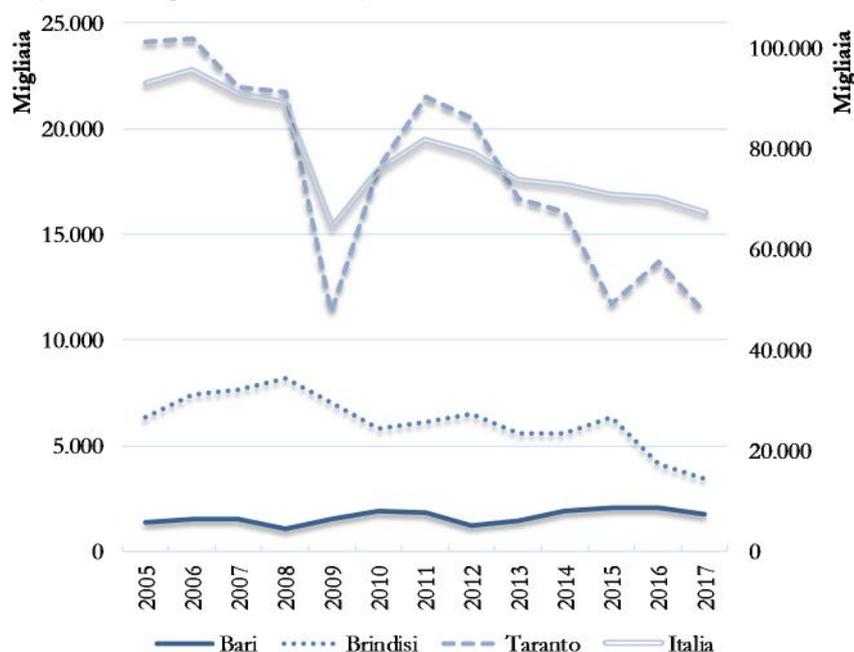
In merito alla quantità di rinfuse solide transitate attraverso i principali porti pugliesi (Tab. 3), emerge un trend decrescente. La flessione si registra anche a livello nazionale, dove tra il 2007 e il 2017 si registra una contrazione del 26%.

Tab. 3 - Rinfuse solide nei principali porti pugliesi e totale Italia (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2007 e 2017.

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	1.513.053	1,7	1.739.865	2,6	15,0
Barletta	834.561	0,9	483.189	0,7	-42,1
Brindisi	7.650.465	8,4	3.434.442	5,1	-55,1
Taranto	21.987.692	24,2	11.347.053	16,8	-48,4
Italia	90.913.229	100,0	67.398.713	100,0	-25,9

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Fig. 3 - Rinfuse solide nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) – Anni 2005-2017 (valori in migliaia di tonnellate).



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

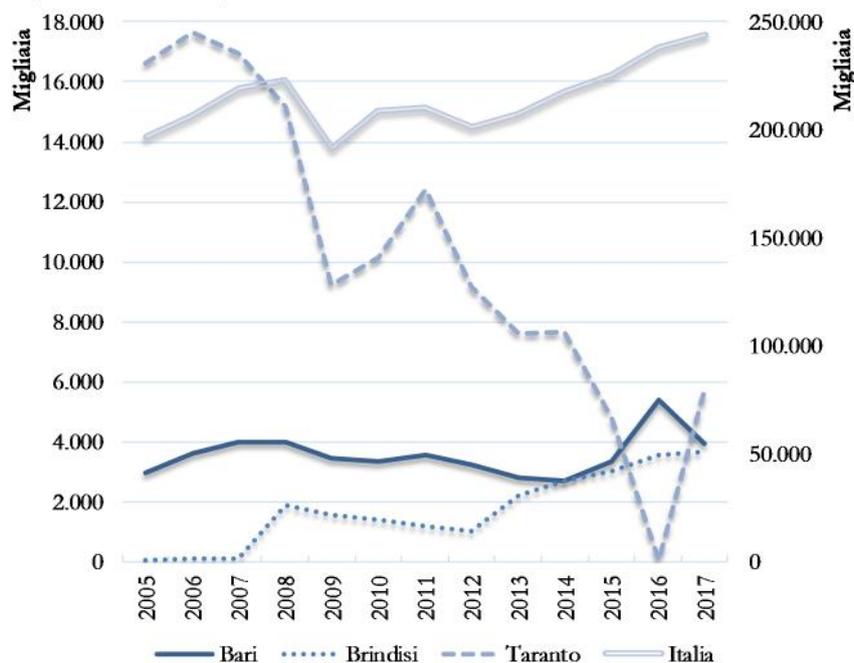
Il porto di Taranto, che nel 2007 copriva un quarto dei traffici nazionali di rinfuse solide, per effetto della crisi del comparto siderurgico, è quello che subisce le maggiori perdite assolute di merci movimentate (-10,6 milioni di tonnellate pari a -48,4%), portandosi a circa 11,3 milioni di tonnellate e incidendo sul totale nazionale per il 17%; anche Brindisi e Barletta registrano decrementi degni di nota, rispettivamente del 55,1% e 42,1%, sebbene meno rilevanti in termini assoluti. Di contro, il porto di Bari è la sola realtà a far registrare un delta positivo del 15%, facendo rilevare per il 2017 movimenti di rinfuse solide per oltre 1,7 milioni di tonnellate, pari al 2,6% del totale nazionale (Fig. 3).

Tab. 4 – Merci varie in colli nei principali porti pugliesi e totale Italia (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2007 e 2017.

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	3.995.266	1,8	3.922.062	1,6	-1,8
Barletta	68.572	0,0	18.855	0,0	-72,5
Brindisi	102.076	0,0	3.648.973	1,5	3.474,8
Taranto	16.924.803	7,7	5.711.268	2,3	-66,3
Italia	219.463.649	100,0	243.749.069	100,0	11,1

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Fig. 4 - Merci varie in colli nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) – (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2017.



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

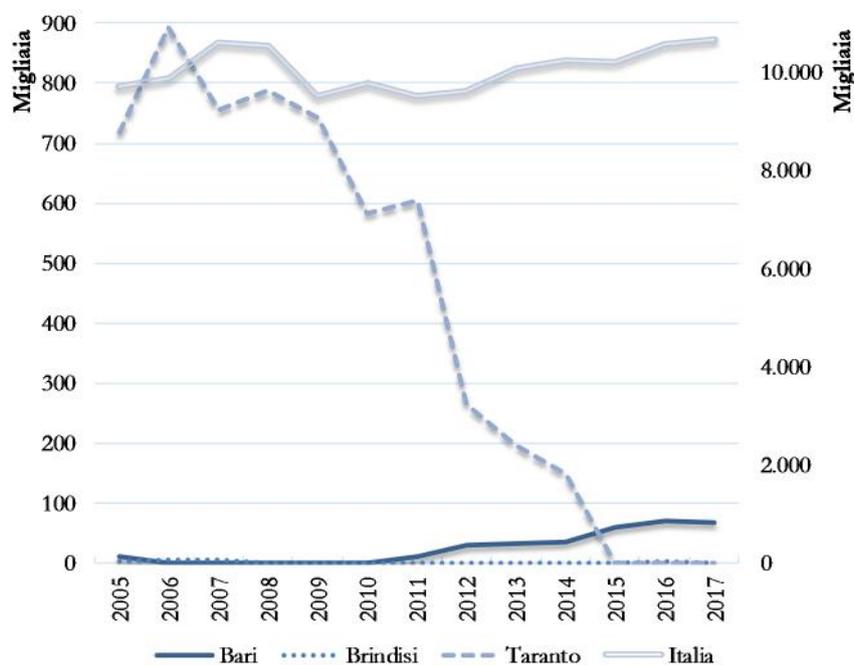
Complessivamente le merci varie in colli transitate per i principali porti pugliesi ammontavano, nel 2007, a 21 milioni di tonnellate, a fronte dei 13,3 milioni osservati nel 2017 (-36,9%). A livello nazionale, al contrario, si registra un incremento dell'11%, con un delta positivo di circa 24 milioni di tonnellate (Tab. 4 e Fig. 4). La maggiore contrazione in termini assoluti (-11,2 milioni di tonnellate) riguarda il porto di Taranto, che rispetto a dieci anni prima perde oltre il 66% dei traffici; per altro verso, cresce esponenzialmente il dato di Brindisi che da 100 mila tonnellate nel 2007 passa a oltre 3,6 milioni di tonnellate nel 2017.

Tab. 5 – Contenitori movimentati nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (valori in unità e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2007 e 2017.

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	
Bari	64	0,0	68.695	0,6	107.235,9
Brindisi	5.359	0,1	1.106	0,0	-79,4
Taranto	755.934	7,1	-	-	-100,0
Italia	10.609.108	100,0	10.651.399	100,0	0,4

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Fig. 5 - Contenitori movimentati nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (valori in unità). Anni 2005-2017.



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Come già detto, l'effetto dell'abbandono del porto di Taranto da parte della società Evergreen e il progressivo blocco delle attività emerge chiaramente anche dai dati relativi al numero di container movimentati (Tab. 5 e Fig. 5), che si sono azzerati a fronte di un ammontare di quasi 756 mila (7% del totale nazionale) rilevato nel 2007. In crescita esponenziale risulta, invece, il traffico nel porto di Bari che, da poche unità nel 2007, registra nel 2017 oltre 68 mila contenitori. In lievissima crescita è il dato nazionale (+0,4%).

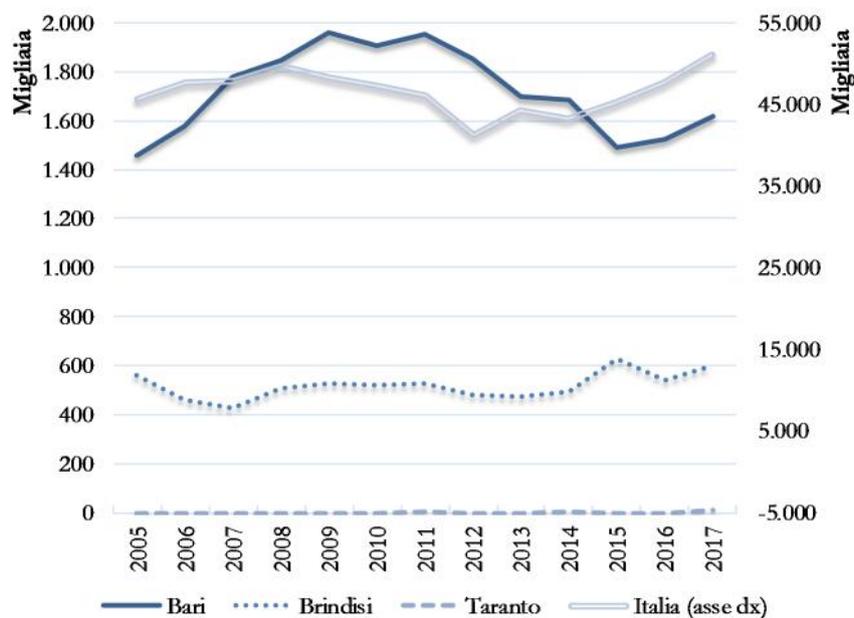
Tab. 6 – Totale passeggeri nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (unità e valori percentuali). Anni 2007 e 2017.

Porto	2007		2017		Var. % 2017/2007
	Totale	Quota %	Totale	Quota %	
Bari	1.780.029	3,7	1.620.528	3,2	-9,0
Brindisi	422.428	0,9	601.121	1,2	42,3
Taranto	184	0,0	8.546	0,0	4.544,6
Italia	47.823.359	100,0	51.026.017	100,0	6,7

*La prima annualità disponibile è il 2010

Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Fig. 6 – Passeggeri in transito nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) (valori in migliaia). Anni 2005-2017.



Fonte: Assoport. Elaborazioni IPRES (2018).

Con riferimento al movimento passeggeri (Tab. 6 e Fig. 6), il porto di Bari ha il primato assoluto con oltre 1,6 milioni di transiti nel 2017 (3,2% del totale nazionale); si registra, però, un calo di circa 9 punti percentuali rispetto al 2007. Incoraggiante è quanto emerge dalla realtà di Brindisi che vede aumentare il numero di passeggeri di circa 180 mila unità in dieci anni. A livello nazionale, invece, il trend è in espansione come attestato dalla variazione positiva pari a 2,2 milioni di passeggeri tra il 2007 e lo scorso anno (+6,7%).

2. IL RUOLO DELLA PUGLIA NEL CONTESTO MERIDIONALE: OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

Come emerso dall'analisi dell'andamento dei traffici dell'ultimo decennio, la Puglia e i suoi porti hanno visto ridurre il proprio peso sul totale nazionale, anche per effetto di alcune criticità, che interessano l'intero sistema portuale italiano, caratterizzato da frammentazione organizzativa e operativa e privo di un disegno strategico organico¹, a fronte di un contesto competitivo, qual è quello Mediterraneo², che ha sviluppato un modello logistico-portuale basato su schemi organizzativi ed industriali sempre più complessi (SRM, 2017) e nel quale il fenomeno del *“gigantismo navale”* sta determinando l'attuazione di politiche sempre più aggressive sul fronte dell'espansione dei terminal e degli investimenti in nuove tecnologie, al fine di garantire l'attracco a navi da 19-21 mila TEU senza perdite di efficienza e produttività³.

In tale contesto, l'implementazione del Decreto n. 169/2016 *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali”*, dovrebbe dare impulso al sistema portuale nazionale, accompagnando gli interventi infrastrutturali con una trasformazione immateriale, fondata sulla *“semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero e una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini”*. E se in tale direzione si erano mosse, nel febbraio 2012, le Autorità Portuali di Taranto, Brindisi e Bari, con la costituzione dell'Associazione «Apulian Ports», *“nell'ambito della condivisa prospettiva di integrazione dei porti pugliesi al fine di promuovere una comune strategia di sviluppo”*

¹ Nella classifica mondiale dei Top 100 porti per traffico container relativa al 2016, troviamo solo due porti italiani: Gioia Tauro (53°) e Genova (70°). L'Italia è invece leader assoluto nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero nel settore dello Short Sea Shipping, modalità di trasporto che viene effettuata principalmente con navi Ro-Ro, con la presenza di compagnie di navigazione che sono tra i leader mondiali del comparto. Fonte: SRM, 2017.

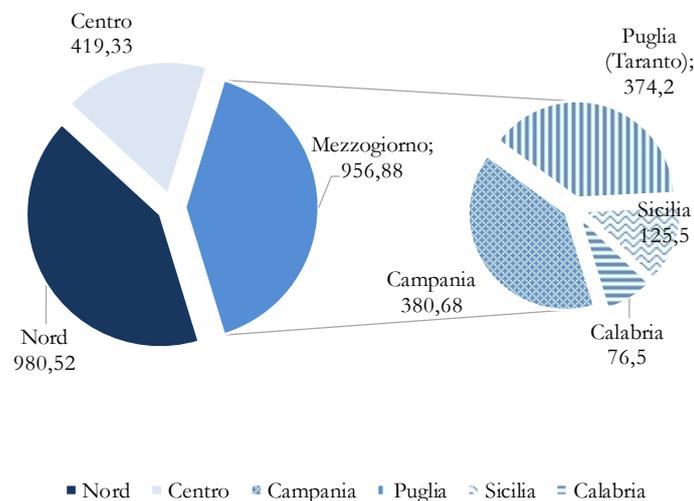
² I porti che hanno rafforzato la propria competitività sono in particolare Tanger Med (Marocco) e Port Said (Egitto), Marsaxlokk (Malta), i porti spagnoli di Algeiras, Valencia e Barcellona e più recentemente quelli della Grecia. Fonte: SRM, 2017.

³ *Ibidem*.

Taranto il collegamento tra Stazione Cagioni e Molo Polisettoriale); l'ultimo miglio stradale (strada camionale a Bari); l'accessibilità marittima; l'efficientamento energetico ed ambientale; il *waterfront* e i servizi croceristici e passeggeri; la promozione di attività industriali nei porti; l'aumento selettivo della capacità portuale.

Nello specifico degli interventi prioritari, il DEF 2018 alloca importi equivalenti tra Nord e Mezzogiorno, dove si contano, nel complesso, interventi per oltre 956 milioni di euro. L'importo maggiore tra le regioni meridionali spetta alla Campania (380,7 milioni di euro), seguita dalla Puglia, presente con 6 progetti pari a 374 milioni di euro da realizzare nel porto di Taranto.

Fig. 8 – Interventi prioritari invariati riguardanti i porti previsti dal DEF 2018 (valori in milioni di euro).



Fonte: Governo Italiano. Elaborazioni IPRES (2018).

Lo schema che segue evidenzia le principali fonti di finanziamento a supporto degli interventi programmati in Puglia ai diversi livelli di *governance* (Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e Piano Regionale dei Trasporti), derivanti principalmente dalle risorse della coesione territoriale (fondi strutturali europei e finanziamento nazionale).

Tab. 7 – *Interventi sui porti pugliesi e dotazione finanziaria.*

Fonte di finanziamento	Risorse/Intervento
POR FESR 2014-2020	15 milioni di euro per i porti “di interesse regionale” e l’interporto di Bari. A dicembre 2017 (ultimo aggiornamento disponibile) non risultano interventi approvati.
Patto per la Città Metropolitana di Bari	231 milioni di euro, di cui 199 per il collegamento di ultimo miglio tra il porto di Bari e l’Area di Sviluppo Industriale (ASI).
Contratto istituzionale di sviluppo per l’area di Taranto	391 milioni di euro per 4 interventi sulle infrastrutture portuali (3 dei quali avviati con FESR 2007-2013), più infrastrutture ferroviarie di collegamento (a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020).
PON FESR Infrastrutture e reti 2014-2020	A febbraio 2018 sono stati approvati interventi su Taranto per 62,5 milioni di euro (collegamenti con la rete ferroviaria e con i sistemi logistici, dragaggi, diga foranea), su Brindisi per 39,3 milioni di euro (dragaggi) e su Bari per 2,2 milioni di euro (ICT).
Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020	Interventi residui dei cicli precedenti.
Connecting Europe Facility,	Italia ha presentato 83 progetti per un totale di 226 milioni di euro destinati al settore marittimo; non sono previsti interventi infrastrutturali in Puglia.

Fonte: Regione Puglia, Agenzia per la Coesione, MIT. Elaborazioni IPRES (2018).

3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE: AREA LOGISTICA INTEGRATA E ZONE ECONOMICHE SPECIALI

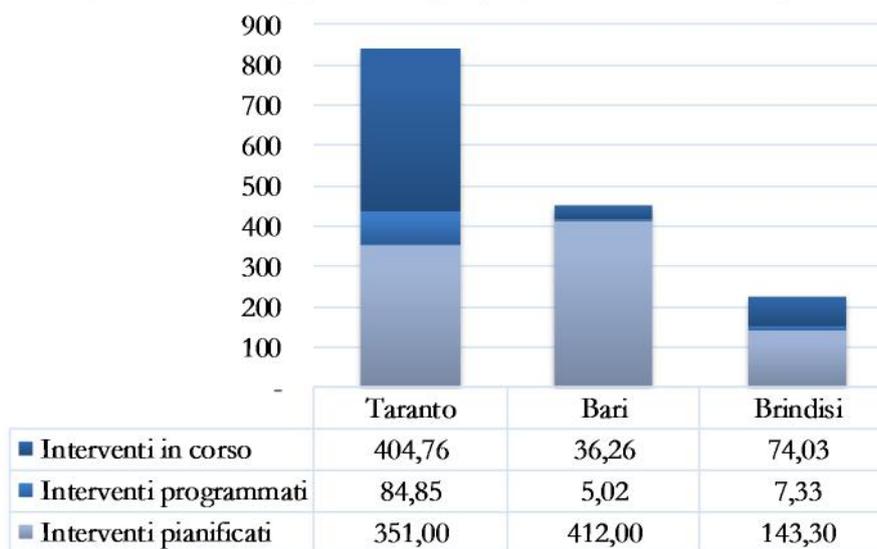
Aree Logistiche Integrate (ALI) e Zone Economiche Speciali (ZES) possono essere considerate come due strumenti complementari. Le prime, previste dall’Accordo di Partenariato quale prerequisito per la realizzazione degli interventi sul sistema logistico-portuale, “*devono includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema, le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto*” (DGR 586/2018), le seconde, introdotte dal D.L. 91/2017 sono “*zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate, ... anche non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, ... che comprendano almeno un’area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell’11 dicembre 2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)*”.

L’ALI appare pertanto funzionale alla realizzazione della componente hardware di sviluppo del sistema portuale-logistico (infrastrutture e innovazione tecnologica), mentre le ZES mirano a supportare la componente software, garantendo condizioni speciali per l’esercizio di attività economiche e imprenditoriali in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo d’impresa.

A livello regionale, l'Area Logistica Integrata Pugliese-Lucana è stata individuata nell'Accordo di Partenariato, mentre l'individuazione delle ZES è ancora in corso. “È prevista la creazione di due ZES per un totale di 4.400 ettari di territorio. Una Zes Ionica collegata con la Regione Basilicata e l'altra Adriatica. Tra i parametri adoperati, l'individuazione di aree industriali produttive pubbliche libere o prevalenti con il coinvolgimento di aree portuali e nodi logistici (aeroporti, interporti, etc), con specifica attenzione agli aspetti legati alla connettività logistica e infrastrutturale, il porto di riferimento e l'assenza di vincoli urbanistici e ambientali”⁶.

Con riferimento all'ALI Pugliese-Lucana, il Documento di Sviluppo congiunto (DGR 586/2018) elenca la dotazione infrastrutturale esistente e gli interventi di sviluppo, distinguendo tra pianificati, programmati e in corso (nel complesso 1.518 milioni di euro). Escludendo gli interventi pianificati (906 milioni di euro) per i quali non è disponibile la copertura finanziaria, gli interventi programmati ammontano a 97 milioni di euro, mentre quelli in corso sono 515 milioni di euro, destinati per oltre i due terzi al porto di Taranto (Fig. 9). Osservando le fonti finanziarie emerge come il Documento metta a sistema interventi contenuti in precedenti strumenti di pianificazione. Il 73% di tutte le risorse relative agli investimenti in corso derivano dal Contratto Istituzionale di Sviluppo per Taranto, mentre sul porto di Brindisi, destinatario del 13% delle risorse, gli interventi in corso di realizzazione appartengono quasi esclusivamente al ciclo di programmazione comunitaria 2007-2013 e a vecchie Delibere CIPE (Tab. 8).

Fig. 9 – Interventi inseriti nel Programma di Sviluppo dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano (DGR 586/2018) per città e tipologia (valori in milioni di euro).



Fonte: Regione Puglia. Elaborazioni IPRES (2018).

⁶ X Legislatura, IV Commissione, Verbale IV n.139, Audizione del 12/03/2018 ore 12,00.

Tab. 8 - Interventi inseriti nel Programma di Sviluppo dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano (DGR 586/2018) per città e fonte di finanziamento (valori in milioni di euro).

Città / Fonte di finanziamento	Interventi in corso	% sul totale
Bari	42,26	8,20
Provveditorato Interregionale OO.PP	42,26	8,20
Brindisi	68,03	13,21
Autorità Portuale di Brindisi	12,15	2,36
Autorità Portuale di Brindisi / Dec. MIT	10,74	2,09
Del. CIPE 06/11/2009 Trasporto nel Mezzogiorno	7,00	1,36
Del. CIPE 143/2009 Autostrade del Mare	7,84	1,52
FESR 2007-2013	21,74	4,22
FESR 2007-2013 / Del. CIPE 35/2005	4,56	0,89
PON Reti e mobilità 2007-2013	4,00	0,78
Taranto	404,76	78,59
CIS	377,00	73,20
PON Infrastrutture e reti 2014-2020	27,76	5,39
Totale complessivo	515,04	100,00

Fonte: Regione Puglia. Elaborazioni IPRES (2018).

4. CONCLUSIONI

La Puglia e l'Italia nel suo complesso potrebbero scontare la mancanza di una completa visione di sistema, che ha impedito di razionalizzare gli investimenti in base alla vocazione degli scali. Le lentezze burocratiche e procedurali hanno reso difficile realizzare ed adeguare le infrastrutture e non hanno assicurato efficienza nei tempi e nei costi di gestione delle merci nei porti, a differenza di quanto accaduto in molti porti del Mediterraneo. I porti della sponda sud del *Mare Nostrum* garantiscono, infatti, minori costi operativi e, come quelli spagnoli, hanno infrastrutture ampliate e modernizzate recentemente che possono offrire servizi efficienti, anche grazie a tempi minori nelle pratiche doganali e burocratiche.

Vi si aggiunge il fatto che le risorse pubbliche disponibili per rilanciare il settore della portualità sono esigue se confrontate con le capacità di investimento che le grandi compagnie potrebbero mettere in campo. Occorre, quindi, massimizzare l'efficienza nella realizzazione di quelle infrastrutture strategiche che possono attrarre investimenti privati. A titolo di esempio, le compagnie cinesi stanno mettendo in atto un massiccio piano di investimenti nel Mediterraneo: nel Pireo, dove la cinese Cosco detiene dal 2016 il 67% (368 mln €) del porto, è stato creato un centro per la distribuzione dei container cinesi diretti verso l'Europa meridionale e orientale; in Italia gli investimenti cinesi si sono concentrati su Vado Ligure.

I porti pugliesi possono, pertanto, individuare una propria strategia di sviluppo tenendo conto delle dinamiche globali di specializzazione e delle esigenze in termini di sostenibilità ambientale e sociale. Occorre valutare accuratamente vantaggi (tra cui

impatto diretto e indotto sull'occupazione e sulle imprese del comparto, connessioni con le aree retroportuali) e svantaggi (effetti sulle risorse naturali, inquinamento) dello sviluppo portuale, includendo costi, opportunità ed esternalità negative, e valutando una stretta interdipendenza tra città e porto. Occorre potenziare il concetto di porto come centro di attività economiche integrato con la città, nel quale si svolgono non solo le tradizionali attività *port related*, ma, grazie all'ICT, si sviluppano attività collaterali.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

Aniello V., 2018, *Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate, Misure per lo sviluppo dei porti ed elementi per una valutazione d'impatto*, Documento di ricerca,

http://www.fondazioneNazionaleCommercialisti.it/filemanager/active/01271/2018_05_29_Zone_economiche_speciali.pdf?fid=1271.

Mastrorocco N., Calò E., 2016, *Governance, policy e dinamiche dei porti pugliesi*, Nota tecnica 30/2016, Bari,

http://www.ipres.it/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=929:nota-tecnica-302016-governance-policy-e-dinamiche-dei-porti-pugliesi-q&id=18:2012note-tecniche&Itemid=277&start=20.

Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2018, *Documento di economia e finanza 2018, Allegato Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica*, Roma.

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Conferenza Unificata, 2017, *Parere sullo schema di DPCM concernente l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES)*, Repertorio atti n. 161/CU del 6 dicembre 2017, Roma.

Regione Puglia, 2017, *DGR 7 giugno 2017 n. 899. Seguito DGR n.1270/2016. Costituzione Gruppo di Lavoro Z.E.S. per l'area tarantina*, Bari.

Regione Puglia, 2018, *DGR 10 aprile 2018 n. 586, Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese - Lucano – Presa d'Atto*, Bari.

SRM, 2017, *Italian Maritime Economy. Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla via della seta. Rapporto annuale 2017*, Napoli, Giannini Editore,.

www.assoporti.it/

www.istat.it

www.ponir.mit.gov.it

A cura di

Elisa CALÒ (elisa.calo@ipres.it)

Nunzio MASTROROCCO (nunzio.mastrorocco@ipres.it)

Luglio 2018

IPRES Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali
70122 Bari Piazza Garibaldi, 13

T +39 080 5228411 F +39 080 5228432 ipres@ipres.it – ipres_certificata@pec.it – www.ipres.it