



I nuovi fattori di attrazione degli investimenti produttivi: Porti, ZES e le sfide Green

Massimo DEANDREIS

General Manager – SRM

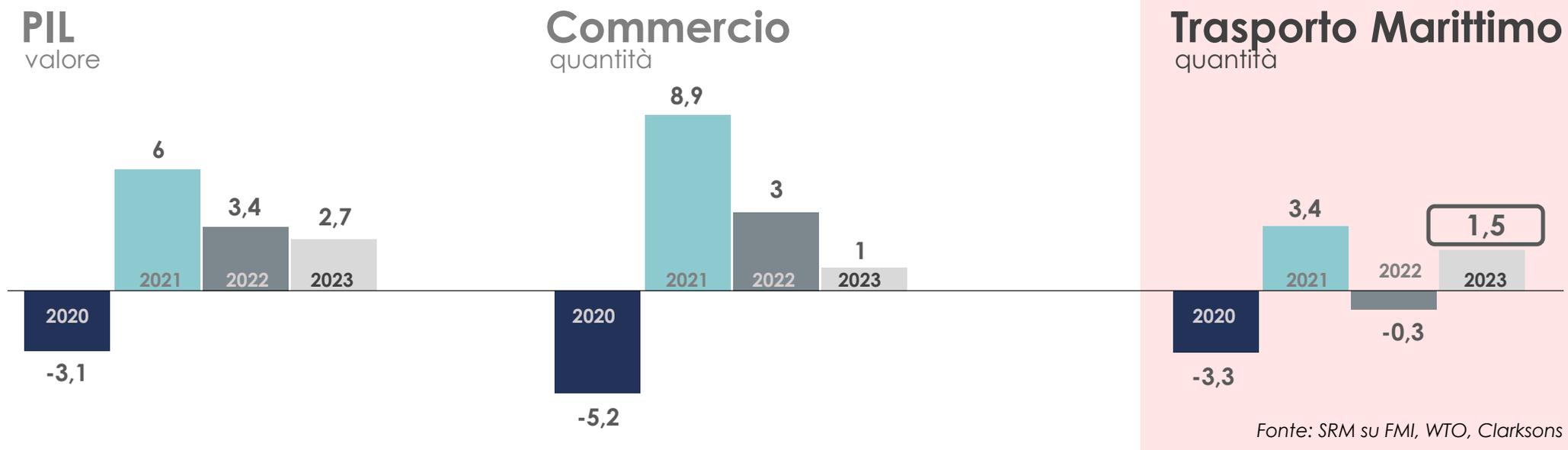
Alessandro PANARO

Head of Maritime & Energy Dept., SRM

Cagliari, 16 febbraio 2023

Le turbolente tendenze macroeconomiche

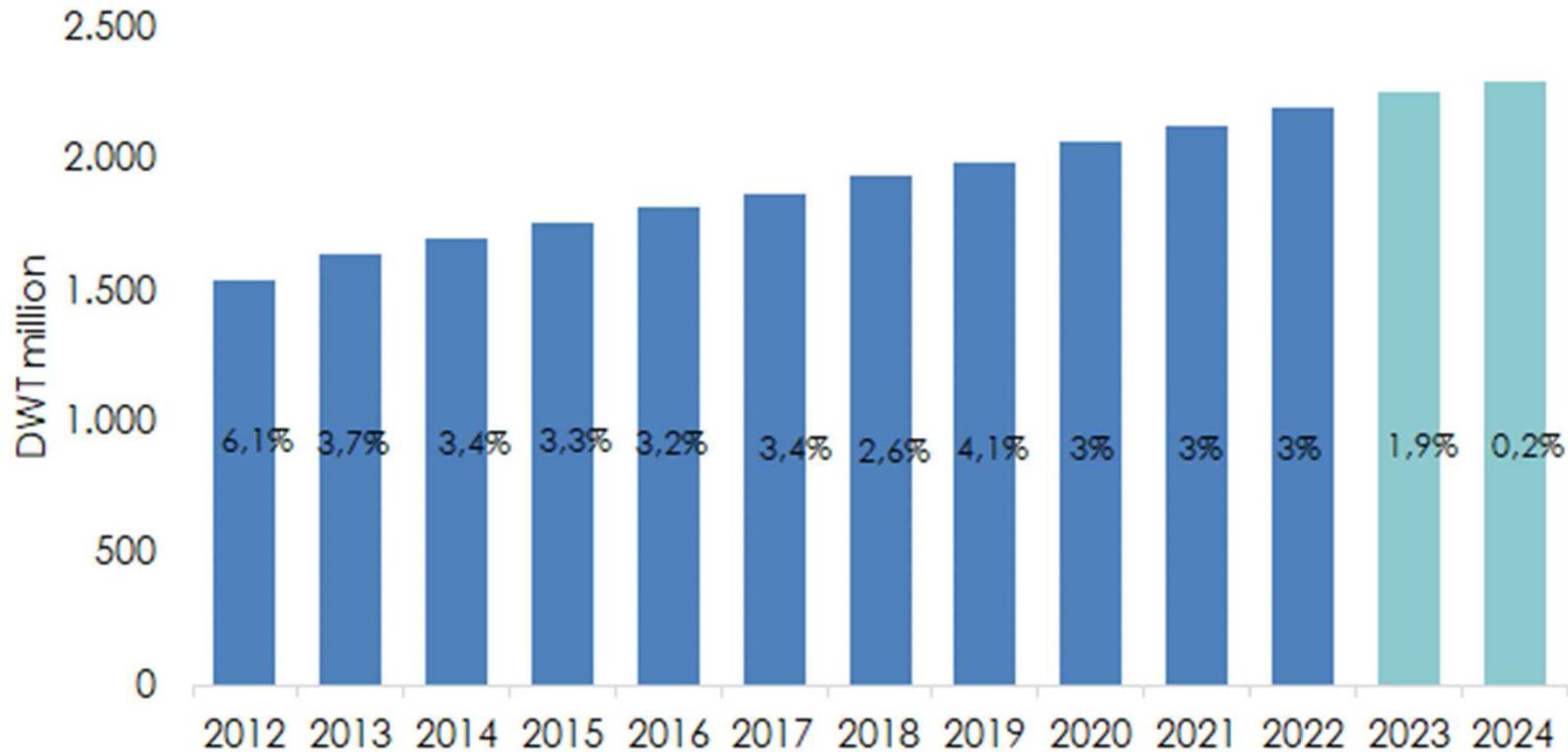
Trend PIL, commercio internazionale, trasporto marittimo var % annua (2020-2023)



- L'economia mondiale è ancora in crescita anche se è messa a dura prova.
- Si prevede che il **commercio marittimo globale chiuderà il 2023 con un +1,5%** a 12,2 miliardi.

Aumenta la flotta globale, trascinata dalle containership

Crescita della flotta globale



Fonte: SRM su Clarksons

- La domanda di navi si stima aumenterà del 10% a causa dell'EEXI e delle velocità di navigazione inferiori; allo stesso tempo il 7-8% della flotta sarà liberato dalla congestione entro la primavera del 2023 al più tardi.



Effetti del rallentamento del trade e della maggiore offerta sullo shipping: giù i noli container

Drewry's composite World Container Index al 2 febbraio 2023: **2.034\$**

VoW **-1%** **VoY** **-78%**

Da Shanghai verso



Rotterdam: 1.732\$

-0,5% -87%



Genoa: 2.727 \$

-2% -79%



Los Angeles: 2.056\$

-1% -81%

New York: 3230\$

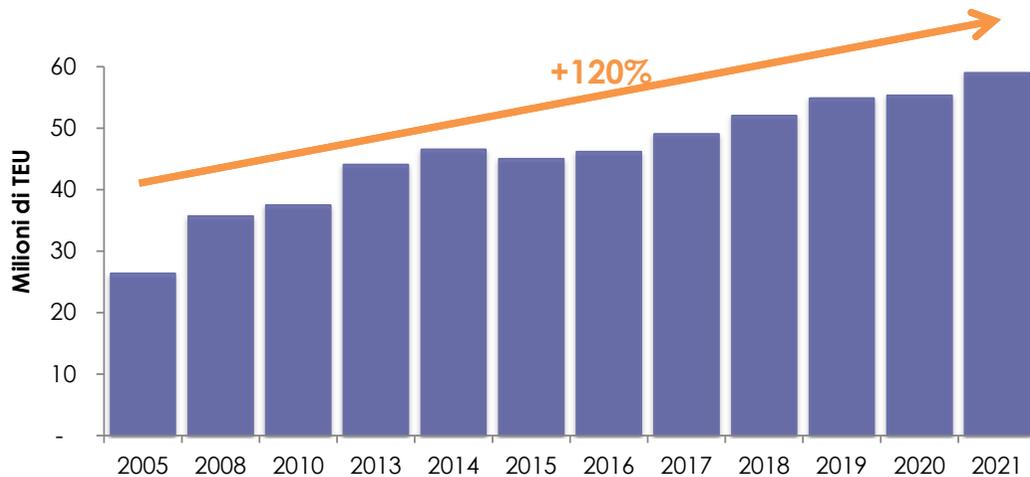
-0,3% -76%

Fonte: SRM su Drewry



Mediterraneo al centro di grandi trasformazioni e luogo ideale per lo sviluppo delle Free Zone

Trend top 25 container MED port 2005-2021
Mln TEU



I Top 10 Med container Port sono tutti dotati di una Free Zone

Port	2022	Free Zone
Tanger Med	7.596.845	Free Zone
Valencia	5.076.206	ZAL
Piraeus	4.930.088	Free Zone
Algeciras	4.762.808	ZAL
Port Said	3.865.320	Free Zone
Barcelona	3.522.280	ZAL
Gioia Tauro	3.470.000	ZES
Marsaxlokk	2.970.000	Porto franco
Ambarli	2.942.550	Free Zone
Genoa	2.532.089	ZLS

I porti Med crescono anche grazie allo sviluppo degli investimenti nelle **ZES**...come ad esempio **Tanger Med** primo porto del Mediterraneo con 7 mln di TEU movimentati.

Le ZES elemento ormai strutturale di policy globale

145

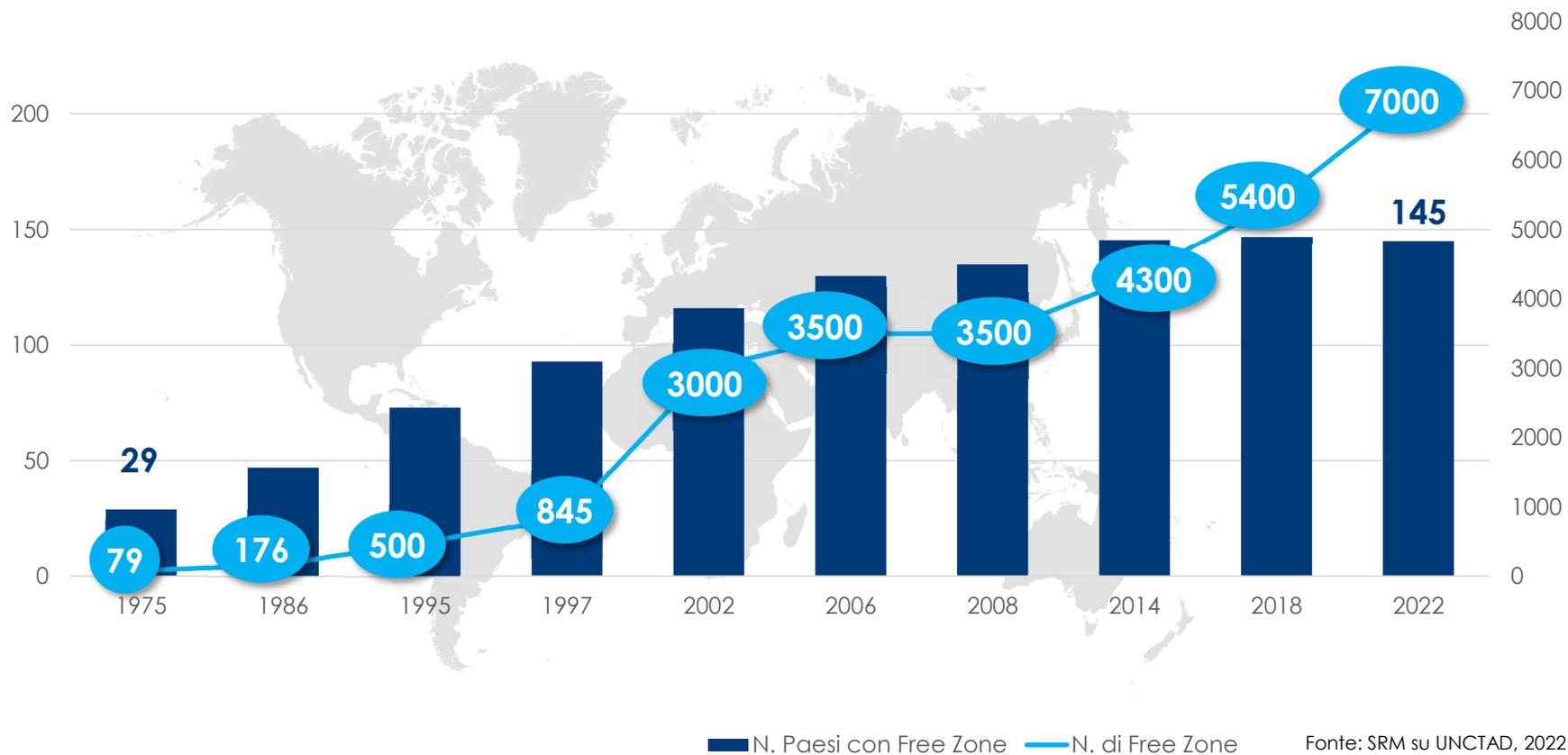
PAESI
DOTATI DI
FREE ZONE

7.000+

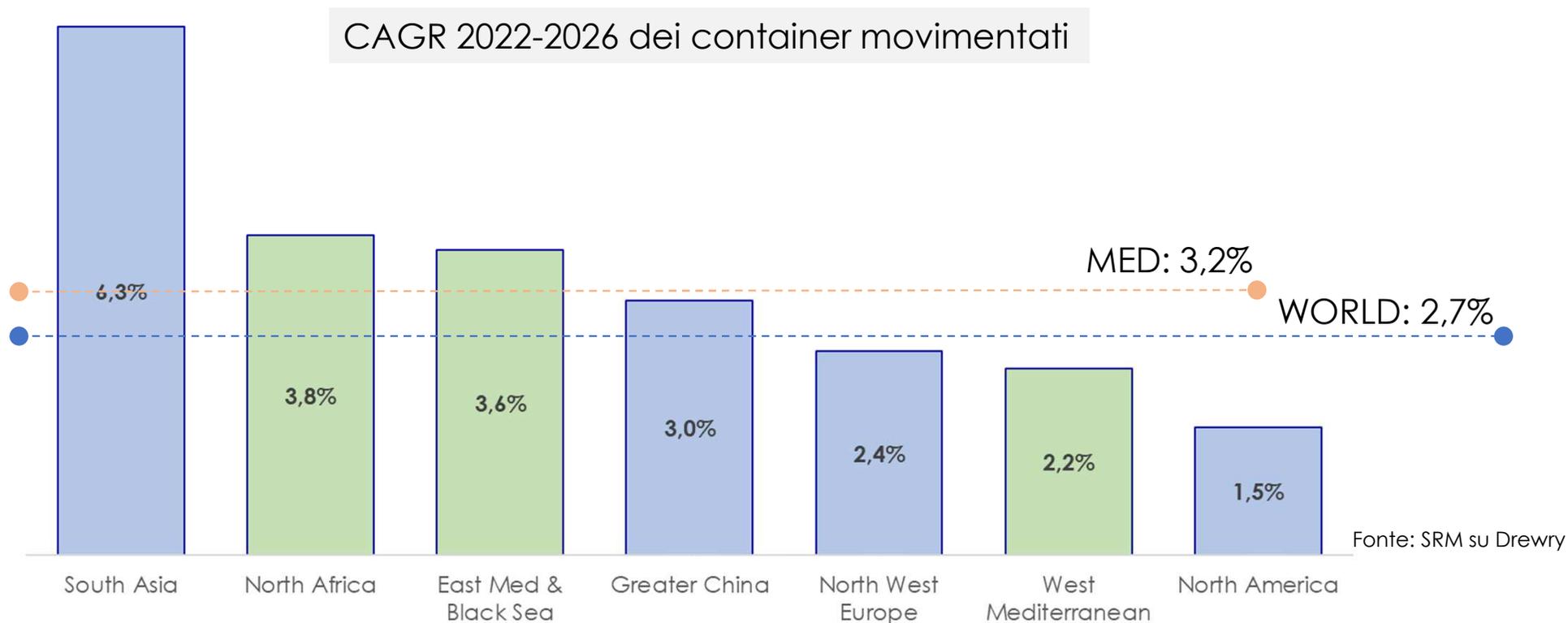
FREE ZONE
NEL MONDO

100M+

LAVORATORI
NELLE
FREE ZONE



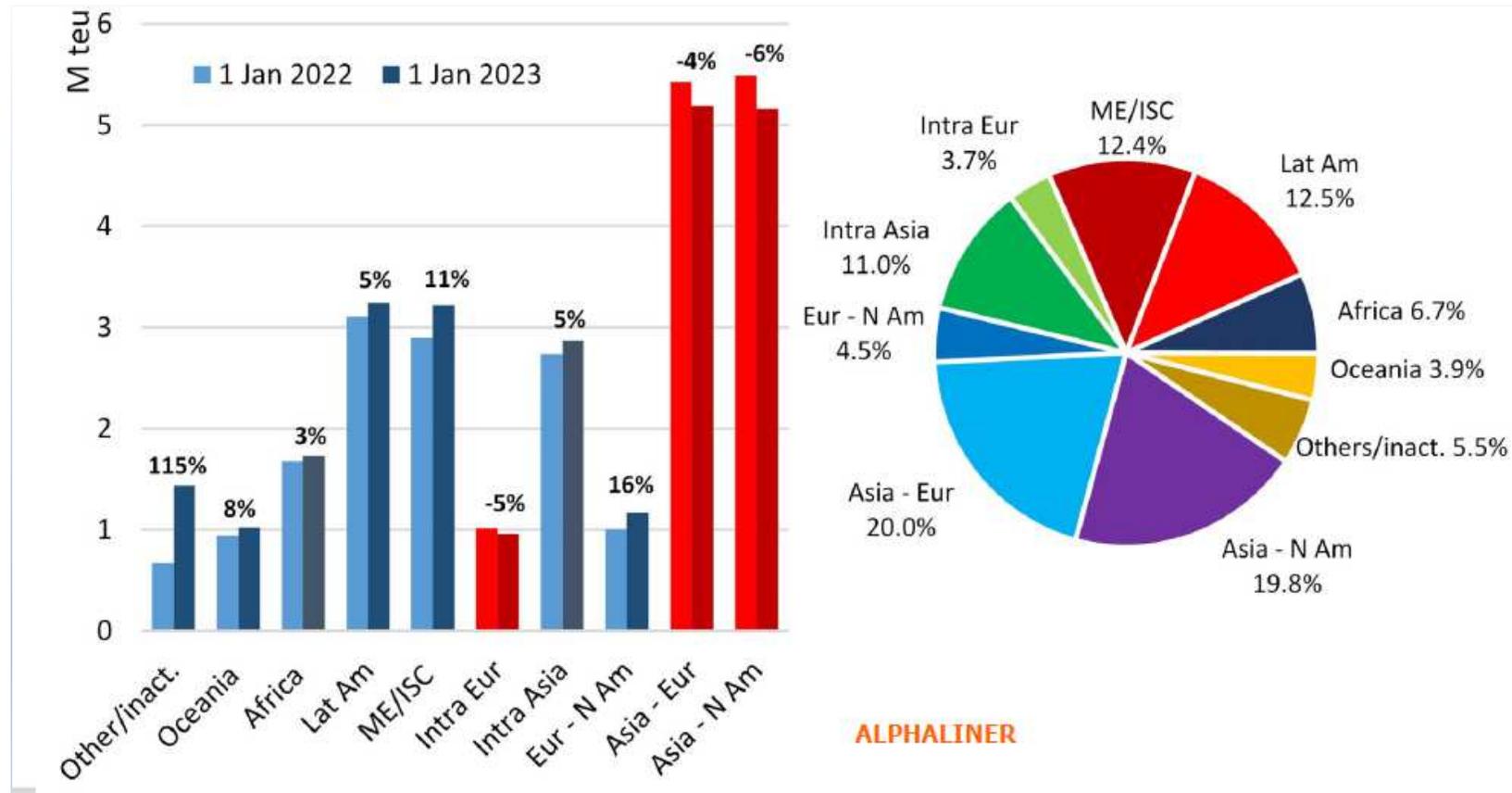
Le previsioni sul traffico container sono favorevoli ai porti del Mediterraneo



- Nei prossimi 4 anni è prevista una **crescita dell'area Med superiore alla media del mondo** e a grandi aree come **Cina e Nord America**.

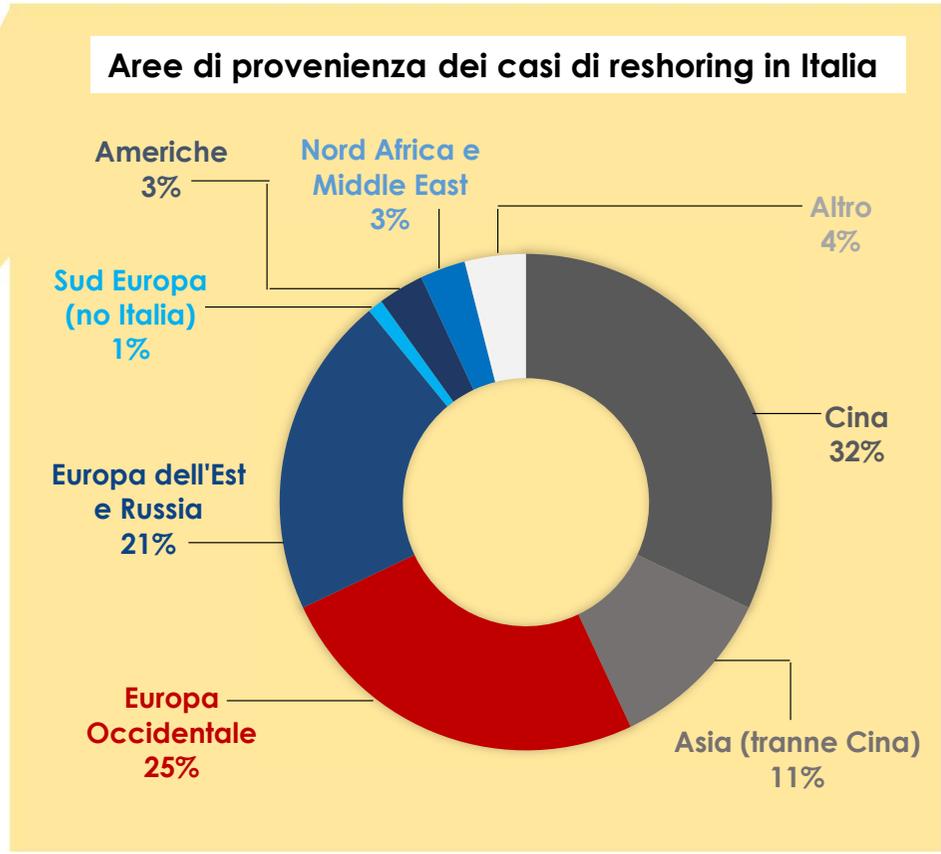
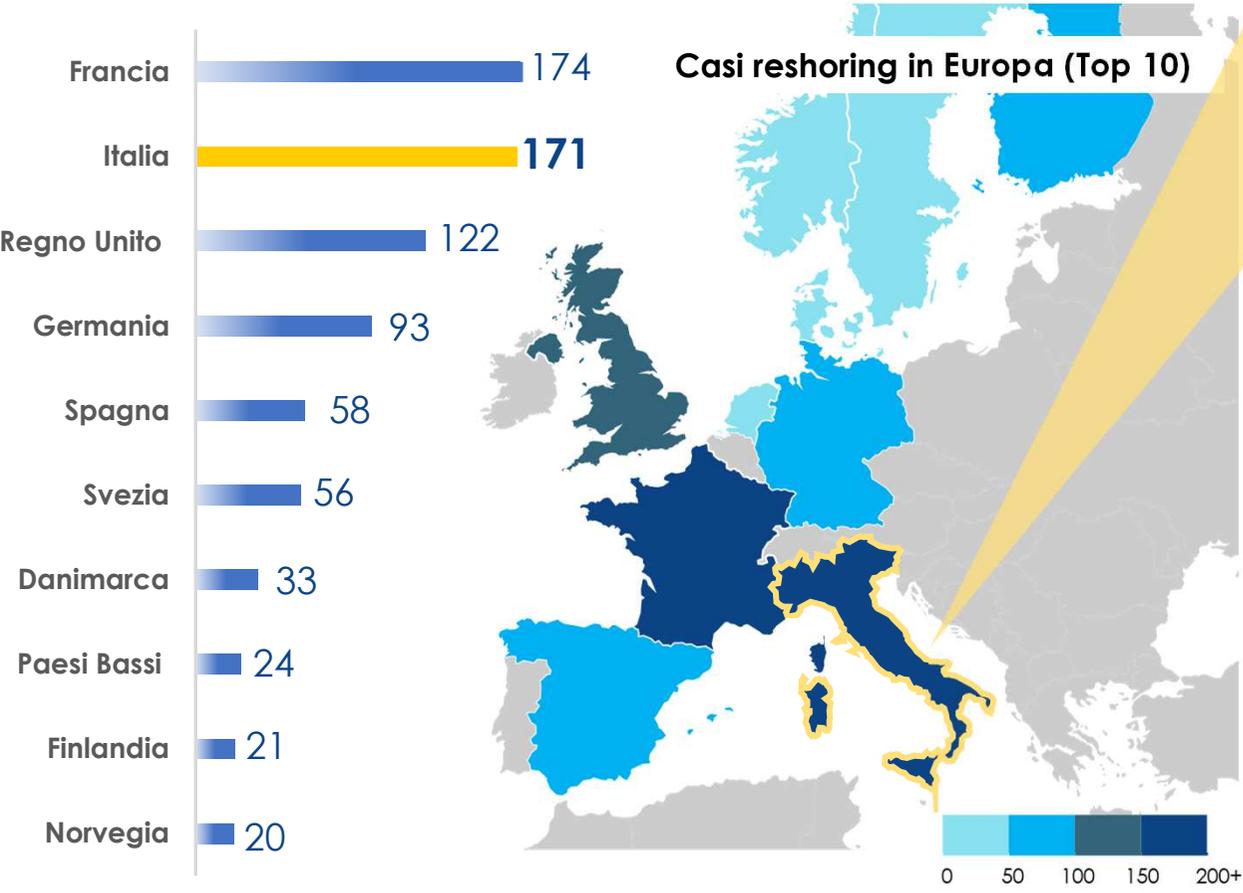
Calano i traffici sulle main East-West mentre le rotte regionali crescono

8



□ La capacità sulle 2 principali rotte Est-Ovest (Asia-Europe e Transpacific) è calata dal 43,7% al 39,8%...può essere un segnale anche di spinta al reshoring.

Italia al 2° posto per reshoring in Europa



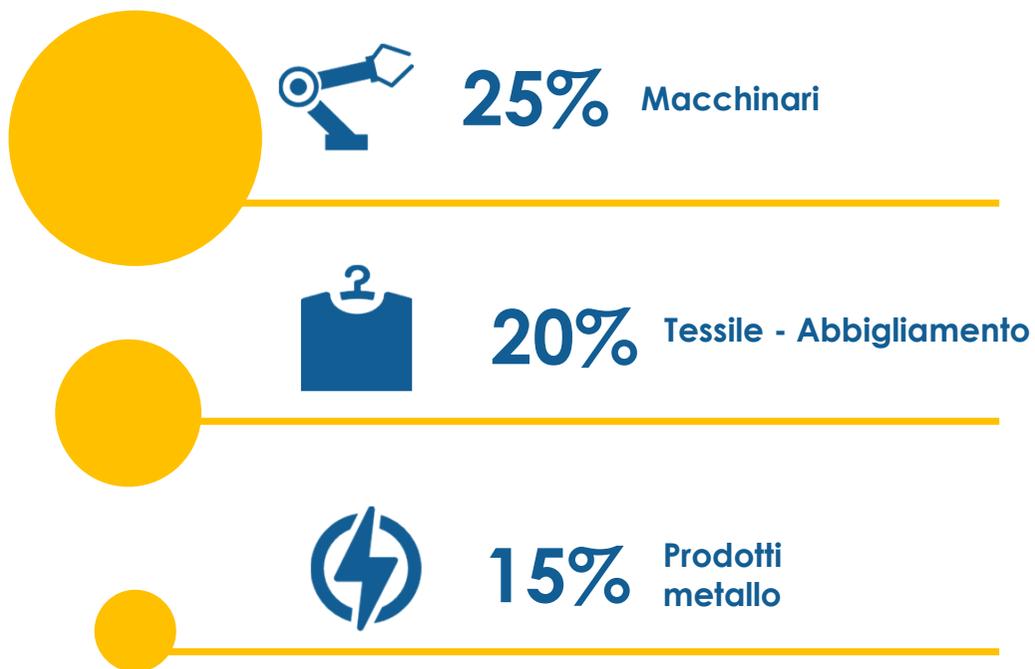
Fonte: SRM su Polimi 2022

- L'**Italia** al **secondo posto** in Europa per casi di **reshoring**.
- Il 43% del **reshoring** in Italia proviene da imprese localizzate nel **Far East (Cina 32%)**.



I settori e le ragioni di domanda di reshoring in Italia

Settori



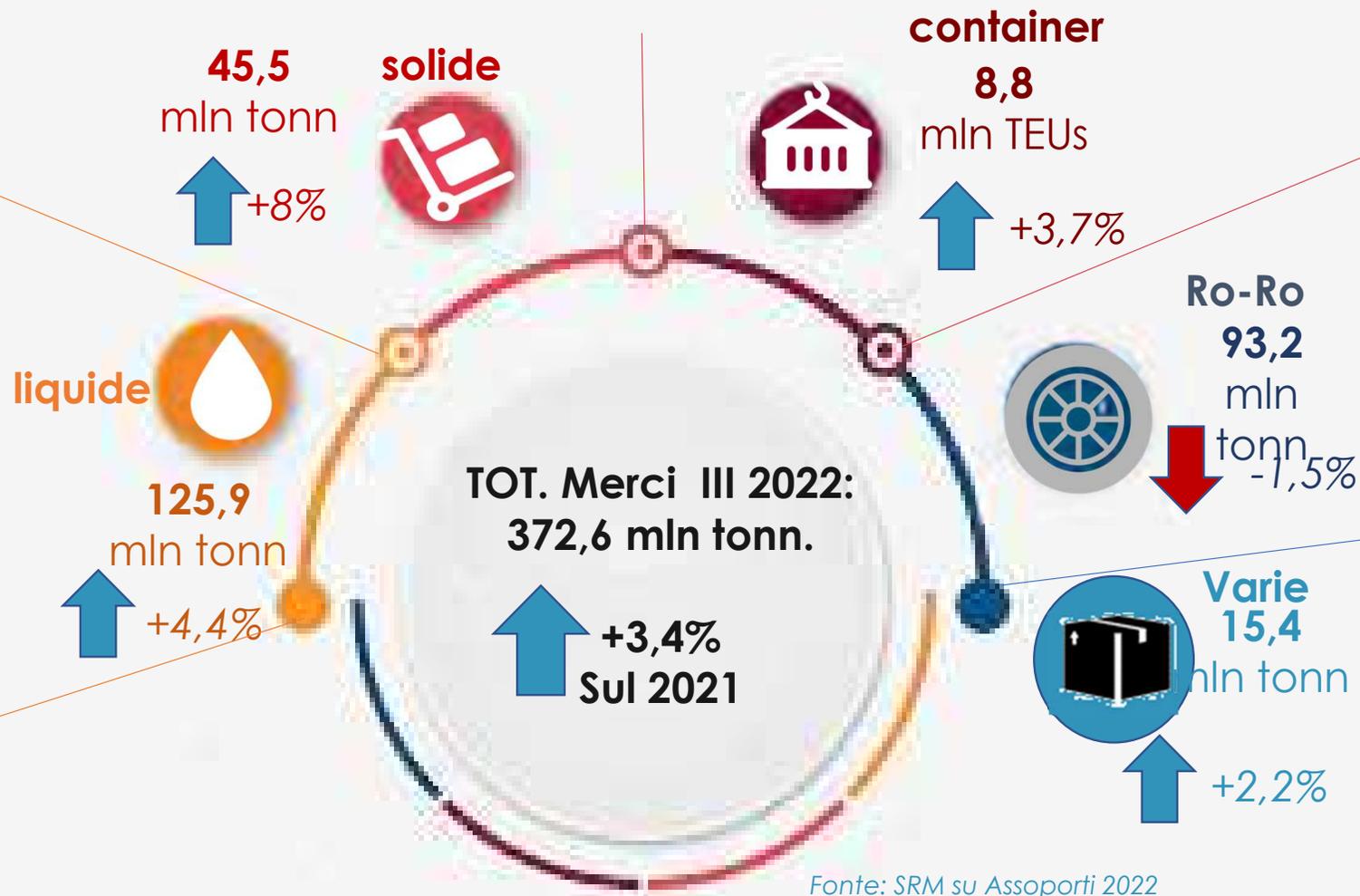
Perché il backshoring?

«1» poco rilevante – «5» molto rilevante



Fonte: SRM su Polimi 2022

I Porti italiani sono in ripresa (III trimestre 2022)



Movimentazione portuale III trimestre 2022 – dati in mln tonn e var % sul 2021

Un importante contributo per favorire il *reshoring* può venire dalle ZES/ZLS

- **Intesa Sanpaolo** ha stanziato per le **ZES** e le **ZLS** un plafond di **i 5 miliardi di euro e..**
- **...sta** inoltre organizzando un **road show** che vedrà la presenza su **piazze importanti di meeting con primari investitori**

- Il PNRR ha destinato **alle ZES** 630 mln di investimenti



ZES



ZLS

Italia:

Un energy gateway
per il Med

I porti italiani sono chiamati ad un grande cambiamento. Non più solo nodi logistici ma anche hub energetici strategici

- Il sistema portuale italiano ha un'importante **caratterizzazione energetica**: il 34% è costituito da rinfuse liquide.
- I **primi 5 porti** energetici italiani **concentrano circa il 70%** del traffico e sono: Trieste, **Cagliari**, **Augusta**, **Milazzo** e Genova.
- Il Sud concentra la maggiore **capacità di raffinazione**.
- L'Italia è una **porta d'accesso per i nuovi flussi energetici dal Nord Africa e dall'area del Caspio verso l'Europa**. L'80% delle importazioni di gas nel 2022 (gennaio-ottobre) avviene via gasdotto. Il 64% del gas importato via gasdotto arriva al Sud.
- Le **interconnessioni** di rete con l'UE sono fondamentali per un **futuro a basse emissioni di carbonio (energie rinnovabili e idrogeno)**; sfida per capitalizzare le energie rinnovabili prodotte nei Paesi dell'area MENA.



Fonte: elaborazioni SRM su Assoporti e UNEM, 2022 

Molto del traffico energy italiano si concentra sulla Sardegna

Incidenza dell'energy sull'import export via mare della Sardegna. Trend



Aspetti rilevanti

- **97% dell'import-export via mare.**
- il **trade** via mare è per il **90%** costituito da **traffico energetico.**
- **intensa ripresa dei traffici** dopo il Covid.
- il dato di **settembre '22 è superiore** al **livello annuale** di tutto il periodo precedente.
- in Sardegna operano tra le principali **aziende energy** del mondo.

Le merci scaricate (IMPORT).

Sett. 22



Le merci caricate (EXPORT).



Fonte: SRM su Coeweb ISTAT, 2023

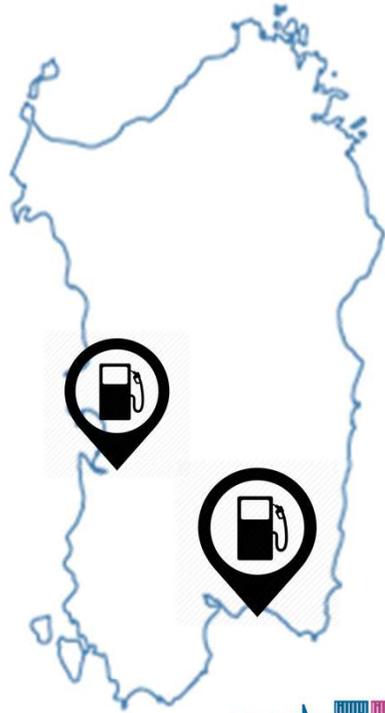
I principali numeri dell'Autorità di Sistema Portuale Mar di Sardegna riflettono la vocazione economico-produttiva

15



- **La AdSP Mare di Sardegna** si compone di **8 porti** ed è una delle più estese territorialmente.
- Le *performance* delle merci della Adsp (dicembre '22 su anno precedente):
 - **Rinfuse liquide** oltre **26 milioni di tonn. (+1,2%)**.
 - **Rinfuse solide** quasi **5,6 milioni di tonn. (+26,4%)**.
 - **Ro-Ro** **11,9 milioni di tonn. (-12,3%)**. Calo di domanda dovuto soprattutto al conflitto.
 - **Container** circa 140mila TEU **(+27,9%)**.
 - **Totale tonnellate di merci** trasportate **43,8 milioni di tonn.** Quasi in linea col 2021 (-0,4%).

Le opportunità sono legate soprattutto a 2 servizi: il **BUNKERING** e il **GNL (Gas Naturale Liquefatto)**



- Le nuove navi richiedono **carburante navale a basso contenuto di zolfo**.
- Si aprono nuove opportunità di business per il servizio di bunkeraggio secondo le nuove esigenze.
- I porti del Nord Europa si stanno attrezzando e grandi realtà portuali come **Singapore** o **Malta** nel Mediterraneo, hanno fatto del **bunkering un fattore chiave di successo** e di attrazione dei traffici navali.
- L'**AdSP**, in accordo con la società Saras, ha avviato **nel Settembre 2019 il servizio di bunkeraggio navale**.
- La Sardegna si propone di essere un punto di riferimento per il **GNL** con la presenza di facilities per il gas ad **Oristano**.





PNRR e nuovi modelli portuali: lo sviluppo dei Green port

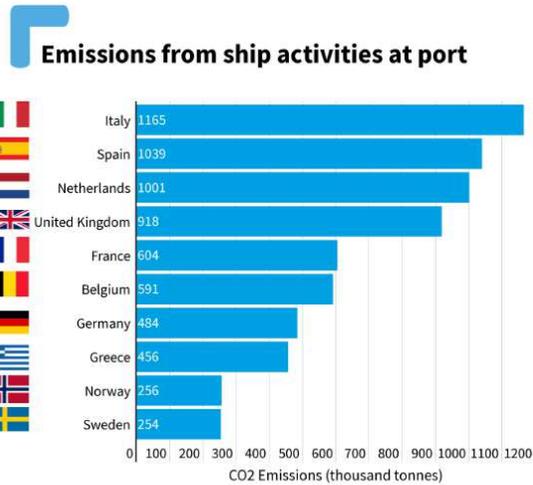
Alessandro PANARO
Head of Maritime & Energy Dept., SRM

Gli obiettivi di sostenibilità per i porti



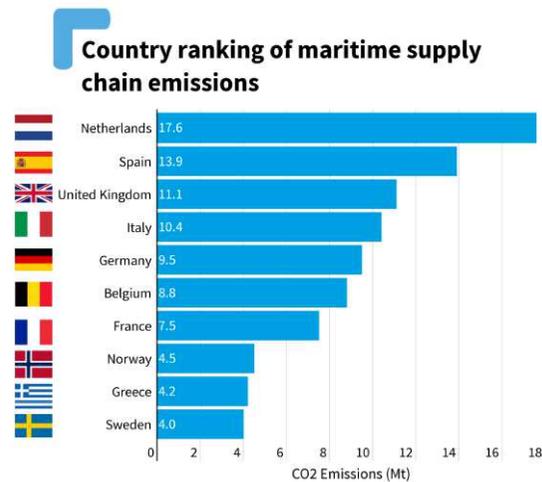
Fonte: ESPO

Le classifiche dei Paesi sul tema della emissioni



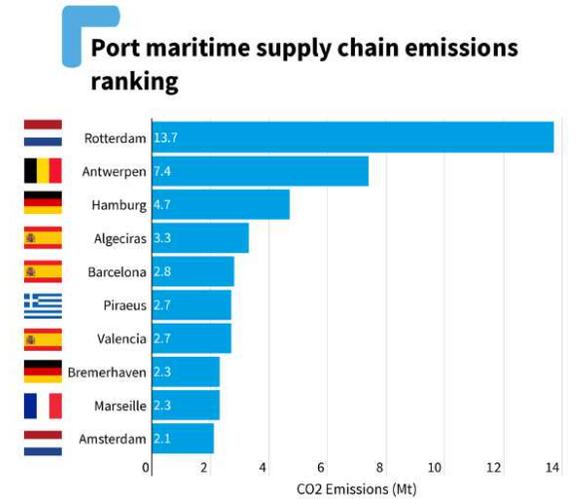
Note: Ship emissions at port, referred to as 'at-berth' emissions, are those that come from port activities like loading, unloading and refuelling. An alternative to running the ship engine using traditional fuels would be to plug in to shore-side electrification infrastructure at port. Data from 2018.

Figure 4: Emissions from ship activities at port by Member State



Note: This includes emissions associated with ports across the maritime supply chain in 2018 falling under the scope of shipping emissions reported in the EU MRV. Calculations are based on MRV figures and ports' cargo trade from Eurostat databases mar_go_am and mar_pa_qm.

Figure 2: Maritime supply chain emissions ranking by Member States

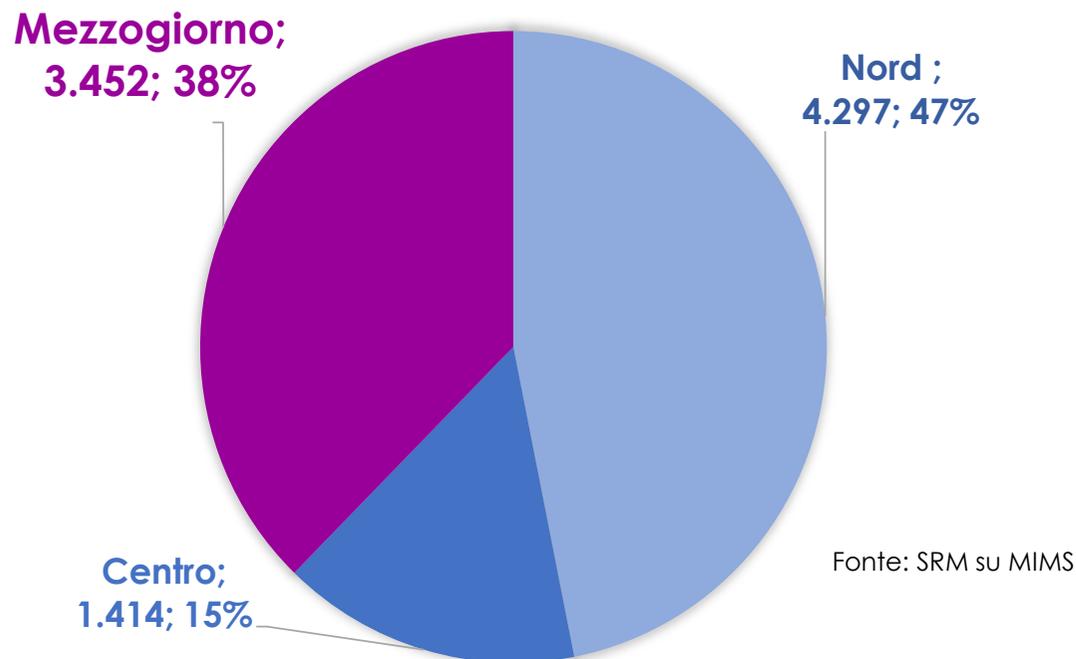


Note: This includes emissions associated with ports across the maritime supply chain in 2018 falling under the scope of shipping emissions reported in the EU MRV. Calculations are based on MRV figures and ports' cargo trade from Eurostat databases mar_go_am and mar_pa_qm.

Figure 1: Maritime supply chain emissions ranking by port

PNRR: outlook sulle risorse assegnate ai porti e alla logistica

Risorse assegnate* - dati in milioni di euro e %



Risorse e progetti assegnati per AdSP (sogg. Attuatore)



Assegnati dal MIMS al settore **€9,164 mld** per il potenziamento infrastrutturale, interconnessione ferroviaria, sostenibilità.

Una **quota forte** è assegnata al **Mezzogiorno (38%)**. Liguria e Sicilia sono le principali regioni beneficiarie.

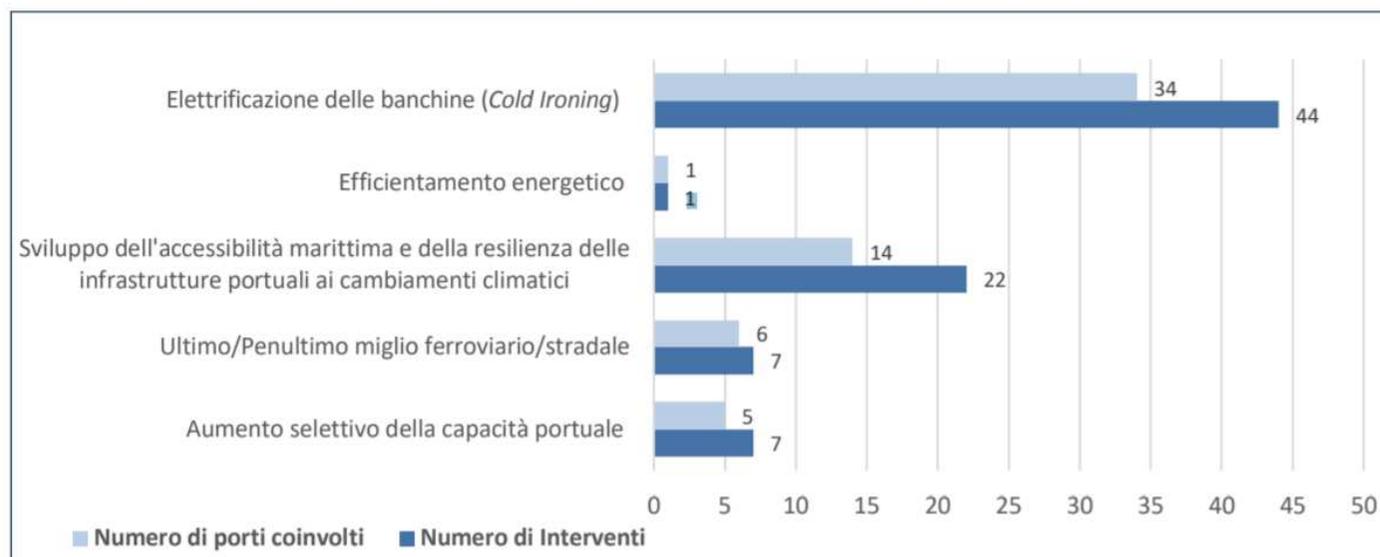
*PNRR+Piano Nazionale Complementare+Decreto Porti+Altre fonti

Le tipologie di investimento previste nel Piano Nazionale Complementare

21

- Con il Decreto Ministeriale del 13/8/2021, n. 330 sono stati ripartiti **2,835 miliardi di euro**. Esercizi dal 2021 al 2026.
- circa il **43% delle risorse è attribuita al Mezzogiorno**.
- 83 interventi suddivisi in 5 ambiti d'intervento.

Figura 6b – Numero di interventi e numero di porti coinvolti



Fonte: DM n. 330 del 13/08/2021



ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici: l'obiettivo del progetto è migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi.

1,47 mld€



RESILIENZA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI



AUMENTO SELETTIVO DELLA CAPACITÀ PORTUALE

Aumento selettivo della capacità portuale: l'obiettivo degli investimenti proposti è quello di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche.

390 mln€

RISULTATI ATTESI

- ↓ Tempo la nave in porto
- ↓ Emissioni

- ✓ miglioramento dell'accessibilità marittima, aumento dei traffici e riqualificazione delle aree portuali
- ✓ riorganizzazione aree operative e delle relative funzioni per specifiche attività (in particolare Ro-Ro e container)

Fonte: SRM su MIMS



**ULTIMO/PENULTIMO
MIGLIO
FERROVIARIO/STRADALE**

Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale: l'obiettivo dell'investimento è realizzare una serie di collegamenti dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale per ridurre il problema del collegamento dei porti italiani con le zone di destinazione/origine delle merci, soprattutto su rotaia. La minore connettività crea difficoltà nella gestione efficiente delle merci, rendendo i porti italiani meno competitivi e aumentando la congestione e l'inquinamento nei centri urbani.

250 mln€



**EFFICIENTAMENTO
ENERGETICO**

Efficientamento energetico: l'obiettivo è realizzare un progetto pilota di efficienza energetica denominato "Stretto Green" che interesserà i porti dell'Autorità dello Stretto (Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria), incentivando la transizione energetica della mobilità marittima predisponendo l'elettificazione delle banchine dei porti AdSP dello Stretto.

50 mln€

RISULTATI ATTESI

- ↓ **Congestione in porto**
- ↑ **Efficienza nei trasporti**
- ↓ **Emissioni**

- ✓ sviluppo intermodalità con riduzione tempi di trasporto, miglioramento della sicurezza e benefici ambientali
- ✓ miglioramento della sicurezza della struttura portuale ed utilizzo carburanti alternativi

Fonte: SRM su MIMS



Elektrificazione delle banchine (cold ironing): Il progetto si pone l'obiettivo di elettrificare le banchine al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025. L'investimento proposto, in linea con gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti, si concentrerebbe in prevalenza sui porti appartenenti alla rete TEN-T. Esso consiste nella realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO2, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.

675,63 mln€

Fonte: DM MEF del 15/07/2021

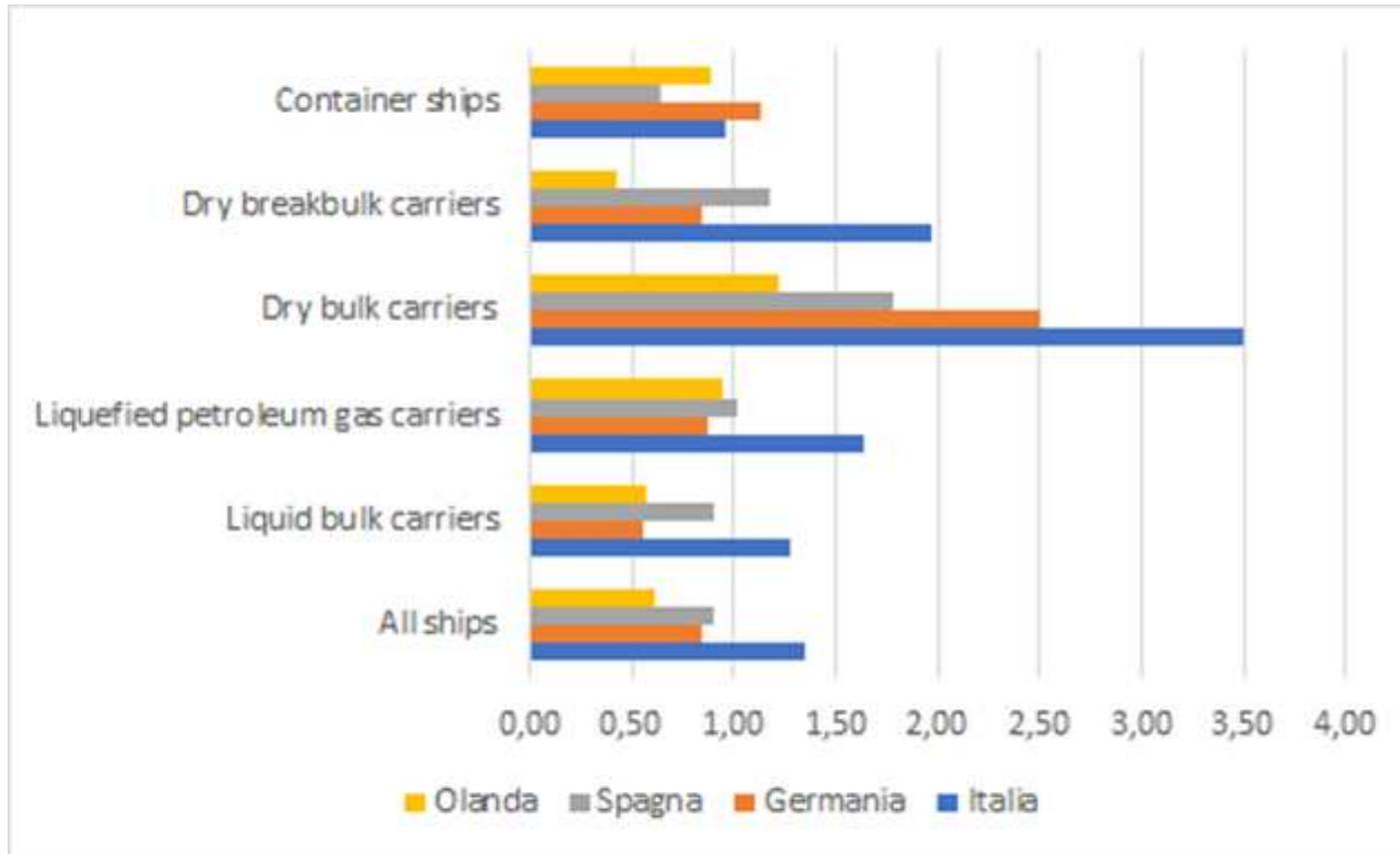
RISULTATI ATTESI

- ↓ Riduzione utilizzo motori ausiliari
- ↓ Emissioni

✓ abbattimento delle emissioni inquinanti

Fonte: SRM su MIMS

Driver di competitività: i tempi di attesa



L'Italia purtroppo vanta in alcuni comparti primato delle attese
...in particolare nelle Dry Bulk
 Un tale fenomeno incide anche sulla sostenibilità e sull'efficienza portuale

Fonte: UNCTAD

Ulteriori risorse per lo sviluppo sostenibile dei porti

■ Programma di Azione e Coesione «Infrastrutture e Reti»

470 milioni di euro

di cui il **100% al SUD**

Digitalizzazione
della logistica

Recupero
waterfront

Accessibilità
turistica

Green Ports

■ GNL

220 milioni di euro

Ad oggi finanziati alcuni progetti tra cui:

- Ivi Petrolifera ad Oristano, 720 mila€
- Comet a Messina, 355mila€

90 mln€: Realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale nel territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti , in particolare nel **settore marittimo**

40 mln€: Realizzazione di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto(GNL) e Bio-GNL in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio

90 mln€: Garantire la disponibilità di servizi di rifornimento mobile di GNL e Bio-GNL in ambito portuale mediante l'acquisto di apposite **unità navali** destinate alle attività di bunkeraggio

Fonte: SRM su MIMS

270 milioni di euro

- **9 ADSP beneficiarie:** Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mar Adriatico Settentrionale, Mar Adriatico Orientale e **Mar di Sardegna**.

- **Obiettivo: ridurre del 20% le emissioni annue totali di CO₂ e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali.**
 - Cosa è un Green Port?
 - la produzione di **energia da fonti rinnovabili** e **l'efficienza energetica**;
 - la riduzione delle **emissioni inquinanti delle navi in banchina**;
 - l'utilizzo di **mezzi di trasporto elettrici**;
 - interventi sulle **infrastrutture energetiche portuali non efficienti** e per l'utilizzo dell'elettricità.

Progetto *Green Ports*. Ripartizione delle risorse tra le 9 ADSP

28

Autorità di Sistema Portuale	Quota base corretta e arrotondata	Quota base corretta e arrotondata (riservati ai concessionari /terminalisti)	TOTALE
	(milioni di €)	(milioni di €)	(milioni di €)
Mar Ligure Occidentale	35	8	43
Mar Ligure Orientale	22	5,5	27,5
Mar Tirreno Settentrionale	33	5	38
Mar Tirreno Centro Settentrionale	22	4	26
Mare Adriatico Centrale	20	4	24
Mar Adriatico Centro Settentrionale	19	4	23
Mar Adriatico Settentrionale	22	4,5	26,5
Mar Adriatico Orientale	24	5,5	29,5
Mar di Sardegna	28	4,5	32,5
TOTALE	225	45	270

- A dicembre 2022 una prima tranche del finanziamento, pari a **115 milioni di euro**, è stata approvata.
- Sono stati aggiudicati **31 progetti di 8 ADSP** per realizzare interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti

- Obiettivo **pacchetto “Fit for 55”**. Una nave collegata al cold ironing riduce le emissioni di CO₂, secondo il ciclo dal pozzo alla ruota, di circa **il 70%** e quelle di NOx, PM10, PM2,5 di oltre **il 90%**.
- Ovviamente, per il funzionamento dell'infrastruttura è necessario che **sia la banchina sia la nave siano predisposte per realizzare tale collegamento**.
- Le risorse finanziano interventi finalizzati al superamento di vincoli sia sotto il profilo dell'offerta (infrastrutture) che della domanda (navi).
- **Vincoli dell'offerta:**
 - tempi di sviluppo dei progetti superiori ai 4/5 anni a causa di processi autorizzativi complessi e lunghi;
 - tempi di ritorno lunghi e incerti per le AdSP e gli operatori interessati ad investire in queste infrastrutture;
 - una filiera logistica complessa con molti stakeholder da coordinare;
 - gap regolatori e normativi.
- **Vincoli della domanda:**
 - mancanza di competitività economica della tariffa elettrica ad uso industriale rispetto al costo di autoproduzione di energia elettrica a bordo nave;
 - navi predisposte al cold ironing, quindi investimenti per il retrofit del naviglio esistente.

FOCUS. Cold ironing. Risorse disponibili e riforme

30

755 milioni di euro

(di cui 700 milioni forniti dal Piano Nazionale Complementare) per finanziare il 100% degli investimenti per l'elettificazione di **47 porti**;

- Il **48,3% delle risorse** è stato destinato alle regioni del **Sud**.
- Dei progetti selezionati, **234,6 milioni di euro** sono assegnati alle **Autorità di Sistema del Mezzogiorno (pari al 41% del totale)**. Le risorse maggiori ad ADSP Mare di Sicilia Orientale (Catania).

Inoltre, sono stati approvati due **provvedimenti normativi** (riduzione delle accise e azzeramento degli oneri generali di sistema) per rendere **la tariffa elettrica competitiva rispetto al costo di autoproduzione**.

Gli investimenti per il cold-ironing sono stati accompagnati da una **riforma** finalizzata a **velocizzare e facilitare la realizzazione dei nuovi impianti**. È prevista **un'autorizzazione unica regionale** e si stabilisce il **termine massimo per la conclusione del procedimento**.

FOCUS. Rinnovo flotta per il cold ironing. Risorse disponibili e riforme

31

500 milioni di euro

per il rinnovo della flotta esistente, anche per predisporla al cold ironing.

COMPAGNIA ARMATORIALE	CONTRIBUTO (€)
Grandi Navi Veloci	32.920.000
Marnavi	23.161.000
Toremar	22.500.000
Liberty Lines	21.450.000
SNAV	11.400.865
Moby+Compagnia Italiana di Navigazione	8.581.124
Genova Trasporti Marittimi	7.972.500
Bluferries	7.000.382
S.E.R.S.	6.300.000
Maregiglio di Navigazione	5.787.060
Fincosit	3.136.389
Ignazio Messina & C.	1.875.980
Caronte & Tourist	1.082.437
RoRo Italia	1.048.105
Lauro.it	3.837.203
Navigazione Libera del golfo	594.437
Re Sea World	572.665
Alilauro	876.072
Sir	354.165
Alicost	325.359
Forship	241.880
TOTALE	161.017.623

A gennaio 2023 risultano ammesse a beneficio **88 domande** per un importo complessivo pari a circa **160 mln€**.

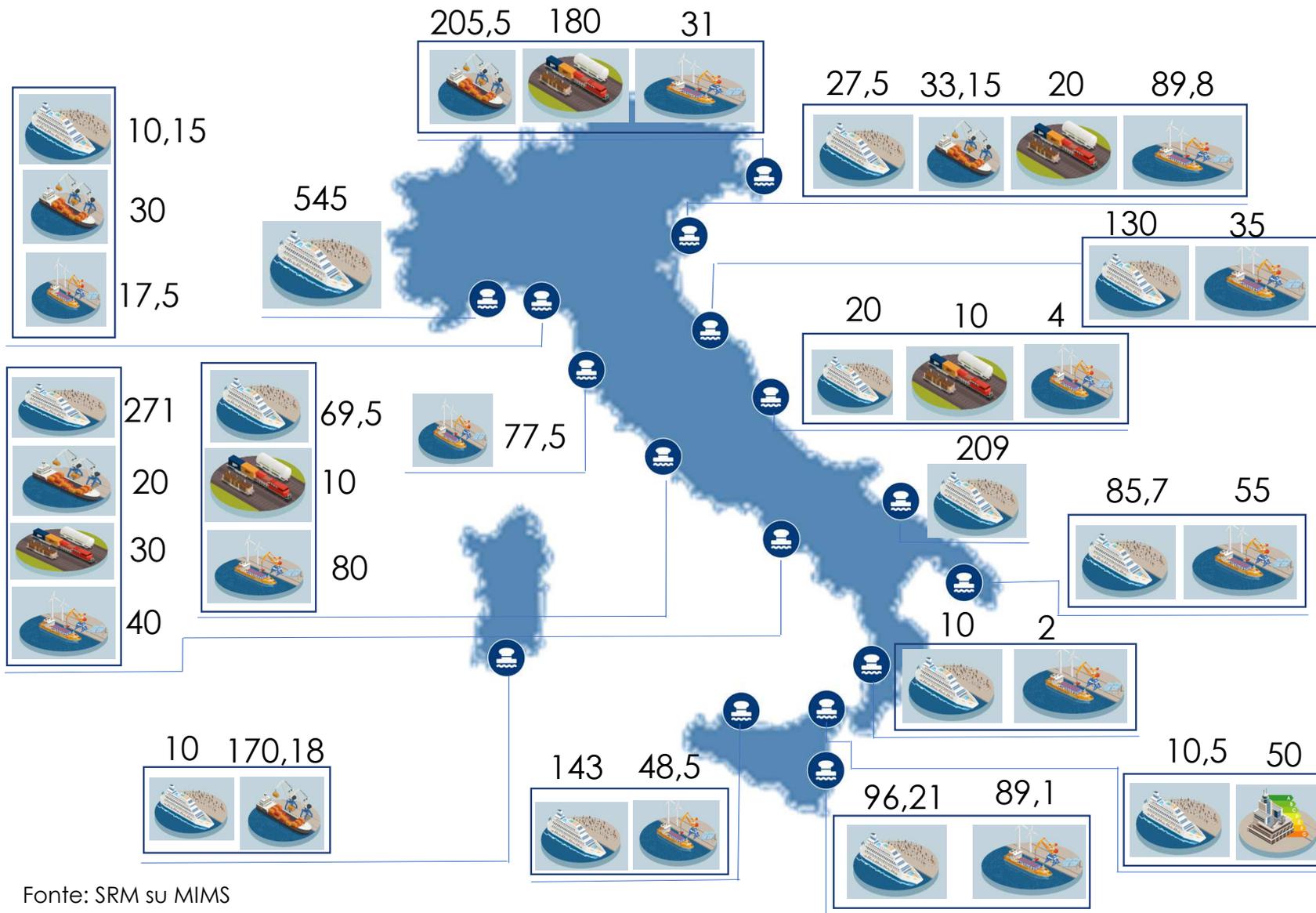


Oltre il 67% delle risorse stanziato attraverso il Fondo complementare per il rinnovo e il refitting della flotta mercantile italiana, **pari ad oltre 330 milioni di euro, non è stato assegnato. Le motivazioni:**

- **Vincolo geografico quinquennale** legato all'utilizzo dell'**unità oggetto di incentivazione** che deve necessariamente seguire rotte che **toccano continuativamente un porto italiano**.
- Obbligo di effettuare gli **interventi**, anche quelli di refitting, **solo nei cantieri europei**. L'intensità dell'incentivo, in particolare per il refitting, è inferiore al differenziale di costo che si registra nei cantieri extra-comunitari.

Fonte: SRM su MIMS e Confitarma

Le AdSP coinvolte negli interventi finanziati con fondi PNC e PNRR (ZES)



-  Accessibilità marittima
-  Aumento selettivo della capacità portuale
-  Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale
-  Efficientamento energetico
-  Cold ironing

Millioni di euro

Fonte: SRM su MIMS

ENERGY TRANSITION

Towards a CO2 neutral port

[View the projects →](#)

Hydrogen in Rotterdam

We are working with our partners on a large-scale hydrogen network through the port complex.

Circular port

A circular economy requires an integrated approach and cooperation by parties throughout the production chain.

Shore-based power

Shore-based power reduces emissions from moored vessels by providing them with a clean source of energy.

The Port of Rotterdam Authority is working on a future-proof port with businesses in the port and the government. A port where businesses can flourish now and in the future, providing income and jobs. With the least possible impact on the climate and



SUSTAINABLE PORT

Building a sustainable port →

Climate and energy

We strive to counter climate change and want to play a leading role in the global energy transition.

Safe, healthy port and surroundings

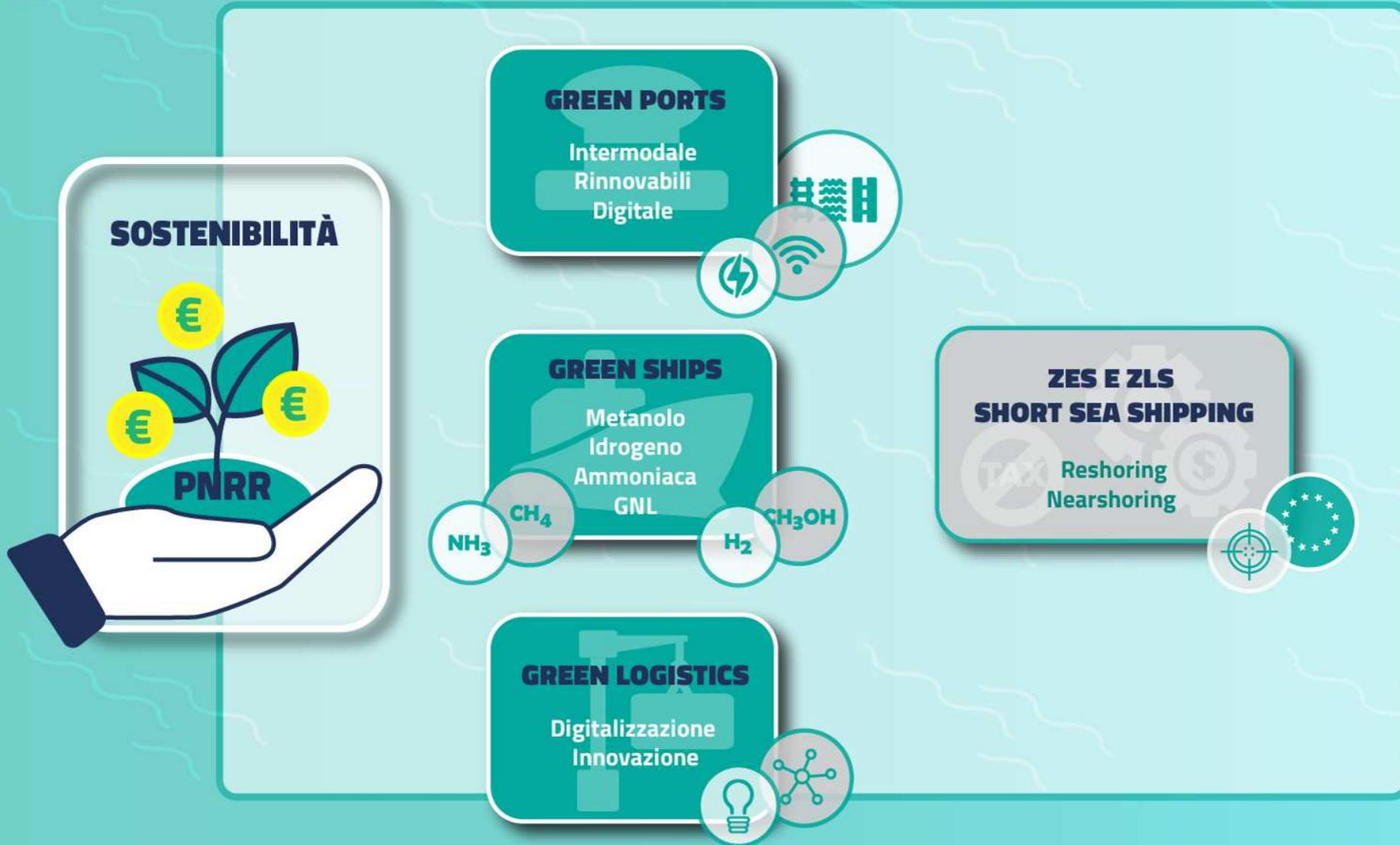
We are working on a safe, clean, healthy and appealing port and surrounding area.

Environmental law

- Guide to permit requirement environmentally harmful activities
- Introduction brochure granting permits in the port under the Environmental Act

We are committed to ensuring that the port and its surroundings are safe, healthy and appealing. We do this by accepting our social corporate responsibility, in other words creating economic and societal value and achieving sustainable growth.

Equazioni possibili



Le ZES: gli incentivi finanziari e le agevolazioni concesse

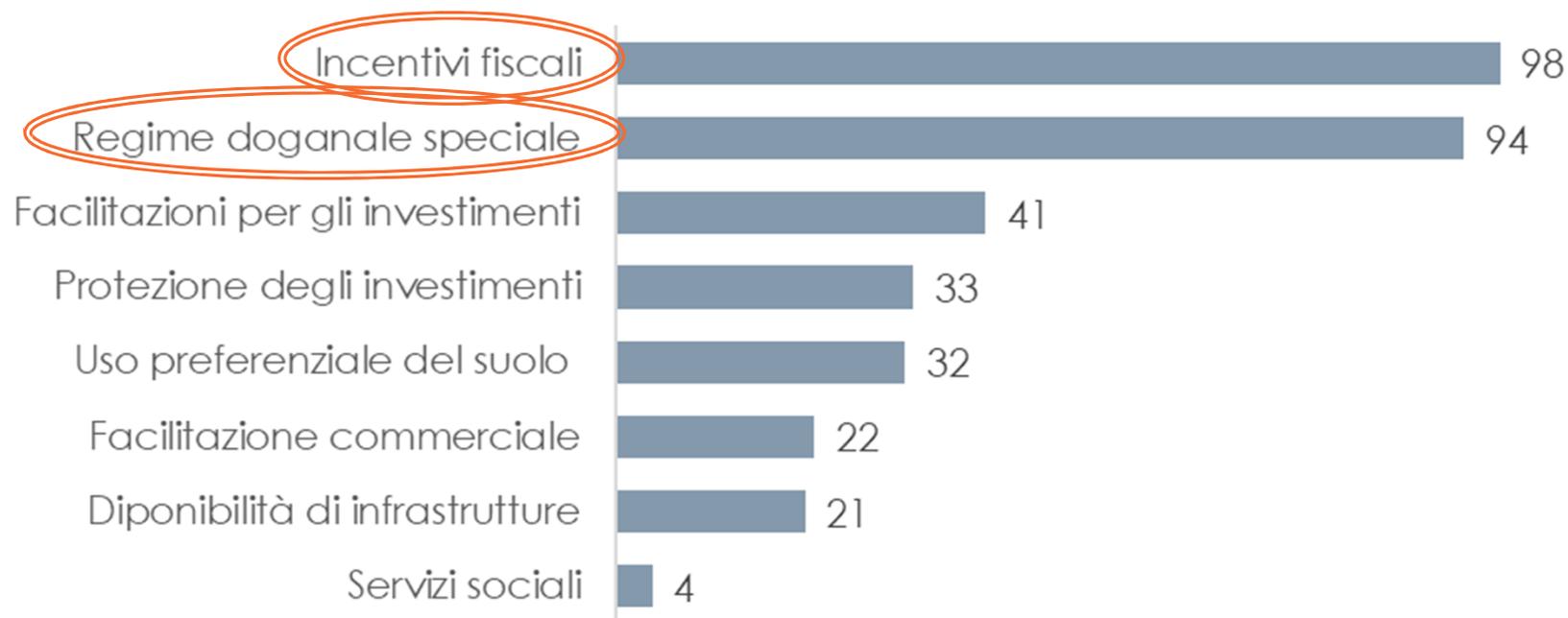
36

L'Italia ha puntato su un modello fondato su un mix di incentivi statali e regionali, in particolare:

- Un **credito di imposta statale** per l'acquisizione di beni strumentali che può arrivare a **100 milioni di euro**;
- La possibilità di **stipulare Contratti di Sviluppo** per grandi investimenti;
- La **riduzione dell'imposta sul reddito del 50%** per chi inizia una nuova attività di impresa (nuovo incentivo introdotto dalla legge di bilancio 2021);
- **Incentivi** specifici stabiliti dalle **Regioni** di competenza;
- **Agevolazioni e semplificazioni burocratiche** che per lo più consistono nella riduzione dei tempi e di adempimenti per ottenere permessi e licenze;
- Possibilità di fruire, ove istituite, di **Zone Franche Doganali Intercluse** che prevedono la possibilità di operare in regime di **sospensione di IVA e Dazi doganali** per le merci importate da aree non UE;
- Possibilità di fruire di **agevolazioni creditizie** da stabilire attraverso **accordi con le banche.**

Bisogna puntare sui fattori giusti: semplificazioni, incentivi fiscali e doganali fondamentali: analisi 127 leggi

Gli strumenti di attrazione degli investimenti previsti nelle leggi di istituzione delle Zone Speciali



Fonte: SRM su UNCTAD

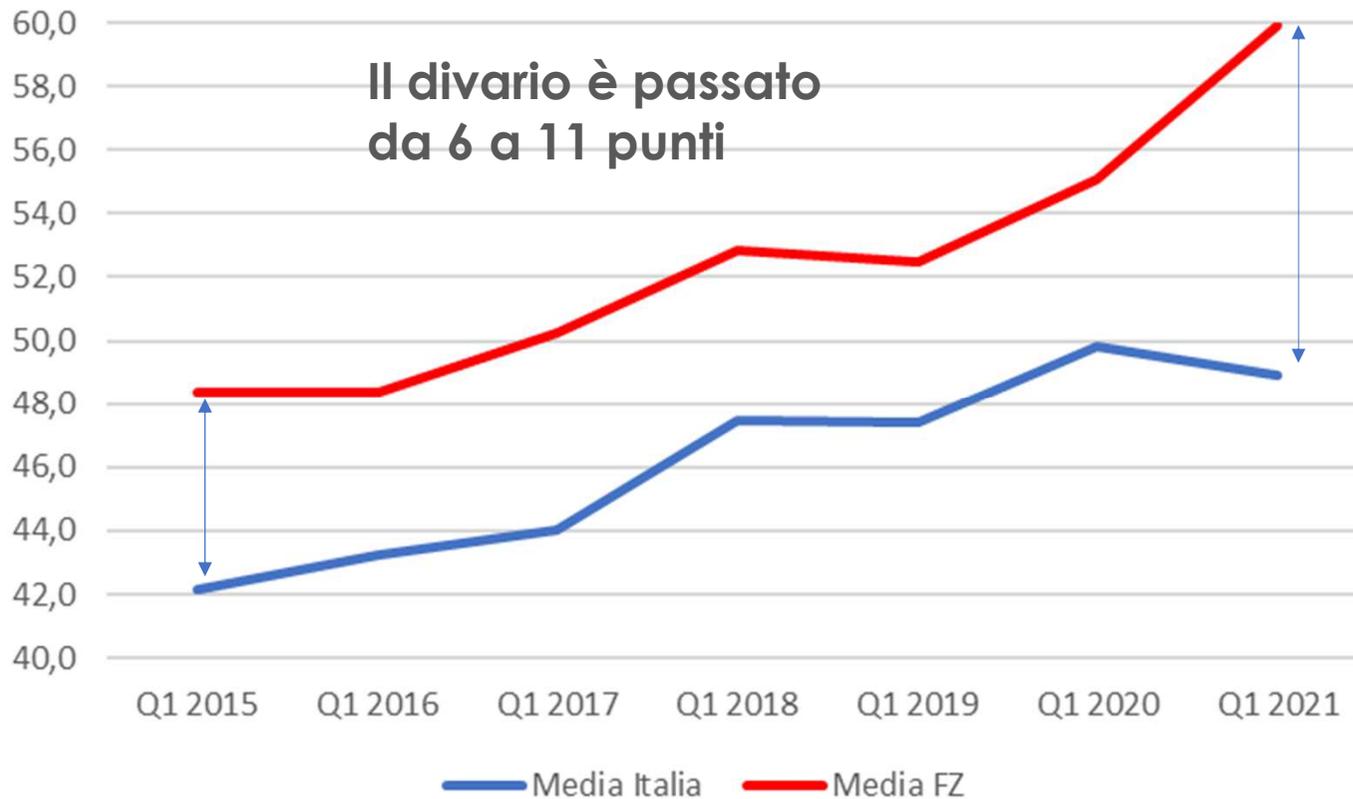
L'ultimo miglio nelle ZES: M5 C3

ZONE ECONOMICHE SPECIALI				
INVESTIMENTI PNRR				
ZES	IMPORTO (MLN €)	NUMERO DI INTERVENTI PREVISTI		
		ULTIMO MIGLIO	LOGISTICA	RESILIENZA PORTI
ABRUZZO	62,900	5	2	3
CAMPANIA	136,000	6	4	
ADRIATICA	83,092	6	16	1
JONICA	108,100	2	7	
CALABRIA	111,700	7	1	3
SICILIA ORIENTALE	61,408	6		
SICILIA OCCIDENTALE	56,800	1	1	1
SARDEGNA	10,000	1		

**Porto di Cagliari:
Collegamento del Terminal
Ro-Ro con lo svincolo sulla
SS 195 (10 mln €)**

Fonte: PNRR

La competizione portuale: gli indicatori di connessione



- I sistemi portuali del Mediterraneo dotati di FZ hanno maggiori connessioni con le aree mondiali.
- Il gap con i porti italiani è sempre stato nel range di 5-6 punti.
- In tempo di pandemia è diventato di 11 punti.

Le informazioni di base sulle ZES

40



MENU

Agenzia per la Coesione Territoriale

Seguici su:

Cerca nel sito

L'Agenzia La coesione Comunicazione

Agenzia per la coesione territoriale > ZES – Zone Economiche Speciali

ZES – Zone Economiche Speciali

<https://www.agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali>

Nomina del dr. Aldo Cadau a Commissario straordinario del Governo con il compito di presiedere il comitato di indirizzo della zona economica speciale nella Regione Sardegna.

