

18 ottobre 2021

Il Sole **24 ORE**

UN'IDEA PER IL RETROPORTO DI GIOIA TAURO: INGEGNERIA FINANZIARIA E RILANCIO INFRASTRUTTURALE

di Marcello Minenna

Con la ripresa economica e la ripartenza delle attività dopo la recessione pandemica il nodo delle infrastrutture sta venendo rapidamente al pettine a livello globale. Colli di bottiglia evidenti nel sistema di trasporto internazionale di merci stanno alimentando fenomeni significativi di inflazione delle materie prime ed industriali, e in alcuni casi stanno addirittura creando difficoltà nella ricostituzione degli *stock* di magazzino di interi settori commerciali.

Il contesto favorevole creato in Europa dal graduale avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) deve essere sfruttato nell'immediato al fine di realizzare opere di importanza strategica per l'economia nazionale, ed in particolare per il Mezzogiorno.

Un piccolo tassello di sicura realizzabilità in una strategia più ampia di potenziamento del posizionamento dell'Italia nella gestione del commercio marittimo nel Mediterraneo potrebbe essere la creazione di un polo di trasformazione agroalimentare nel retroporto di Gioia Tauro, che possa costituire un centro di eccellenza per la lavorazione dei prodotti agroalimentari a livello nazionale ed europeo.

Una modesta proposta: un hub per il commercio agroalimentare

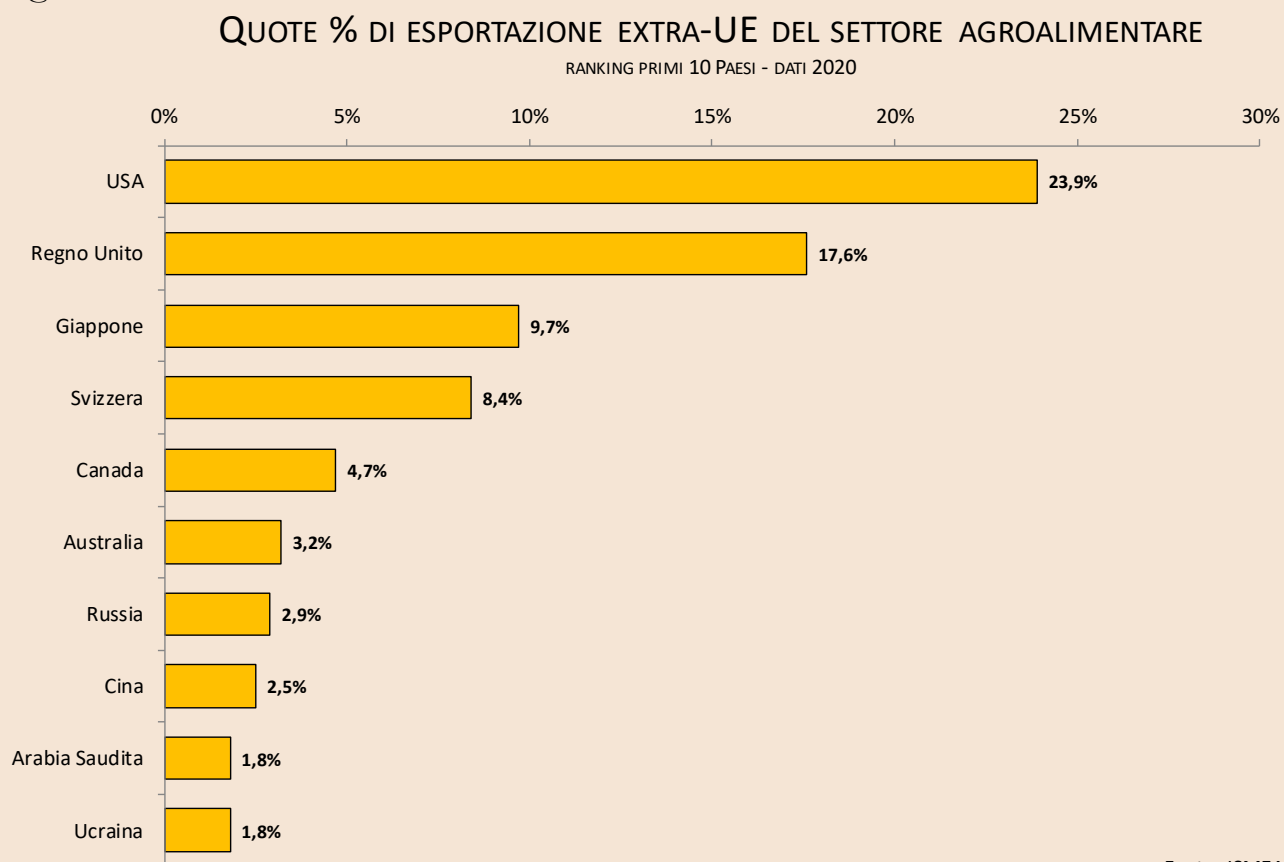
Il polo di trasformazione agroalimentare avrebbe carattere di unicità e innovazione, mirando a rappresentare un punto di riferimento per il tessuto industriale, produttivo e logistico del comparto agroalimentare del Meridione italiano. I prodotti tipici del Sud Italia potrebbero essere esportati lungo le rotte

delle dorsali adriatiche/tirreniche, mentre le materie prime provenienti dai flussi logistici nel Mediterraneo che richiedono un processo di trasformazione sarebbero veicolate nel resto d'Europa attraverso le reti marittima e ferroviaria.

Nonostante un *annus horribilis* per l'economia nazionale, nel 2020 l'agroalimentare ha continuato a consolidare il proprio peso: la bilancia commerciale agroalimentare ha registrato un *surplus* di 3,1 miliardi di € dopo anni di *deficit* strutturale ed oggi l'intero comparto rappresenta il 4,3% del PIL nazionale, a fronte del 4,1% del 2019 e del 3,9% del 2018.

Il 55,7% dei prodotti è destinato a paesi dell'Unione Europea (UE) mentre il restante 44,3% è esportato verso paesi extra-UE. Tra quest'ultimi, le principali nazioni di destinazione dell'agroalimentare sono USA, Regno Unito e Giappone che assorbono oltre la metà delle merci esportate verso paesi extraeuropei (cfr. Figura 1).

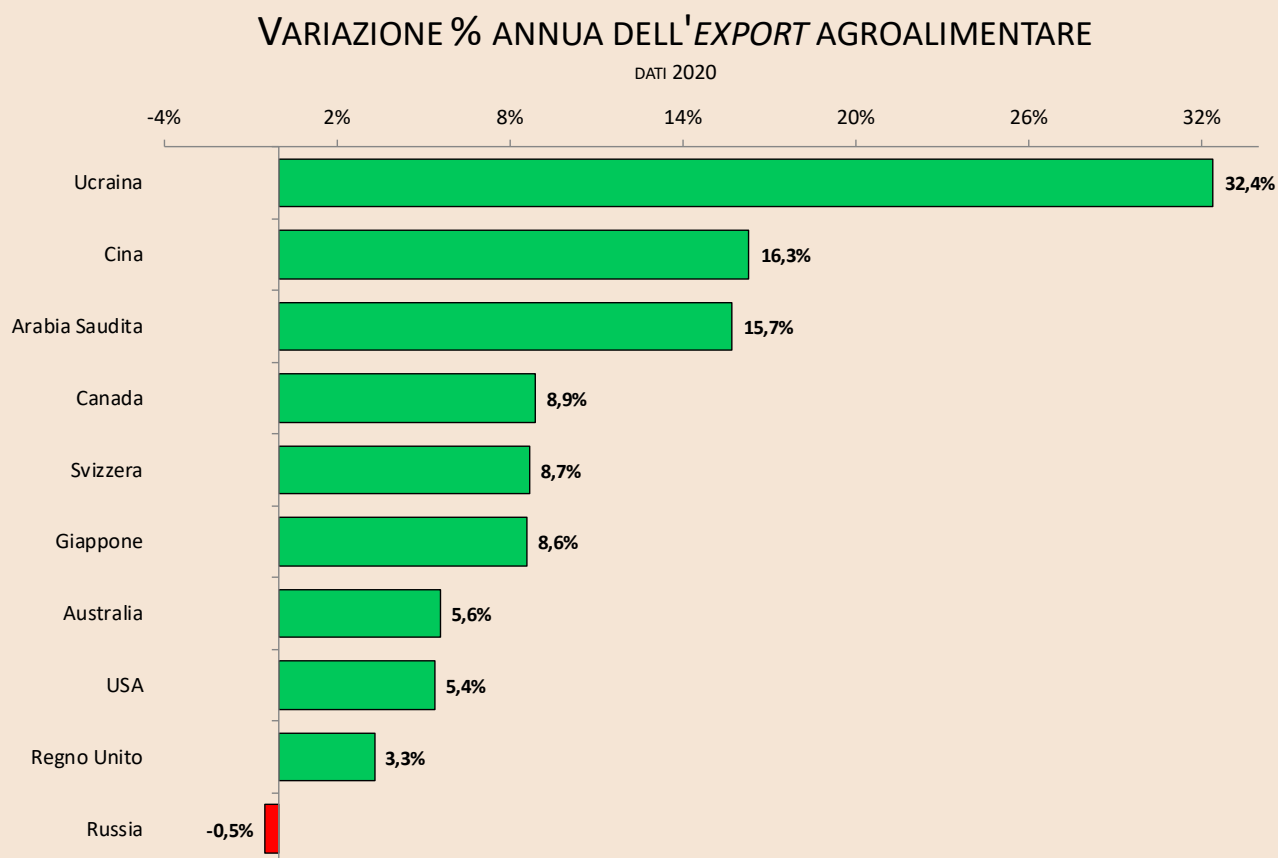
Figura 1



Fonte: ISMEA

Se guardiamo alla velocità di espansione, si nota come i mercati occidentali siano relativamente consolidati, con contenuti tassi di crescita (cfr. Figura 2). I tassi di incremento più elevati sono verso le economie emergenti Ucraina, Cina, Arabia Saudita con l'eccezione della Russia per via degli effetti negativi delle sanzioni commerciali in vigore.

Figura 2



Fonte: ISMEA

Perché Gioia Tauro: il contesto di riferimento

Il porto di Gioia Tauro è principalmente un *hub* di trasbordo e uno snodo intermodale di grandi dimensioni per la connessione del Mediterraneo con il continente europeo; garantisce infatti collegamenti marittimi frequenti ed economicamente convenienti per il trasporto merci lungo le dorsali dell'Adriatico e del Tirreno.

Nel 2020 il 40% della merce sbarcata in Italia da Paesi extra-UE è passato per Gioia Tauro. Nel 2021 è previsto il raddoppio del raccordo ferroviario del porto che si traduce nell'incremento del numero di contenitori che vengono sbarcati (con conseguente aumento dell'*import*).

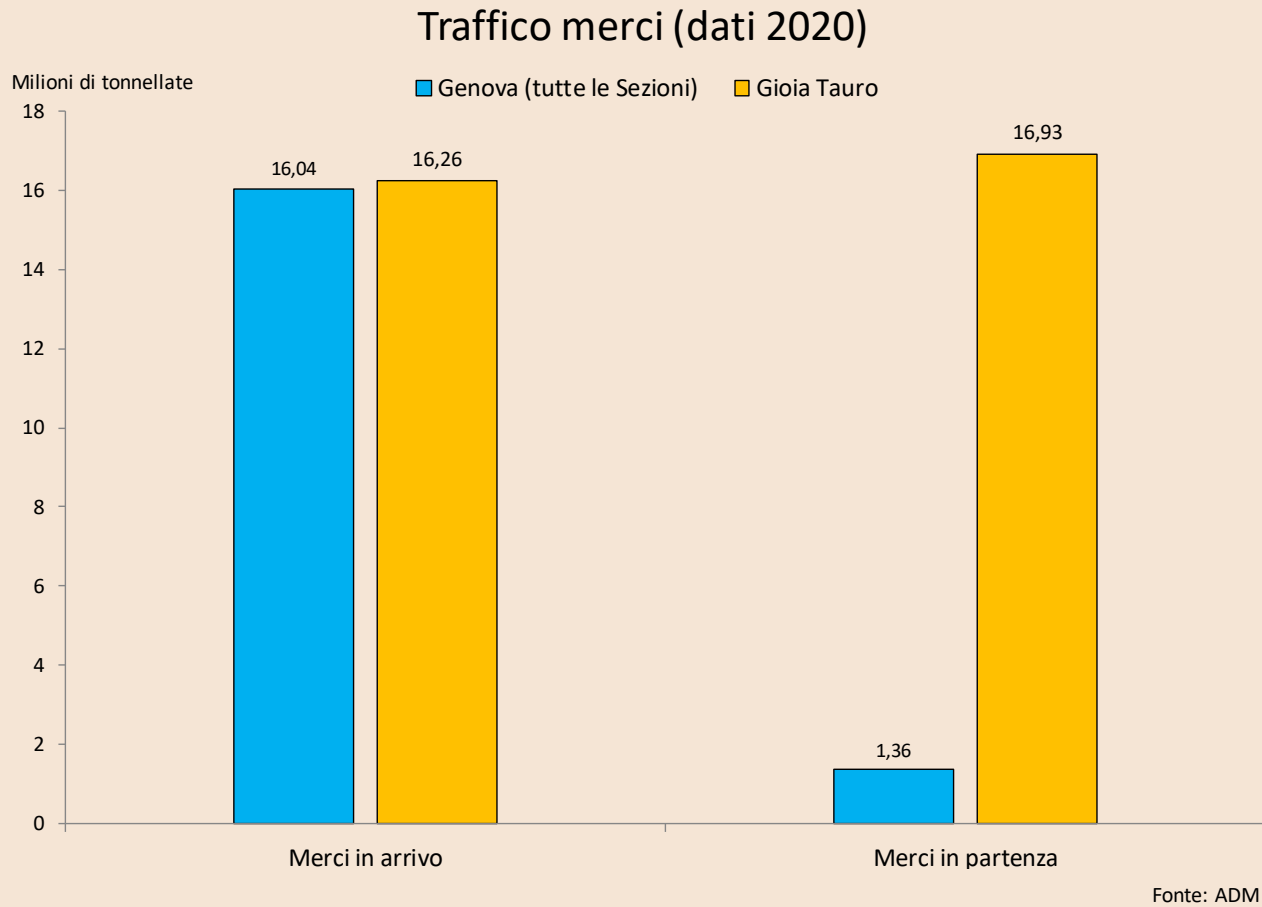
Le partenze da Gioia Tauro di merce in c.d. *transshipment* (cioè trasbordata senza essere sdoganata) hanno rappresentato il 77% del totale nazionale, quasi 900 mila per circa 17 milioni di tonnellate.

In particolare, il 20% dei container refrigerati partiti dai porti nazionali in *transshipment* è stato caricato a Gioia Tauro, mentre le merci destinate all'alimentazione rappresentano oltre il 35% di quelle in arrivo, pari a 5,75 milioni di tonnellate su un totale di 16,26. Questo suggerisce un ruolo centrale del porto nelle esportazioni/importazioni del settore agroalimentare.

Per avere un termine di paragone chiaro, si consideri il raffronto con il porto di Genova (cfr. Figura 3). A parità di merci in arrivo il porto di Gioia Tauro movimentata tramite *transshipment*, un quantitativo maggiore di merci in partenza. Peraltro il porto di Gioia Tauro è collegato ad un maggior numero di paesi (114 contro 61) e porti (360 contro 151) tramite una quantità di rotte commerciali attive più consistente rispetto a Genova.

Il macro-nodo di Gioia Tauro avrebbe pertanto caratteristiche e potenzialità per essere l'*hub* idoneo a ospitare il polo di trasformazione agroalimentare anche in funzione della possibile estensione all'area terrestre retrostante il porto, a differenza della maggioranza degli porti italiani.

Figura 3



Naturalmente a supporto dell’iniziativa – soprattutto nelle sue prima fasi di crescita – sarebbe prevista l’istituzione di una Zona Franca Doganale (ZFD) all’interno di una Zona Economica Speciale (ZES). La ZFD è un’area specifica all’interno del porto ove sono sospese la fiscalità doganale e le misure europee di politica commerciale mentre la più ampia ZES prevede agevolazioni economiche, di natura fiscale, tributaria e procedurale.

ZES e ZFD dovrebbero migliorare la facilità di accesso al credito potenziandone la portata e favorendo la crescita dimensionale delle imprese. Procedure semplificate e regimi procedimentali speciali potrebbero agevolare ed accelerare l’insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell’attività economica delle micro e piccole imprese agroalimentari ubicate nel polo, che mediamente nel 90% dei casi hanno meno di 10 addetti.

Quantificare i benefici del progetto

I benefici derivanti dalla creazione del polo di trasformazione agroalimentare presso il retroporto di Gioia Tauro sarebbero molteplici e trasversali a tutta l'economia nazionale. In termini di valore degli scambi commerciali, si può stimare un incremento del 6% a livello nazionale ed una crescita dei transiti marittimi nel porto di Gioia Tauro del 25%, con conseguente crescita del 45% del traffico su gomma/ferro.

Significative sarebbero le ricadute in termini di maggiore efficienza del processo logistico di commercializzazione dei prodotti agroalimentari, attraverso l'erogazione di servizi combinati portuali e di trasformazione industriale.

In prospettiva, la costituzione del polo di trasformazione permetterebbe lo sviluppo di attività produttive e flussi commerciali virtuosi, generando un indotto positivo in termini di legalità e immagine del territorio. Attualmente il valore complessivo nazionale dell'economia sommersa è pari a oltre 211 miliardi di € mentre per la Regione Calabria l'incidenza dell'economia prodotta dal sommerso ammonta al 9,8% del valore dell'economia regionale.

Soluzioni di ingegneria finanziaria al servizio delle infrastrutture

Come finanziare lo sviluppo del polo di trasformazione agroalimentare? Una soluzione di ingegneria finanziaria che trova nella garanzia dello Stato e nella leva finanziaria del risparmio nazionale le strutture portanti potrebbe aiutare. Infatti il fabbisogno intenso di capitale richiederebbe un impegno congiunto tra il pubblico e il privato attuabile attraverso una declinazione specifica del partenariato pubblico/privato (PPP).

Il primo passo da ipotizzare sarebbe la costituzione di una società veicolo di proprietà pubblica (il "veicolo") con una dotazione di capitale adeguata agli obiettivi. I fondi dovrebbero essere raccolti sul mercato attraverso titoli *Asset-Backed-Securities* (ABS) sia per caratterizzare il veicolo dell'attributo di *Market Institutional Unit* – ai sensi della regolamentazione europea ESA95/2010 così da escluderlo dal perimetro contabile del settore pubblico – sia per consentire una

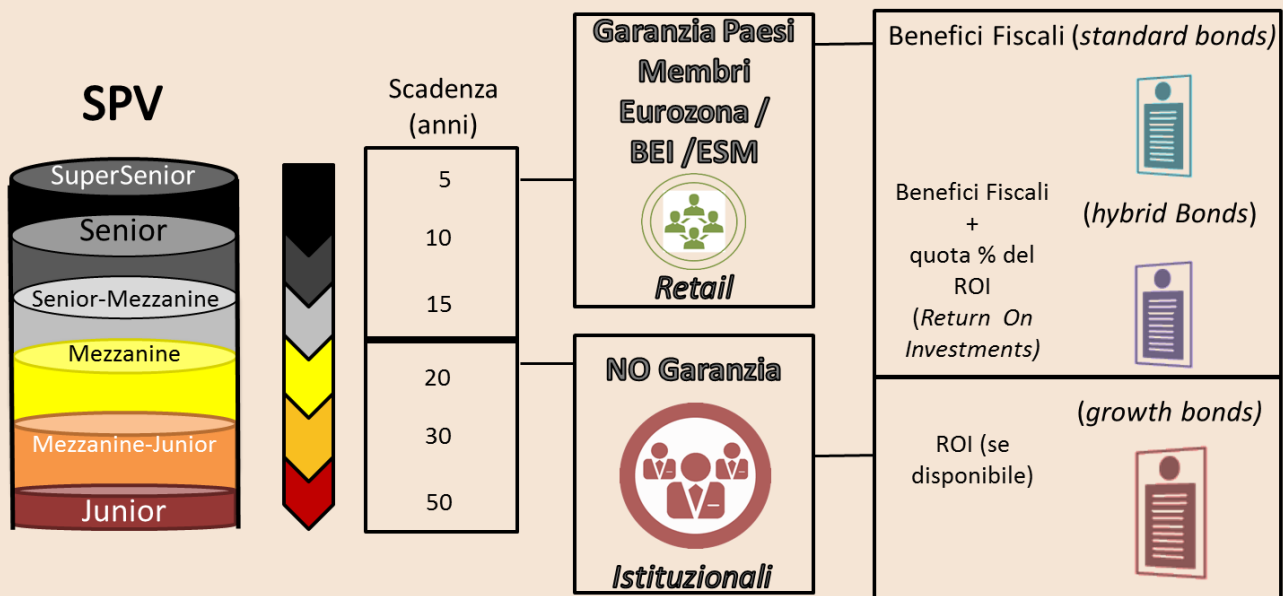
raccolta ordinata e differenziata per rischio/rendimento e durata dell'investimento.

L'aderenza del progetto di polo di trasformazione agroalimentare al punto n.2 del PNRR: Rivoluzione verde e transizione ecologica” dovrebbe garantire la possibilità di emettere titoli certificabili come *green bonds*, o *sustainability bonds* secondo la più stringente classificazione CBI/ICMA, nella prospettiva di accedere ad un mercato dei capitali in forte crescita.

A titolo esemplificativo, gli ABS potrebbero essere strutturati in 6 *tranches* ordinate dalle meno rischiose (garantite dallo Stato) alle più rischiose assimilabili a veri e propri *growth bonds* (cfr. Figura 4).

Figura 4

Un fondo a capitale misto privato-pubblico per le infrastrutture



Per una migliore *governance* del rischio, la tranche intermedia (c.d. mezzanine) potrebbe essere supportata da garanzie regolate a prezzi di mercato preferibilmente rilasciate dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI). In

subordine si potrebbe ricorrere a garanzie dei singoli Stati membri o di appositi consorzi.

Grazie alle garanzie la *tranche* più sicura potrebbe essere negoziata sul mercato interbancario e depositata dalle banche in Banca Centrale Europea come collaterale per accedere ai finanziamenti. Una replica sintetica dei BTP insomma, con un possibile premio al rischio per il minore livello di liquidità/liquidabilità.

Un'altra funzione per i titoli *senior* emessi dal veicolo potrebbe essere quella di collaterale per ricapitalizzare le imprese di trasformazione agroalimentare in difficoltà del Mezzogiorno.

Il progetto del polo di trasformazione infatti comporterebbe un cospicuo portafoglio di appalti da avviare, non accessibili però da un gran numero di imprese domestiche immobilizzate in varie tipologie di procedure concorsuali/burocratiche. In questo caso un contributo del veicolo, sotto forma di ricapitalizzazione si concretizzerebbe in un vero “sblocca-appalti” finanziario.

Inoltre per via dei rimborsi progressivi gli investitori nelle tranche junior rimarrebbero a gestire in esclusiva l'investimento sulla lunga scadenza, con un funzionamento che andrebbe a simulare quello delle concessioni.

In definitiva, l'obiettivo finale è la ripresa del processo di convergenza tra Sud e Centro-Nord e il superamento della debolezza strutturale che caratterizza il Meridione. Si può fare? Si deve tentare.

Marcello Minenna, Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli

@MarcelloMinenna

Le opinioni espresse sono strettamente personali