

La Macroregione del Mediterraneo (EUSMED) e lo Sviluppo Retroportuale del Mezzogiorno d'Italia: Catene del Valore Euro-Africane e Regole di Origine AfCFTA (≥35% Valore Aggiunto Africano)

Giovanni Saccà¹

Premessa e Sintesi

Il bacino del Mediterraneo sta vivendo una profonda ristrutturazione geopolitica, energetica e manifatturiera. Il consolidamento dell'[Area di Libero Scambio Continentale Africana \(AfCFTA - African Continental Free Trade Area\)](#), che unisce 54 Nazioni africane in un mercato unico da oltre 1,3 miliardi di consumatori, unito al lancio del [Patto per il Mediterraneo dell'Unione Europea](#) e all'istituzione della [Strategia Macroregionale EUSMED](#), delinea un'opportunità storica senza precedenti per l'Italia e in particolare per le sue Regioni meridionali.

Il presente dossier dimostra come il Mezzogiorno d'Italia possa trasformarsi da 'periferia meridionale dell'Unione Europea' a 'snodo manifatturiero e cerniera retroportuale avanzata' per l'intero continente africano. La chiave di volta di questa trasformazione risiede nell'integrazione tra la portualità/retroportualità del Sud Italia e la disciplina delle Regioni di Origine dell'AfCFTA, con specifico riferimento al criterio del valore aggiunto locale minimo del 35% prodotto su territorio africano per la libera circolazione esente da dazi nei mercati africani.

Sintesi della Tesi Strategica

Lo sviluppo dei retroporti italiani (connessi ai porti Core e Comprehensive della [ZES Unica del Mezzogiorno](#)) consente di attrarre insediamenti produttivi e di trasformazione industriale secondaria in Italia. Importando semilavorati o materie prime dal Nord Africa e dai Paesi sub-sahariani che abbiano incorporato almeno il 35% di valore aggiunto in Africa, oppure co-producendo beni attraverso filiere regionali integrate (Regional Value Chains - RVC), le merci lavorate e assemblate nei retroporti italiani possono circolare liberamente sul mercato continentale africano a dazio zero, sfruttando appieno i benefici commerciali dell'AfCFTA.

¹ Ing. Giovanni Saccà, Dirigente del Gruppo FSI ar, Presidente della Association Européenne des Cheminots (A.E.C.) Sezione italiana (www.aecitalia.eu)

Storia ed Evoluzione della Macroregione del Mediterraneo (EUSMED)

L'idea di un'integrazione macroregionale nel Mediterraneo affonda le sue radici nei decenni di cooperazione euro-mediterranea, evolvendosi progressivamente da partenariato diplomatico a vera e propria architettura di governance territoriale multilivello.

Dalla Dichiarazione di Barcellona alla Risoluzione del Parlamento Europeo (1995-2012)

Il percorso ha origine nel 1995 con la [Dichiarazione di Barcellona](#) e il lancio del [Partenariato Euro-Mediterraneo \(EuroMed\)](#), evolutosi nel 2008 nell'[Unione per il Mediterraneo \(UfM\)](#). Tuttavia, la svolta verso un approccio macroregionale strutturato avviene nel biennio 2010-2012:

- **[Iniziativa Parlamentare del 2010](#)**: Nel 2010, il Parlamento Europeo identifica formale la necessità di applicare al bacino mediterraneo la metodologia macroregionale già adottata con successo per il Mar Baltico (EUSBSR) e per il Danubio (EUSDR).
- **[Risoluzione del Parlamento Europeo \(Giugno 2012\)](#)**: Nel giugno 2012, il Parlamento Europeo approva una storica Risoluzione che chiede ufficialmente alla Commissione Europea e al Consiglio di avviare i lavori per la [Strategia Macroregionale del Mediterraneo](#) (EUSMED), sottolineando la coesione territoriale, la gestione delle risorse marine e la connettività infrastrutturale.

La Spinta della Commissione REGI e gli Studi EPRS/IPOL (2015-2024)

Durante la legislatura 2019-2024, la Commissione per lo Sviluppo Regionale (REGI) del Parlamento Europeo, affiancata dai report tecnici del Servizio Ricerca (EPRS) e della Direzione Generale IPOL, ha accelerato l'integrazione istituzionale di EUSMED:

- **[Studi EPRS del Parlamento Europeo](#)**: Gli studi EPRS (in particolare il briefing 'Working towards a macro-regional strategy for the Mediterranean') dimostrano la necessità di superare la frammentazione degli strumenti finanziari (Interreg NEXT MED, NDICI-Global Europe) creando un quadro di governance unitario.
- **[Activity Report REGI \(2019-2024\)](#)**: Il rapporto di attività 2019-2024 della Commissione REGI sancisce il passaggio definitivo verso EUSMED come quarto pilastro delle macroregioni UE, affiancando la dimensione insulare e marittima alla convergenza economica del Mezzogiorno d'Italia.

Il Patto per il Mediterraneo e lo 'Spazio Mediterraneo Comune' (2025-2026 e oltre)

A cavallo tra il 2025 e il [2026](#), l'architettura si compie con l'adozione del Patto per il Mediterraneo ([Pact for the Mediterranean](#)) e la nomina del primo Commissario Europeo per il Mediterraneo. La Comunicazione Congiunta della Commissione UE definisce lo 'Spazio Mediterraneo Comune' strutturato su tre pilastri:

- **Pilastro 1 - Persone e Società:** Capitale umano, formazione, gioventù e mobilità accademico-professionale.
- **Pilastro 2 - Economie Sostenibili e Integrate:** Transizione energetica pulita (idrogeno verde, elettricità rinnovabile), infrastrutture portuali e retroportuale, digitalizzazione e corridoi logistici.
- **Pilastro 3 - Sicurezza e Resilienza:** Sicurezza marittima, gestione congiunta dei flussi migratori e resilienza climatica.

Il [Piano d'azione nell'ambito del Patto per il Mediterraneo del 2026](#) è un documento flessibile e dinamico che verrà regolarmente aggiornato e adattato al contesto in continua evoluzione attraverso consultazioni costanti con le parti interessate e i partner, garantendone la pertinenza e l'efficacia. La seconda versione del Piano d'azione è prevista per l'autunno 2026. Una pagina web interattiva consentirà alle parti interessate di individuare progetti e iniziative concrete, esplorarli per paese e settore e seguirne i progressi, garantendo trasparenza e coinvolgimento e mostrando l'impatto tangibile del Patto in tutta la regione.

L'Area di Libero Scambio Africana (AfCFTA) e la Regola del 35% di Valore Aggiunto

L'African Continental Free Trade Area (AfCFTA) rappresenta la più grande area di libero scambio al mondo per numero di Paesi aderenti (54 Nazioni africane su 55). Entrata nella fase operativa con il Protocollo sulle Regole di Origine (*Rules of Origin*), l'AfCFTA disciplina l'accesso preferenziale al mercato continentale africano, eliminando progressivamente i dazi doganali sul 90% delle linee tariffarie.

Architettura delle [Regole di Origine AfCFTA](#) e Criteri di Qualificazione

Per godere dell'abbattimento azzerato dei dazi nelle merci scambiate tra Nazioni africane o riesportate verso l'Africa, i beni devono soddisfare precisi requisiti d'origine stabiliti dall'Allegato 2 dell'[Accordo AfCFTA](#). [I tre criteri fondamentali dell'Accordo AfCFTA](#) sono:

- **1. Prodotti Interamente Ottenuti (Wholly Obtained):** Prodotti agricoli, minerari o ittici estratti o raccolti integralmente nel continente.
- **2. Cambio di Classificazione Tariffaria (CTH/CTSH):** Beni manifatturieri in cui la lavorazione determina un salto della voce doganale a livello di 4 cifre (HS Code Subheading).
- **3. Criterio del Valore Aggiunto Locale (Value Added Content $\geq$ 35%):** Beni industriali prodotti mediante processi di trasformazione in cui la percentuale di valore aggiunto generato su territorio africano sia pari o superiore ad almeno il 35% del costo finale ex-factory del prodotto.

Il Criterio del 35% di Valore Aggiunto Locale e il Cumulo Regionale

La clausola del 35% rappresenta lo strumento cruciale per l'integrazione industriale euro-africana:

Se un componente o una materia prima subisce una prima o seconda lavorazione nei Paesi del Nord Africa (Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Libia) accumulando almeno il 35% del suo valore ex-factory in

Africa (attraverso manodopera, materiali locali, energia e lavorazione), quel semilavorato acquisisce lo status originario africano.

Inoltre, la disciplina AfCFTA contempla il meccanismo del 'Cumulo di Origine Regionale' (*Regional Cumulation*). Ciò consente a filiere produttive integrate Italia-Nord Africa di combinare le fasi di trasformazione: lavorazioni svolte nel Nord Africa (garantendo la quota del 35%) e completamento/assemblaggio finale effettuato nei retroporti italiani (o viceversa). Le merci così finalizzate e certificate mantengono la qualifica per la libera circolazione a dazio zero in tutti i 54 Stati africani.

Criterio AfCFTA	Soglia / Requisito	Implicazione per Retroporti Italiani
Valore Aggiunto Locale (VAL)	≥ 35% del valore ex-factory prodotto in Africa	Sviluppo di co-processing e lavorazioni nei retroporti del Mezzogiorno su materia prima nordafricana per la re-esportazione in Africa.
Cambio Voce Tariffaria (CTH)	Modifica della voce del Sistema Armonizzato (4 cifre)	Attrazione nei retroporti italiani di impianti di assemblaggio, packaging e trasformazione secondaria per beni destinati ai mercati africani.
Cumulo Regionale d'Origine	Integrazione plurilaterale delle lavorazioni	Costituzione di filiere miste Italia-Sponda Sud. I retroporti italiani agiscono da hub di completamento manifatturiero e logistico.

Lo Sviluppo dei Retroporti in Italia per le Filiera AfCFTA

Tradizionalmente, i porti marittimi sono stati considerati semplici punti di transito merci (gateway di imbarco/sbarco). Nel nuovo contesto euro-mediterraneo, la competitività di un sistema portuale dipende in modo cruciale dalla profondità e dall'efficienza della sua rete di retroporti (interporti, piastre logistiche retroportuali e aree industriali retroportuali).

Cos'è il Retroporto Manifatturiero e Perché è Decisivo per l'Italia

Un retroporto manifatturiero è un'area industriale e logistica situata a breve distanza dal terminal marittimo (generalmente tra i 5 e i 30 km), connessa al porto tramite corridoi ferroviari dedicati ('ultimo miglio') o raccordi stradali ad alta capacità. A differenza del semplice deposito logistico, il retroporto manifatturiero ospita:

- **Lavorazione e Trasformazione Industriale:** Attività di trasformazione secondaria, miscelazione, raffinazione biosostenibile e confezionamento di materie prime e prodotti intermedi provenienti dai Paesi mediterranei.

- **Assemblaggio Tecnologico e Industriale:** Integrazione di componenti manifatturieri prodotti in Italia con semilavorati importati dal Nord Africa (garantendo il rispetto della soglia d'origine del 35% in Africa).
- **Servizi Doganali e Logistica di Valore Aggiunto:** Stoccaggio doganale in sospensione d'imposta (regime di punto franco e deposito doganale) per merci destinate alla riesportazione verso i 54 Paesi AfCFTA.

La Sinergia tra Retroporti, ZES Unica del Mezzogiorno e Regimi Doganali Speciali

I retroporti del Mezzogiorno d'Italia beneficiano in modo unico dell'istituzione della ZES Unica (Zona Economica Speciale del Mezzogiorno), attiva dal 1° gennaio 2024 per le 8 regioni del Sud. La ZES Unica offre un framework normativo e finanziario imbattibile:

- **1. Autorizzazione Unica Semplificata:** Unificazione dei processi autorizzativi presso la Struttura di Missione ZES, abbattendo i tempi burocratici da anni a poche settimane.
- **2. Credito d'Imposta ZES:** Agevolazioni fiscali sugli investimenti in beni strumentali e strutture produttive retroportuali nei retroporti industriali.
- **3. Punti Franchi e Zone Franche Doganali:** Istituzione di zone franche doganali retroportuali dove le merci provenienti da Paesi extra-UE (compresi i Paesi nordafricani) possono essere introdotte in esenzione da dazi doganali e IVA, lavorate ed eventualmente riesportate in ambito AfCFTA a dazio zero.
- **4. Sdoganamento In Mare e Raccordi Ferroviari:** Digitalizzazione delle procedure di sdoganamento in mare (Pre-Clearing) che consente l'immediato instradamento dei container dalla banchina al retroporto via ferrovia senza soste intermedie.

Mappatura Operativa dei Retroporti e Poli Logistico-Produttivi del Sud Italia

Per trasformare questa visione in realtà industriale, l'Italia dispone di un sistema retroportuale meridionale straordinariamente ricco, integrato lungo la rete TEN-T del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Scan-Med), come ad esempio i seguenti:

1. Retroporto di Gioia Tauro (Rosarno - San Ferdinando)

Gioia Tauro è il primario hub di transhipment del Mediterraneo centrale (quasi 4,5 milioni di TEU gestiti nel 2025). La sua area retroportuale si estende per oltre 400 ettari pianeggianti direttamente adiacenti ai terminal marittimi:

- **Infrastruttura:** Integrazione con la stazione ferroviaria retroportuale e raccordi 'ultimo miglio' per treni merci fino a 750 metri.
- **Specializzazione AfCFTA:** Insediamento di industrie del freddo, trasformazione agroalimentare euro-mediterranea, packaging avanzato, assemblaggio di componentistica automotive e lavorazione di

prodotti plastici e metallici. Il retroporto di Gioia Tauro rappresenta la piattaforma ideale per la lavorazione di prodotti agricoli e industriali nordafricani che rispettano il criterio AfCFTA del 35%.

2. Polo Retroportuale di Taranto (Grottaglie - Francavilla - Taranto Hub)

Il sistema portuale e retroportuale di Taranto beneficia della vicinanza all'aeroporto cargo di Grottaglie e alle vaste aree industriali retroportuali ex-ILVA e ZES:

- **Infrastruttura:** Aree retroportuali collegate alla rete ferroviaria ad alta capacità, piattaforma logistica integrata e centro intermodale.
- **Specializzazione AfCFTA:** Retroportualità industriale ad alta intensità tecnologica, assemblaggio di impianti per la transizione energetica (pale eoliche, elettrolizzatori per idrogeno verde), lavorazione dei metalli e meccanica di precisione destinata ai grandi cantieri infrastrutturali in Nord Africa (Algeria, Libia, Egitto).

3. Polo Retroportuale di Augusta e Siracusa

Il porto Core di Augusta si avvale del vastissimo polo industriale e retroportuale di Priolo-Augusta-Siracusa:

- **Infrastruttura:** Scalo profondo naturale, adiacenza al polo petrolchimico in fase di riconversione verde e connessioni con la rete ferroviaria siciliana.
- **Specializzazione AfCFTA:** Terminal di atterraggio per i vettori energetici puliti dal Nord Africa (idrogeno verde dal SouthH2 Corridor, ammoniaca verde dall'Algeria e dall'Egitto), lavorazione dei derivati energetici e produzione di biocarburanti per la marina mercantile e l'aviazione euro-africana.

4. Polo Retroportuale di Napoli - Salerno (Nola - Marcianise)

I porti di Napoli e Salerno trovano il loro naturale prolungamento retroportuale nei grandi interporti storici di Nola e Marcianise:

- **Infrastruttura:** Connessione ferroviaria ad alta frequenza con i terminal portuali marittimi, enormi superfici coperte per la logistica e lavorazione.
- **Specializzazione AfCFTA:** Manifattura tessile/abbigliamento, trasformazione conserviera e agroalimentare di eccellenza, logistica farmaceutica e distribuzione integrata per i mercati del Nord Africa e del Medio Oriente.

5. Retroporto di Bari e Brindisi

Il sistema portuale dell'Adriatico Meridionale sfrutta le vaste aree industriali ZES retroportuali di Brindisi e Bari-Modugno:

- **Infrastruttura:** Connessione diretta con i corridoi balcanici e marittimi verso l'Oriente e l'Egitto, raccordi ferroviari e prossimità agli aeroporti di Bari e Brindisi.
- **Specializzazione AfCFTA:** Retrofit meccanico, assemblaggio di veicoli industriali e commerciali, componentistica aerospaziale e lavorazione di materiali avanzati.

6. Polo Retroportuale di Cagliari (Giorgino - Oristano)

Il Porto Canale di Cagliari e le sue aree retroportuali di Giorgino ed Macchiareddu costituiscono l'hub insulare d'eccellenza:

- **Infrastruttura:** Punto franco doganale ZES d'ampia estensione, adiacenza alle rotte di cabotaggio e grandi superfici retroportuali.
- **Specializzazione AfCFTA:** Bunkeraggio GNL e metanolo verde per le navi, stoccaggio e trasformazione di prodotti ittici e minerali dal Nord Africa.

Nodo Retroportuale	Infrastrutture e Raccordi	Integrazione Manifatturiera AfCFTA
Gioia Tauro (Rosarno)	404 ettari ZES, raccordo ferro 750m, banchina 3,4km.	Agroalimentare euro-mediterraneo, freddo, packaging, assemblaggio meccanico.
Taranto (Grottaglie)	Piattaforma logistica, cargo airport, aree ex-ILVA ZES.	Idrogeno verde, pale eoliche, lavorazione metalli e cantieristica infrastrutturale.
Augusta - Siracusa	Polo petrolchimico riconvertito, scalo profondo, raccordi.	Hub idrogeno/ammoniaca dal South2 Corridor, biocarburanti, chimica verde.
Napoli - Salerno (Nola)	Interporti di Nola e Marcianise, rete AV/AC merci.	Tessile, manifattura conserviera, farmaceutica, merci ad alto valore.
Bari - Brindisi	Aree industriali ZES Modugno/Brindisi, raccordi marittimi.	Componentistica automotive/aerospazio, retrofit meccanico, logistica Egitto.
Cagliari (Giorgino)	Porto Canale, Porto Franco ZES, ampie superfici.	Bunkeraggio verde, stoccaggio minerario e prodotti ittici dal Nord Africa.

Corridoi Strategici e Analisi delle Nazioni della Sponda Sud

L'integrazione dei retroporti italiani richiede un perfetto raccordo con i grandi corridoi infrastrutturali e i piani di sviluppo dei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo.

I Corridoi di Connettività Transmediterranea (Scan-Med, IMEC e Trans-Maghreb)

I retroporti del Mezzogiorno costituiscono il terminale naturale di tre grandi sistemi di connettività globale:

- **Corridoio Scan-Med TEN-T:** Il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, che collega Helsinki a Palermo/La Valletta, trova nei retroporti di Gioia Tauro, Taranto e Augusta le sue piattaforme di proiezioni marittima verso i porti del Maghreb e del Mashreq.

- **Corridoio IMEC:** La rotta India-Middle East-Europe Corridor identifica nel Mezzogiorno d'Italia il punto d'ingresso europeo primario per i flussi di merci e dati proveniente dal Golfo Persico e dall'Egitto.
- **Corridoio Trans-Maghreb (TMC / CETMO):** Il corridoio multimodale che unisce le Nazioni nordafricane (dalla Mauritania all'Egitto) si connette direttamente con i servizi ro-ro e porta-container dei porti meridionali italiani.

Analisi Dettagliata delle Nazioni del Nord Africa

Marocco: L'Hub di Tanger Med e la Rete ONCF 2025-2063

Il Marocco si è affermato come gigante logistico africano grazie al complesso portuale e retroportuale di Tanger Med (primo porto del Mediterraneo con oltre 11,1 milioni di TEU). Il piano ONCF 2025-2063 prevede l'estensione dell'Alta Velocità ferroviaria *Al Boraq* da Kénitra a Marrakech ed Agadir (1.500 km) e lo sviluppo del nuovo porto di Nador West Med. L'integrazione con i retroporti del Sud Italia consente di co-produrre beni manifatturieri (automotive ed elettronica) rispettando la soglia del 35% di valore aggiunto africano.

Algeria: South2 Corridor e i Corridoi Transahariani

L'Algeria rappresenta il principale partner energetico dell'Italia. Accanto all'infrastruttura del South2 Corridor (gasdotto di 3.300 km destinato a trasportare 3,3 milioni di tonnellate all'anno di idrogeno verde da Hassi R'Mel verso Augusta, Gioia Tauro, Austria e Germania), l'Algeria sta realizzando i Corridoi Transahariani dell'Unione Africana:

- **Autostrada Transahariana (RTS):** Collegamento stradale di 4.500 km che unisce Algeri a Lagos (Nigeria).
- **Dorsale Transahariana di Fibra Ottica (TSFB):** Dorsale in fibra ottica ad altissima velocità.
- **Gasdotto Transahariano (TSGP):** Progetto di gasdotto continentale per collegare i giacimenti nigeriani con l'Europa via Italia.

I retroporti di Taranto e Gioia Tauro agiscono come ricevitori e trasformatori dei beni minerari ed energetici algerini.

Tunisia: Elettrodotto ELMED e Connettività Trans-Maghreb

La Tunisia costituisce il ponte marittimo più vicino alla Sicilia (soli 145 km). Il progetto ELMED, sviluppato da Terna e STEG con oltre 300 milioni di euro di finanziamento UE (CEF), prevede la realizzazione di un cavo elettrico sottomarino HVDC da 600 MW tra la stazione di Partanna (Trapani) e Mlaabi (Capo Bon). L'aggiudicazione dei contratti industriali a Hitachi Energy e Prysmian segna l'inizio dei cantieri. La Tunisia sta inoltre ammodernando la ferrovia transfrontaliera Gabès-Ras Jedir verso la Libia, creando una continuità logistica con i retroporti siciliani e calabresi.

Libia: Ricostruzione Infrastrutturale e Corridoio Sud-Sud

Il dossier ricostruzione della Libia prevede la realizzazione dell'Autostrada della Pace (1.700 km da Ras Jedir ad Emsaad), il ripristino della rete ferroviaria nazionale da 3.100 km (con proiezioni verso Niger e

Ciad) e la ricostruzione degli aeroporti (guidata dal Consorzio italiano AENEAS). I retroporti di Augusta, Catania e Gioia Tauro sono i candidati naturali per l'assemblaggio di materiali da costruzione e la logistica di supporto alle imprese italiane operative nel Paese.

Egitto: 'Suez su Rotaie' e la Linea Ro-Ro Damietta-Trieste/Augusta

L'Egitto sta realizzando la rete ad alta velocità elettrificata da 2.000 km targata Siemens ('Suez su Rotaie') che connette il Mar Rosso (Ain Sokhna) con il Mediterraneo (Marsa Matrouh ed Alessandria). L'attivazione della linea marittima Ro-Ro diretta tra Damietta e l'Italia consente il trasporto di prodotti agricoli freschi dal Cairo al Mezzogiorno in sole 35 ore. Inoltre, il progetto di cavo elettrico sottomarino GREGY da 3 GW rafforza l'interconnessione energetica. L'Egitto è un hub fondamentale per le filiere AfCFTA: i prodotti trasformati nei retroporti italiani con input egiziani al 35% possono accedere all'intero mercato dell'Africa Orientale ed Australe (COMESA/AfCFTA).

Sinergia tra Piano Mattei, Global Gateway e Agenda 2063 dell'Unione Africana

Lo sviluppo retroportuale e l'integrazione manifatturiera euro-mediterranea non avvengono in un vuoto politico, ma trovano perfetta convergenza nei tre principali quadri strategici di investimento multilaterale:

- **1. Il [Piano Mattei per l'Africa \(Italia\)](#):** Dotato di una dote iniziale superiore a 5,5 miliardi di euro tra crediti d'imposta, fondi Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Cooperazione allo Sviluppo, il Piano Mattei promosso dal Governo Italiano promuove progetti paritari non predatori nei settori dell'energia verde, dell'agricoltura sostenibile, dell'acqua e della formazione professionale. I retroporti del Mezzogiorno sono la piattaforma logistica sul territorio nazionale del Piano Mattei.
- **2. La [Strategia Global Gateway \(Unione Europea\)](#):** La strategia europea da 300 miliardi di euro per le infrastrutture globali destina oltre 150 miliardi al continente africano per corridoi di trasporto sostenibile, interconnessioni digitali (cavi sottomarini Medusa e BlueMed) e transizione energetica, garantendo la copertura finanziaria delle grandi opere transmediterranee.
- **3. [L'Agenda 2063](#) e l'[AfCFTA \(Unione Africana\)](#):** Il piano strategico cinquantennale dell'Unione Africana identifica nella realizzazione dell'AfCFTA, nella rete ad alta velocità africana (AIHSTN) e nella sovranità industriale del continente i propri pilastri. L'integrazione del 35% di valore aggiunto locale risponde esattamente alla richiesta dell'Unione Africana di superare il modello estrattivo tradizionale e promuovere l'industrializzazione locale.

Proposte Operative e possibile Piano d'Azione per le Regioni del Mezzogiorno

Per consentire alle Regioni del Sud Italia (Calabria, Sicilia, Puglia, Campania, Basilicata, Sardegna, Abruzzo, Molise) di cogliere appieno le opportunità della Macroregione EUSMED e delle filiere AfCFTA, si delineano 10 azioni strategiche prioritarie:

- **1. Istituzione dello Sportello Unico AfCFTA-ZES:** Creare presso la Struttura di Missione ZES Unica uno sportello specializzato per assistere le imprese italiane e africane nel certificare il rispetto del 35% di valore aggiunto locale e nell'ottenimento dei certificati d'origine AfCFTA.
- **2. Completamento Ultimo Miglio Ferroviario nei Retroporti:** Garantire entro il 2026 il raccordo ferroviario diretto a 750 metri per treni merci in tutti i nodi retroportuali di Gioia Tauro, Taranto, Augusta, Nola, Modugno e Giorgino.
- **3. Estensione delle Zone Franche Doganali Retroportuali:** Perimetrare immediatamente le Zone Franche Doganali (ZFD) all'interno delle aree retroportuali ZES per consentire lo stoccaggio e la lavorazione di merci extra-UE in totale sospensione di dazi e IVA.
- **4. Promozione di Joint Venture Industriali Italia-Nord Africa:** Incentivare attraverso i fondi della ZES Unica e di SIMEST la nascita di consorzi industriali misti tra PMI del Mezzogiorno e aziende nordafricane per la co-produzione di beni manifatturieri.
- **5. Diffusione del Pre-Clearing e Corridoi Doganali Veloci:** Rendere obbligatoria la procedura di sdoganamento in mare (Pre-Clearing) per tutti i servizi marittimi provenienti dai porti nordafricani (Tanger Med, Algeri, Tunisi, Damietta).
- **6. Potenziamento delle Competenze e Formazione Tecnico-Professionale:** Attivare corsi dedicati negli ITS (Istituti Tecnici Superiori) del Sud e accordi di doppio titolo con le università nordafricane nei settori della logistica, dogane internazionali e gestione delle filiere AfCFTA.
- **7. Incentivi alla Decarbonizzazione della Logistica Retroportuale:** Finanziare l'elettrificazione delle banchine (Cold Ironing) e la flotta merci di manovra a idrogeno verde/elettrica nei retroporti meridionali.
- **8. Digitalizzazione Integrata e Blockchain per la Tracciabilità dell'Origine:** Adottare piattaforme digitali basate su blockchain nei retroporti del Sud per tracciare in tempo reale la percentuale di valore aggiunto accumulato lungo la filiera euro-africana.
- **9. Creazione del Network dei Retroporti del Mezzogiorno:** Costituire un coordinamento permanente tra le Autorità di Sistema Portuale del Sud e i gestori degli interporti per presentare un'offerta logistica e manifatturiera unitaria sui mercati internazionali.
- **10. Attrazione di Fondi Sovrani e Private Equity per le Reti di Freddo e Stoccaggio:** Promuovere investimenti in retroportualità refrigerata (cold chain) per gestire l'import/export di ortofrutticolo e farmaceutici tra Europa e Africa.

Conclusioni e Prospettive Future

Lo sviluppo dei retroporti nel Mezzogiorno d'Italia rappresenta la chiave strategica per unire le due sponde del Mediterraneo in un'unica grande piattaforma manifatturiera e commerciale. Integrando la semplificazione della ZES Unica con il mercato unico dell'AfCFTA e la regola del 35% di valore aggiunto locale, l'Italia non è più soltanto la porta d'accesso energetica dell'Europa, ma diventa il motore manifatturiero e logistico del nuovo Spazio Mediterraneo Comune.