Le connessioni infrastrutturali, digitali e multimodali pivot di crescita delle relazioni commerciali in Campania.

I collegamenti intermodali e i fattori di sviluppo della connettività territoriale e dell'accessibilità delle aree interne: gli investimenti, le risorse e gli impatti sull'economia del territorio

INDICE

Premessa 3

1. Lo scenario economico della Campania 4

1.1 Il commercio estero della Campania: dinamiche, settori e Paesi partner 9

Box: I distretti produttivi campani 17

2. La dotazione infrastrutturale e logistica della Campania, delle aree interne e delle aree costiere 19

Box: Il sistema portuale campano 34

2.1 Le aziende e gli occupati della logistica in Campania, un patrimonio imprenditoriale per il settore e il territorio 39

3. La dotazione prospettica delle infrastrutture in Campania e la Zona Economica Speciale. Le risorse per lo sviluppo della logistica regionale 42

4. La voce del territorio – I driver e le strategie 59

5. Spunti e proposte: un'analisi SWOT 65

Premessa

Il presente rapporto si inserisce in un contesto più ampio, rappresentato dal Fondo di Perequazione Infrastrutture, finanziato da Unioncamere italiana e sviluppato a livello territoriale da Unioncamere Campania, in collaborazione con le Camere di commercio locali. Il Programma Infrastrutture si pone l'obiettivo di creare le condizioni affinché il sistema camerale regionale possa assumere un ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del proprio territorio. Diverse sono state le azioni attuate, tra cui una serie di tavoli territoriali che, attraverso la concertazione con il sistema imprenditoriale e la collaborazione delle Camere di commercio campane, hanno animato il confronto sul tema delle infrastrutture materiali e digitali, con una visione centrata sul territorio regionale e dato vita alla realizzazione del Libro Bianco delle priorità infrastrutturali del sistema imprenditoriale della Campania, una sintesi regionale rispetto alle opere necessarie al sistema imprenditoriale, per superare la crisi in atto e recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali.

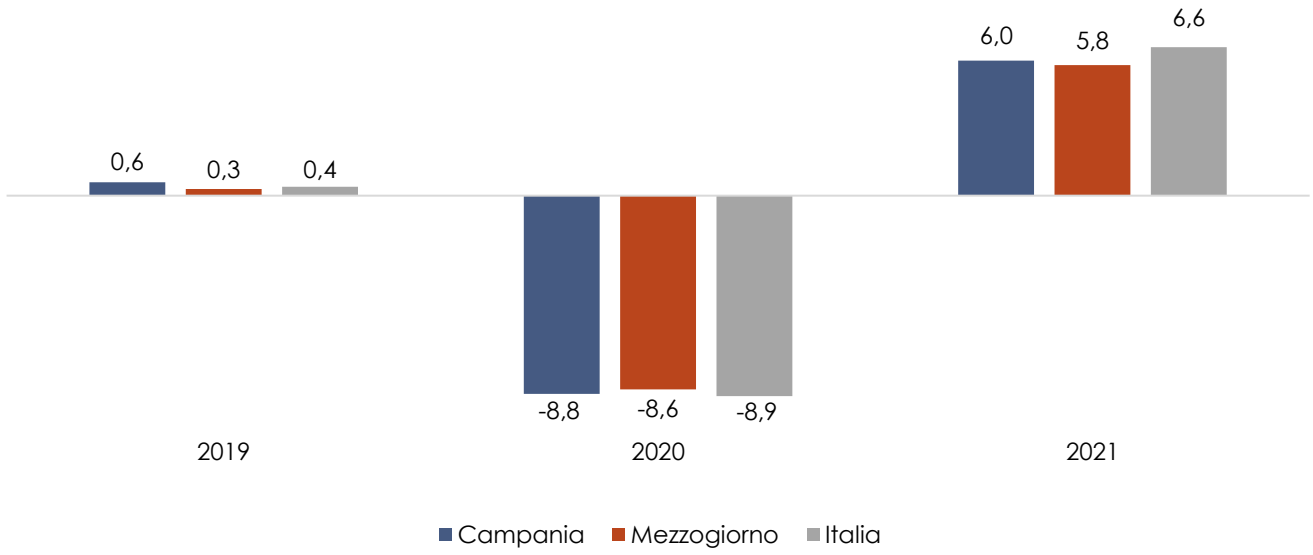
I tavoli di confronto sono stati, anche, lo strumento per individuare ed approfondire alcune tematiche di maggiore impatto sul territorio, come l'isolamento delle aree interne rispetto agli scambi internazionali. Ed è in questa direzione che va il presento studio volto ad individuare i collegamenti intermodali e i fattori di sviluppo della connettività territoriale e dell'accessibilità delle aree interne.

Lo studio inizia con una breve descrizione dell'economia della regione ed una disamina del commercio estero delle imprese campane al fine di inquadrare le esigenze di connessione nazionali ed internazionali. Prosegue con un'analisi delle infrastrutture materiali e immateriali della regione, laddove possibile a livello provinciale, mediante l'utilizzo di indicatori. Ciò allo scopo di evidenziare l'accessibilità delle aree interne e le possibilità di connessione multimodale con i porti per beneficiare delle loro attività e del loro sviluppo. Il terzo capitolo è dedicato alla dotazione prospettica delle infrastrutture in Campania e alla Zona Economica Speciale. Punto centrale sono le risorse per lo sviluppo della logistica regionale (come ad esempio quelle del PNRR, Fondo di sviluppo e coesione). Vengono altresì elaborate alcune stime dirette a comprendere come lo sviluppo delle infrastrutture, anche di collegamento, e la capacità o meno di attirare investimenti imprenditoriali nella Zes possano impattare sulle relazioni commerciali delle imprese della regione ed in quali termini (es se si tratta di risorse per lo sviluppo dei collegamenti ultimo miglio, dei magazzini o delle infrastrutture di collegamento etc.). L'ultimo capitolo, infine, è dedicato a interviste tecniche one-to-one con un panel di interlocutori privilegiati che hanno competenze specifiche in relazione agli argomenti sopra evidenziati.

1. Lo scenario economico della Campania

La **Campania**, che prima del Covid aveva mostrato una buona performance economica con una variazione annua del Pil superiore sia al Mezzogiorno sia alla media Italia, nel 2021 dovrebbe, secondo le stime della Banca d'Italia, aver imboccato la strada di una decisa ripresa, con una crescita del 6%, superiore a quella del Mezzogiorno (+5,8%) e leggermente inferiore al dato nazionale (+6,6%).

Fig. 1 – Andamento del Pil campano nel 2019-2020 e previsioni per il 2021, variazioni %



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat, Banca d'Italia

Secondo i dati dell'indagine congiunturale della Banca d'Italia sulle imprese con almeno 20 addetti, le imprese industriali campane che hanno segnalato un incremento di fatturato nel 2021 sono più del 50%, a fronte del 30% del 2020. La quota di imprese industriali regionali che hanno approfittato della ripresa per ampliare gli investimenti è più che raddoppiata rispetto all'anno precedente, ponendo quindi le basi anche per una accelerazione economica per il 2022.

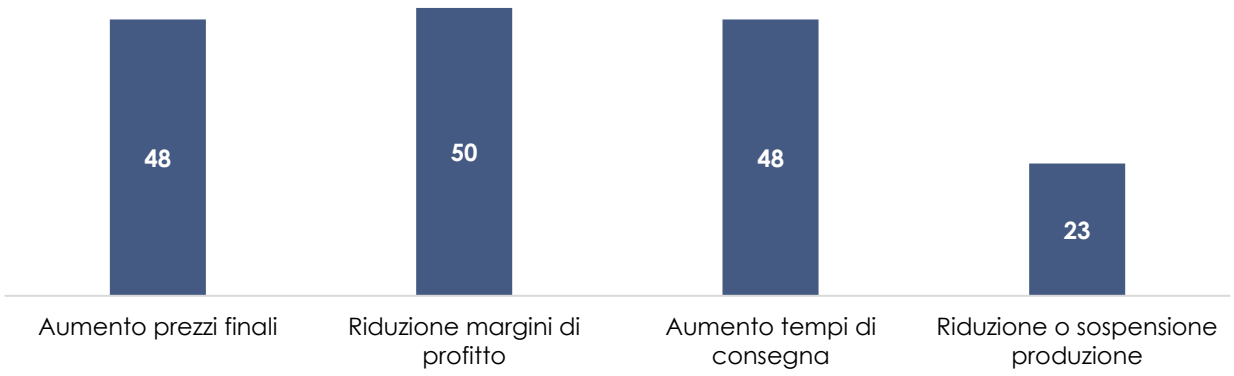
Tab. 1 – Percentuale di imprese industriali con almeno 20 addetti che nel 2021 hanno segnalato un aumento di fatturato o di investimenti

	Fatturato		Investimenti	
	2020	**2021**	**2020**	**2021**
Campania	30	58	26	55
Mezzogiorno	35	53	28	50
Italia	26	62	30	52

Fonte: Banca d'Italia

L'accelerazione produttiva del 2021 avrebbe potuto essere più consistente se le criticità logistiche legate alla ripresa globale non avessero impattato sui tempi di consegna, sui prezzi (legati anche ai noli navali) e quindi sui profitti. Le imprese industriali con almeno 20 addetti campane hanno subito, come effetto delle fragilità delle catene logistiche globali, una riduzione dei margini di profitto nel 50% dei casi, un aumento dei tempi di consegna nel 48% dei casi, e addirittura nel 23% dei casi una riduzione o sospensione dell'attività produttiva. Il 48% delle imprese ha scaricato sui consumatori i maggiori costi sostenuti, accrescendo i propri prezzi di vendita.

Fig. 2 – Percentuali di imprese industriali campane con almeno 20 addetti per principale impatto delle criticità logistiche subite nel 2021



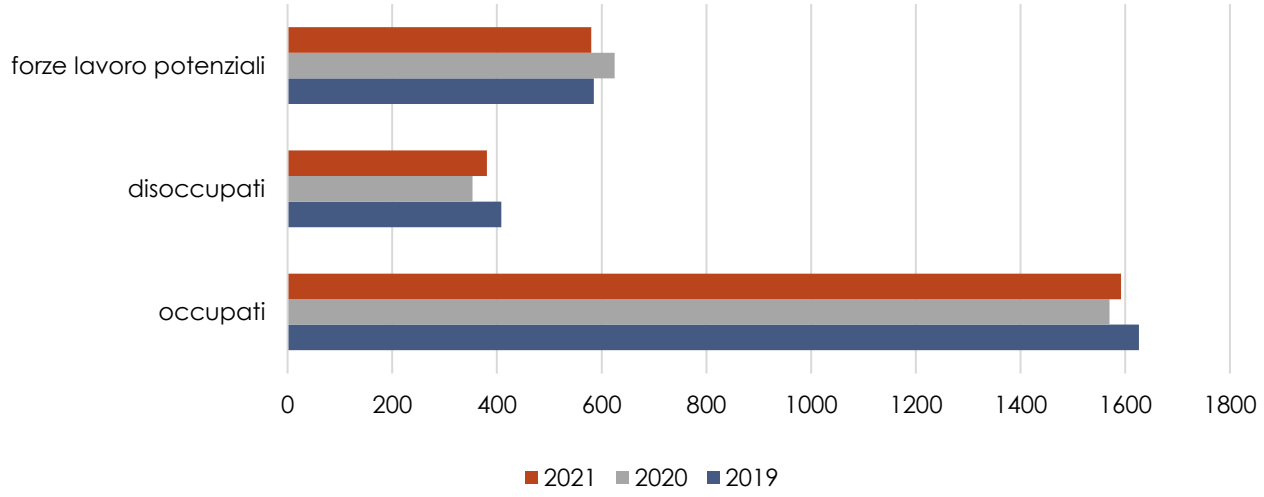
Fonte: Banca d'Italia

Dal punto di vista settoriale, la ripresa dell'economia campana nel corso del 2021 è stata trainata, oltre che dall'industria in senso stretto, anche dalle costruzioni, il cui valore aggiunto, nel 2021, si stima cresciuto del 19,9% (fonte: Prometeia) per effetto del super bonus, dal commercio, dal turismo (+11,6% di presenze turistiche in regione nel 2021, da dati Prometeia) dai servizi di ristorazione/pubblici esercizi e dai servizi di trasporto. In questo contesto, tutti i settori dello shipping hanno manifestato dati favorevoli: i passeggeri di

traghetti e aliscafi sono cresciuti del 35%, la movimentazione container è aumentata del 4,9%. I crocieristi facenti scalo su Napoli si sono moltiplicati di circa 9 volte rispetto al 2020.

Il mercato del lavoro regionale ha ovviamente beneficiato della ripresa economica. Gli occupati, dopo il calo del 2020, crescono dell'1,4%, anche se il relativo stock rimane ancora significativamente al di sotto del dato del 2019. I disoccupati crescono del 7,2%, ma come effetto del travaso dall'inattività alla ricerca attiva di un lavoro, tipico delle fasi di miglioramento del ciclo e delle aspettative: infatti, le forze di lavoro potenziali, cioè di fatto gli individui che non cercano attivamente un lavoro, diminuiscono dell'8%. C'è quindi un **complessivo miglioramento del livello di attività del mercato del lavoro regionale.**

Fig. 3 – Andamento delle principali variabili di mercato del lavoro in Campania nel 2021, valori in migliaia di unità



Fonte: Istat

I primi dati disponibili per il 2022 segnalano un ritrovato dinamismo ed irrobustimento del tessuto produttivo regionale, con una crescita del numero di imprese e una rapida riduzione, in linea con la media nazionale, dei casi di fallimento o liquidazione volontaria di impresa. Il dinamismo imprenditoriale è particolarmente concentrato nell'area di Napoli, mentre a Salerno si registra ancora un aumento del numero di fallimenti (+18,8%).

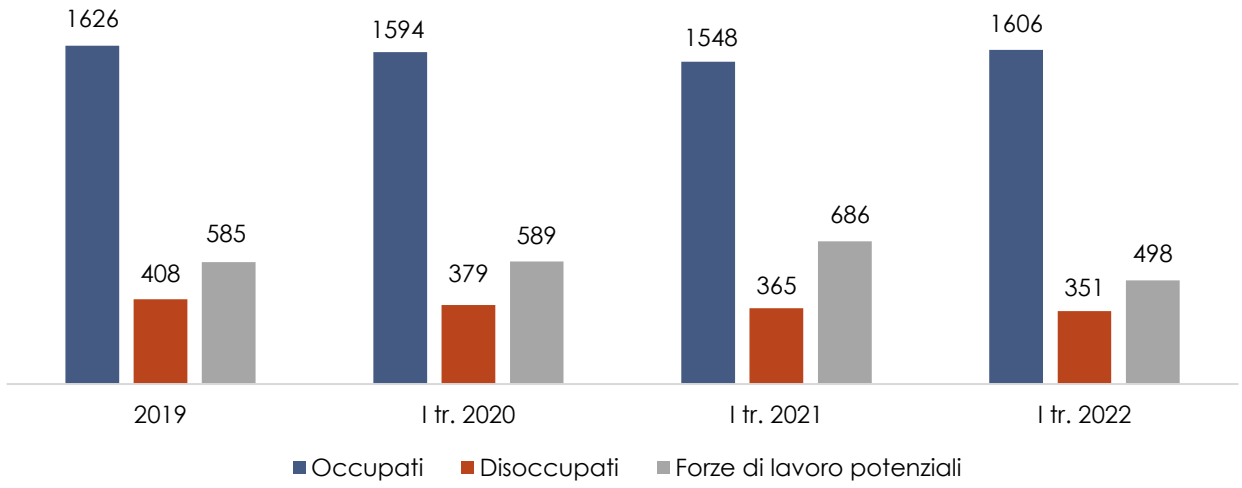
Tab. 2 – Variazioni % tendenziali dei fallimenti e delle liquidazioni volontarie di imprese nel primo trimestre 2022 e saldo fra imprese registrate iscritte e cessate nel secondo trimestre 2022

	Campania	Italia
Fallimenti I tr.	-24,4	-12,3
Liquidazioni volontarie I tr.	-20,9	-24,1
Saldo imprese registrate iscritte/cessate II tr.	0,46	0,54

Fonte: Cerved, Infocamere-Movimprese

I dati occupazionali, nel primo trimestre dell'anno corrente, proseguono nel loro trend di miglioramento, con valori che ormai sono simili a quelli pre-pandemici del 2019.

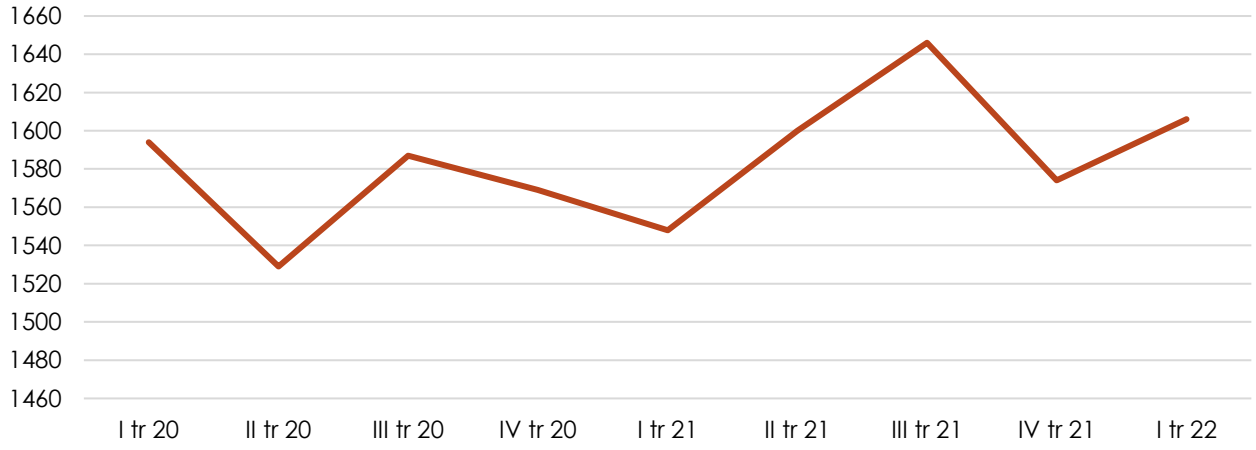
Fig. 4 – Principali variabili del mercato del lavoro campano



Fonte: Istat

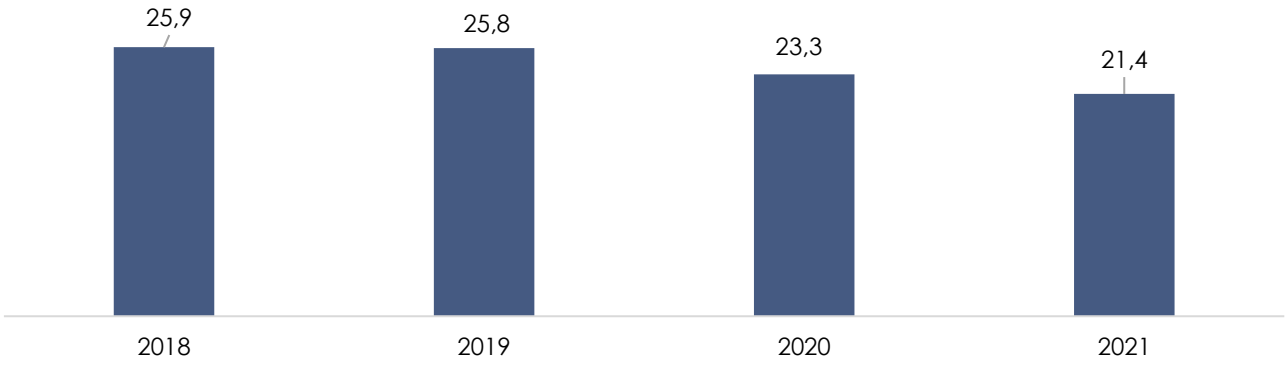
Tuttavia, la ripresa occupazionale, che continua anche nella prima parte dell'anno e che porta il dato al di sopra dei primi trimestri del precedente biennio, è caratterizzata da maggiore precarietà: i dipendenti a tempo determinato passano dal 20,2% del totale dei dipendenti nel 2019 al 22,4% nel 2021. Le assunzioni a tempo indeterminato passano dal 25,9% del totale delle assunzioni nel 2018 al 21,4% nel 2021.

Fig. 5 – Andamento trimestrale del numero di dipendenti a tempo indeterminato in Campania. 1° trimestre 2020 -1° trimestre 2022



Fonte: Istat

Fig. 6 - Assunzioni a tempo indeterminato in Campania, valori in percentuale anni 2018-2021



Fonte: elaborazioni SRM su dati Inps

Il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni nei primi 5 mesi dell'anno (gennaio-maggio 2022) è un indicatore congiunturale utile. Nel periodo gennaio-maggio 2022, la CIG campana è rallentata in misura notevole, sia per la ripresa delle attività produttive, sia per il progressivo, benché non ancora completo, esaurimento delle misure di protezione del mercato del lavoro (CIG pandemica a condizioni vantaggiose per le imprese).

Tuttavia, e ciò costituisce un indicatore da tenere in considerazione, il numero di ore di CIG è ancora sensibilmente più alto rispetto all'ultimo anno pre-pandemico, ovvero il 2019. A fare la differenza è soprattutto la CIG ordinaria, legata cioè a problemi congiunturali e ciclici delle imprese, il che, evidentemente, riflette un certo "affaticamento" della ripresa manifestatasi nel corso del 2021, legato al rallentamento della crescita nazionale.

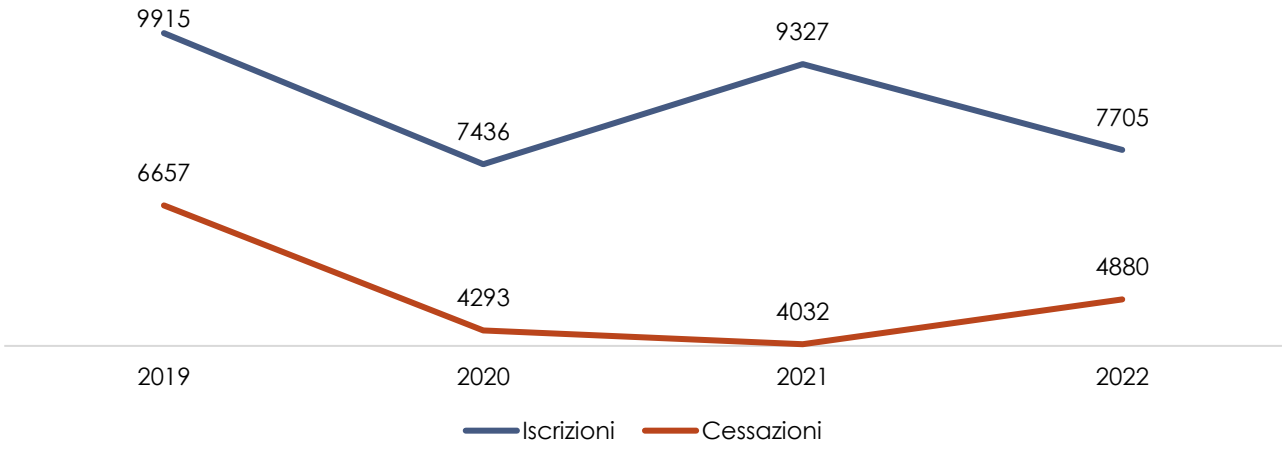
Tab. 3 – Numero di ore di CIG concesse per tipologia in Campania nei periodi gennaio-maggio di ogni anno, valori in milioni.

	2019	2020	2021	2022
Ordinaria	4,1	56,2	50,0	12,6
Straordinaria	9,1	3,0	3,5	6,8
Deroga	0	21,3	31,8	3,3
Totale	13,2	80,5	85,3	22,7

Fonte: Inps

Un altro indizio di rallentamento della crescita economica regionale nel corso del 2022 è rappresentato dall'andamento delle iscrizioni e cessazioni di imprese: mentre le iscrizioni del primo semestre diminuiscono di circa 1.600 unità rispetto al corrispondente semestre del 2021, le cessazioni aumentano, dopo un biennio di diminuzione. Evidentemente, **la crescita del sistema produttivo campano, che permane comunque positiva, tende a rallentare, parallelamente ad una ripresa meno brillante di quella del 2021**.

Fig. 7 – Numero di imprese registrate iscritte e cessate in Campania nel primo semestre di ogni anno

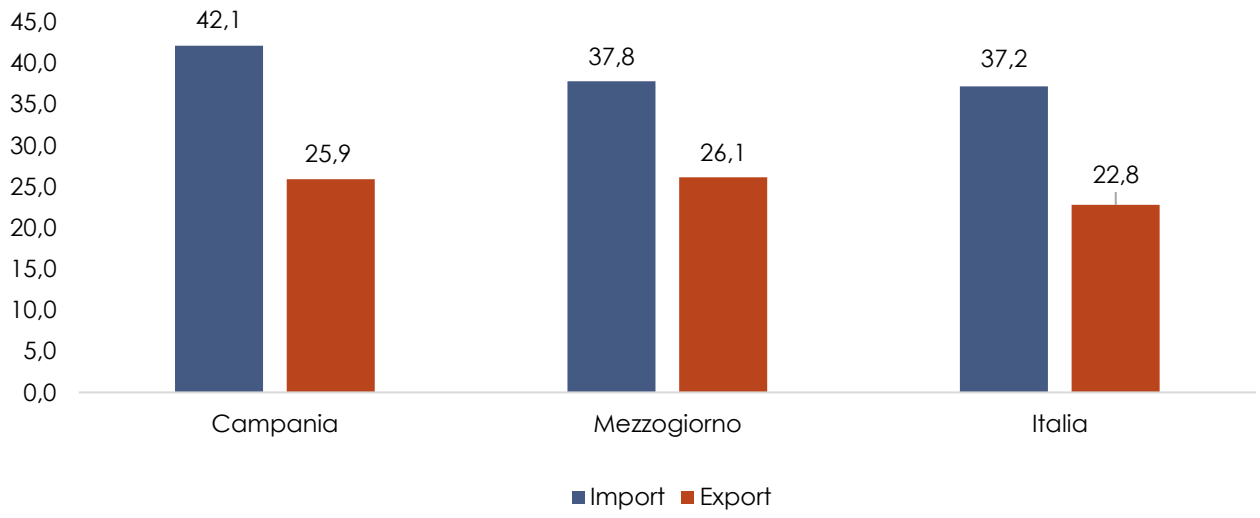


Fonte: Infocamere, Movimprese

1.1 Il commercio estero della Campania: dinamica, settori e Paesi partner

Il commercio estero, nel primo trimestre 2022, in termini tendenziali, cresce in misura più dinamica rispetto a quello italiano, segno di una domanda interna (sul versante dell'import) e di una competitività internazionale in ripresa.

Fig. 8 – Variazione % tendenziale dell'interscambio commerciale estero in valore nel primo trimestre 2022



Fonte: Istat

Gli effetti dell'inflazione interna non sono ancora visibili nel primo trimestre 2022, mentre iniziano ad evidenziarsi in sede esterna in termini di competitività-prezzo. L'interscambio commerciale in quantità, infatti, segnala una crescita delle importazioni molto superiore a quella in valore, mentre invece l'incremento quantitativo dell'export è pari a meno della metà di quello registrato in termini di valore. Ciò significa che i prezzi all'export sono "gonfiati" dall'inflazione

Ad ogni modo, l'espansione dell'export che si registra anche in tonnellate di merce, molto vicina al dato nazionale, segnala che la prima parte del 2022 della Campania è ancora caratterizzata da un ciclo economico positivo.

Tab. 4 – Andamento dell'import-export in quantità nei primi trimestri del 2021 e del 2022, tonnellate e variazioni % tendenziali

	2021 provvisorio		2022 provvisorio			
	import	export	import	export	Var % import	Var % export
Campania	2.116.959.191	1.206.627.091	33.563.280.414	1.319.168.888	1485,4	9,3
Mezzogiorno	17.960.847.011	8.656.401.099	50.061.986.522	9.164.333.187	178,7	5,9
Italia	71.650.174.650	35.383.405.363	133.208.769.825	39.393.928.175	85,9	11,3

Fonte: Istat

La crescita in valore dell'export campano nel corso del primo trimestre dell'anno è determinata soprattutto dai settori del tessile/abbigliamento e pelletteria, dell'agroalimentare, dei mezzi di trasporto che, dopo la forte crisi del 2020/2021 dell'automotive, nei primi mesi del 2022 tornano su valori di export superiori a quelli del primo trimestre 2020 (anche se è essenziale il contributo dell'export aerospaziale, che raddoppia rispetto al primo trimestre dell'anno scorso) e dalla buona performance del settore dei metalli e prodotti in metallo. Buona anche l'inversione di tendenza del settore dei macchinari, dopo la flessione tendenziale del primo trimestre 2021. Il settore informatico, elettronico e ottico, pur essendo ancora caratterizzato da numeri relativamente piccoli, vede espandersi il suo export in modo molto rapido e continuo, raddoppiando il valore rispetto al primo trimestre 2021. Molto forte è anche l'espansione delle vendite all'estero di apparecchiature elettriche.

Tab. 5 – Tassi di variazione tendenziale, in valore, dell'import-export campano per settore, nei primi trimestri di ogni anno

	22/21		21/20	
	Import	Export	Import	Export
Agricoltura, caccia e pesca	54,6	26,2	-7,5	2,7
Estrattivo	44,5	-17,9	-0,2	39,6
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	25,9	15,8	1,2	4,5
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	60,4	28,9	-24,1	-12,0
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	71,6	31,8	-7,8	4,4
Coke e prodotti petroliferi raffinati	53,5	78,5	4,6	26,3
Sostanze e prodotti chimici	35,5	47,9	15,4	7,4
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	28,4	1,2	-8,0	24,5
Gomma plastica, altri prodotti di min. non met.	49,5	32,8	-14,6	5,9
Metalli di base e prodotti in metallo	64,0	27,8	43,6	16,2
Computer, apparecchi elettronici e ottici	14,2	104,2	20,4	6,4
Apparecchi elettrici	30,4	110,8	13,1	6,4
Macchinari e apparecchi n.c.a.	25,3	16,1	-1,9	-1,8
Mezzi di trasporto	5,5	38,3	14,3	-18,2
Prodotti delle altre attività manifatturiere	57,0	-10,1	0,6	18,2
TRATTAMENTO DEI RIFIUTI E RISANAMENTO	52,4	62,7	-17,3	51,3
SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	226,6	46,6	-30,0	-12,1
ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	-65,7	26,4	307,9	10,5
PROVVISTE DI BORDO, MERCI NAZIONALI DI RITORNO, VARIE	33,2	81,9	0,3	62,8

Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Dal punto di vista strutturale, l'analisi per settore e per mercato di riferimento del commercio estero campano va fatta su un intero anno, quindi sul **2021** quando **il valore complessivo dell'import-export della regione è stato pari a 29 miliardi di euro**.

I settori più internazionalizzati della Campania sono l'agroalimentare, con l'industria alimentare e delle bevande che rappresenta più di un quarto dell'export totale, la metallurgia e prodotti in metallo, la chimica-farmaceutica (la prima soprattutto sul versante dell'import e la seconda su quello dell'export), i mezzi di trasporto (automotive, aerospaziale, cantieristica ed in misura minore industria ferroviaria) e, in misura meno netta, il tessile-abbigliamento e le pelli/cuoio e macchinari, nonché il comparto delle apparecchiature e macchinari, elettromeccanica, PC ed elettronica/ottica. Tutti questi comparti, insieme alla petrolchimica, costituiscono più del 94% del valore del commercio estero in entrata ed uscita della regione nel 2021.

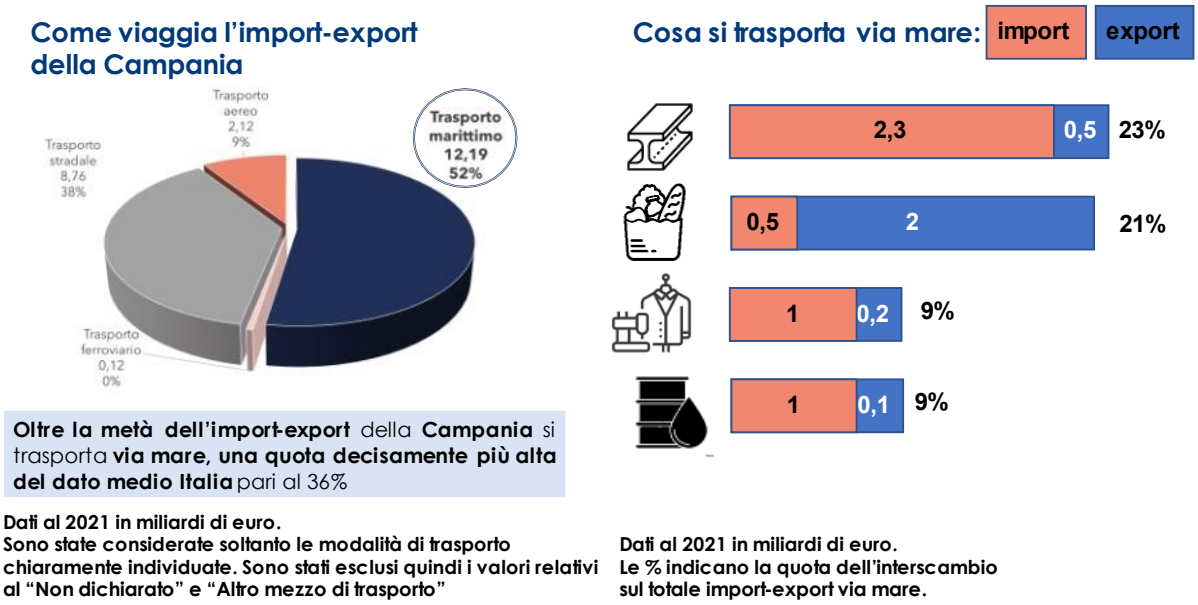
Tab. 6 – Incidenza percentuale sull'import-export campano dei diversi settori, anno 2021

Settore		Incidenza %
A-PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA, DELLA SILVICOLTURA E DELLA PESCA	import	8,5
	export	4,5
B-PRODOTTI DELL'ESTRAZIONE DI MINERALI DA CAVE E MINIERE	import	0,1
	export	0,0
CA-Prodotti alimentari, bevande e tabacco	import	9,6
	export	26,7
CB-Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	import	9,1
	export	6,4
CC-Legno e prodotti in legno; carta e stampa	import	2,6
	export	2,7
CD-Coke e prodotti petroliferi raffinati	import	6,9
	export	0,6
CE-Sostanze e prodotti chimici	import	15,1
	export	1,7
CF-Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	import	3,3
	export	15,9
CG-Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	import	4,1
	export	4,0
CH-Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	import	18,8
	export	9,9
CI-Computer, apparecchi elettronici e ottici	import	3,8
	export	3,3
CJ-Apparecchi elettrici	import	3,3
	export	4,3
CK-Macchinari e apparecchi n.c.a.	import	4,1
	export	3,8
CL-Mezzi di trasporto	import	7,0
	export	12,7
CM-Prodotti delle altre attività manifatturiere	import	2,5
	export	1,6
D-ENERGIA ELETTRICA, GAS, VAPORE E ARIA CONDIZIONATA	import	0,0
	export	0,0
E-PRODOTTI DELLE ATTIVITÀ DI TRATTAMENTO DEI RIFIUTI E RISANAMENTO	import	0,3
	export	0,5
J-PRODOTTI DELLE ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	import	0,0
	export	0,1
M-PRODOTTI DELLE ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE	import	0,0
	export	0,0
R-PRODOTTI DELLE ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	import	0,1
	export	0,1
S-PRODOTTI DELLE ALTRE ATTIVITÀ DI SERVIZI	import	0,0
	export	0,0
V-MERCI DICHIARATE COME PROVVISTE DI BORDO, MERCI NAZIONALI DI RITORNO E RESPINTE, MERCI VARIE	import	1,0
	export	1,4

Fonte: Istat

La modalità di interscambio marittima, che vale 12,2 miliardi di euro, **è fondamentale per il commercio estero campano** assorbendo il 52% dell'import-export, una quota molto superiore rispetto alla media italiana pari al 36%. Segue, con il 38%, il trasporto su gomma che è pari a 8,8 miliardi di euro; il 9% (2,1 miliardi di euro) transita su aereo. Del tutto marginale è la quota ferroviaria.

Fig. 9 – Interscambio commerciale campano per modalità di trasporto, valori %, anno 2021



Fonte: SRM su Istat-Coeweb

La modalità di trasporto marittimo nel commercio estero campano coinvolge soprattutto la petrolchimica (in misura quasi esclusiva), la filiera agroalimentare (con i prodotti agricoli in entrata e quelli dell'agroindustria in entrata ed uscita), i metalli e prodotti in metallo e, in misura meno netta, perlopiù per l'importazione di materia prima e semilavorati, il tessile-abbigliamento e pelli-cuoio.

L'export agricolo ed il comparto chimico, sia in entrata che in uscita, utilizzano prevalentemente il trasporto su strada.

Mezzi di trasporto e macchinari ed apparecchiature utilizzano una modalità di trasporto mista fra mare e gomma.

Tab. 7 – Interscambio commerciale campano per settore e modalità di trasporto, anno 2021, valori %

	Agricoltura		Industria alimentare		Tessile abbigliamento pelli		Petrolchimica		Chimica e farmaceutica, gomma e plastica		Metalli e prod in metallo		Mezzi di trasporto		Macchinari, apparecch., Pc, elettronica, ottica	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Altro mezzo di trasporto	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	3,4	0,1	0,0
Trasporto marittimo	87,3	18,4	57,6	68,2	77,6	30,6	99,8	97,3	19,5	16,6	84,7	55,0	35,3	42,7	33,2	45,5
Trasporto ferroviario	0,0	0,4	0,0	0,6	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	1,3	0,8	0,0	1,5	0,1	0,2
Trasporto stradale	9,9	78,0	42,2	30,8	17,5	40,7	0,2	2,6	73,1	63,1	11,8	42,3	52,1	28,1	47,3	34,1
Trasporto aereo	2,7	3,2	0,1	0,4	4,8	28,7	0,0	0,0	7,2	20,3	2,1	1,9	12,4	24,4	19,3	20,1

Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

I prodotti maggiormente scambiati via mare sono stati i metalli/manufatti in metallo che rappresentano il 23% del totale dei commerci marittimi della regione; gli alimentari con una quota del 21% e, a seguire, il tessile e i prodotti petroliferi raffinati entrambi con il 9%.

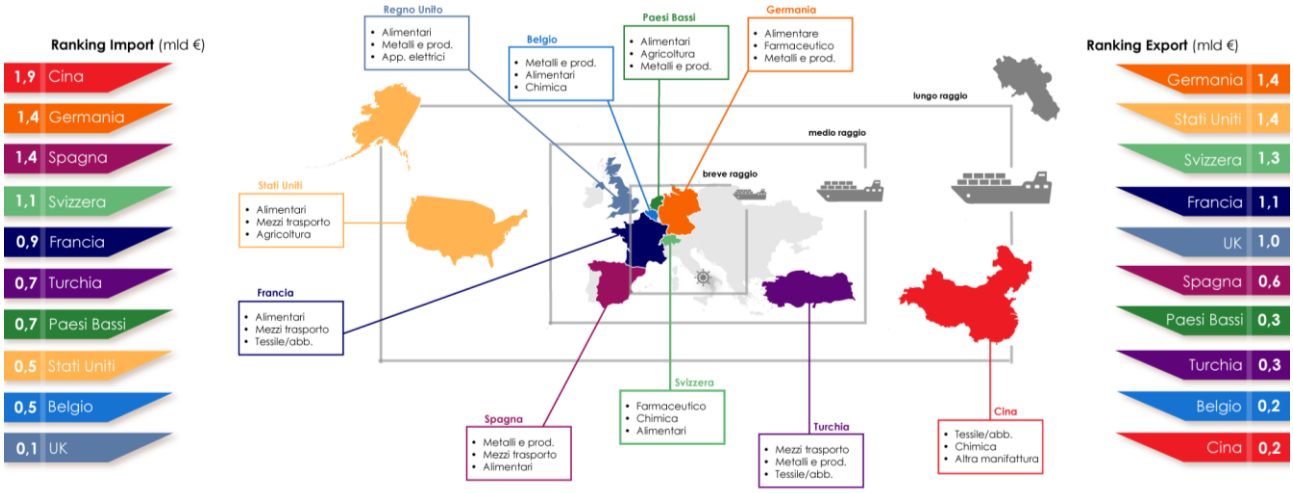
Tab. 8 – Principali merci scambiate via mare dalla Campania nel 2021, valori in euro

MERCE	2021 provvisorio			
	import	export	IMPORT + EXPORT	Quota sul totale
Metalli; manufatti in metallo	2.333.538.432	493.825.812	2.827.364.244	23%
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	514.995.751	2.025.562.963	2.540.558.714	21%
Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	960.126.278	167.972.190	1.128.098.468	9%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	1.043.593.460	72.764.454	1.116.357.914	9%
Prodotti chimici e articoli in gomma	565.384.644	412.110.877	977.495.521	8%
Prodotti dell'agricoltura, della caccia, della silvicoltura e della pesca	918.137.222	59.047.195	977.184.417	8%
TOTALE IMPORT EXPORT MARITTIMO	7.507.854.852	4.683.742.206	12.191.597.058	100%

Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Con riferimento ai principali Paesi di origine e destinazione dei settori merceologici più internazionalizzati della regione, appare evidente che il commercio estero campano è incentrato sull'Europa, peraltro su Paesi collegabili esclusivamente o prevalentemente via terra (Svizzera, Germania) ma anche su Paesi parzialmente collegabili via mare (Francia, Spagna) o totalmente connessi via mare (al netto di una quota marginale di commercio via aereo) come la Gran Bretagna, la Cina, gli Stati Uniti, la Turchia. Il commercio estero con tali Paesi è, peraltro, specializzato proprio in quei prodotti (agroalimentare, metalli e prodotti in metallo, tessile abbigliamento per quanto riguarda soprattutto l'import dalla Cina di materie prime tessili e prodotti di abbigliamento pret à porter) che, come si è visto dianzi, sono proprio quelli più commerciati via mare.

Fig. 10 – Principali partner commerciali della Campania e primi tre prodotti commerciati nel 2021, valori in euro



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Sulla base dell'incrocio fra settori, modalità di trasporto e Paesi, è quindi possibile delineare i Paesi partner di breve, medio e lungo raggio.

Paesi partner di breve raggio:

- Germania: per alimentare, farmaceutica e prodotti metallurgici. Prevalentemente connessioni su gomma;
- Svizzera: per farmaceutica, chimica, alimentare, connessioni su gomma;
- Francia: per alimentare, mezzi di trasporto, tessile abbigliamento, modalità di connessione mista gomma/mare, con prevalenza per la prima.

Paesi partner di medio raggio:

- Spagna: per prodotti in metallo e metallurgici, mezzi di trasporto e alimentare, modalità di connessione mista gomma/mare, con prevalenza per la seconda.
- Paesi Bassi-Belgio: per agroalimentare, metalli e prodotti in metallo, chimica, modalità di connessione mista gomma/mare;
- Turchia: per mezzi di trasporto, metalli e prodotti in metallo e tessile/abbigliamento, modalità di connessione prevalente via mare;
- Regno Unito: per alimentare, metalli e prodotti in metallo, mezzi di trasporto, modalità di connessione prevalente via mare;

Partner di lungo raggio

- Stati Uniti: per alimentare, mezzi di trasporto, agricoltura, modalità di trasporto via mare;

- Cina: per materie prime tessili e abbigliamento, chimica, altra manifattura, modalità di trasporto via mare.

I distretti produttivi campani

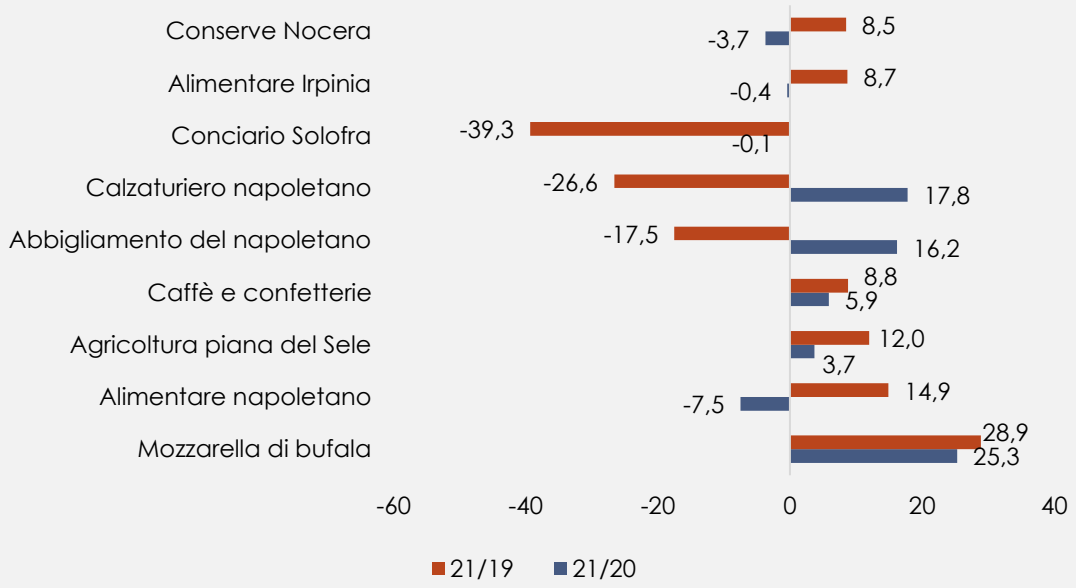
L'analisi di Intesa Sanpaolo identifica i seguenti poli produttivi aventi caratteristiche specifiche di distretti industriali (in termini di relazioni fra imprese e fra queste ed il territorio, economie di agglomerazione, relazioni marshalliane di offerta, ecc.) in Campania:

- Conserve di Nocera (Sa);
- Alimentare napoletano (Na);
- Mozzarella di bufala campana (Ce/Na/Sa);
- Abbigliamento del napoletano (Na);
- Alimentare di Avellino (Av);
- Agricoltura di Piana del Sele (Sa);
- Caffè e confetterie del napoletano (Na);
- Calzature del napoletano (Na);
- Concia di Solofra (Av).

Nel corso del 2021, tali distretti hanno avuto, in genere, risultati esportativi brillanti (soprattutto i distretti operanti nella filiera agroalimentare di prodotti doc, come la mozzarella di bufala e quelli, come la filiera tessile-abbigliamento, che risentono di rimbalzi positivi dopo la pesante crisi di settore del 2020, e che nonostante tale rimbalzo non riescono ancora a recuperare la perdita di export subita rispetto all'epoca pre-pandemica, cioè rispetto al 2019). Tali distretti sono quindi trainanti della ripresa economica campana del 2021.

Viceversa, il distretto alimentare napoletano ed irpino, quello conserviero di Nocera e soprattutto quello conciario di Solofra manifestano andamenti negativi, che per Solofra si vanno a cumulare ad una crisi preesistente, con perdita di circa il 39% di export rispetto al 2019. Peraltro, alcuni distretti hanno una certa dipendenza esportativa da Russia ed Ucraina (il distretto dell'abbigliamento napoletano esporta l'8,8% del suo valore verso tali mercati, le calzature napoletane il 6,3%) il che, in prospettiva, non è un indicatore favorevole di tenuta del commercio estero.

Fig. 11 – Variazioni % annue dell'export dei distretti produttivi campani



Fonte: Banca Intesa Sanpaolo – Monitor sui Distretti

Tali dati evidenziano alcune macro-direttrici in termini di esigenze logistiche:

1- La catena del freddo per l'agroalimentare fresco è fondamentale per mantenere la sua competitività estera, con particolare riferimento all'ortofrutta, "cuore" di alcuni distretti ancora in difficoltà di export. Distretti agroalimentari che non trattano il fresco, non necessitando un potenziamento di tale catena logistica, come quello conserviero o quello del caffè, sono in crescita di export rispetto al 2019;

2- Evidentemente, distretti più interni, come il conciario di Solofra, abbinano a situazioni di crisi strutturale anche problematiche di lontananza dagli hub logistici fondamentali della regione, con connessi peggioramenti dei costi di trasporto e del time to market;

3- La ripresa dei distretti del tessile abbigliamento richiede una filiera di import/export fluida, senza strozzature logistiche nell'importazione di materie prime e semilavorati e la riesportazione dei capi finiti. Le criticità logistiche globali del post Covid sono quindi una minaccia

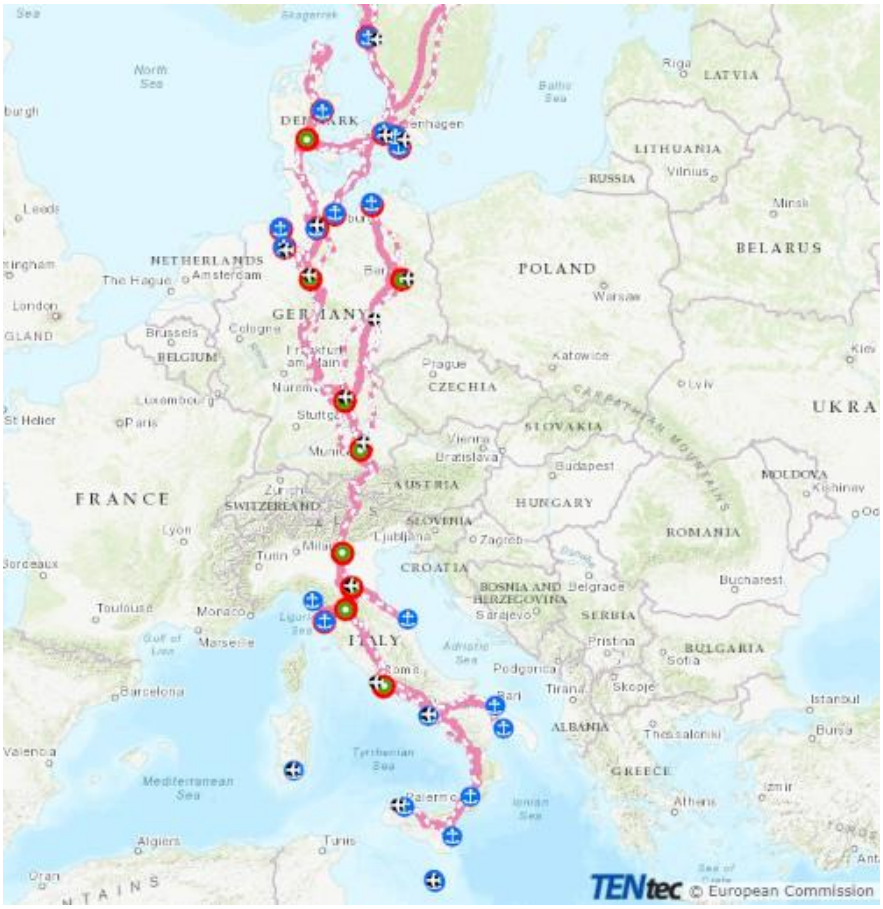
2. La dotazione infrastrutturale e logistica della Campania, delle aree interne e delle aree costiere

La Campania ha una configurazione infrastrutturale e logistica che privilegia (come del resto in gran parte del Mezzogiorno) **gli assi di collegamento verticali nord-sud** che corrono lungo le pianure costiere**, lasciando in condizione di relativo isolamento le aree interne e collinari**, con **connessioni trasversali est-ovest poco efficienti**.

Infatti, lungo la dorsale tirrenica campana transita l'Asse della Rete TEN-T La Valletta – Palermo - Gioia Tauro – Salerno – Napoli – Roma – Bologna – Milano – Innsbruck – Monaco - Copenaghen - Stoccolma.

Ma lungo la dorsale adriatica della Puglia, a partire da Bari, transita l'asse TEN-T Baltico-Adriatico, per cui le aree interne campane costituiscono, sinora, un "cuscinetto" di scarsa accessibilità fra questi due corridoi.

Fig. 12 – Il corridoio TEN-T Malta-Scandinavia e la connessione Napoli-Bari con il corridoio adriatico

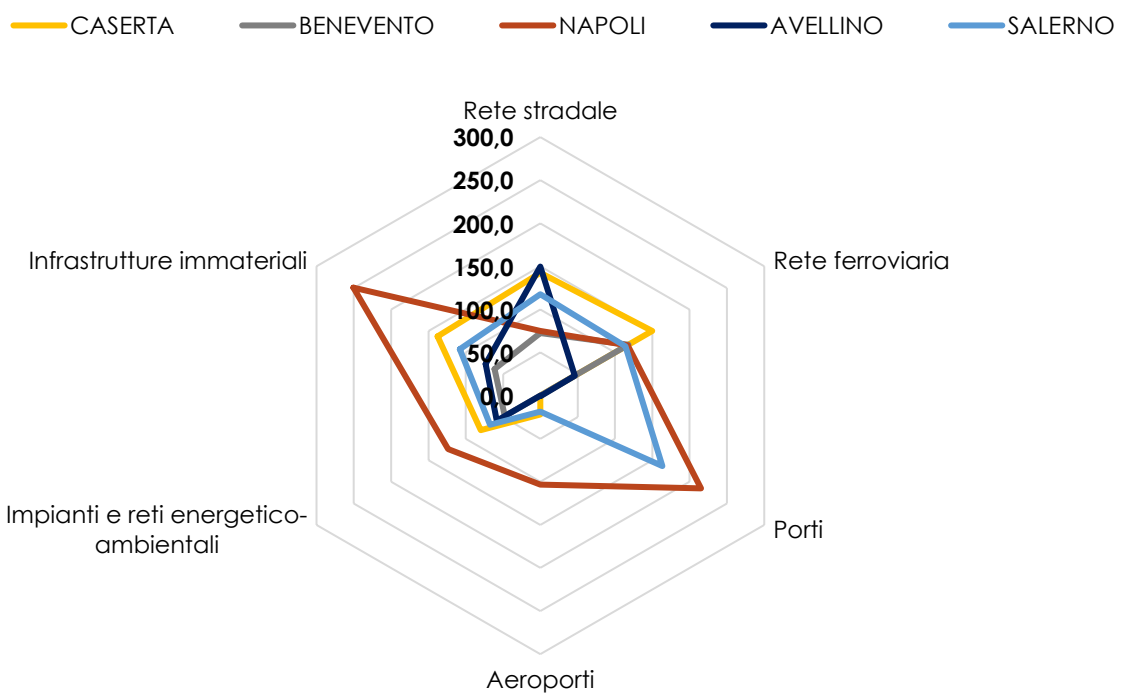


Fonte: Trenitalia

Considerando gli indici sintetici di dotazione infrastrutturale provinciale, è evidente che la **dotazione infrastrutturale si concentra nelle aree costiere**: Napoli e Salerno hanno una dotazione portuale superiore alla media nazionale; Caserta spicca per dotazione stradale, grazie al passaggio dell'autostrada A1, ed ha valori vicini alla media nazionale per la rete ferroviaria. Napoli, in quanto provincia con l'area urbana più densa, ha i valori di offerta di infrastrutture Ict e digitali più alto, seguita da Salerno (che però si attesta un po' al di sotto della media italiana).

Le province interne, ovvero Avellino e Benevento, sono le più penalizzate, anche se Avellino, grazie al raccordo Avellino-Salerno che immette sulla A1 ed al passaggio della Napoli-Bari, ha quantomeno nella città capoluogo una connessione viaria di primo livello.

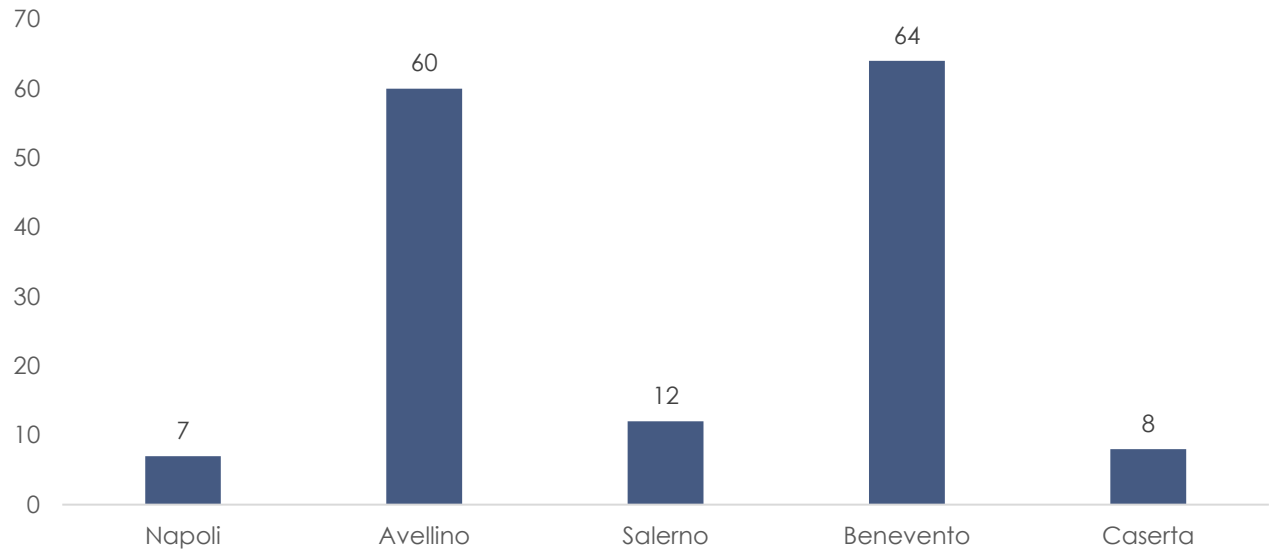
Fig. 13 – La dotazione infrastrutturale delle province campana (N.I. Italia =100)



Fonte: Istituto G. Tagliacarne

A livello di performance infrastrutturale dei trasporti, un recente lavoro di Uniontrasporti per conto di Unioncamere[1] mostra un evidente scarto fra le province costiere, in alcuni casi fra le più attrezzate del Paese, e quelle interne.

Fig. 14 – Posizione nel ranking provinciale nazionale della dotazione di infrastrutture in Campania, anno 2019



Fonte: Uniontrasporti

Nel dettaglio:

Infrastrutture ferroviarie. La provincia di Napoli si posiziona al 1 posto nella macroarea del Sud e Isole e al 4 in Italia (dopo Bologna, Roma e Milano) I punti di forza della provincia di Napoli si riscontrano in particolare in 3 ambiti: il contesto (numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, 3 stazioni Platinum, linee AV, assi ferroviari del Core Network), la dotazione (consistenza della rete ferroviaria rispetto al territorio) e soprattutto la funzionalità (n treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, pendenza, copertura GSMR, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione. Di contro, la provincia di Avellino evidenzia la peggiore performance (101° in Italia) penalizzata, oltre che dal contesto (poche stazioni e di categoria Bronze / assenza di linee AV, alta incidenza di zone rurali/scarsamente popolate), anche da limitate prestazioni dotazionali (72% della rete non elettrificata e 100% a singolo binario) e funzionali;

Infrastrutture portuali: considerando l'estensione delle proprie coste (580 km), che rappresentano circa il 6% delle coste italiane, la presenza dei porti di Napoli e Salerno con

[1] Uniontrasporti, Unioncamere, Focus Campania. Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica.

un ruolo rilevante nella realtà nazionale ed europea e che, grazie ad una buona accessibilità stradale, riescono ad esercitare la propria influenza su tutto il territorio regionale, si evidenziano importanti limiti dotazionali (accosti in termini di lunghezza e binari, superficie piazzali, capacità stoccaggio, dotazione tecnologica, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e strategiche (limitata spesa per interventi in opere portuali), che ne riducono le potenzialità;

Infrastrutture stradali: la provincia di Napoli occupa la 1° posizione nella macroarea del Sud e Isole e la 3° in Italia (dopo Roma e Milano), in particolare grazie ad un contesto di per sé favorevole rispetto ad altre province italiane (numerosità accessi autostradali, assenza di aree montane, grado di urbanizzazione) e alla funzionalità della rete stradale rispetto al territorio. La provincia di Benevento registra la peggiore performance a livello regionale, si colloca in penultima posizione nella macroarea (prima di Agrigento) e 98° in Italia. Benevento è anche la 5° provincia in Italia per indice di mortalità degli incidenti stradali, seguita subito dopo dalla provincia di Caserta.

Infrastrutture aeroportuali: tutte le province evidenziano una scarsa performance a livello regionale nonostante la presenza di 1 aeroporto (Napoli Capodichino) inserito nel Core Network europeo e alla sua prossimità rispetto a stazione ferroviaria, casello autostradale e centro urbano. Rispetto al territorio nazionale, gli aspetti più penalizzanti dell'assetto aeroportuale campano sono riferibili alla dotazione (area sedime, area parcheggio aerei, 1 sola pista, n banchi check-in, assenza stazione ferroviaria, unità locali e addetti nei trasporti aerei), alla funzionalità (movimenti passeggeri e cargo) ed alla scarsa intermodalità che coinvolge il vettore aereo.

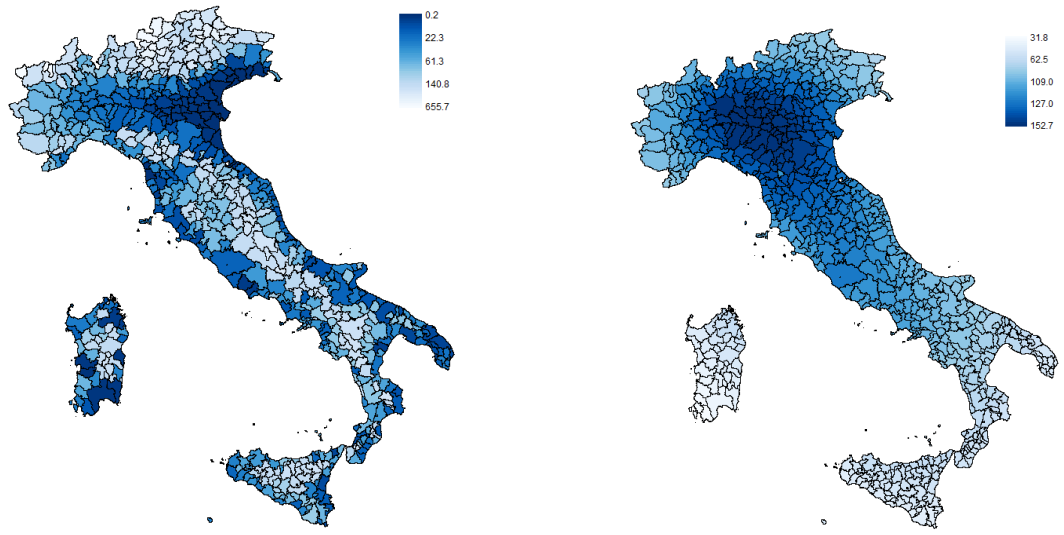
Infrastrutture logistiche: la provincia di Caserta è al 1° posto nel Sud e Isole e al 12° in Italia, tuttavia, si rileva una performance del territorio campano nel suo complesso carente. Nonostante la presenza di due interporti inclusi nel Core Network europeo (Nola e Marcianise) rispetto ad altre realtà sul territorio nazionale si riscontrano carenze riferibili al contesto (numerosità interporti, distanza dalla stazione ferroviaria più vicina), alla dotazione (superficie interporto, area logistica e intermodale, volume magazzini, n binari, unità locali e addetti nelle attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti), alla funzionalità (treni/n operatori, manifatturiero nell'area di influenza, ruolo a supporto dell'economia regionale, posizionamento nel ranking europeo) e alle limitate strategie di investimento.

Questi assetti hanno ovviamente delle ricadute in termini di accessibilità. Un lavoro specifico e recente condotto dalla Banca d'Italia[2] aiuta ad evidenziare meglio le caratteristiche della condizione di isolamento del territorio interno della regione. Il problema, come è possibile constatare, non è di natura orografica/territoriale, o per meglio dire è solo secondariamente caratterizzato dalla natura geografica del territorio.

[2] I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso, Questioni di Economia e Finanza nr. 635/2021.

Mentre l'accessibilità dei sistemi locali del lavoro (SLL) [3] campani rispetto alla media ponderata delle distanze con gli altri sistemi locali è pressoché omogenea, vi è qualche differenza di accessibilità rispetto all'altezza media sul livello del mare, che penalizza le aree interne, ma che comunque non arriva ai livelli critici di accessibilità tipici della dorsale appenninica centro-meridionale o della Sila calabrese. Le differenze di accessibilità fra sistemi locali campani costieri ed interni legate all'altitudine, quindi alla conformazione orografica, in genere, non superano una o due classi di intensità.

Fig. 15 – Grado di accessibilità (colori scuri: più accessibile, colori chiari, meno accessibile) dei sistemi locali del lavoro italiani – altezza sul livello del mare (sin) e accessibilità in base alle distanze (a des) – Italia =100

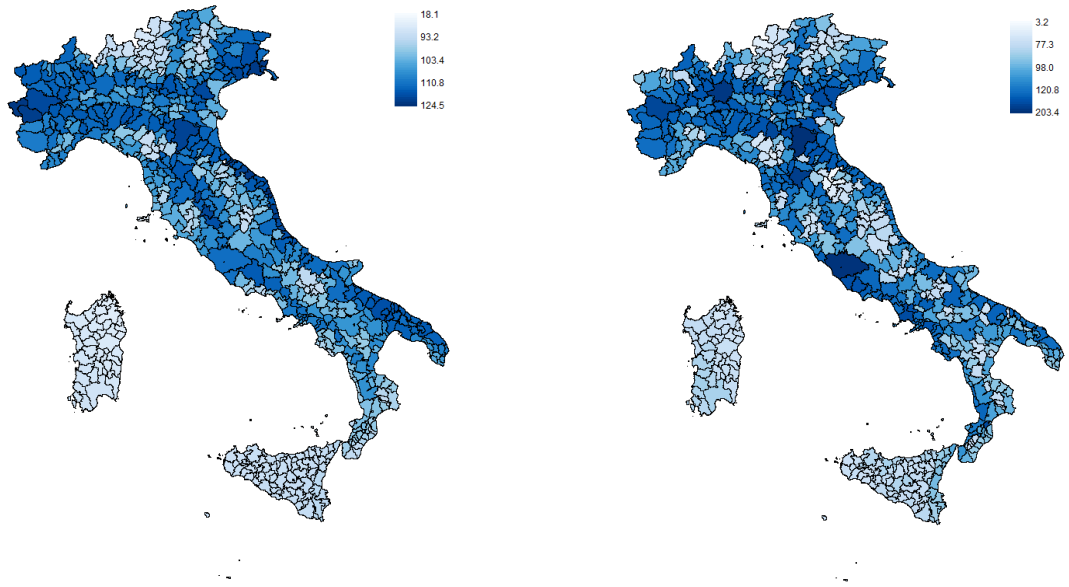


Fonte: elaborazione Banca d'Italia su dati Istat

Il vero salto fra le diverse aree della regione è, quindi, insito proprio nella dotazione di infrastrutture e nella loro qualità. In questo caso, infatti, è evidente il salto fra la dorsale tirrenica, ed in particolare l'area di Napoli, ed il resto della regione: il salto rispetto alle aree del Sannio o, nel caso dell'accessibilità viaria, con la parte meridionale della provincia di Salerno, alle volte, è di tre classi di intensità. L'accessibilità ferroviaria di alcuni SLL della provincia di Benevento è fra le peggiori del Paese.

[3] L'indicatore al livello di dettaglio territoriale più analitico possibile è il sistema locale del lavoro (SLL), una partizione territoriale ottenuta a partire dai flussi di pendolarismo. Il sistema locale del lavoro rappresenta il perimetro territoriale all'interno del quale si concentrano le relazioni sociali ed economiche della popolazione residente in una data area; viene definito dall'Istat utilizzando i flussi di pendolarismo rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni. I sistemi locali del lavoro attualmente presenti sul territorio italiano in base all'ultimo censimento sono 611.

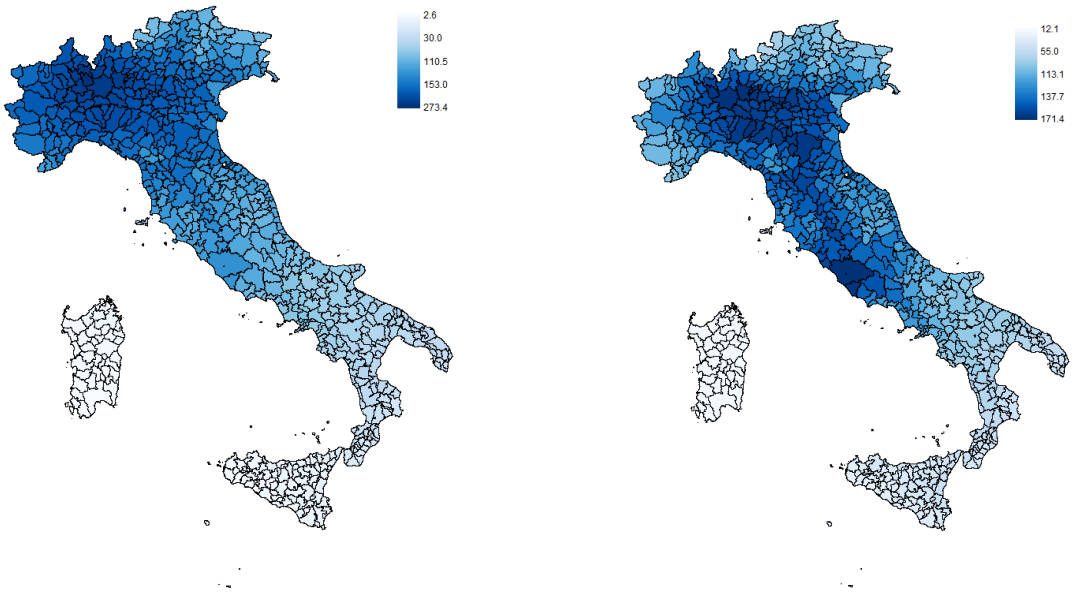
Fig. 16 – Grado di accessibilità dei sistemi locali del lavoro (Italia =100) – colori scuri maggiore, colori chiari minore, per rete Viaria (sin) e Ferroviaria (des)



Fonte: elaborazione Banca d'Italia su dati Istat

L'accessibilità al trasporto aereo è omogeneamente schiacciata verso il basso per tutti i SLL regionali, come effetto della congestione di Capodichino e della scarsa funzionalità dello scalo di Pontecagnano. I SLL del casertano hanno una condizione relativamente migliore relativamente all'accessibilità per i passeggeri e simile a quella di alcune zone del Centro Nord perché possono gravitare anche sull'offerta aeroportuale romana.

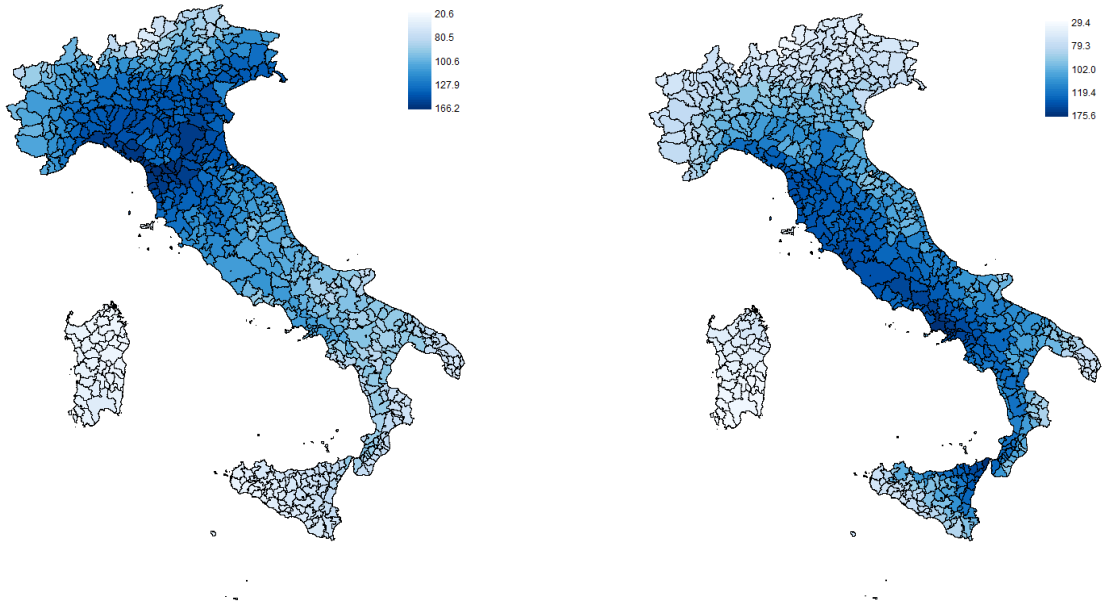
Fig. 17 – Accessibilità dei sistemi locali del lavoro rispetto al trasporto aereo Merci (a sin) e Passeggeri (a des), Italia =100



Fonte: elaborazione Banca d'Italia su dati Istat

Per quanto riguarda l'accessibilità portuale, esiste una differenza piuttosto sostanziale per quello che riguarda le merci ed i passeggeri. Mentre le prime hanno un livello di accessibilità alto solo a ridosso di Napoli e condizioni addirittura critiche nell'area interna e meridionale, per via di uno sviluppo dell'attività industriale dei porti di Napoli e Salerno inferiore a quella degli scali container, rinfusieri e RO-RO del centro e nord Italia, l'accessibilità dei passeggeri è notevolmente migliore su tutto il territorio regionale, grazie alla presenza di scali, quali quello di Formia che, pur essendo nel Lazio, è a ridosso della parte settentrionale della regione o come Castellammare di Stabia, con una vocazione per i traghetti e il traffico crocieristico o turistico, e per l'importante attività in tali segmenti di Napoli e Salerno. In tal senso, il movimento passeggeri del sistema portuale campano non è affatto inferiore a quello del Centro Nord, ed è un riferimento per l'intero Mezzogiorno.

Fig. 18 – accessibilità dei sistemi locali del lavoro rispetto al trasporto marittimo Merci (a sin) e Passeggeri (a des) – Italia =100



Fonte: elaborazione Banca d'Italia su dati Istat

Con riferimento alla dotazione di **interporti**, fondamentale struttura a servizio dell'intermodalità, **la Campania,** caso pressoché unico nel Mezzogiorno**, è dotata di due strutture primarie**: Marcianise, nel casertano, e Nola, nel napoletano.

Il primo ha una estensione di circa 4 milioni di mq, con un terminal di 200.000 mq direttamente agganciato al più importante scalo ferroviario per le merci del Sud Italia, quello di Marcianise/Maddaloni e con servizi di navetta diretti con i porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro, oltre che depositi e servizi doganali. La realizzazione di due truck village, con servizi per i camionisti, e di uno svincolo autostradale dedicato sulla A1 consentirà di potenziare l'interscambio gomma/ferro.

L'interporto di Nola è una struttura di riferimento per tutto il Sud. Posizionato nella parte orientale della città metropolitana di Napoli, con 2 milioni di mq di superficie, 500.000 mq di magazzini, 200 imprese che vi operano, è un hub logistico intermodale integralmente ricompreso nella ZES Campania. Il suo terminal intermodale consente di movimentare in modalità nave/ferro e nave/gomma i container provenienti da Napoli, Salerno e Gioia Tauro (ed in futuro, con il completamento dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, anche quelli provenienti dai porti pugliesi), offrendo al contempo tutti i servizi doganali necessari.

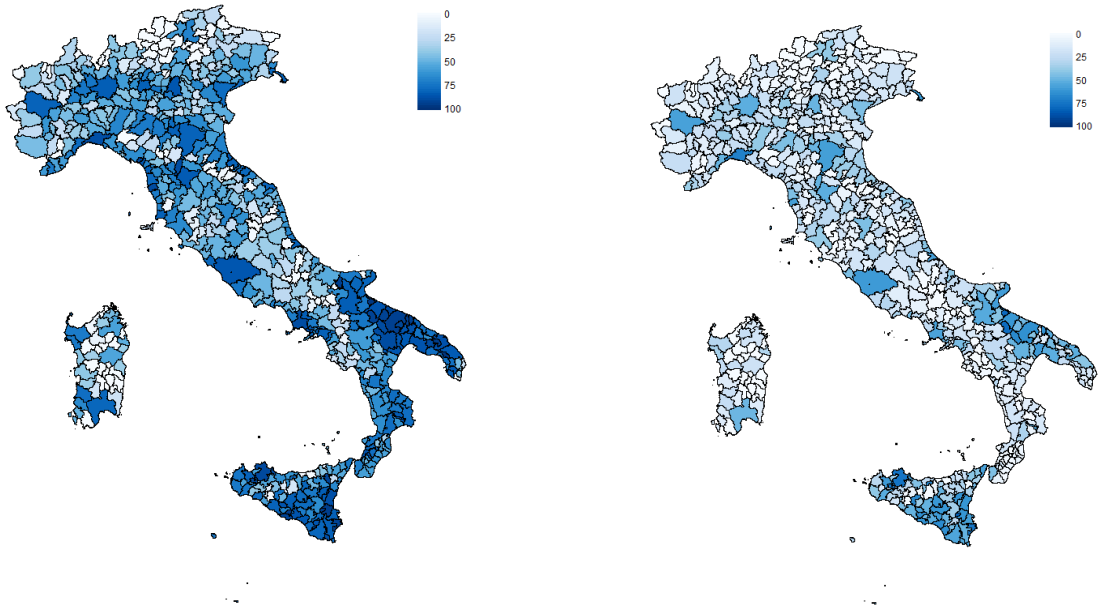
Evidentemente, per la loro posizione e per i loro collegamenti stradali e ferroviari a ridosso dell'asse tirrenico, tali strutture interportuali funzionano soprattutto per bacini di utenza posizionati fuori regione o nelle aree costiere della stessa, essendo integrate con le parti di rete TEN-T che interessano la Campania.

Infatti, la Campania è coinvolta dal corridoio TEN-T "scandinavo-mediterraneo", che parte da La Valletta, passa da Palermo, Gioia Tauro, Salerno, Napoli, Caserta, Roma, Firenze, Bologna, Verona, Innsbruck, Monaco, Berlino, Copenaghen e finisce a Stoccolma e Oslo. Tale corridoio integra le strutture portuali di Salerno, Castellammare di Stabia e Napoli, i due interporti di Marcianise e Nola, gli aeroporti di Pontecagnano e Capodichino, la linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Napoli-Roma-Firenze-Bologna, l'autostrada A1.

È evidente che sino a quando non sarà completata **l'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari**, l'area interna della Campania continuerà a rimanere isolata rispetto all'asse fondamentale nord-sud su cui poggia la logistica e la connettività della regione. Tale tratta ferroviaria, **che dovrebbe essere consegnata entro il 2024**, infatti, consentirà di collegare l'Irpinia, tramite la stazione di Hirpinia, a Grottaminarda e il Sannio, tramite le stazioni di Apice, Benevento, Vitulano e Frasso Telesino, con la stazione di Napoli, **immettendo di fatto l'intera fascia interna della regione dentro l'asse trasportistico principale costituito dal corridoio TEN-T mediterraneo-scandinavo** (e consentendo di raggiungere Roma in meno di 3 ore da Benevento). Tale opera ferroviaria, quindi, abbatterà il diaframma storico che separa Sannio e parte dell'Irpinia dalle reti logistiche primarie del Paese. Rimarrà il problema delle aree interne del salernitano, ovvero il Cilento, e dell'area meridionale della regione (l'area fra Capaccio-Agropoli e Camerota ed il golfo di Policastro) che richiederanno, per essere integrate correttamente nel sistema infrastrutturale regionale, nazionale ed europeo, di altre opere, di realizzazione più lontana rispetto alla Napoli-Bari.

Con riferimento alle **infrastrutture immateriali**, **lo squilibrio fra** la zona costiera a connotato metropolitano, quindi **l'area compresa fra la cintura urbana di Caserta, Napoli e Salerno ed il resto della regione è evidente e molto più forte anche rispetto ad altre regioni del Sud**, come la Puglia, la Sicilia o la Calabria. Le aree più interne del Sannio e dell'Irpinia e la fascia meridionale del salernitano ed il Cilento sono in condizioni di arretratezza già sulla banda larga a 30mbps e tagliate fuori dalla banda super larga, diffusa essenzialmente soltanto nei Comuni di Caserta, Napoli e Salerno ed aree strettamente limitrofe.

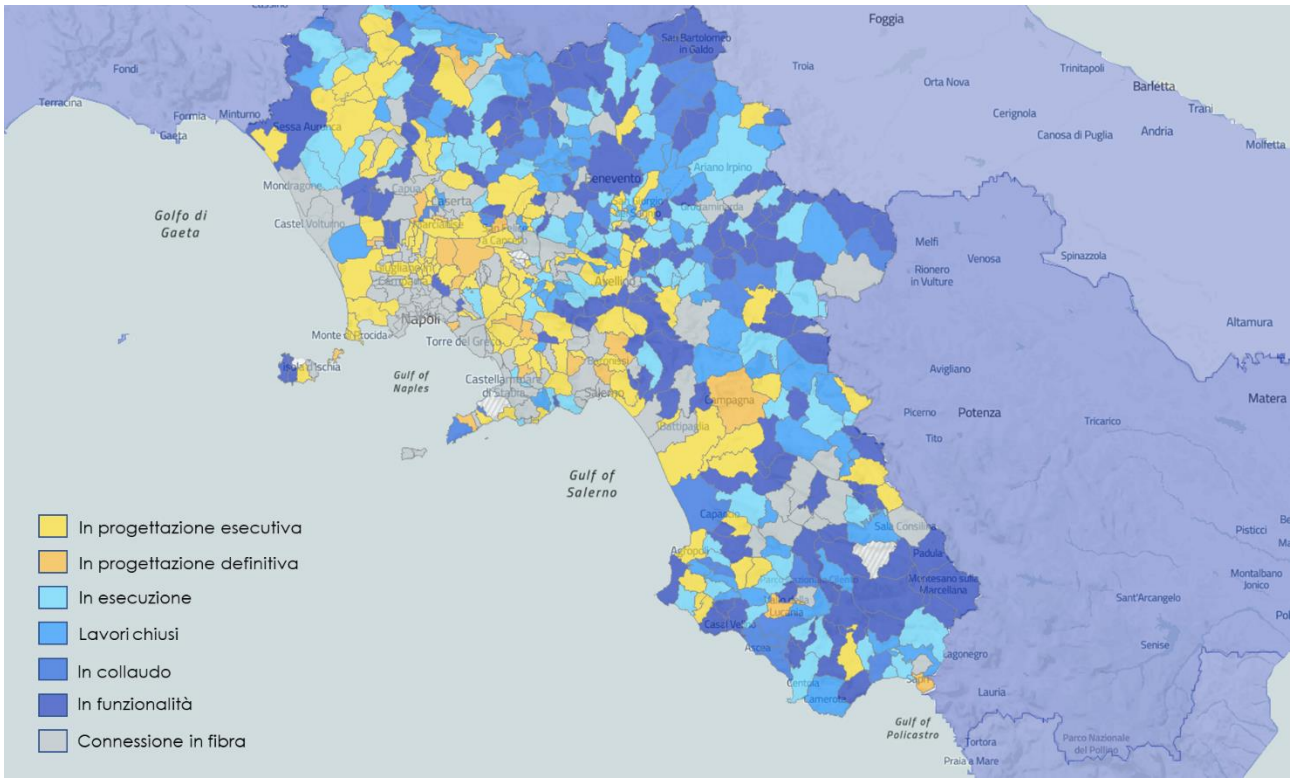
Fig. 19 - Disponibilità di infrastrutture di telecomunicazione a rete fissa (valori percentuali, maggiore disponibilità con i colori più scuri), per almeno 30 mbps (a sin) ed almeno 100 mbps (a des)



Fonte: elaborazione Banca d'Italia su dati Istat

Una mappa più aggiornata della situazione mostra come la fibra sia installata essenzialmente nel perimetro fra Capua, Caserta, Napoli, Torre del Greco e Castellammare di Stabia, oltre che nella fascia Salerno-Battipaglia e nella fascia costiera del casertano (Mondragone, Castel Volturno). Il Cilento e la parte più interna della Terra di Lavoro sono le aree più penalizzate, perché hanno la maggiore densità di Comuni in cui la banda larga è ancora in progettazione, mentre la provincia di Benevento e, in misura meno avanzata, quella di Avellino sono in condizioni intermedie, nel senso che sono numerosi i Comuni in cui la banda larga è stata installata o è in fase avanzata di attuazione, mentre la fibra è pressoché inesistente, se non in alcune enclave, come Grottaminarda.

Fig. 20 – Stato di avanzamento dei cantieri della banda ultralarga (fibra) nei Comuni della Campania – anno 2022



Fonte: www.bandaultralarga.italia.it

Un simile assetto ha ricadute importanti per i diversi sistemi produttivi della regione. Le filiere di specializzazione del modello produttivo regionale risentono a gradi diversi dell'offerta infrastrutturale esistente. Come è evidente, le potenzialità delle aree più interne della provincia, di tipo turistico, agricolo, ma anche industriale (ad es. distretto della concia di Solofra, distretto tessile di Benevento, autobus nella Valle Ufita) sono fortemente limitate dalla carenza di connessioni, in particolare ferroviarie, ma anche viarie, con gli hub e gli snodi infrastrutturali primari della fascia costiera.

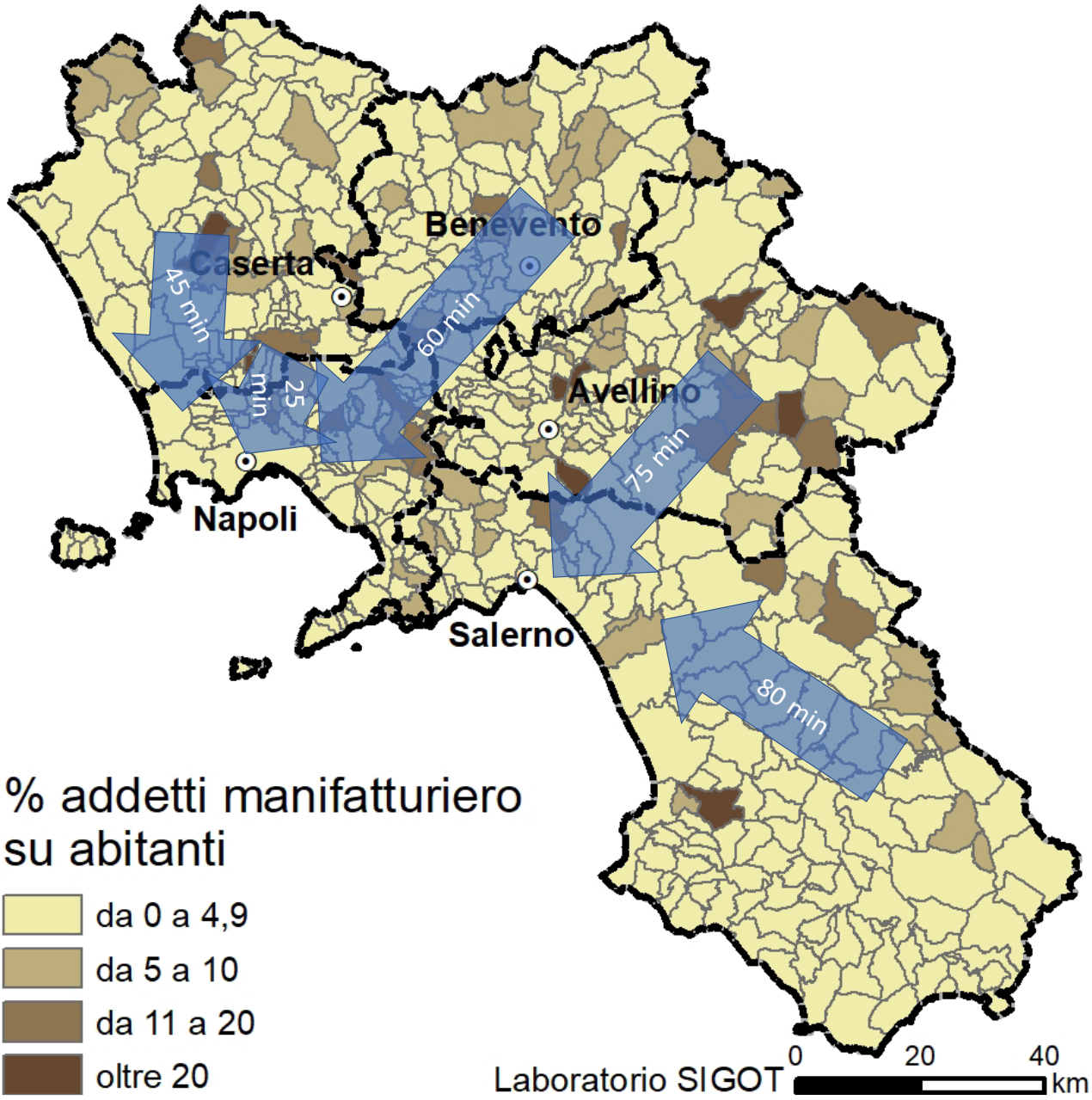
Tab. 10 – Grado di connettività delle principali specializzazioni produttive campane rispetto ai principali elementi infrastrutturali (- connettività inadeguata, + connettività nella media nazionale, ++ connettività buona)

Specializzazione	Provincia	Conn. Viaria	Conn. Ferroviaria	Conn. Marittima	Conn. Aerea	Intermodalità
Calzaturiero Aversa	Ce	++	++	++	+	++
Tessile S.Agata dei Goti	Ce	++	++	++	+	++
Distretto orafo campano	Ce	++	++	++	+	++
Mozzarella di bufala	Ce/Sa	++	+	++	-	++
Farmaceutica/chimica	Ce/Na	++	++	++	+	++
Aerospaziale	Ce/Na	++	++	++	+	++
Alimentare napoletano	Na	++	++	++	+	++
Automotive napoletano	Na	++	++	++	+	++
Cantieristica napoletano	Na	++	++	++	+	++
Agricoltura piana del Sele	Sa	+	++	++	-	+
Caffè e confetterie	Na	++	++	++	+	++
Abbigliamento del napoletano	Na	++	++	++	+	++
Calzaturiero napoletano	Na	++	++	++	+	++
Conciario Solofra	Av	++	--	-	-	+
Alimentare Irpinia	Av	+	--	-	-	+
Autobus Valle Ufita	Av	+	--	-	-	+
Tessile abb. Sannio	Bn	+	--	-	--	+
Vitivinicolo Sannio	Bn	-	--	-	--	+
Turismo balneare	Sa/Na/Ce	-	+	++	-	
Turismo storico/culturale	Ce/Na	++	++	++	+	
Turismo religioso	Bn	+	--	-	--	
Turismo ambientale	Av/Sa/Bn	-	-	-	--	
Turismo geologico	Na	++	++	++	+	

Fonte: elaborazioni SRM su dati Banca Intesa, Istat, Uniontrasporti

Un altro modo di vedere le differenze è quello di calcolare i tempi di percorrenza medi di un camion (vel max. 80 km/h) fra le principali aree di concentrazione manifatturiera della regione e i più vicini snodi portuali/aeroportuali, ovvero Napoli e Salerno. Mentre le aree manifatturiere del napoletano e del casertano sono collegate a Napoli, mediamente, in meno di un'ora, già per connettere le aree manifatturiere sannite ci vuole, mediamente, un'ora, quelle irpine si connettono a Salerno in un'ora ed un quarto e fino ad un'ora e venti è richiesta per quelle cilentane. Aree irpine e cilentane che, peraltro, si collegano ad un hub, quello salernitano, più piccolo e con meno servizi di quello napoletano.

Fig. 21 – Tempi di percorrenza medi in camion da alcune principali aree di concentrazione manifatturiera in Campania agli hub costieri

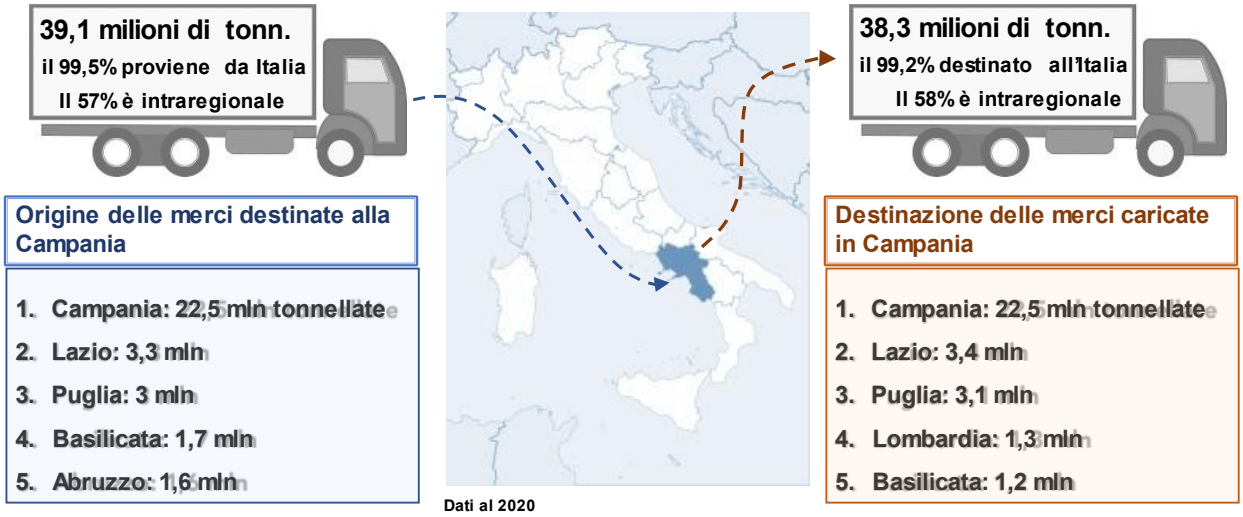


Fonte: elaborazioni SRM su cartina ricavata da T. Amodio, "L'assetto manifatturiero della Campania attraverso una lettura geocartografica", 2019, e su dati Michelin

Una analisi specifica, per il miglioramento della logistica campana, riguarda la mobilità delle merci su gomma. Al 2020, in Campania vengono caricati o scaricati, da/su gomma, 77,7 milioni di tonnellate di merce.

Il 58% della merce che viaggia su gomma resta dentro la regione Campania. Del restante, l'8,6% va o proviene verso/da il Lazio, il 7,8% verso/da la Puglia, il 3,8% la Basilicata, il 4,8% l'Abruzzo e Molise, il 3,1% in Calabria e Sicilia. Solo il 14% va verso/proviene da altre regioni del Centro Nord, appena lo 0,6% per quanto riguarda i Paesi esteri.

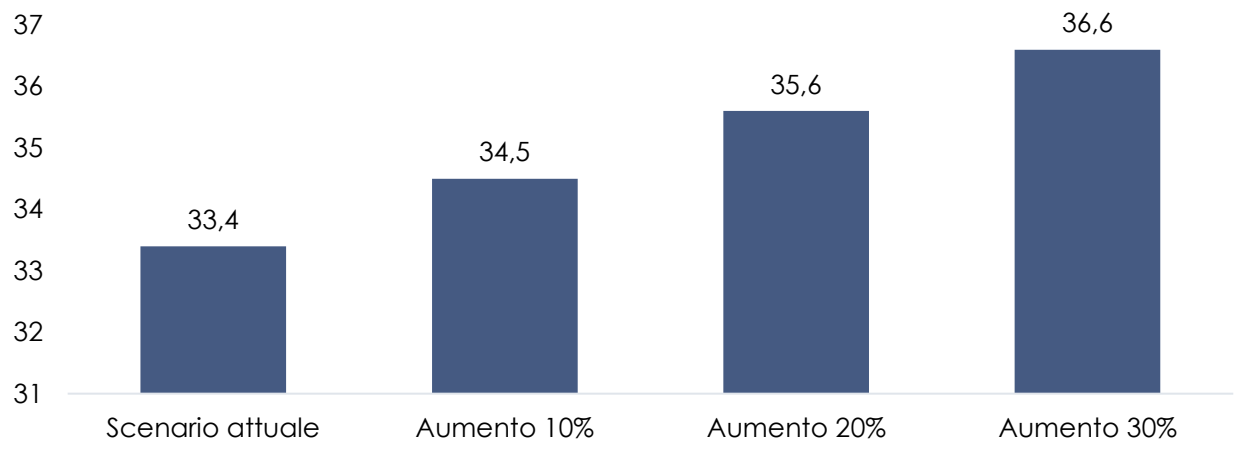
Fig. 22 – Il trasporto di merci su strada con origine o destinazione la Campania. Quali le regioni più connesse?



Fonte: SRM su Istat

Evidentemente si tratta, in buona misura, di una scelta di tipo economico: è più conveniente collegare su gomma località limitrofe, mentre per quelle più lontane conviene utilizzare la nave. Rimane il fatto che se, utilizzando maggiormente le autostrade del mare, si potesse spostare su nave almeno il 20% di ciò che transita su gomma per le lunghe distanze (quelle più convenienti per la modalità marittima), i porti campani potrebbero movimentare via RO-RO un quantitativo aggiuntivo di 2,2 milioni di tonnellate all'anno (3,2 milioni se si riuscisse a spostare su nave il 30% del traffico su gomma di lunga distanza).

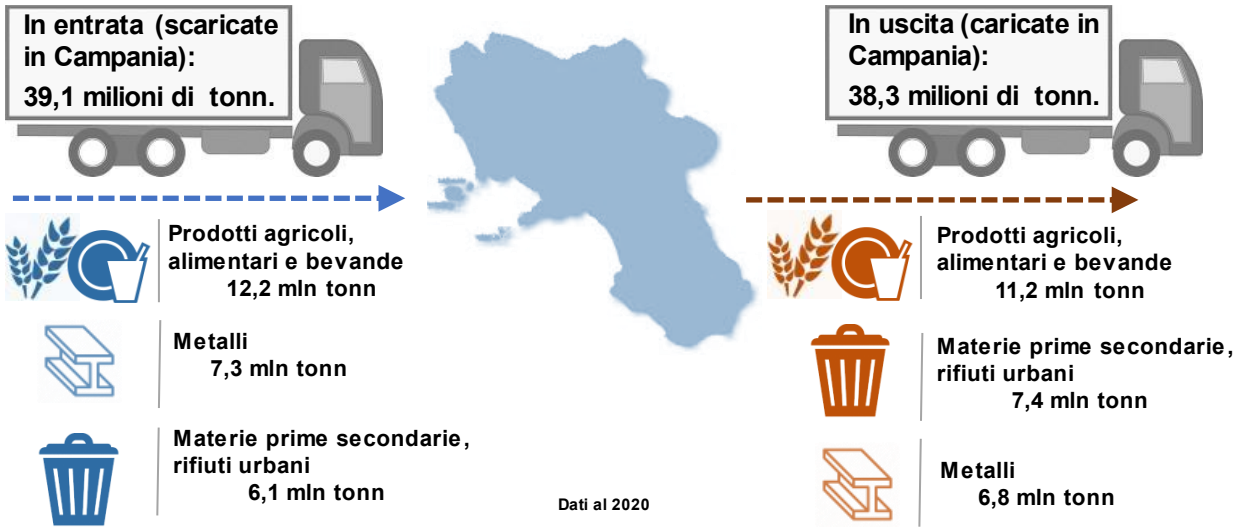
Fig. 23 – Tonnellate movimentate nei porti dell'AdSP Tirreno Centrale nello scenario attuale (2021) e con spostamenti da gomma a nave del 10%, 20% e 30% della merce attualmente trasportata su gomma in/per la Campania, milioni di tonnellate



Fonte: elaborazioni SRM su dati Adsp Mar Tirreno Centrale

Il traffico su gomma regionale verte essenzialmente su prodotti agroalimentari, rifiuti e materie prime secondarie in larga misura inviati a discarica/inceneritore, minerali, prodotti metalliferi e materiali da costruzione, prodotti petrolchimici, prodotti della filiera della moda e del legno/carta e container, pacchi e pallet preconfezionati

Fig. 24 – Le merci che viaggiano su gomma per/dalla Campania

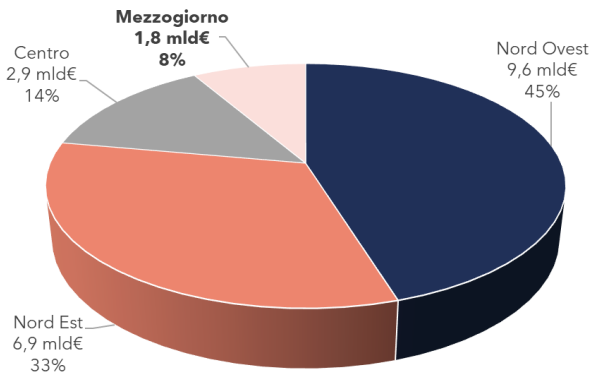


Fonte: SRM su Istat

Evidentemente, i prodotti agroalimentari e i prodotti metallurgici, in metallo e da costruzione, in misura minore i prodotti della filiera della moda e del legno, sono i candidati ideali per accrescere la quota di trasporto via nave, riducendo quella su gomma (i rifiuti richiedono infatti normative sanitarie specifiche e costose per poter essere trasportati, i prodotti petrolchimici o quelli in container/pacchi e pallet, presumibilmente, sono già imbarcati/sbarcati su/da nave).

La quota di import – export campano che utilizza la modalità ferroviaria è, come premesso, molto limitata e riguarda principalmente metalli e mezzi di trasporto come indicato nella figura che segue.

Fig. 25 – Il trasporto ferroviario internazionale nel Mezzogiorno e le merci scambiate



Import-export trasportato via ferro (€). Le principali merci (% sul totale trasportato via ferro)

Lazio	Campania	Puglia	Sicilia	Calabria
1,8 mld	**117 mln**	**90 mln**	**35 mln**	**2 mln**
Alimentari e bevande 78%	Metalli 36%	Macchine e apparecchi meccanici 35%	Metalli 62%	Legno e prodotti in legno 51%
Prodotti chimici 12%	Mezzi di trasporto 19%	Alimentari e bevande 18%	Prodotti chimici 16%	Alimentari e bevande 36%

Fonte: SRM su Istat. Dati al 2021

Il sistema portuale campano

I porti della Campania costituiscono un sistema multipurpose, a servizio di un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione, di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e di sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio.

Il sistema portuale campano vede la presenza di un'Autorità di Sistema Portuale, quella del Mar Tirreno Centrale, che comprende tre porti: Napoli, scalo a vocazione generalista, Salerno, porto specializzato nel RO-RO, Ro-Pax e nel traffico container, oltre ad una forte vocazione turistica, e Castellammare di Stabia, anticamente porto a vocazione rinfusiera, oggi specializzato nei traghetti e nel turismo.

I dati sotto riportati, di fonte Mit – Conto Nazionale dei Trasporti 2021 e Adsp Tirreno Centrale, evidenziano le dotazioni infrastrutturali di questi tre porti principali.

Porto di Napoli

Fra i principali porti italiani ed europei, gestisce tutte le tipologie di merci ed è il terzo porto italiano per movimento crocieristico, con circa 1,4 milioni di passeggeri/anno.

Offre tutti i principali servizi (rimorchiatori, piloti, ormeggiatori, Capitaneria di Porto), nonché 11.145 metri lineari di banchine per una superficie di quasi 386.000 mq, ripartiti su 23 accosti, e fondali fino a 15 metri. Inoltre, sono presenti:

- 7 accosti che fanno servizio passeggeri;
- 6 accosti che fanno servizio Ro/Ro;
- 4 accosti che fanno movimentazione petrolifera ed altrettanti accosti che fanno movimentazione di rinfuse secche;
- 3 accosti che fanno servizio container.

Infine, vi sono accosti che fanno servizio per rinfuse liquide non petrolifere, diporto, navi militari.

5 sono le aree di stoccaggio per 280.000 metri quadrati, di cui 2 per silos di granaglie e 15 i magazzini, di cui 2 a temperatura controllata; 30 le gru per movimentazione container di cui 6 portainer e 6 sono le gru presenti per altra tipologia di merce.

Distanza dalla stazione ferroviaria più vicina: 2,5 chilometri; 1,8 chilometri di binari sono presenti in area portuale per connettere le merci in modalità ferro/nave.

L'aeroporto di Capodichino dista 13 chilometri mentre il casello autostradale A1 solo 1,5 chilometri.

Principali rotte:

Il traffico di cabotaggio oltre che al resto della regione (Capri, Sorrento, Ischia, Procida) ed al porto di Civitavecchia, è essenzialmente rivolto ai collegamenti con le Isole maggiori (Sicilia e Sardegna);

Il traffico container opera sulle navi "giramondo" che navigano sulle rotte di deep sea est-ovest, passando dal canale di Suez, e Napoli offre sia servizi gateway che servizi di feederaggio (14.202 TEU nel 2019).

Porto di Salerno

Operante nel settore container (con una relativa maggiore vocazione nel transhipment rispetto a Napoli), delle rinfuse secche, in posizione secondaria rispetto a Napoli nel movimento crocieristico e Ro-Pax, Salerno è però uno scalo con una forte vocazione nel RO-RO, che arriva a superare anche, per volume di traffico, Napoli.

In particolare, Salerno è fra i pochi scali italiani specializzati nella movimentazione di veicoli nuovi: nel 2021 lo scalo ha movimentato 250.665 autoveicoli nuovi, risentendo però della crisi del settore automotive (-8,9% sul 2020).

Rispetto a Napoli, Salerno risente di una accessibilità meno facile, quindi di una maggiore distanza dagli snodi logistici principali. In particolare, dista 2 chilometri dalla più vicina stazione ferroviaria mentre ben 50 chilometri dall'aeroporto di Capodichino e 20 chilometri dal casello dell'autostrada più vicina.

Il porto è dotato delle seguenti infrastrutture:

- Fondali con profondità fra 11,2 e 13 metri;
- Servizi: rimorchiatori, ormeggiatori, piloti, servizio raccolta rifiuti, servizi di manutenzione nautica, Capitaneria di Porto;
- 13 accosti, per 378.840 mq di superficie, con servizi passeggeri, Ro/Ro, rinfuse secche, merci in colli, container.
- Numero aree di stoccaggio: 14, per 250.000 mq di superficie, di cui un magazzino a temperatura controllata;
- 1 impianto di smaltimento dei rifiuti di carico delle navi;
- 53 attrezzature per movimentazione container;
- 10 gru di vario genere;
- Rotte traghetti: da e verso gli altri scali della costiera amalfitana (Cetara, Amalfi, Positano, Maiori, Minori, Vietri sul Mare) e della costiera cilentana (Agropoli, Palinuro, Marina di Camerota, Pisciotta); da e verso le Isole Eolie, Capri e Ischia, Sardegna (Cagliari e Olbia), Sicilia (Palermo, Messina), Malta (La Valletta), Spagna, Europa del Nord, Tunisi.

Porto di Castellammare di Stabia

In passato importante porto rinfusiero per le granaglie ed il sale, oggi Castellammare di Stabia è uno scalo specializzato nel movimento passeggeri su traghetto e nella nautica da diporto (in particolare nel traffico dei giga yacht di oltre 50 metri, per i quali è il primo porto italiano ad essere attrezzato specificamente, grazie alla

vicinanza con le aree archeologiche di Pompei ed Ercolano e con la costiera sorrentina), oltre che essere la sede dei cantieri navali Fincantieri.

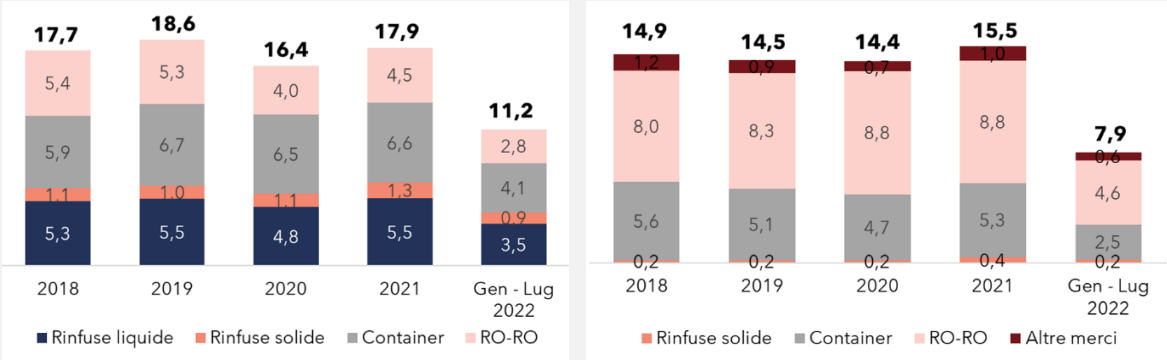
Traghetti e aliscafi collegano il porto con le Isole Pontine, Ischia, Sorrento e Capri. L'aeroporto di Capodichino dista 34 km mentre il casello autostradale più vicino 4 chilometri. La più vicina stazione ferroviaria, infine, solo 0,5 chilometri.

Nel Porto, con fondali profondi 9 metri, sono presenti:

- Piazzali parcheggio per passeggeri/diportisti: 4
- Aree di raccordo per taxi ed autobus turistici: 16, per 380 metri quadrati di superficie;
- biglietterie: 6;
- Aree di stoccaggio: 2 per 7.000 mq di superficie; 1 silos per 64.100 metri cubi di volume, 1 magazzino a temperatura controllata per 37.667 metri cubi di capacità.
- Gru: 1, per impiego generale.

Di seguito si evidenzia il trend di traffico merci, per principale modalità, dei porti campani.

Fig. 26 - Trend di traffico del porto di Napoli (sin) e di Salerno (destra) per tipologia di merci. Anni 2018 – Gen-Lug 2022



Fonte: AdSP Mar Tirreno Centrale

Il dettaglio al 2021, comprensivo anche del comparto passeggeri, consente di illustrare come tutti i dati siano in crescita rispetto all'anno del lockdown, con tassi di incremento particolarmente rapidi per il transhipment e la crocieristica. Minori sono gli incrementi nel comparto del RO-RO (che ha comunque ancora forti potenziali di crescita collegati alla possibilità di attirare quote del traffico su gomma, come sopra evidenziato) ed in quello dei container non trasbordati.

Tab. 11 – Quantità movimentate nel 2021 dai porti dell'Adsp Tirreno Centrale (tonnellate, TEU o numero passeggeri) e variazioni % sul 2020

	Napoli	Salerno	Castellammare di Stabia	Var. 21/20
Container (teu)	652.599	419.108	-	4,9
Di cui transhipment (teu)	*10.648*	*45.014*	-	*221,6*
Rinfuse liquide (tonn)	5.510.790	-	-	14,9
Rinfuse solide (tonn)	1.282.217	390.720	-	40,9
RO-RO (tonn)	4.558.090	8.782.173	-	4,4
Passeggeri crociere numero	251.821	11.614	-	835,0
Passeggeri locali e traghetti num.	4.176.079	429.580	111.068	35,0

Fonte: AdSP Mar Tirreno Centrale

La tabella mostra una distribuzione della tipologia di merci più omogenea nello scalo partenopeo, con una quota più piccola delle rinfuse solide. A Salerno appare più netta la prevalenza del traffico RO-RO e a seguire di quello containerizzato; minore l'incidenza degli altri segmenti.

I dati ai primi 7 mesi del 2022 mostrano una buona performance di Napoli che complessivamente ha maturato un +9,2%; in rallentamento invece il porto di Salerno.

Tab. 12 – Quantità movimentate nel periodo Gennaio – Luglio 2022 dai porti dell'AdSP Tirreno Centrale (tonnellate, TEU o numero passeggeri) e variazioni % sul 2021

Gennaio - Luglio 2022	Napoli	Var. 22/21	Salerno	Var. 22/21	Castellammare di Stabia	Var. 22/21
Container (TEU)	414.692	▲ 8,2%	213.810	▼ -12,4%		
Di cui transhipment (teu)	18.698	▲ 170,1%	13.274	▼ -56,5%		
Rinfuse liquide (tonn)	3.453.769	▲ 13,0%	0			
Rinfuse solide (tonn)	875.025	▲ 20,8%	217.371	▼ -10,9%		
Ro-Ro (tonn)	2.751.332	▲ 5,1%	#####	▼ -13,3%		
TONNELLATE TOTALI	11.165.950	▲ 9,2%	#####	▼ -14,7%		
Passeggeri crociere numero	484.625	▲ 598,0%	31.120	▲ 2629,8%		
Passeggeri locali e traghetti num.	3.552.985	▲ 85,2%	487.431	▲ 214,6%	111.370	▲ 109,8%

Fonte: AdSP Mar Tirreno Centrale

2.1 Le aziende e gli occupati della logistica in Campania, un patrimonio imprenditoriale per il settore e il territorio

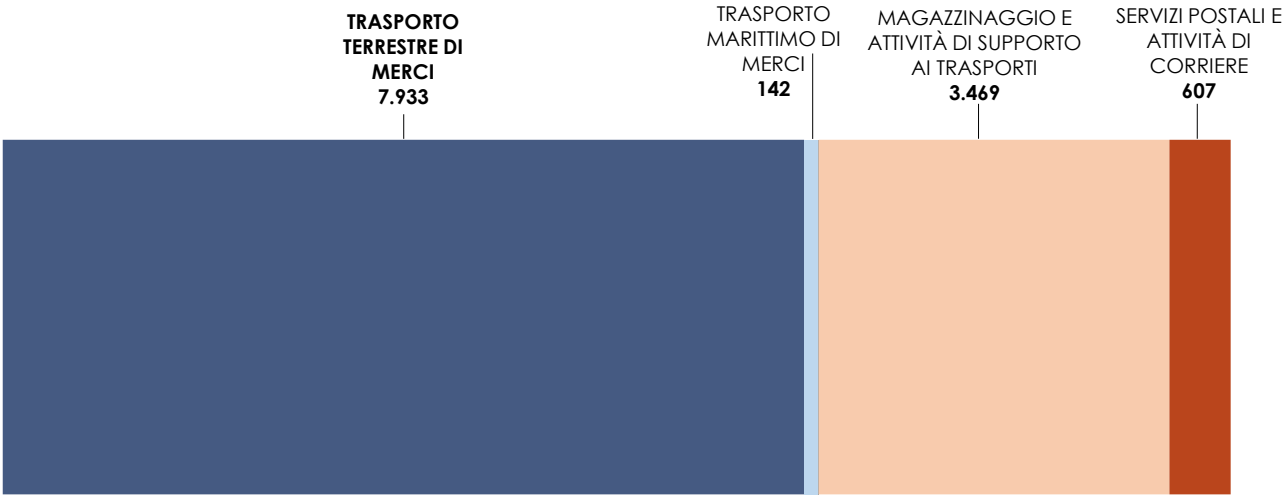
Riguardo alla capacità della logistica di generare valore aggiunto per il territorio è importante non soltanto procedere con l'analisi dell'offerta infrastrutturale di trasporto multimodale ma anche dello spessore del tessuto delle imprese di settore. Per offrire il dettaglio quanto più preciso possibile del comparto, appare utile circoscrivere il campo d'indagine alla logistica tradizionale, che comprende, accanto alle attività di trasporto merci, il c.d. warehousing (ovvero le attività di magazzinaggio e gestione scorte) e i servizi ad alto valore aggiunto[4].

La fotografia delle aziende operanti nella filiera della logistica in Campania mostra una regione molto vitale, la **seconda in Italia** per numerosità delle imprese di settore dopo la Lombardia, una delle poche in cui sono presenti realtà in tutti gli anelli della filiera. È questo un dato molto rilevante che indica quanto pesi il settore dei "Trasporti e Magazzinaggio" sull'economia della regione.

Nel dettaglio, in Campania al 30 giugno 2022 sono presenti **12.154 imprese**, l'11,3% del dato nazionale. Analizzando la composizione del comparto, si può osservare che la categoria "Trasporto terrestre" rimane la componente di gran lunga più rilevante, rappresentando da sola il 65% di tutte le imprese del comparto regionale, seguita a distanza dal 29% della divisione "Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti"; sostanzialmente marginale è il peso delle divisioni "Trasporti marittimi e per vie d'acque" e "Servizi postali e attività di corriere" che concentrano rispettivamente l'1% e il 5% di tutte e aziende campane del settore Trasporti e Logistica.

[4] Per realizzare tale indagine, si è svolta una ricostruzione attenta di filiera nell'ambito della sezione H del Codice Ateco Istat "Trasporti e magazzinaggio", nelle voci che si riferiscono alle merci. Nel dettaglio, sono stati considerati i seguenti codici ATECO: H49, H49.20, H49.41, H49.50.10, H49.50.20, H50, H50.20, H50.40, H51.21, H52, H52.10.10, H52.10.20, H52.21.10, H52.21.20, H52.21.40, H52.21.50, H52.21.60, H52.21.90, H52.22.01, H52.22.09, H52.23, H52.24.10, H52.24.20, H52.24.30, H52.24.40, H52.29.10, H52.29.21, H52.29.22, H53, H53.10, H53.20.

Fig. 27 – Numero di imprese della filiera della logistica in Campania per singola categoria al 30 giugno 2022



Fonte: SRM su Camera di Commercio delle Marche

Quanto alla dimensione delle aziende del settore, la Campania con i suoi 93.400 addetti è la terza regione italiana per occupazione, con un **numero medio di dipendenti pari a 8**, a fronte della media di 10 per l'Italia.

Va evidenziato **il rilevante peso del trasporto e della logistica delle merci per l'economia della Campania: in termini di occupati, esso vale il 7% del totale degli addetti della regione, con una media Italia che è invece pari all'1%.**

L'approfondimento dell'analisi dell'occupazione per caratteristiche socio-demografiche sarà da questo punto realizzato sui lavoratori dipendenti dell'intero comparto del Trasporto e Magazzinaggio[5].

La suddivisione per genere conferma che il settore è caratterizzato da una netta prevalenza della componente maschile, molto più marcata rispetto al mercato del lavoro della Campania nel suo insieme. Il peso complessivo degli uomini sugli occupati nel comparto Trasporto e Magazzinaggio è stabilmente attorno all'85%, un andamento difforme rispetto a quello dell'insieme del mercato del lavoro campano, in cui l'incidenza della componente maschile oscilla intorno al 65%.

Uno scostamento più contenuto che gli occupati del Trasporto e del Magazzinaggio presentano rispetto al mercato complessivo del lavoro della Campania riguarda la composizione per classi d'età. I primi sono caratterizzati da una maggiore incidenza dei lavoratori più anziani (la categoria degli oltre i 55 anni nel 2020 rappresentava il 24% del totale a fronte di una quota media campana del 17%), mentre inferiore (5,5% del settore

[5] Dall'*Osservatorio sui lavoratori dipendenti del settore privato non agricolo* dell'INPS sono state elaborate le statistiche relative a tutto il codice Ateco H nel 2020.

rispetto al 9,4% medio della regione) è l'incidenza della componente giovanile fino ai 24 anni. Le restanti classi di età, che comunque concentrano congiuntamente circa i 3/4 dell'intera occupazione del settore, registrano un peso inferiore (70,6%) rispetto a quello medio della regione (73,5%).

Per quanto riguarda il livello di inquadramento, i lavoratori dipendenti nel settore dei "Trasporti e magazzinaggio" presentano una quota di impiegati pari al 27,3%, più bassa del 31% rilevato mediamente nel mercato del lavoro campano. Maggiore è l'incidenza degli operai con un 67,6% a fronte del valore medio di 63,9%.

Tab. 13 - Caratteristiche sociodemografiche e livelli di inquadramento dei lavoratori dipendenti in Campania nel 2020. Confronto tra il settore Trasporti e magazzinaggio e il Mercato del lavoro complessivo

	Lavoratori dipendenti settore privato "Trasporti e Magazzinaggio" 2020	Quota % sul totale	Mercato del Lavoro Campania 2020	Quota % sul totale
Genere				
Maschio	90.137	85,3%	696.454	64,9%
Femmina	15.516	14,7%	377.454	35,1%
Classe di età				
fino a 24	5.759	5,5%	101.396	9,4%
25-54	74.554	70,6%	789.814	73,5%
oltre 55	25.340	24%	182.698	17%
Livello di inquadramento				
Apprendisti	2.276	2,2%	37.659	3,5%
Dirigenti	208	0,2%	2.366	0,2%
Impiegati	28.886	27,3%	331.738	30,9%
Operai	71.458	67,6%	686.015	63,9%
Quadri	2.376	2,2%	14.829	1,4%
Altro	**449**	**0,4%**	**1.301**	**0,1%**
Totale	**105.653**		**1.073.908**	

Fonte: SRM su INPS

3. La dotazione prospettica delle infrastrutture in Campania e la Zona Economica Speciale. Le risorse per lo sviluppo della logistica regionale

Un quadro sufficientemente esaustivo della spesa pubblica per i più importanti progetti di sviluppo infrastrutturale futuro della Campania può essere ottenuto incrociando i dati provenienti dal Sistema SILOS, dai progetti del PNRR, dagli Allegati Infrastrutture del Def, dai contratti di programma Anas e RFI, dai Piani commerciali RFI e dai DPCM relativi alle opere commissariate.

Nell'insieme, **sono in corso di studio di fattibilità, progettazione (a vari livelli) o lavorazione interventi per oltre 50 miliardi di euro**, di cui:

- 33 mld per opere ferroviarie (con l'Alta Capacità Napoli-Bari a fare da apripista);
- 5 mld per opere viarie;
- 1 mld per opere portuali;
- 11 mld per sistemi urbani e metropolitane.

È importante chiarire che le informazioni relative ai costi sono in continuo aggiornamento considerato il periodo caratterizzato dalla crisi energetica, dall'aumento dei prezzi delle materie prime che contribuiscono a determinare l'eccezionale e sensibile aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi, nonché dalla ridotta disponibilità di materiali, attrezzature e manodopera.

Nell'insieme, **la Campania è al centro di un vasto programma sulle infrastrutture ferroviarie**. Il PNRR prevede numerose nuove opere e cofinanzia anche opere già approvate (come l'Alta Capacità Napoli-Bari): per **l'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria** è previsto il completamento dell'intero progetto; il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti e ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci. **Le risorse previste** dal PNRR sono 1,8 miliardi di euro, cui si aggiungono 9,4 miliardi a valere sul Fondo complementare, per un totale di **11,2 miliardi di euro**.

Gran parte dei lavori riguardano gli assi trasversali e le migliori connessioni fra aree interne e fascia costiera: in tale ottica possono essere visti i lavori per **l'Alta Capacità Napoli-Bari,** che sarà percorribile in 2 ore rispetto alle attuali 3 ore e 30 minuti, e la creazione della nuova stazione di Hirpinia a favore di Sannio ed Irpinia. Le risorse previste dal PNRR per **la tratta Napoli-Bari** sono **1,4 miliardi di euro**.

Per quanto riguarda la connessione diagonale **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia**, che migliorerà l'accessibilità nel Cilento, saranno realizzate alcune tratte intermedie del progetto, al completamento delle quali i tempi di percorrenza saranno ridotti di 30 minuti sulla tratta Napoli-Taranto (via Battipaglia) rispetto all'attuale tempo richiesto di 4 ore. Le **risorse** previste dal PNRR sono **450 milioni di euro**.

Anche **opere viarie** come la strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda, la Telesina nella tratta Benevento-Caianello che si innesta sulla A1, il potenziamento con criteri autostradali della bretella Avellino-Salerno, il collegamento della SS85 di Venafro all'A1, ecc. vanno inquadrate nell'ottica di agevolare le connessioni con le aree interne della regione.

L'attuazione del quadro delle opere infrastrutturali, quindi, fornirà un potenziamento deciso dell'accessibilità ferroviaria e stradale di Sannio, Irpinia e Cilento verso la dorsale tirrenica della regione, quindi verso la rete TEN-T, che dalla dorsale transita.

Tab. 14 – Principali opere infrastrutturali in corso di realizzazione, stato di avanzamento procedurale, costo in milioni di euro e data di consegna prevista. Aggiornamento al 31 maggio 2022

OPERE FERROVIARIE				
PROGETTI	**STATO PROGETTUALE**	**COSTO (mln€)**	**DISPONIBILITA' RISORSE (%)**	**DATA CONSEGNA PREVISTA**
Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto	Studio di fattibilità	1.835	23%	Oltre 2030
Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza	Progettazione definitiva	70	93%	2026
AV/AC Napoli-Bari: Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC (Variante Cancello-Napoli)	Lavori in corso	848	100%	2025
AV/AC Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino	Lavori in corso	599	100%	2024
AV/AC Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino -Vitulano (Benevento)	Lavori in corso	1.092	100%	2025 - 2027
AV/AC Napoli-Bari: Raddoppio tratta Apice (BN) - Orsara (FG)	Lavori in corso / Gara aggiudicata	2.424	100%	2026 - 2027
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	n.d.	535	100%	Oltre 2021
AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria - Lotti 1 e 2: - Lotto 1 Sub lotto A: Battipaglia - Romagnano; - Lotto 1 Sub lotto B: Romagnano - fermata intermedia; - Lotto 1 Sub lotto C: fermata intermedia - Praja; - Lotto 2: Praja-Tarsia; - Raddoppio Galleria Santomarco	Progettazione preliminare	13.045	86%	Oltre 2026

AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Completamento (prog I107B) - Lotti 3-6: - Collegamento linea a monte del Vesuvio – Battipaglia; - Lotto 3: Tarsia - Montalto; - Lotto 4: Montalto - Lamezia Terme; - Lotto 5: Lamezia Terme - Gioia Tauro; - Lotto 6: Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria	Studio di fattibilità	12.865	1%	n.d.

OPERE STRADALI

PROGETTI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	DATA CONSEGNA PREVISTA
Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1	Studio di fattibilità	250	2%	n.d.
SS 372 Telesina Benevento-Caianello - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900	Gara aggiudicata / Progettazione definitiva	1.022	45%	2025 / n.d.
SS7 BIS - Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise, la direttrice Domitiana e la variante di Capua	Progettazione preliminare	315	100%	n.d.
Collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento alla tangenziale di Benevento e alla variante di Caserta - 1°lotto - *Collegamento dell'area delle Forche Caudine con il Corridoio Tirrenico A30*	Progettazione preliminare	148	0%	n.d.
Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero: *Lotto 4 (ex lotto 6) - Completamento funzionale in direzione Valle Caudina – SS 7 Appia – Completamento - Stralcio B*	Progettazione esecutiva	10	91%	n.d.
Completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - III lotto	Progettazione definitiva	79	100%	n.d.
Collegamento A16 - A3 - Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SARC (svincolo di Contursi) con l'autostrada A16 NA-BA (svincolo di Grottaminarda)	Lavori in corso / Esecutore individuato	445	98%	n.d.
Collegamento nuova base NATO di Giugliano	Esecutore individuato	10	100%	n.d.
SS 268 del Vesuvio - Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri	Progettazione definitiva	184	100%	n.d.
SS 268 del Vesuvio -Tratto da km 0+000 al Km 7+750	Progettazione preliminare	370	63%	n.d.
SS 212 della Val Fortore: *Lavori di completamento alla statale dallo svincolo di San Marco dei Cavoti a San Bartolomeo in Galdo - 1° lotto - Variante di San Marco dei Cavoti - 1° e 3° Stralcio*	Progettazione definitiva	54	100%	Oltre 2021

SS 212 della Val Fortore: *Lavori di completamento alla statale dallo svincolo di San Marco dei Cavoti a San Bartolomeo in Galdo - 2 lotto - Variante all'abitato di San Bartolomeo in Galdo*	Progettazione preliminare	103	0%	n.d.
SS 369 Appulo Fortorina - Tratto dal confine regionale all'innesto con la SS17	Progettazione preliminare	50	n.d.	n.d.
Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana	Progettazione preliminare	1.060	50%	n.d.
A2 SA-RC: Nuovo svincolo di Eboli in Provincia di Salerno (delocalizzazione dell'esistente ubicato al km 29+900), situato al km 31+600	Progettazione definitiva	16	100%	2025
A2 SA-RC Nuovo svincolo di Sala Consilina Sud (località Trinità) in provincia di Salerno, situato al km 95+244	Progettazione preliminare	26	0%	n.d.
A2 SA-RC Nuovo svincolo di Padula-Buonabitacolo, provincia di Salerno, (delocalizzazione dell'esistente ubicato al km 103+900), situato al km 103+207	Progettazione definitiva	30	2%	n.d.
A2 SA-RC: *Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della SS 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16.* 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte	Progettazione definitiva	232	100%	n.d.
A2 SA-RC: Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra	Progettazione preliminare	370	35%	n.d.
A2 SA-RC - Collegamento tra A2 e Variante SS 18 ad Agropoli	Progettazione preliminare	370	100%	n.d.

OPERE IDRICHE

PROGETTI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	DATA CONSEGNA PREVISTA
Campania - Invaso di Campolattaro (BN) - Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	Progettazione preliminare	478	100%	n.d.

SISTEMI URBANI E METROPOLITANI

PROGETTI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	DATA CONSEGNA PREVISTA
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto (compresa nuova stazione metropolitana zona industriale ZES Porto di Salerno)	Progettazione definitiva	235	68%	2022 - 2026
Nodo AV di Napoli	Lavori in corso	504	100%	Oltre 2021

Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - Progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario) - Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli	Studio di fattibilità	60	3%	n.d.
Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	Progettazione definitiva	61	45%	2022 - 2026
Nodo complesso di Pompei	Progettazione preliminare	33	100%	Oltre 2021
Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale	Lavori in corso	1.787	100%	2024
Linea 1 metropolitana di Napoli - Tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio	Lavori in corso	686	100%	2024
Linea 1 metropolitana di Napoli - Ampliamento deposito mezzi di trazione e officina di manutenzione in località Piscinola	Progettazione definitiva	57	100%	n.d.
Linea 1 metropolitana di Napoli - Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	Progettazione preliminare	8	100%	2026
Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	Progettazione definitiva	55	100%	n.d.
Completamento linea 6 della metropolitana di Napoli	Lavori in corso / Progettazione prelimare	1.067	99%	Oltre 2024
Potenziamento del sistema tranviario cittadino con adeguamento dell'attestamento in via Nazionale delle Puglie e realizzazione di alcuni tratti di interconnessione	Progettazione preliminare	51	100%	2026
Progetto di ammodernamento della rete, impianti e servizi autofiloviari della provincia di Napoli con integrazione alla rete filoviaria urbana nel territorio di Napoli	Progettazione preliminare	15	100%	2026
MCNE - Tratta Piscinola-Secondigliano-Capodichino (Circa 3,6 km)	Lavori in corso	410	100%	2024
Linea 7 - Bretella di Monte S. Angelo, collegamento Cumana–Circumflegrea - Tratta Soccavo-Mostra	Lavori in corso	352	100%	n.d.
Linea Arcobaleno - Collegamento linea Alifana-Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola e deposito	Lavori in corso / Progettazione preliminare	708	92%	2022 - 2026
Sistema della Metropolitana regionale-Ferrovia Metrocampania Nord Est-opere tecnologiche	Progettazione preliminare	36	100%	n.d.
Armamento ferroviario sulle linee ferroviarie regionali EAV	Progettazione preliminare	15	100%	n.d.
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Cumana	Lavori in corso / Progettazione preliminare	245	100%	n.d.
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumvesuviana	Lavori in corso / Progettazione preliminare	679	100%	2024 -n.d.

Nodo complesso di Napoli Garibaldi	Progettazione preliminare	100	100%	n.d.
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea: completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	Lavori in corso / Esecutore individuato / bando di gara	142	82%	2022 - 2024
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea - Ammodernamento e rinnovo Quarto-Torregaveta e fabbricato d'interscambio con RFI	Studio di fattibilità	271	n.d.	n.d.
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea: Nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.
Cumana e Circumflegrea - Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento)	lavori in corso	30	100%	n.d.
Circumvesuviana e Circumflegrea - Linee vesuviane e flegree - Attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R , intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	Progettazione preliminare	81	100%	n.d.
Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli (Linea 10 della Metropolitana di Napoli)	Progettazione preliminare / Studio di fattibilità	2.239	50%	2027
Santa M. Capua Vetere-Piedimonte Matese e Ferrovia Napoli-Benevento-Cancello - Attrezzaggio SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL	Progettazione preliminare	47	100%	n.d.
Realizzazione nuovo tracciato in soprelevata linea Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese - Tratta SMCV-Capua con eliminazione n 7 PPL	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello-Benevento	Progettazione preliminare	109	100%	n.d.
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della Linea Vesuviana	Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato	350	100%	n.d.
EAV SVILUPPO TECNOLOGICO: Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi - Linea suburbana EAV	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.
Adeguamento e messa in sicurezza TPL campano	Progettazione preliminare	60	100%	n.d.
Eliminazione PPLL linea storica ferroviaria province di NA e SA	Progettazione preliminare	75	100%	n.d.
Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario) - Realizzazione di un collegamento in sede propria con polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno – Avellino della rete FS	Studio di fattibilità	51	100%	n.d.

Fonte: SRM su dati Uniontrasporti e fonti varie

In questo scenario prospettico di infrastrutture future, si inserisce **il progetto di ZES Campania**, che riguarda i tre porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Istituita a maggio 2018, essa include le aree industriali e PIP (Piano di Insediamenti Produttivi), ritenute connesse funzionalmente ai tre porti, di Nola, Pomigliano d'Arco, Acerra, Caivano, Arzano-Casoria, Foce del Sarno (Na), Marcianise ed Aversa Nord (Ce), Salerno (ivi compresa l'area PIP per la cantieristica), Battipaglia, Fisciano, Nocera, Sarno, Castel San Giorgio (Sa), Valle Ufita, Calaggio, Pianodardine (Av) e Ponte Valentino (Bn), nonché gli interporti di Marcianise e Nola, oltre che l'area logistica Olivola (Bn) e gli aeroporti di Napoli e Pontecagnano, con una proiezione che intende connettere le aree produttive, anche dell'hinterland, con il sistema infrastrutturale costiero.

Accanto al progetto di ZES, gli interventi sul **Fondo complementare al PNRR** previsti per i **porti** integrano il piano di interventi infrastrutturali sulle ZES, potenziando l'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, aumentando la capacità portuale, realizzando interventi di ultimo miglio ferroviario o stradale e di ammodernamento energetico. Complessivamente, ai **porti di Napoli e di Salerno** sono destinati **361 milioni**: 241 milioni al Porto di Napoli, 150 milioni per il prolungamento e il rafforzamento della diga Duca d'Aosta, 26 milioni per interventi di potenziamento e di riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto, 20 milioni per il completamento della darsena di Levante, 20 milioni per il riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale, 25 milioni per interventi infrastrutturali per elettrificare le banchine del porto e abbattere le emissioni delle navi, il cosiddetto cold ironing.

Accanto alle risorse del Fondo complementare al PNRR, si aggiungono anche altre fonti di finanziamento per le opere previste nei porti della Campania. La tabella che segue indica le principali:

Tab. 15 – Principali lavori previsti ed in corso ed importi in milioni di euro nei porti campani

OPERE PORTUALI				
PROGETTI	**STATO PROGETTUALE**	**COSTO (mln€)**	**DISPONIBILITA' RISORSE (%)**	**DATA CONSEGNA PREVISTA**
Porto di Napoli - Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine	Progettazione preliminare	12	100%	n.d.
Porto di Napoli - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	Lavori in corso	27	100%	n.d.
Porto di Napoli - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli - Terminal Passeggeri alla Calata Beverello - Connessioni porto città e riassetto della mobilità	Lavori in corso	24	100%	2022

Porto di Napoli - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto	Progettazione preliminare	13	100%	n.d.
Porto di Napoli - Completamento Darsena di Levante	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.
Porto di Napoli - Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di "realizzazione del completamento della rete fognaria portuale"	Progettazione preliminare	18	100%	n.d.
Porto di Napoli - Risanamento del Bacino di Carenaggio n. 2 – Adeguamento impianto di pompaggio Bacini nn. 1 e 2 e Risanamento paramenti banchina adiacente Bacino n. 2	Lavori in corso	29	100%	n.d.
Porto di Napoli - Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea Duca d'Aosta	Progettazione preliminare	150	100%	n.d.
Porto di Napoli - Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.
Porto di Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.
Porto di Napoli - Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città	Progettazione preliminare	74	35%	n.d.
Porto di Napoli - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	Progettazione preliminare	100	n.d.	n.d.
Porto di Napoli - Cold Ironing	Progettazione preliminare	25	100%	n.d.
Porto di Pozzuoli - Opere di completamento	Progettazione preliminare	45	39%	n.d.
Porto di Castellammare di Stabia - Messa in sicurezza del porto	Progettazione preliminare	35	100%	n.d.
Porto di Salerno - Salerno Porta Ovest I e II stralcio	Lavori in corso / Progettazione preliminare	227	100%	2022 / n.d.
Porto di Salerno - Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	Lavori in corso	23	100%	2022
Porto di Salerno - Porto commerciale di Salerno - Darsene, bacino di evoluzione e passo marittimo di accesso	Progettazione preliminare	25	100%	n.d.
Porto di Salerno - Escavo Fondali porto commerciale	Lavori in corso	38	100%	2022
Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi (nuovo PRP)	Progettazione preliminare	25	60%	n.d.
Porto di Salerno - Smart green port - Cold ironing	Progettazione preliminare	15	100%	n.d.

Porto di Salerno - Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2	Progettazione preliminare	40	100%	n.d.
Porto di Salerno - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	Progettazione preliminare	40	100%	n.d.

Fonte: elaborazioni SRM su dati Uniontrasporti e ADSP Mar Tirreno Centrale

Vanno tuttavia citale alcune problematiche che possono frenare il successo delle ZES in generale, e quindi anche di quella Campania, ovvero la realizzazione delle infrastrutture di ultimo miglio fra l'area portuale ed il retroporto. Tale collegamento è essenziale per garantire la "connessione funzionale" fra aree industriali e produttive identificate nel perimetro della ZES e area portuale, come richiesto dalla normativa, e costituisce una leva rilevante per l'attrazione di investimenti produttivi esterni.

A questo problema supplisce in parte il PNRR, che per ogni ZES mette a disposizione risorse finanziarie specifiche per la realizzazione dell'ultimo miglio di connessione fra la ZES e la rete TEN-T. In particolare, per la **ZES Campania**, il PNRR ha stanziato il più cospicuo ammontare di risorse pari a **136 milioni di euro** (il 22% del totale dei fondi per le 8 ZES), finanziando le seguenti opere, identificate tramite il decreto interministeriale del 4 gennaio 2022:

- **Area industriale di Valle Ufita**: terminal scalo merci con area di smistamento, per 26 milioni;
- **Porto di Salerno**: nuova stazione metropolitana e sistemazione viabilità di accesso portuale per 32 milioni;
- **Marcianise-Maddaloni**: infrastrutture per la mobilità delle merci, piazzali e strade di accesso, per 30 milioni;
- **Fisciano – San Severino**: riqualificazione viabilità, per 5 milioni;
- **Battipaglia**: potenziamento area logistica e riqualificazione viabilità, per 13 milioni.

Viene inoltre approvato un intervento di reindustrializzazione e recupero ambientale per **Nola** (che quindi non rientra nella logistica e nell'ultimo miglio, ma che rientra a pieno titolo fra i finanziamenti per la ZES) per 30 milioni.

Gli interventi dovranno iniziare entro il 31 dicembre 2023 e terminare entro il 30 giugno 2026. A tali interventi di potenziamento della logistica e dell'ultimo miglio, concorrono anche i progetti di realizzazione della galleria "Porta Ovest" del porto di Salerno per connettere direttamente il porto con l'A3 Salerno-Napoli, per 227 milioni, i cui lavori sono in corso e i lavori ferroviari e viari di ultimo miglio previsti per il porto di Napoli, che nelle tabelle precedenti sono stati esposti.

Così come la realizzazione della nuova stazione di Hirpinia, sul tracciato dell'Alta Capacità Napoli-Bari, consentirà di connettere direttamente l'area della Valle Ufita, con il progetto di terminal merci, direttamente alla rete TEN-T. Valle Ufita, grazie alla connessione ferroviaria

ed al terminal merci con area di smistamento, potrà consentire di raggiungere il porto di Napoli in circa 40 minuti, in luogo degli 80 attuali. In pratica, tale area potrà diventare uno dei più importanti retroporti industriali di Napoli.

Oltre alle infrastrutture, la ZES mette a disposizione degli investitori una serie di semplificazioni amministrative, incentivi fiscali e finanziari, infrastrutture ed aree attrezzate per imprese, connesse alla logistica portuale ed intermodale, ma anche alla lavorazione industriale delle merci in transito, che si volessero insediare nel perimetro dell'area.

Ogni area produttiva inclusa nel perimetro della ZES, dunque, assume le caratteristiche di un vero e proprio pacchetto localizzativo per l'insediamento di investimenti esterni. Osserviamo, quindi, i principali vantaggi connessi all'insediamento produttivo nella ZES, cioè gli strumenti disponibili per attrarre investitori.

In particolare, le azioni da implementare saranno finalizzate a:

- attrarre e sostenere investimenti di grandi dimensioni volti a dare impulso, in una logica di big push (grande spinta) all'intera economia regionale;
- sostenere iniziative di carattere integrato, sia logistiche che produttive, allo scopo di creare le connessioni di sistema necessarie all'internazionalizzazione dell'economia campana;
- sostenere lo sviluppo di sistemi e sottosistemi di impresa che in una logica di filiera consentano la valorizzazione e/o la riqualificazione delle preesistenze produttive locali e lo sviluppo di economie di specializzazione industriale in grado di portare alla agglomerazione produttiva e alla realizzazione di prodotti innovativi e completi;
- sostenere progetti pilota per innescare il cambiamento strutturale dei sistemi produttivi delle aree rispetto ad uno o più domini tecnologici e produttivi.

In questo contesto, la combinazione di semplificazioni amministrative ed incentivi che la ZES Campania può mettere in campo è illustrata nella tabella che segue.

Tab. 16 – Semplificazioni amministrative, incentivi fiscali e finanziari della ZES Campania

SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE	
Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive (Surap)	Informazione relativa alle opportunità localizzative esistenti, alle iniziative di carattere promozionale in corso, alle normative applicabili, alle agevolazioni e ai finanziamenti disponibili per le imprese e ad ogni altra informazione utile disponibile a livello regionale, di assistenza e consulenza alle imprese, di collegamento tra gli operatori ed i SUAP territorialmente competenti, di assistenza e supporto ai medesimi nell'interpretazione e nell'applicazione della normativa di riferimento; coordinamento dei SUAP territoriali e sostituzione in caso di ritardi/inadempimenti; amministrazione procedente nel caso di iniziative di interesse regionale inerenti attività economiche, produttive individuate con delibera di Giunta regionale
L.R. 11/2015	Individuazione espressa dei termini, fino a novanta giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza. Obbligo di acquisire d'ufficio e in modalità telematica i dati e i documenti necessari che siano già in possesso dei competenti uffici o direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni; l'amministrazione regionale è tenuta al risarcimento del danno ingiusto cagionato in conseguenza della inosservanza dolosa o colposa del termine di conclusione del procedimento
Programma La Regione in un Click	facilitazione dell'accessibilità e della reperibilità di tutte le informazioni utili ai cittadini ed agli operatori economici afferenti ai procedimenti amministrativi regionali e necessarie per la presentazione delle istanze
L.R. 11/2015	Abrogazione delle normative regionali che subordinano l'avvio di una attività economica a limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso comunque denominati, nonché alla iscrizione in albi, elenchi o altri registri, che non siano giustificati da interessi costituzionalmente rilevanti
L.R. 11/2015	Introduzione generalizzata della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)
Protocollo d'Intesa Regione Campania/Unioncamere	semplificazione degli aspetti burocratici e amministrativi connessi all'esercizio dell'attività di impresa
Qualità normazione	Predisposizione testi unici norme regionali e introduzione dell'AIR; introduzione modulistica standardizzata
ZES	Struttura di missione ZES deputata a svolgere funzioni di rappresentante unico regionale nelle conferenze di servizi
ZES	Attribuzione al SURAP del ruolo di amministrazione procedente nelle procedure di insediamento produttivo dentro area ZES e di coordinamento con i SUAP
ZES	Riduzione degli oneri istruttori ed amministrativi connessi con l'insediamento in aree ZES e di competenza della Regione e degli EELL
Dl 77/2021	Previsione per i Commissari Straordinari delle ZES di acqusire il ruolo di stazione appaltante ed operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni vigenti, di agire in regime di silenzio-assenso nelle conferenze di servizi con le altre Amministrazioni coinvolte nella ZES; i commissari potranno assumere le funzioni di stazione appaltante e operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, nonché delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

DI 77/2021	I termini delle Conferenze di Servizi nelle Zes vengono dimezzati e sono perentori
DI 77/2021	L'insediamento di attività produttive all'interno delle ZES, non soggetto a segnalazione certificata di inizio attività, è soggetto ad autorizzazione unica da parte del Commissario Straordinario, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale. L'autorizzazione unica costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale, e sostituisce tutte le autorizzazioni, pareri e nulla osta della normativa vigente
INCENTIVI FISCALI E FINANZIARI	
L. 123/2017 e succ. mod.	credito d'imposta per gli investimenti fino a 100mln di euro ed esteso all'acquisto di terreni o di immobili strumentali agli investimenti, nella misura del 25 per cento per le grandi imprese, del 35 per cento per le medie imprese e del 45 per cento per le piccole. Cumulabile con altri incentivi di Industria 4.0 e con il bonus Mezzogiorno
Contratto di sviluppo	Strumento negoziale fra Invitalia e grandi imprese o raggruppamenti di PMI che intendono investire in un territorio. Le agevolazioni sono concesse, nei limiti delle vigenti norme in materia di aiuti di Stato, nelle seguenti forme, anche in combinazione tra loro: a) finanziamento agevolato, nei limiti del 75% delle spese ammissibili; b) contributo in conto interessi; c) contributo in conto impianti; d) contributo diretto alla spesa. Per i settori dell'A4 regionale (automotive, autotrasporto, cantieristica, aerospazio, abbigliamento e moda, agroalimentare) le misure di agevolazione sono potenziate finanziariamente
Interventi per il rilancio di aree di crisi industriale (l.181/89)	Intervento gestito da Invitalia per le aree di crisi industriale coincidenti con il perimetro ZES di Acerra-Marcianise-Airola, Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, Battipaglia-Solofra, a favore di imprese o reti di impresa che investano almeno 1 milione di euro, con una percentuale agevolata fra il 30 ed il 50%.
L. 178/2020	Riduzione del 50% dell'imposta sul reddito per nuove attività in area ZES. L'incentivo spetta anche alle aziende già operative all'interno del territorio delle ZES, purché sia avviata una nuova attività non esercitata fino a quel momento e, soprattutto, che possa generare nuovi posti di lavoro.
Normativa regionale	Riduzione oneri IRAP fino al 100%
DGR 82/2019	Riduzione dei consumi energetici attraverso misure cofinanziate a valere sul POR Campania FESR 2014-2020 che agevolano piani aziendali di efficientamento energetico
DGR 206/2019	Strumento regionale di agevolazione a favore di progetti complessi attuato attraverso le modalità della procedura negoziale, volto ad accrescere la competitività delle filiere strategiche (aerospazio, automotive, cantieristica, agroalimentare, moda, biotecnologie, energia e ambiente) dando priorità a progetti che insistono nelle aree di crisi complessa e coerenti con lo sviluppo dell'area ZES

Fonte: elaborazioni SRM su fonti varie

Va inoltre menzionata la possibilità di fruire di **agevolazioni creditizie** da stabilire attraverso **accordi con le banche**.

Un metodo per stimare l'impatto della ZES sull'economia campana è di tipo controfattuale, usando alcuni casi di studio. In particolare, SRM utilizza un panel di porti europei per stimare un tasso di crescita medio annuo connesso con la presenza di infrastrutture analoghe ad una ZES.

In particolare, il panel utilizzato è il seguente:

1) Barcellona: il porto di Barcellona ha una zona franca (ZAL - Zona de Actividades Logísticas). Nel periodo 2009-2019, l'incremento medio annuo del traffico per questo porto è stato del 5,8%.

2) Valencia: anche il porto di Valencia ha istituito una ZAL. Negli ultimi 10 anni l'incremento medio annuo del proprio traffico portuale è stato di 4,0%.

3) Tanger MED: nel 2007 ha istituito una Zona economica Speciale che ha inciso in modo notevole nella crescita del porto e dell'economia marocchina. La crescita media annua è stata del 15,7%.

4) Gdansk: nel porto di Gdansk in Polonia una Zona Economica Speciale è stata istituita a partire dal 2006. Negli ultimi 10 anni il traffico portuale del porto ha visto un incremento medio annuo del 17,5%.

5) Mersin: stabilita nel 1987 la zona economica speciale del porto di Mersin in Turchia ha altresì avuto un effetto positivo sul traffico portuale, soprattutto nel comparto container, cresciuto del 15,6% medio annuo fra 2005 e 2019.

I suddetti porti sono complessivamente cresciuti, in media, dell'11,7% medio annuo. Uno studio condotto dalla agenzia statunitense FTZ[6] in un panel di 134 zone franche fra il 1996 ed il 2016, stima una crescita annua del traffico commerciale di circa il 10%.

È quindi possibile pensare che la crescita aggiuntiva dei traffici su Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, in funzione della completa attuazione della ZES, possa arrivare a raggiungere circa l'11% medio annuo. Sinora, il sistema portuale in questione è cresciuto, nel decennio 2011-2021, del 4,9% medio annuo, in termini di volume di traffico movimentato.

Ciò significa che la ZES porterebbe ad una crescita incrementale di 6 punti/anno, qualora correttamente e completamente implementata.

Proiettando per i prossimi 20 anni tre scenari di dinamica dei traffici marittimi (scenario senza ZES[7], scenario con ZES ad attuazione parziale, con ritardi ed opere incompiute che conducano ad una perdita di competitività, seppur meno grave rispetto al primo scenario[8],

[6] 78th Report of the Foreign-Trade Zones Board to the US Congress of the United States.

[7] L'ipotesi senza ZES non prevede, nel lungo periodo, il mantenimento del tasso di crescita storico del 4,9%, in quanto, in mancanza di investimenti significativi, mentre gli altri porti concorrenti si rafforzano, la competitività declinerebbe, e di conseguenza la crescita dei traffici rallenterebbe, sino a divenire negativa. Si ipotizza una decrescita di competitività dell'ordine di 0,8-1 punto percentuale dopo 5 anni di mancati investimenti di rilevante proporzione, come quelli della Zes, in linea con esperienze empiriche di altri porti.

[8] In uno scenario intermedio, nel quale lo sviluppo produttivo delle aree industriali del retroporto non dovesse realizzarsi, mentre invece la ZES consentisse il potenziamento dell'infrastrutturazione e dei servizi portuali, nonché i connessi benefici di tipo doganale (regime di temporanea importazione in sospensione di imposta delle merci, oppure lo sportello unico doganale, ad esempio) e quindi vi fosse un beneficio esclusivamente sull'area portuale e sulla sua attrattività in termini di traffico marittimo, si potrebbe adottare a benchmark quello di porti

scenario con la ZES in attuazione completa e puntuale, che traina l'economia regionale con legami intensi fra porto e retroporto attivati grazie ad una completa saturazione delle aree produttive appartenenti al perimetro della ZES stessa con nuovi investimenti) ed ipotizzando che gli investimenti per la ZES Campania vengano effettuati ed entrino in completa funzione fra 3 anni, entro i quali i tre scenari coincidono perfettamente, si ottengono i seguenti scenari:

1) Senza ZES, la crescita dei movimenti dei tre porti coinvolti resta modesta e si arresta nel 2033 e poi, in assenza di significativi investimenti di rilancio, i traffici iniziano a diminuire, fino ad una riduzione complessiva (-1,3%) nel 2042 rispetto ai livelli del 2021;

2) I tre scenari coincidono in larga misura nei primi tre anni, fino alla data dell'entrata in funzione degli investimenti inclusi nella Zes;

3) Con una ZES realizzata in modo incompleto, lacunoso e con una insufficiente capacità di reindustrializzare, il retroporto attraendo nuovi investimenti, la crescita è relativamente buona, arrivando complessivamente al 77% nell'arco ventennale di osservazione, ma inizia a rallentare già dal 2028 e già dal 2030 scende sotto il tasso storico di crescita del 4,9%;

4) Con una ZES realizzata integralmente e nei tempi previsti, che ha effetti moltiplicativi anche sul retroporto, la crescita diventa esponenziale, staccandosi in modo deciso, sin dal 2027, dallo scenario precedente e consentendo ai traffici del 2042 di arrivare a più di due volte e mezzo quelli del 2021.

che non hanno un retroporto produttivo particolarmente sviluppato, e nei quali l'istituzione di una zona franca ha comportato un incremento di traffici più ridotto, dell'ordine dei 4-6 punti (ad es. Valencia, ma anche Marsaxlokk, che ha implementato una zona franca, in assenza però di un retroterra produttivo particolarmente significativo, trattandosi peraltro di un porto di transhipment prevalente ed è cresciuta del 6% medio annuo circa nel periodo 2012-2021).

Fig. 28 – Tassi di variazione anno su anno dei traffici portuali dell'ADSP Tirreno Centrale nei tre scenari prospettati

Fonte: elaborazioni SRM

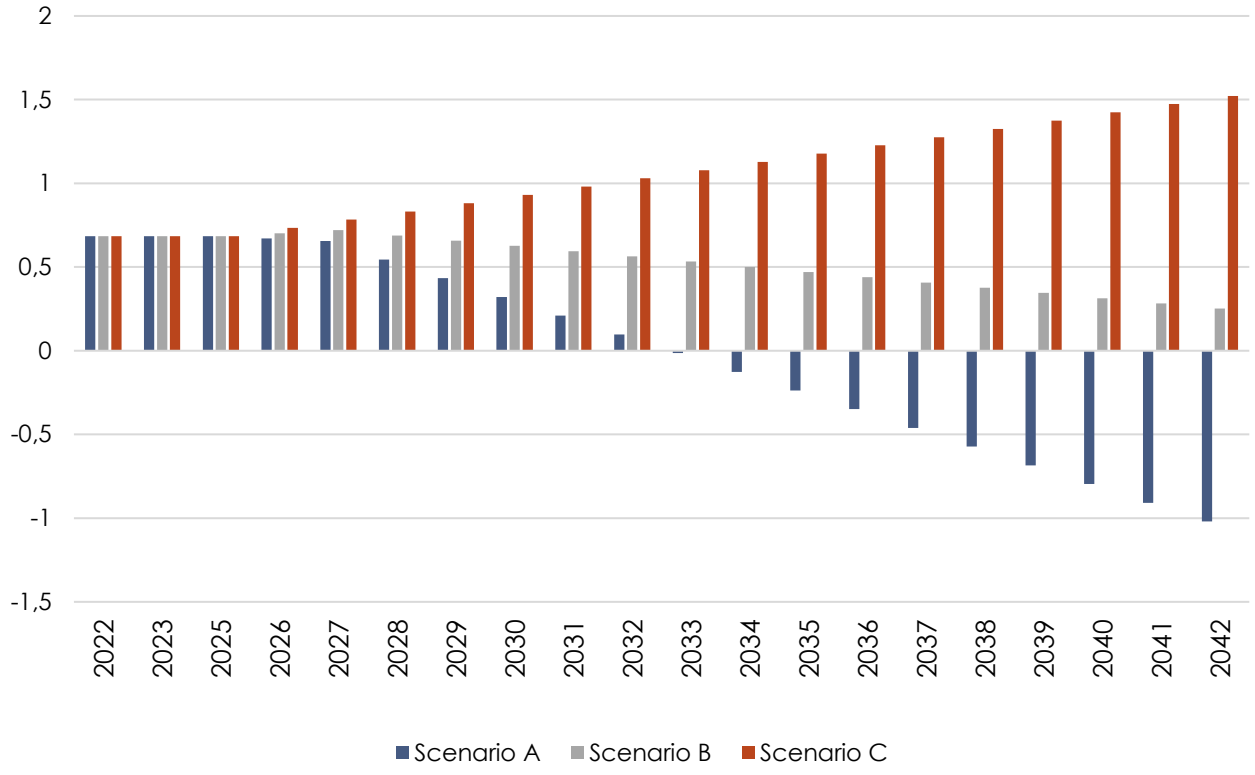
Detti scenari hanno i seguenti impatti sulle relazioni commerciali delle imprese campane, ipotizzando che, storicamente (negli ultimi 4 anni) l'export campano è stato pari a circa l'86% dell'import. Nello scenario A di assenza della ZES, il contributo dei porti all'export regionale, per via della perdita di competitività e delle diseconomie esterne connesse, diventa negativo nel 2034, portando ad una stagnazione complessiva dell'export regionale nell'arco dell'intero periodo (-0,2% fra 2021 e 2042).

Nello scenario B intermedio, il contributo alla crescita dell'export resta positivo, ma inizia a rallentare nel 2028, mettendo a segno una crescita media di export di poco più dello 0,5% annuo ed un incremento complessivo nel ventennio del 10,5%.

Nello scenario C di piena e puntuale realizzazione della ZES e di saturazione delle aree industriali perimetrate con i nuovi investimenti, l'export regionale delle imprese campane

accelera e cresce di circa un punto percentuale medio all'anno per 20 anni, con una crescita complessiva del 21,2%.

Fig. 29 – Tassi di variazione anno su anno dell'export campano nei tre scenari ipotizzati



Fonte: elaborazioni SRM

Evidentemente, lo strumento della ZES non può essere considerato però risolutivo per i problemi di accessibilità delle aree interne. Per le zone del Sannio, del Cilento e dell'area nord del casertano non comprese nel progetto della ZES, gli interventi infrastrutturali e di collegamento di ultimo miglio, così come l'intero progetto di ZES, non riescono a garantire una maggiore accessibilità e quindi competitività del territorio.

Anche per le aree interne inserite nel perimetro della ZES, come ad esempio Ponte Valentino (per la quale vi è uno studio di pre-fattibilità per la realizzazione di uno scalo ferroviario merci, e che sarà connessa con l'Alta Capacità Napoli-Bari) o Olivola o Pianodardine (che però è già connessa all'A16 Napoli-Bari e sarà non troppo distante dalla stazione ferroviaria di Benevento interessata dal progetto di alta Capacità) occorrerebbe pensare a progetti specifici di collegamento di ultimo miglio, qualora assenti, e di sostegno alla reindustrializzazione, perché altrimenti, per tali aree, l'appartenenza alla ZES rischia di non essere risolutiva.

I problemi molto rilevanti di governance e di burocratizzazione degli endoprocedimenti necessari alla piena attivazione del progetto di ZES dovrebbero essere stati risolti con il Dl Semplificazioni 77/2021, che ridimensiona drasticamente tempi e ruoli delle conferenze di servizio, amplia il silenzio-assenso e conferisce maggiori poteri ai Commissari straordinari. Ciò responsabilizza in modo molto forte le strutture commissariali, che evidentemente da sole non possono tenere tutto sotto controllo, per cui è necessario ed urgente che le strutture di supporto previste, da parte dell'Agenzia per la coesione Territoriale, forniscano il massimo di assistenza tecnica ai Commissari stessi.

Rimane poi da esplorare tutta la materia delle semplificazioni di tipo doganale. Il Decreto Semplificazioni consente di realizzare zone franche intercluse, che prevedono la possibilità di operare in regime di sospensione di IVA e Dazi doganali per le merci temporaneamente importate da aree non UE.

Al di là di questa macro-voce di semplificazione (ed agevolazione fiscale), è chiaro che la ZES Campania dovrà trovare, anche grazie alle possibilità offerte dalla digitalizzazione, anche altre forme di velocizzazione e snellimento doganale, come ad esempio il pre-clearing in mare, la digitalizzazione dei magazzini e delle aree doganali e portuali in modo da ottimizzare i tempi di movimentazione delle merci, la realizzazione dello sportello unico doganale, per il quale è stato emanato il Dpr 23 dicembre 2021. Tale sportello offre agli operatori economici un'interfaccia unica per l'attivazione dei procedimenti e dei controlli necessari all'entrata e all'uscita delle merci nel e dal territorio nazionale, la tracciabilità dello stato di avanzamento dei controlli e la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti. Parallelamente, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli assume il ruolo di coordinamento dei procedimenti e dei controlli attraverso il portale, che diventa lo strumento per assicurare l'interoperabilità tra amministrazioni e organi dello Stato. Attraverso il portale gli operatori avviano le procedure per le formalità doganali e le amministrazioni interessate provvedono al rilascio di certificazioni, autorizzazioni e licenze grazie all'interoperabilità tra i sistemi. Gli operatori possono consultare in tempo reale sul portale lo stato di avanzamento delle procedure fino alla loro conclusione e non dovranno presentare alcuna documentazione all'Ufficio doganale, mentre i controlli verranno espletati contestualmente alla presentazione della merce e nello stesso luogo.

Infine, attenzione dovrà essere posta alla velocizzazione dei controlli per la sicurezza della navigazione in capo alle Capitanerie di Porto, al fine di non tenere in porto la nave per un tempo superiore a ciò che è strettamente necessario per il carico e scarico.

4. La voce del territorio – I driver e le strategie

Il capitolo è dedicato a interviste tecniche one-to-one con un panel di interlocutori privilegiati che hanno competenze specifiche in relazione agli argomenti trattati in questo studio. Il taglio delle interviste ha natura strategica, ed è mirato ad evidenziare i punti di forza, debolezza, vantaggio e svantaggio dei numerosi progetti infrastrutturali e logistici che riguardano la Campania, della ZES e le linee di intervento di policy più adeguate per massimizzare gli esiti attesi, in termini di sviluppo dei porti, e, in generale dell'economia di tutta la regione.

A tal fine, sono state realizzate delle interviste a soggetti che si trovano in prima linea rispetto alla conoscenza del territorio, dei progetti in essere e al vissuto quotidiano del sistema produttivo e logistico campano. In particolare, sono stati intervistati:

- Il Presidente di Confindustria Campania;
- Il Presidente dell'AdSP Tirreno Centrale;
- L'Amministratore Delegato di Interporto Campano;
- Il Commissario ZES Campania e Calabria.

Le domande sono state focalizzate sugli assetti strutturali del sistema logistico campano e del suo hinterland, dai punti di forza e di debolezza alle opportunità e minacce strategiche, quali ad esempio:

- Le infrastrutture più importanti da realizzare e le difficoltà (eventuali) incontrate per la realizzazione;
- Le strategie ottimali per lo sviluppo di medio e lungo termine della ZES;
- La concorrenza fra ZES e ZLS del Centro-Nord;
- L'integrazione tra porto e retroporto. Quali direttrici seguire per efficientare il sistema. In particolare, il legame esistente fra ZES ed aree interne della regione.
- Prossimi passi a fare per mettere la ZES a regime.
- Prospettive future dei traffici in relazione a guerra e pandemia.
- Analisi ed opinioni sulle metodologie per meglio mettere a sistema l'industria e la logistica regionale.

Di seguito si riporta il sunto dei punti principali emersi dalle risposte fornite.

ZES, infrastrutture, retroporto ed aree interne

Dal punto di vista **infrastrutturale**, una delle principali criticità dello sviluppo del Mezzogiorno è costituita, oltre che da una dotazione complessiva di infrastrutture modesta, anche da una scarsa interconnessione di rete fra le diverse piattaforme infrastrutturali, senza quindi una visione di insieme. Colmare questo gap avrebbe effetti positivi sull'intera crescita economica dell'Italia, permettendo al Sud di sfruttare al meglio il suo essere un "ponte geografico" tra Europa, Asia e Africa.

È quindi necessario costruire infrastrutture di collegamento terrestre (soprattutto su ferro), risolvere i colli di bottiglia che attualmente ostacolano la fluidità dei trasporti (non solo grandi opere ma anche interventi cd. "di ultimo miglio"), creare nodi di scambio e piattaforme logistiche integrate in grado di accrescere la potenzialità delle ferrovie, ma avendo ben presente che la velocità del trasporto è solo una parte del problema, importanti sono anche il tempo di gestione della merce negli interporti e la velocità di scambio della stessa tra modalità di trasporto differenti all'interno delle piattaforme logistiche integrate.

Tutto ciò, nella logica primaria dell'**integrazione infrastrutturale**, deve servire per attivare le cosiddette "autostrade del mare" e ciò significa avere aree produttive fornite di infrastrutture idonee ad attrarre nuovi investimenti. Accanto agli insediamenti industriali bisogna creare reti di collegamento con il mare e con le reti ferroviarie esistenti. Le reti di comunicazione devono essere reti intercomunicanti fra di loro, capaci di fare viaggiare prodotti in maniera spedita ed economica.

Accanto a ciò, è evidentemente **necessario investire anche nei porti**, che negli ultimi decenni hanno acquisito un ruolo sempre più strategico all'interno dell'economia nazionale: sotto l'aspetto economico, in particolar modo, per la rilevante influenza che i comparti collegati al cluster svolgono all'interno dell'attività produttiva e occupazionale del Paese; sotto l'aspetto geo-politico, data la strategica posizione geografica dell'Italia posta al centro del Mediterraneo, anche nell'ottica di ottimizzare l'iter richiesto dalle value chain; sotto l'aspetto logistico, considerato elemento essenziale per lo sviluppo di un sistema di connessioni sempre più integrato e intermodale. Ma per assicurare competitività ai nostri scali e il necessario supporto al sistema produttivo occorre investire sui fondali e sulle banchine, oltre che, sempre nella già citata logica di interconnessione, nei collegamenti ferroviari fra porti, interporti e rete ferroviaria primaria.

Con specifico riferimento al porto di Napoli, con la metropolitana che entra in porto e con la rigenerazione degli immobili intorno allo scalo si avrà una città nella città. La spinta per il turismo e il commercio dovrebbe essere data dalla costruzione della nuova darsena di levante, da realizzare in project financing, dove concentrare tutta l'attività relativa ai container. Occuperà un'area doppia rispetto a quella attualmente utilizzata dai container e consentirà di arrivare al raddoppio dei volumi commerciali spostandoli a sud e recuperando sempre più spazio per il settore turistico nel pieno centro di Napoli, dove le

attività commerciali prenderanno gradualmente il posto di quelle legate al traffico container. Con l'elettrificazione delle banchine, inoltre, si arriverà a minimizzare l'impatto ambientale.

E in effetti la sfida della **sostenibilità** nei porti, e nella logistica in generale, è fondamentale: piani di elettrificazione delle banchine e di infrastrutturazione energetica per le fonti alternative devono trovare rispondenza in misure di adeguamento e di rinnovo delle navi, dei mezzi e delle strutture di movimentazione logistica.

Un altro aspetto rilevante delle dotazioni infrastrutturali dei porti italiani è sicuramente quello del loro collegamento alla rete ferroviaria, desumibile dal numero di accosti muniti di binari collegati o non collegati alla rete, che consente l'integrazione modale nella circolazione delle merci tra infrastrutture portuali, infrastrutture ferroviarie portuali interne e infrastrutture ferroviarie nazionali. Su 990 accosti dotati di binari, quelli collegati alla rete ferroviaria sono 252, cioè appena il 25%.

E con questo tema si apre alla più generale questione dell'**integrazione fra porto e retroporto**. Gli ingenti investimenti del PNRR e del Fondo Complementare possono offrire grandi opportunità nell'attrazione di investimenti, rafforzare e ampliare filiere industriali esistenti e aumentarne la competitività, con architetture infrastrutturali capaci di sviluppare reti economiche tra la costa e le aree interne, a scale territoriali nazionali, mediterranee, europee e globali, secondo logiche di continuità logistica ed economica.

Fondamentali per l'integrazione fra porto e retroporto sono gli interporti, che con la loro capacità di attrarre e concentrare flussi di traffico merci possono divenire l'infrastruttura base per raggiungere il riequilibrio modale e razionalizzare la mobilità delle merci; inoltre, date le profonde interrelazioni con il territorio e con il relativo tessuto economico e sociale, essi sono in grado di generare forze gravitazionali e dunque di influenzare la localizzazione delle imprese, attraendone gli investimenti localizzativi.

Nello specifico del rapporto fra **ZES** ed aree interne, che è un aspetto particolare del più generale tema del porto e dell'interporto, i collegamenti delle ZES con le aree interne permettono di non desertificare le zone della Campania più lontane dalla costa con un buon beneficio per l'economia locale. Grazie alle ZES c'è la possibilità concreta di realizzare con velocità quelle infrastrutture che servono al territorio. È importante però poter riperimetrare queste aree, assecondando le esigenze del territorio, estrapolando strade, parcheggi, depositi, e giardini che non possono beneficiare delle agevolazioni e che potrebbero essere riassegnate a programmi di sviluppo complementari ed integrati con quello della ZES. In questo modo la superficie "attiva" può essere aumentata, utilizzando in maniera più efficiente gli spazi ZES autorizzati.

Va infatti detto che, con le norme recenti, il Commissario della ZES ha il potere di riperimetrare rispetto al progetto iniziale. Le varie realtà territoriali si sono evolute negli ultimi

anni e non si può ovviamente riscrivere ogni piano strategico, ma esso può essere attualizzato per rispondere alle esigenze del territorio.

Prospettive di sviluppo della ZES

Quanto alle prospettive di sviluppo, va fatto un ragionamento sulle diverse vocazioni del sistema portuale campano, ed in particolare sulle diverse vocazioni – industriale, turistica, commerciale – del porto di Napoli. Date le caratteristiche dello scalo, non si dovrebbe ragionare su un porto di transhipment, ma su uno scalo che sia direttamente a servizio del proprio territorio. Oggi fra Napoli e Salerno si gestiscono oltre 1 milione di container, grazie alle ZES si dovrebbe arrivare al raddoppio entro pochi anni. All'economia della Campania serve il traffico container che alimenti l'economia del territorio sia in entrata sia in uscita, che sia un supporto all'apertura internazionale del sistema produttivo della regione.

Occorre considerare che un territorio con una forte vocazione turistica come quello campano non può essere invaso da tir e merci. Il transhipment porta probabilmente a volumi più elevati di movimentazione dei container, ma a costo di pesanti ricadute negative in termini ambientali, di sicurezza e di inquinamento. I porti campani non sono direttamente coinvolti nelle rotte della via della seta, che interessano soprattutto gli scali più a nord, come Trieste e Genova, per raggiungere i mercati del nord Europa. La Campania deve puntare fortemente sui collegamenti con il Nord Africa e con il Medio Oriente. In questo modo, si potrebbe crescere fino a 2 milioni di TEU, una movimentazione che consentirebbe di far coesistere interessi industriali, turistici e ambientali.

L'obiettivo per il porto di Napoli, considerata la sua rilevanza nel segmento passeggeri e nella gestione di tutti i tipi di merce, è quello di razionalizzare la parte commerciale e quella turistica. Alla parte turistica dovrebbero essere riservati quegli spazi del porto più attrattivi dal punto paesaggistico, relegando la parte commerciale e dello stoccaggio dei container laddove gli spazi sono più ampi e dove ci sia minore interesse turistico.

Dal punto di vista delle prospettive di sviluppo industriale, invece, è chiaro che le ZES sono incubatori di nuovi investimenti produttivi. Ciò però si può realizzare solo a determinate condizioni, in particolare se le procedure decisionali e di governance delle ZES sono veloci e snelle. Nei 5 anni trascorsi dalla loro approvazione, la disciplina normativa delle ZES è stata modificata, integrata e migliorata, per risolvere le evidenti criticità di "governance" e per rafforzare gli strumenti amministrativi e finanziari, per rispondere alle incertezze e all'insoddisfazione delle imprese e per dare finalmente attuazione ai piani strategici. Il disegno normativo dell'autorizzazione unica in capo al Commissario della ZES è il punto cardine, che deve essere applicato in maniera rigorosa, in termini di semplificazione ambientale e di riduzione dei tempi per l'autorizzazione agli investimenti nell'area ZES. Essa è lo strumento principale per semplificare e velocizzare il rilascio delle autorizzazioni, nulla osta e pareri, con la previsione di tempi stringenti per la Conferenza unica di servizi, il silenzio-

assenso decorsi i termini, la possibilità di costituire variante agli strumenti urbanistici e territoriali preesistenti, la possibilità per il Commissario di assumere il ruolo di stazione appaltante dentro la ZES, operando con poteri straordinari.

Tuttavia, affinché il disegno normativo dell'autorizzazione unica funzioni, occorre che vi sia il capitale umano adeguato dentro le Autorità di Sistema Portuali. Ciò peraltro implica anche che si dia continuità ai mandati dei vertici della ZES, che non dovrebbero cambiare troppo spesso, in modo che chi prende le decisioni possa vedere i risultati pratici delle scelte e degli investimenti fatti.

In sostanza, le ZES potrebbero diventare veri e propri incubatori di sviluppo locale, gestiti da Authority autonome, con i poteri e gli strumenti normativi per promuovere l'area sotto la loro responsabilità e catalizzare gli investimenti, infrastrutturali e produttivi. Ciò implica anche che vi siano adeguati strumenti finanziari per incentivare gli investimenti delle imprese. Da questo punto di vista, occorrerebbe estendere il termine per sfruttare il credito d'imposta, oggi fissato al 31 dicembre 2022, rendendo stabile la decontribuzione, ed allargare il credito d'imposta ad ulteriori tipologie di investimenti, ad oggi ancora non ammissibili a incentivo.

Nell'insieme, quindi, il disegno è chiaro: portare le ZES a divenire Authority ed incubatori di sviluppo locale, mediante il ridisegno delle aree, lo snellimento amministrativo, gli incentivi, il potenziamento strutturale ed umano dei vertici, un disegno infrastrutturale mirato al potenziamento degli scali in funzione delle specifiche vocazioni (evitando il transhipment), ma anche all'interconnessione con le reti trasportistiche e con quella degli interporti, la complementarietà fra strategia ZES e strategia per le aree interne.

In tal senso, non bisogna nemmeno vedere i progetti di ZLS del Centro Nord come concorrenti, quanto piuttosto, stanti le differenze esistenti di strategia e di realtà territoriale, come elementi complementari di una strategia marittima nazionale, con i quali attivare anche sinergie (ad es. nel settore del RO-RO e del cabotaggio).

Su tale disegno, però, aleggiano le minacce del trascinamento degli effetti del Covid e dell'impatto della crisi inflazionistica legata al conflitto russo-ucraino. La guerra in Ucraina e la crisi energetica che stiamo vivendo ci restituiscono la consapevolezza che il Mezzogiorno sia un luogo strategico non solo per lo scambio di merci, ma anche per l'energia. Il PNRR, con i 630 milioni per le ZES, è la grossa opportunità che consente di accelerare progetti di spesa. L'esempio è la realizzazione dell'alta velocità sulla Napoli- Bari, un progetto di cui si parla da anni, ma che adesso è realizzabile grazie proprio alle risorse del PNRR. Le risorse verso assolutamente indirizzate per la realizzazione delle piattaforme logistiche. Il commercio estero, dopo questa fase di difficoltà ed interruzioni delle supply chain, riprenderà, seppur con regole diverse (nelle quali l'importanza del fattore logistico è peraltro amplificata) e l'Italia, soprattutto il suo Mezzogiorno, dovranno farsi trovare pronti. La geografia ha donato all'Italia una posizione di ponte con il Nord Africa, con il Medio-Oriente e, soprattutto, con i traffici che dal "Far East" si riversano sull'Europa. Ma da sola

non basta. Dobbiamo dotare il nostro Paese di una rete di trasporti e logistica moderna, pari per quantità e qualità a quella dei nostri principali competitors europei.

È fondamentale riconoscere alla logistica quella centralità che le spetta e quindi lavorare per creare un sistema logistico-trasportistico – a livello infrastrutturale e di servizi – efficiente ed efficace, capace di poter intercettare i flussi delle merci, e pertanto attrattivo per la committenza domestica e anche per gli investimenti esteri.

È possibile individuare le principali risultanze delle interviste dai seguenti **highlights** in cui sono indicati gli aspetti positivi su cui puntare, quelli di debolezza da superare, gli obiettivi che la Campania con il potenziamento delle relazioni commerciali è in grado di conseguire, così come sono stati evidenziati dai player.

GOOD:

- L'autorizzazione unica è il vantaggio principale che possono offrire le ZES per attirare nuovi investimenti.
- Non c'è logistica senza industria, non c'è industria senza logistica. Ogni area industriale deve avere un'infrastruttura di riferimento, altrimenti è inutile creare poli logistici o industriali. La presenza di un sistema portuale multipurpose e a servizio del sistema produttivo regionale come quello campano, i collegamenti intermodali su cui si sta investendo e la ZES costituiscono i presupposti essenziali per attirare nuovi investitori.
- Disponibilità di risorse finanziarie da molteplici fonti di finanziamento. Gli investimenti andrebbero concentrati per migliorare le dotazioni infrastrutturali già esistenti

BAD:

- Limitata interconnessione di rete fra le diverse piattaforme infrastrutturali.

AMBITION:

- Le ZES devono diventare i capisaldi della promozione economica del territorio; a tal scopo dovrebbero essere trasformate in authority locali provviste di adeguate risorse finanziarie e con sufficiente autonomia operativa.
- Separare nel porto di Napoli le attività commerciali da quelle turistiche per le quali si potrà ricavare nuovo spazio in pieno centro città e quindi potenziare le opportunità di crescita per il territorio.
- Assumere anche la funzione di porto di destinazione finale, oltre che di transhipment, per poter aumentare la catchment area.
- Guerra e crisi energetica rendono il Mezzogiorno uno spazio sempre più strategico

5. Spunti e proposte: un'analisi SWOT

Le analisi e le elaborazioni svolte in questo lavoro integrate con le testimonianze dei grandi player hanno portato all'individuazione di alcuni suggerimenti che potrebbero contribuire allo sviluppo economico del territorio.

Le principali evidenze emerse in fase di indagine e analisi delle esperienze dei player sono state ricondotte ad uno schema SWOT, in modo da evidenziare i punti di forza e di debolezza del sistema economico, produttivo e infrastrutturale della Campania al fine di far emergere quelli che sono capaci di favorire, oppure ostacolare e ritardare, il perseguimento degli obiettivi di sviluppo.

Strengths	**Weaknesses**
• Regione coinvolta nel Corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo • Sistema portuale multipurpose a supporto dell'apertura internazionale dei poli produttivi della regione • Porti campani, riferimento per il traffico RO-RO, nazionale e internazionale • Presenza di strutture intermodali e reti ferroviarie in connessione nord-sud molto sviluppate • Vitalità imprenditoriale nel settore della logistica	• Connessioni logistiche trasversali est-ovest poco efficienti • Squilibrio molto forte tra zona costiera a connotato metropolitano e il resto della regione per la dotazione delle infrastrutture immateriali • Potenzialità di carattere turistico/ agricolo/ industriale delle aree più interne limitate dalla carenza di connessioni con gli hub e gli snodi infrastrutturali primari della fascia costiera • Minore dimensione media delle aziende di logistica
Opportunities	**Threats**
• Completamento dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari per immettere l'intera fascia interna della regione nel Corridoio Ten-T • Risorse PNRR da destinare ai collegamenti ultimo miglio • Sviluppo della ZES per favorire la reciproca crescita di logistica e struttura produttiva • Potenziamento delle infrastrutture per permettere al Sud di sfruttare al meglio il suo essere un "ponte geografico" tra Europa, Asia e Africa	• Logistica e connettività della regione fortemente imperniate sull'asse Nord-Sud • Criticità delle supply chain globali e i rischi per l'efficienza del sistema produttivo

Alla luce di quest'analisi, il lavoro si conclude con l'elaborazione di alcune proposte finalizzate allo sviluppo dell'economia della Campania.

- Attuazione della ZES e della Zona Franca Doganale per sostenere la localizzazione delle imprese interessate al ri-export
- Adottare le ZES come veri e propri incubatori di sviluppo locale, per promuovere l'area e catalizzare gli investimenti, infrastrutturali e produttivi
- Accelerare lo sviluppo dell'accessibilità delle aree interne, da consolidare e potenziare per lo sviluppo dell'economia della regione e dei suoi poli industriali
- Sfruttare appieno la specializzazione nel traffico rotabile dei porti campani e favorire la crescita delle Autostrade del Mare rafforzando accanto agli insediamenti industriali le reti di collegamento con il mare e con le reti ferroviarie esistenti
- Nel medio-lungo termine favorire la crescita delle rotte regionali in Short Sea Shipping assecondando il fenomeno del nearshoring e assecondare le vocazioni dei porti campani come gate con il Nord Africa e il Medio Oriente
- Potenziamento degli interporti, per raggiungere il riequilibrio modale e influenzare la localizzazione delle imprese.

Sono state poi individuate alcune specifiche PROPOSTE DEI PLAYER nel corso degli incontri:

- **Prioritario investire in infrastrutture della filiera logistica e dei trasporti per restituire al Mezzogiorno competitività. La parola d'ordine è velocità,** quella che manca adesso per realizzare le infrastrutture con tempi certi. È la prima criticità da risolvere
- **Non c'è logistica senza industria, non c'è industria senza logistica.** Ogni area industriale deve avere un'infrastruttura di riferimento, altrimenti è inutile creare poli logistici o industriali.
- Guerra e crisi energetica rendono il Mezzogiorno uno spazio sempre più strategico: **cresce la rilevanza dei porti come hub energetici**
- **Il grande vantaggio delle ZES sta nel garantire la certezza dei tempi,** vantaggio competitivo privilegiato rispetto al beneficio fiscale
- Le ZES sono i capisaldi della promozione economica del territorio, dovrebbero essere trasformate in authority locali provviste di adeguate risorse finanziarie e con sufficiente autonomia operativa.
- Al fine di aumentare l'attrattività della ZES Campania si auspica la proroga oltre il 31 dicembre 2022 del credito d'imposta, di rendere stabile la decontribuzione per i neoassunti al Sud, e di estendere il credito d'imposta ad ulteriori settori di investimento.
- I porti campani devono alimentare l'import e l'export del territorio di riferimento. Occorre puntare fortemente sul Nord Africa e sul Medio Oriente
- Puntare ad una netta separazione tra attività commerciali e turistiche in ambito portuale in modo da efficientare entrambe.

La figura che segue mostra in sintesi gli esiti dello studio e delle interviste

Fig. 30 - Conclusioni e spunti di riflessione. Proposte

Fonte: elaborazioni SRM