



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

Alessandro Panaro

SRM – Head of Maritime & Energy Dept.

Napoli, 24 Ottobre 2022



con il supporto tecnico scientifico di



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



Il progetto strategico regionale: lo studio di SRM

INDICE

1. Lo **scenario economico** della Campania
 - 1.1 Il **commercio estero** della Campania: dinamiche, settori e Paesi partner
2. La **dotazione infrastrutturale e logistica** della Campania, delle **aree interne e delle aree costiere**
Focus: Il **sistema portuale** campano
 - 2.1. Le aziende e gli occupati della **logistica** in Campania, un patrimonio imprenditoriale per il settore ed il territorio
3. La dotazione prospettica delle infrastrutture in Campania e la **Zona Economica Speciale**. Le risorse per lo sviluppo della logistica regionale
4. La voce del **territorio** – I driver e le strategie

Il patrimonio logistico della Campania



ADSP Mar Tirreno Centrale
33,4 mln tonnellate



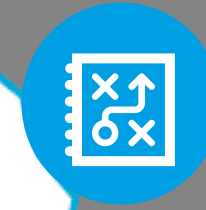
RETE FERROVIARIA
1095 Km – 59% a doppio binario
78% elettrificata



IMPRESE FILIERA LOGISTICA
12mila



ADDETTI FILIERA LOGISTICA
93.400



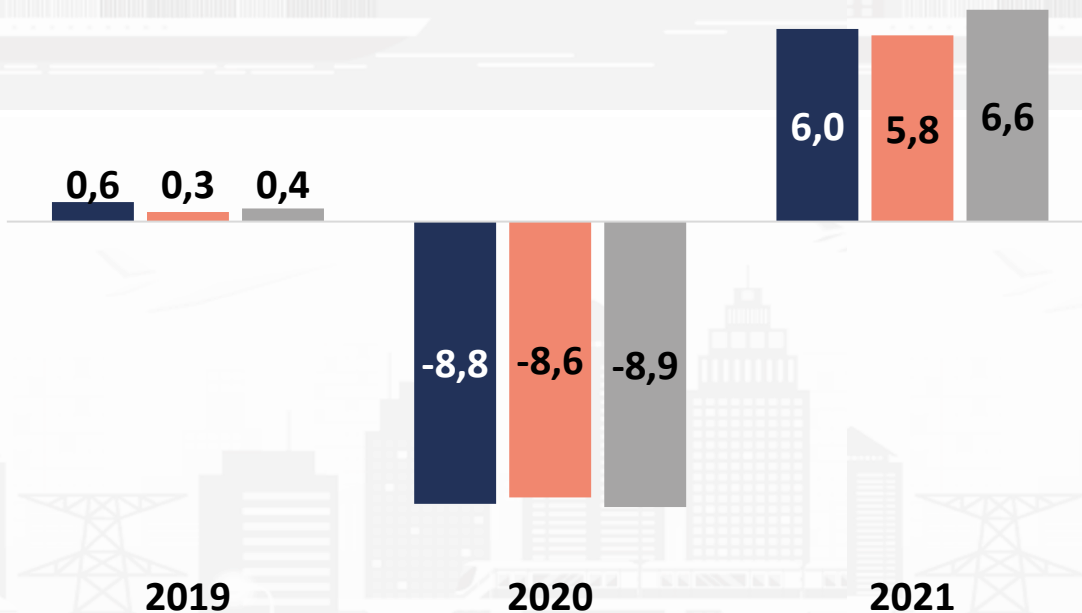
ZES

L'economia della Campania si è mostrata resiliente alla crisi da Covid-19

PIL

var.%

■ Campania ■ Mezzogiorno ■ Italia



2021

Settori trainanti dell'economia campana



Industria in senso stretto



Costruzioni



Commercio



Turismo

Fonte: SRM su ISTAT e Banca d'Italia

Ma... la fragilità delle catene logistiche ha rallentato la ripresa: -margini di profitto, +prezzi finali, +tempi di consegna

I riflessi della crisi da Covid-19 sul mercato del lavoro in Campania

Lavoro

Migliaia di unità

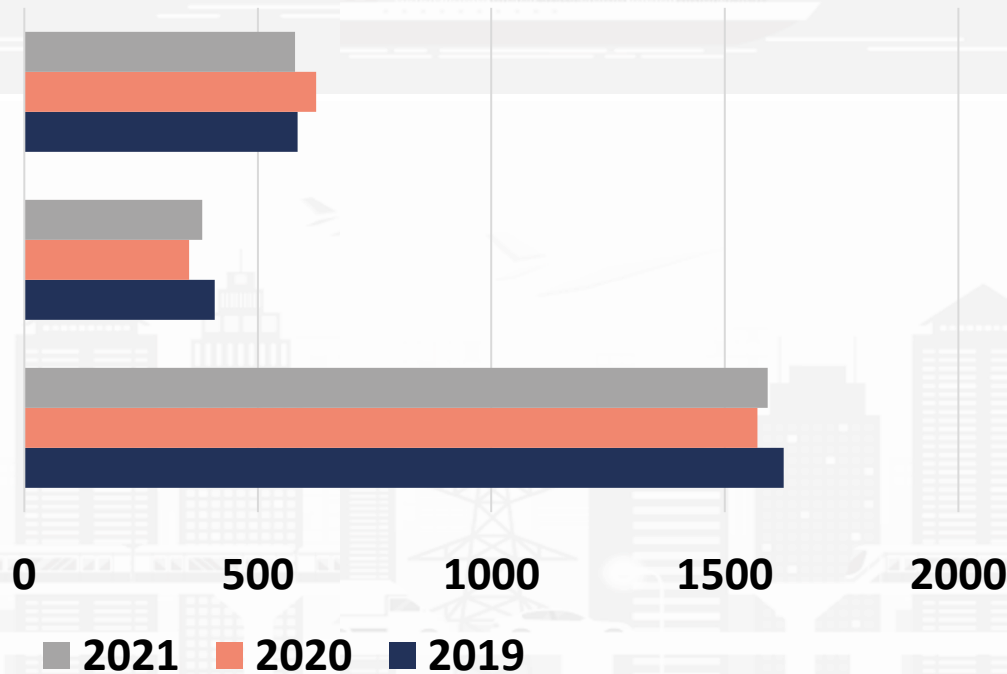
2021

Ripresa

forze lavoro potenziali

disoccupati

occupati



Occupazione: +1,4% - ma lo stock è ancora sotto il 2019.

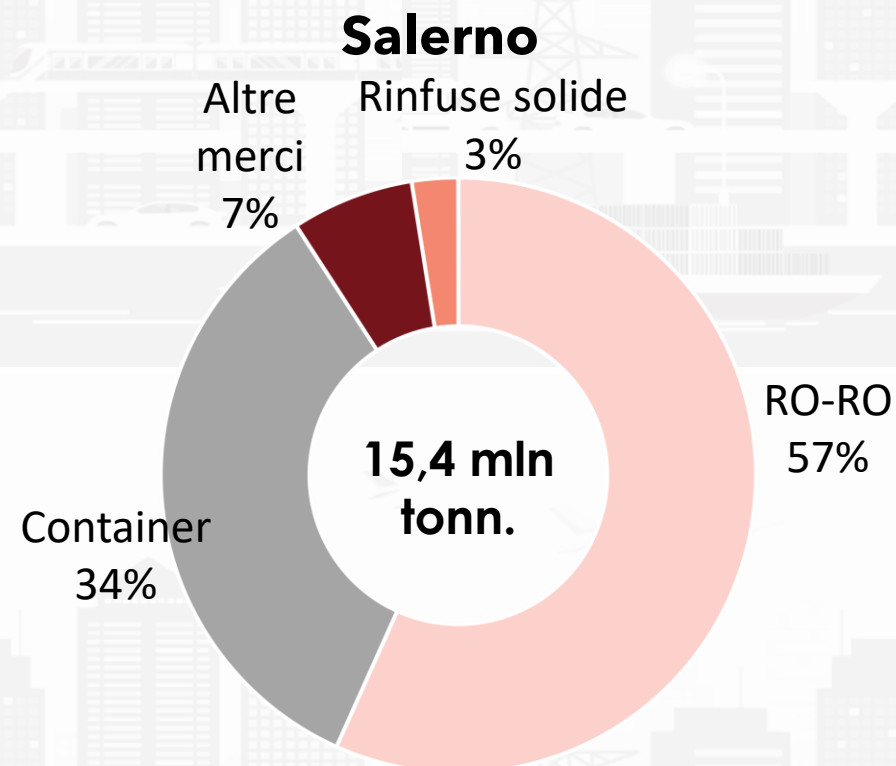
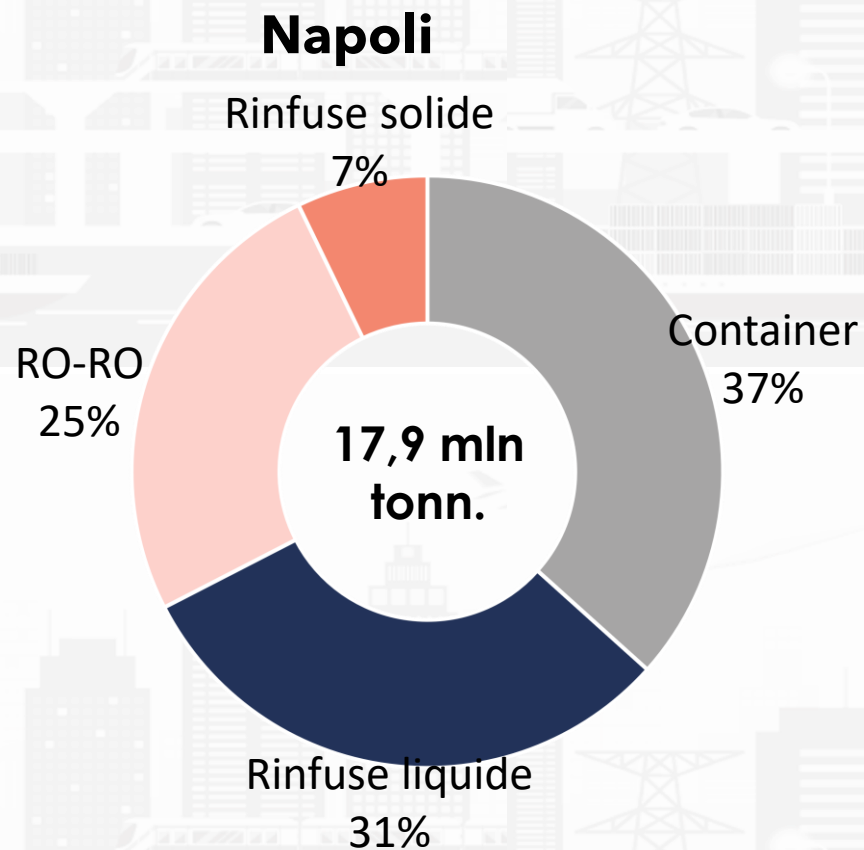
Le forze di lavoro potenziali, cioè gli individui che non cercano attivamente un lavoro, **diminuiscono dell'8%**.

C'è quindi un complessivo miglioramento del livello di attività del mercato del lavoro regionale.

Nel primo trimestre 2022 quasi centrato il riallineamento sui valori ante-Covid.

Fonte: SRM su ISTAT

I porti campani a servizio di tutti i tipi di merci

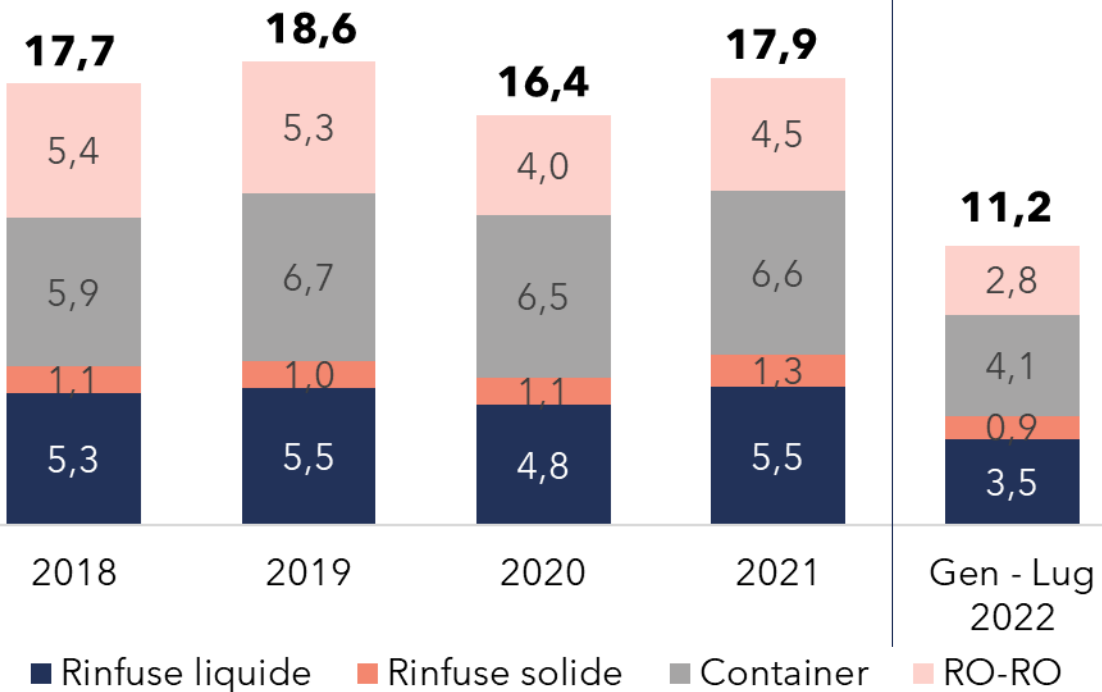


Dati 2021
Fonte: SRM su ADSP Mar Tirreno Centrale

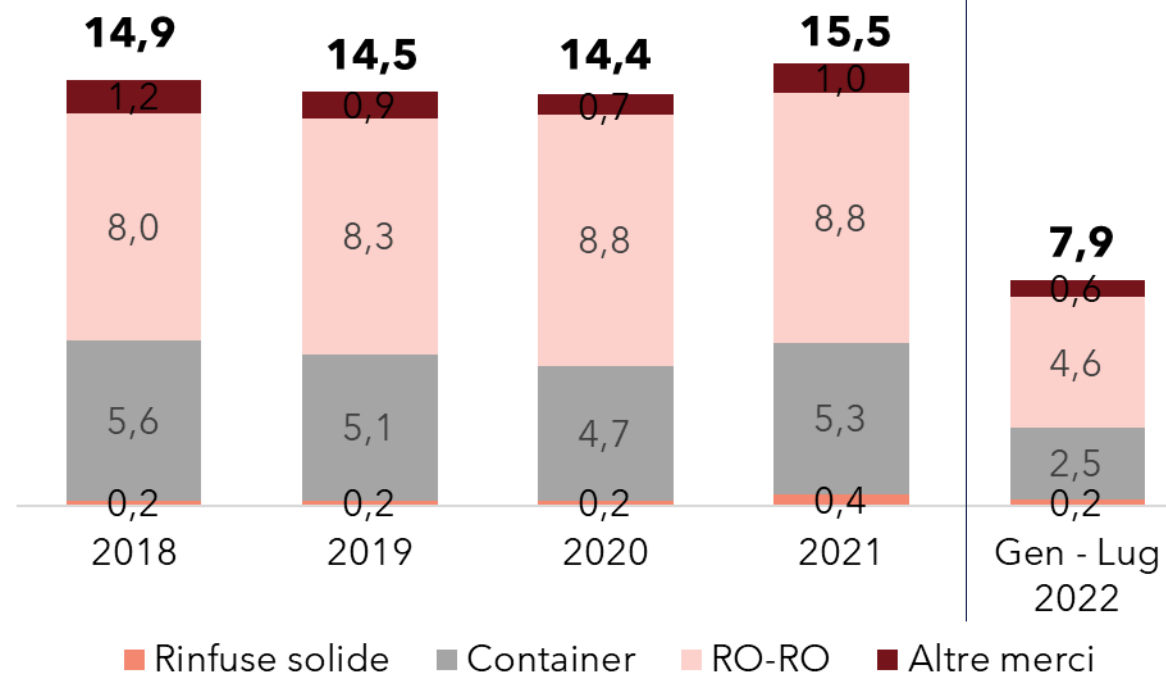
Trend di traffico dei porti della Campania

Napoli

Dati in milioni di tonnellate
Fonte: SRM su ADSP Mar Tirreno Centrale



Salerno



2021 Ripresa

+9,3% per Napoli
+7,4% per Salerno

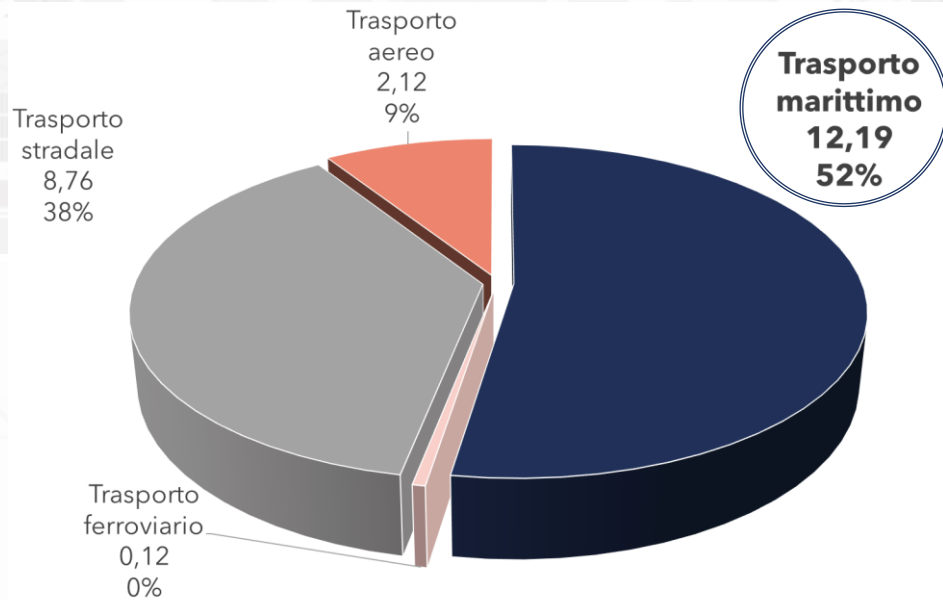
Ge-Lu 22

Conferma per Napoli; rallentamento per Salerno

+9,2% per Napoli
- 15% per Salerno

I porti a sostegno del sistema produttivo della Campania

Come viaggia l'import-export della Campania

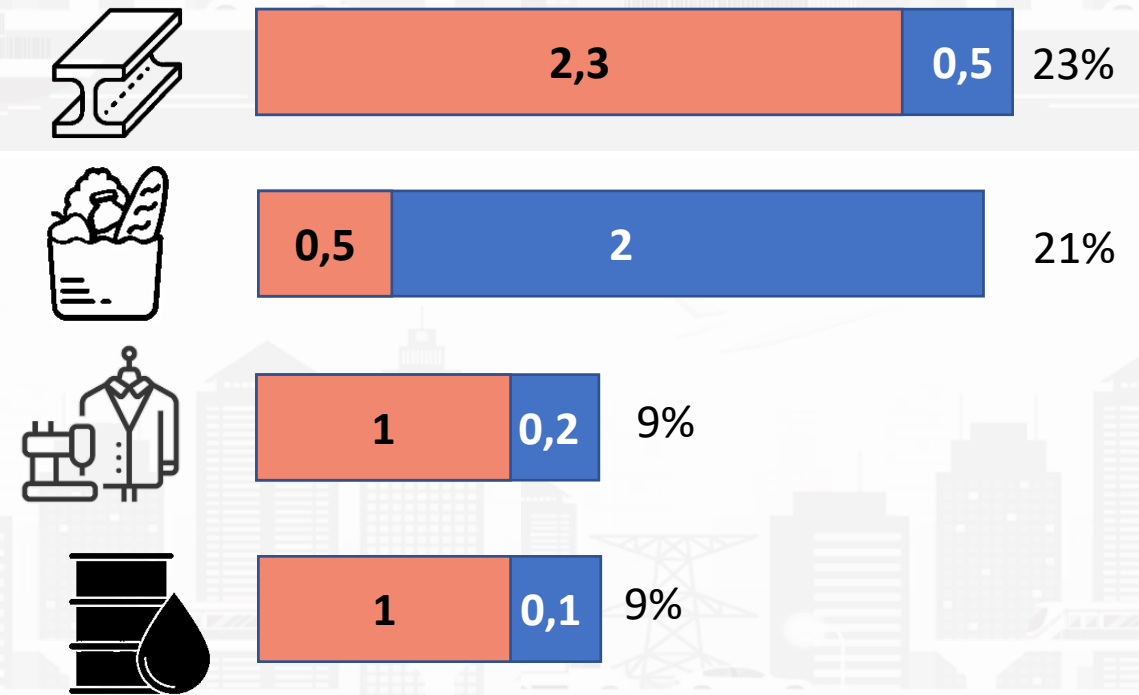


Oltre la metà dell'import-export della Campania si trasporta via mare, una quota decisamente più alta del dato medio Italia pari al 36%

Dati al 2021 in miliardi di euro
Fonte: SRM su ISTAT-Coeweb

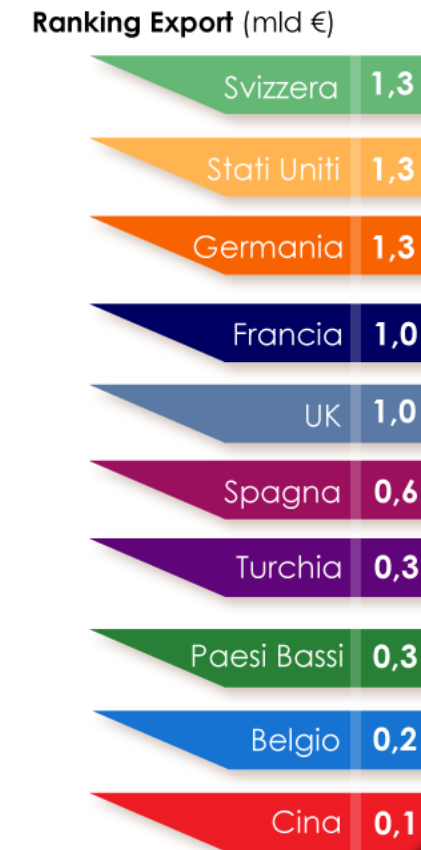
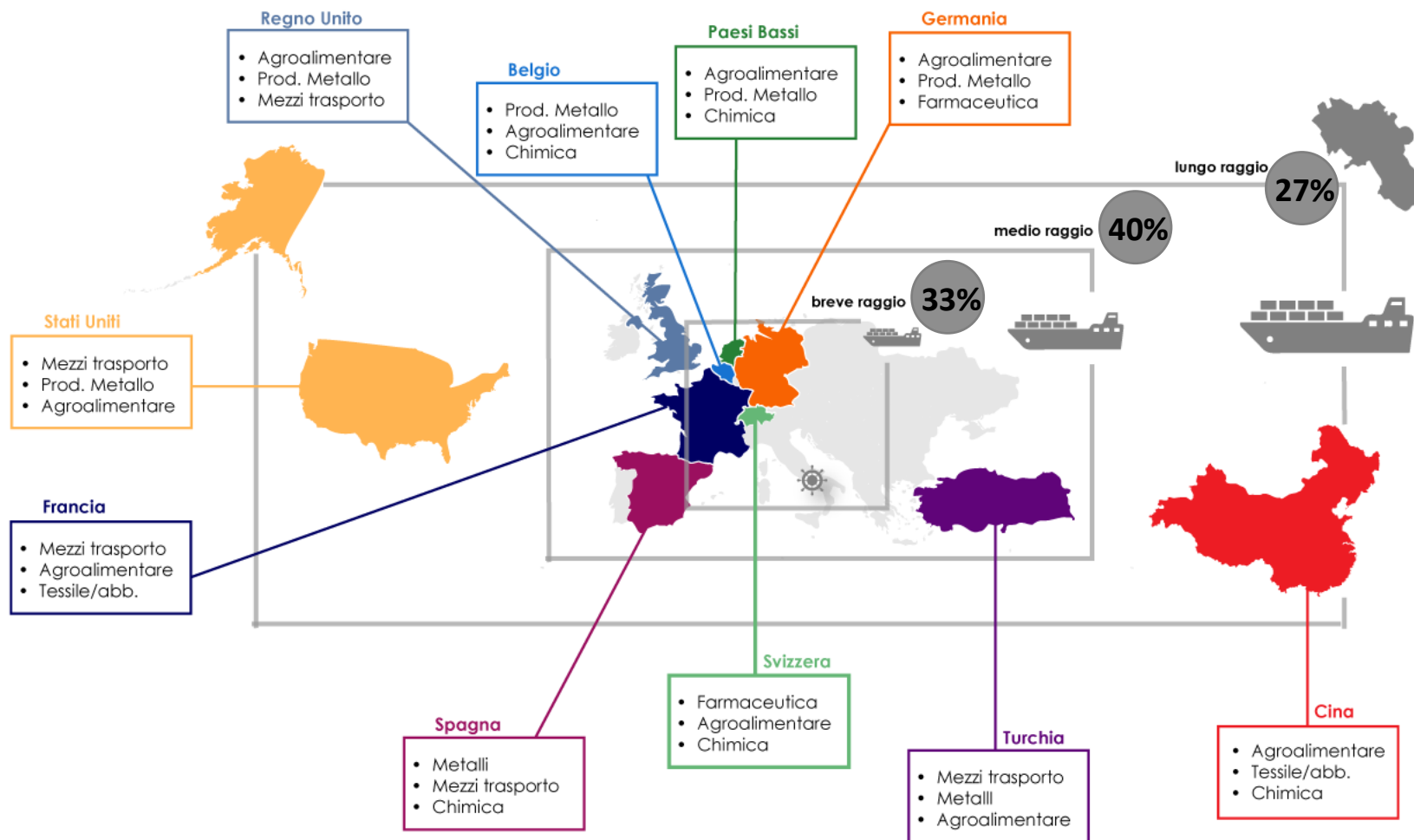
Cosa si trasporta via mare:

import **export**



Dati al 2021 in miliardi di euro
Le % indicano la quota dell'interscambio sul totale import-export via mare
Fonte: SRM su ISTAT-Coeweb

I Paesi partner commerciali della Campania e i prodotti scambiati



Dati al 2021
Fonte: SRM su ISTAT-Coeweb

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

39,1 milioni di tonn.

il 99,5% proviene da Italia
Il 57% è intraregionale



Origine delle merci destinate alla Campania

1. Campania: 22,5 mln tonnellate
2. Lazio: 3,3 mln
3. Puglia: 3 mln
4. Basilicata: 1,7 mln
5. Abruzzo: 1,6 mln



38,3 milioni di tonn.

il 99,2% destinato all'Italia
Il 58% è intraregionale



Destinazione delle merci caricate in Campania

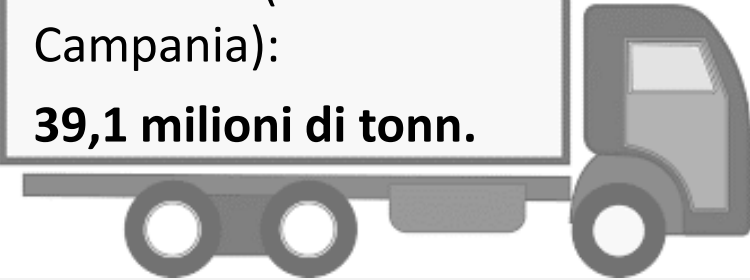
1. Campania: 22,5 mln tonnellate
2. Lazio: 3,4 mln
3. Puglia: 3,1 mln
4. Lombardia: 1,3 mln
5. Basilicata: 1,2 mln

Dati al 2020
Fonte: SRM su Istat

Le merci che viaggiano su gomma per/dalla Campania

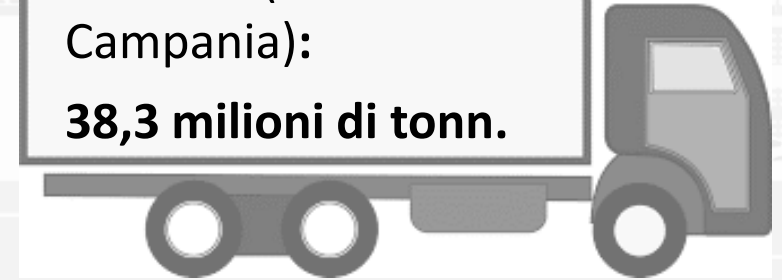
In entrata (scaricate in Campania):

39,1 milioni di tonn.



In uscita (caricate in Campania):

38,3 milioni di tonn.



Prodotti agricoli, alimentari e bevande

12,2 mln tonn



Metalli

7,3 mln tonn



Materie prime secondarie, rifiuti urbani

6,1 mln tonn



Prodotti agricoli, alimentari e bevande

11,2 mln tonn



Materie prime secondarie, rifiuti urbani

7,4 mln tonn

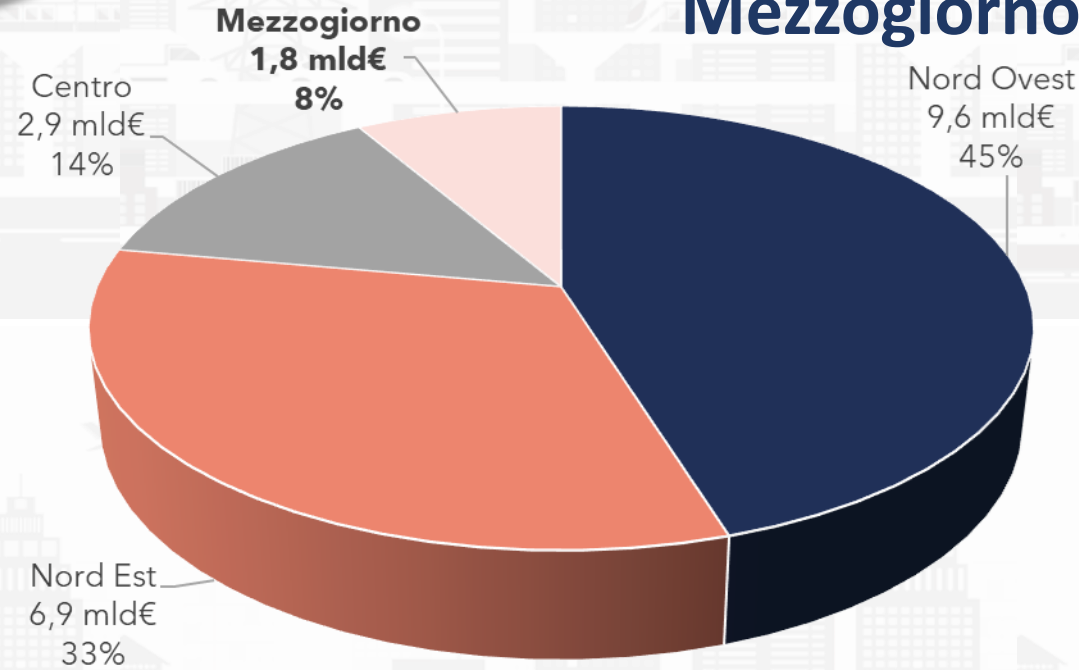


Metalli

6,8 mln tonn

Dati al 2020
Fonte: SRM su Istat

Il trasporto ferroviario internazionale nel Mezzogiorno e le merci scambiate

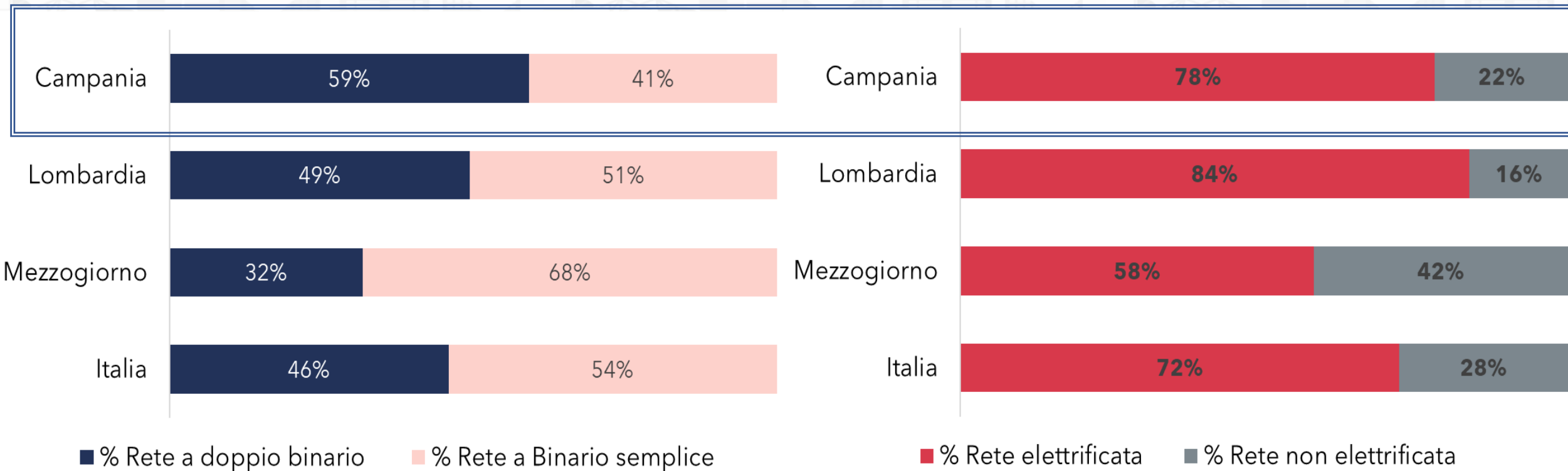


Fonte: SRM su Coeweb-Istat (dati 2021)

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%

Le connessioni ferroviarie: fluidità e tecnologia



Dati al 31 Dicembre 2021
Fonte: SRM su RFI

La filiera della logistica in Campania: aziende a servizio del territorio

Oltre 12mila Aziende della filiera in Campania (11,3% del dato nazionale)
Seconda regione italiana per numerosità di imprese logistiche
Presenza di imprese in **tutti i settori** della filiera

93.400 Addetti della filiera in Campania.

8 il numero medio di addetti per impresa in Campania (10 in Italia)

7% il peso dell'occupazione del settore della logistica in Campania (1% in Italia)

85% il peso dell'occupazione maschile della logistica in Campania (65% nel mercato del lavoro della regione)

24% il peso dell'occupazione over 55 nella logistica in Campania (17% nel mercato del lavoro della regione)

27% il peso degli impiegati nella logistica in Campania (31% nel mercato del lavoro della regione)

La strategia di attrazione degli investimenti in Italia è stata rafforzata dalla realizzazione delle Zone Economiche Speciali (ZES).

DEFINIZIONE

- Sono strumenti introdotti con la **legge 123/2017 “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”**. Le ZES sono un’innovazione nella gestione dello sviluppo di un territorio, avendo il fondamentale compito di **mettere “a sistema” l’industria manifatturiera con il porto/i porti di riferimento**.
- Tutti gli investimenti realizzati e tutta la strategia del territorio individuato devono, essere finalizzati alla **crescita dello scalo**, del suo traffico, dell’import-export via mare, delle rotte di breve, medio, lungo raggio e, **contestualmente, delle imprese**.
- Si tratta di **aree individuate all’interno delle regioni del Mezzogiorno** dove, attraverso una serie di **incentivi finanziari e burocratici**, si cerca di favorire **l’attrazione di investimenti esteri e lo stimolo di quelli locali e nazionali**.

Le ZES in Italia: a che punto sono

AGEVOLAZIONI STATALI

Credito d'imposta fino a **100 milioni** di euro per investimento

AGEVOLAZIONI REGIONALI

Ogni regione può mettere a disposizione **risorse** per gli investimenti nelle ZES

ZONA FRANCA DOGANALE INTERCLUSA

Esenzione di IVA e dazi per merci importate in Italia da Paesi non UE

DECRETO 77/2021 SEMPLIFICAZIONI

Esso introduce: **nuovi poteri ai commissari** e disposizioni sull'**autorizzazione unica**



AGEVOLAZIONI STATALI

Riduzione imposta sul reddito del 50% per le nuove iniziative economiche (Legge di Bilancio 2021)

SEMPLIFICAZIONI AMMINISTRATIVE E BUROCRATICHE

Statali (Legge Semplificazione 12/2019) e **regionali** (deliberabili da regioni o comuni)

CONDIZIONI CREDITIZIE FAVOREVOLI

accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese

Focus: le Zone Franche Doganali Intercluse. Cosa concedono

L'eventuale **richiesta** di istituzione della ZFDI, accompagnata da una proposta di perimetrazione, deve essere presentata **dal Comitato d'Indirizzo al Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** per l'approvazione. Una volta concessa la ZFDI:

1. Permette di avere aree dove le merci provenienti dai mercati extra UE potranno essere **esenti da IVA e Dazi Doganali**.
2. Favorisce lo **stoccaggio delle merci** che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere ri-immesse sul mercato.
3. Permette di stimolare il **fenomeno del ri-export** attirando imprese che hanno quest'esigenza.

Gli **obiettivi** da raggiungere per le iniziative sono:



1. Incrementare il numero di nuove imprese insediate



2. Incrementare il numero di nuovi occupati che hanno generato



3. Incrementare il valore del fatturato delle imprese



4. Incrementare il valore dei nuovi investimenti



 ZES

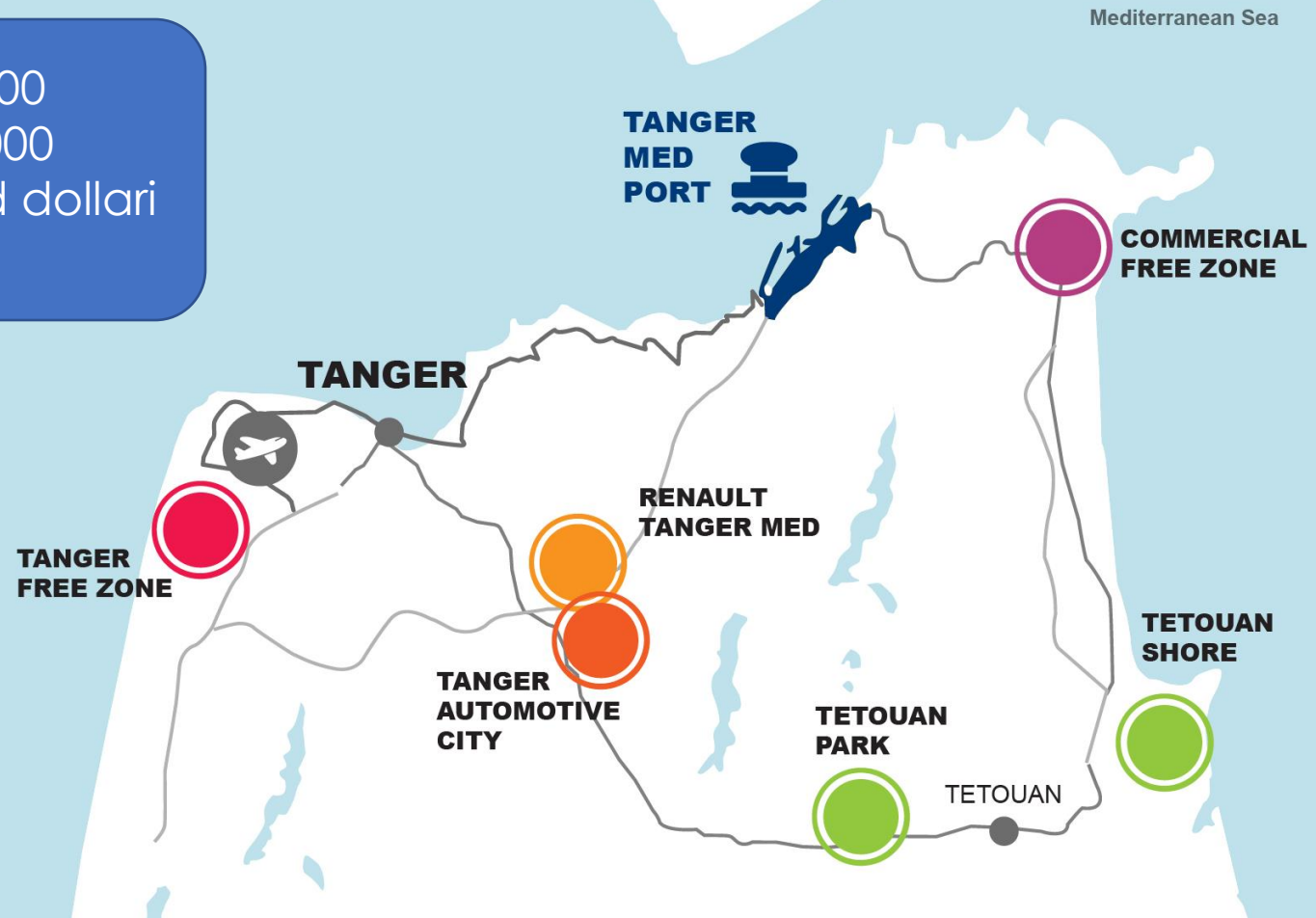
 ZLS

Fonte: SRM

Esempi di ZES estere operative e ben funzionanti

Tanger Free Zone

Imprese: 1100
Addetti: 95000
Fatturato 9,2 mld dollari



Gli interventi infrastrutturali per le ZES

22%

Quota destinata alla ZES Campania sul totale dei fondi stanziati

ZES	Importo	N. stimato di Interventi per tipologia		
		Ultimo Miglio Porto o area industriale	logistica e urbanizzazioni	Resilienza nei porti
Abruzzo	62.900	5	2	2
Campania	136.000	6	4	
Adriatica	83.092	3	13	1
Ionica	108.100	2	7	1
Calabria	111.700	7	1	3
Sicilia Orientale	61.408	5		
Sicilia Occidentale	56.800	1	1	
Sardegna	10.000	1		1
Totale	630.000	30	28	8

Dati in migliaia di euro

Fonte: MIMS – Piano Nazionale Ripresa e Resilienza M5C3 – Interventi Speciali per la coesione territoriale

Gli interventi infrastrutturali per la ZES Campania

- **Area industriale di Valle Ufita:** terminal scalo merci con area di smistamento (26 mln €)
- **Porto di Salerno:** nuova stazione metropolitana (12 mln €)
- **Porto di Salerno:** sistemazione della viabilità (20 mln €)
- **Marcianise-Maddaloni:** infrastrutture per la mobilità delle merci, piazzali e strade di accesso (30 mln €)
- **Fisciano-San Severino:** riqualificazione viabilità (5 mln €)
- **Battipaglia:** potenziamento area della logistica e riqualificazione viabilità (13 mln €)
- **Nola:** reindustrializzazione e recupero ambientale (30 mln €)

Fonte: Ministero per il Sud e la coesione territoriale

Il potenziale impatto di una ZES sulle attività del porto

Potenziamento e/o creazione di nuovi poli produttivi grazie all'insediamento ovvero al reshoring di aziende nei pressi dei nodi portuali:



aumento dei traffici portuali, in particolare container e Ro-Ro, negli scali portuali nazionali



ipotizzabile importante **incremento delle quote di import/export** trasportate **via mare**



aumento del traffico **“gateway”** o per lo meno di inoltro terrestre verso le aree produttive adiacenti

Da un'analisi svolta su un panel di Free Zone a regime è emerso che:

Il traffico container dei porti è cresciuto dell'**8,4%** medio annuo.

Le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro pubblico **di credito di imposta** ne attiva ulteriori 2 provenienti dal privato.

Risulta un aumento **dell'export del 4% annuo** aggiuntivo rispetto a quello generato sul territorio.

Ogni euro **investito nei porti** ne genera **2,5 nell'economia**.

Estensione: oltre 5.100 ettari



Fonte: SRM su Regione Campania

- La ZES è gestita da un **Commissario straordinario** dotato di poteri speciali quale interlocutore principale per gli investimenti
- I programmi d'investimento possono beneficiare di un percorso amministrativo semplificato e velocizzato grazie ad un'**autorizzazione unica**
- Sono previsti incentivi specifici per investimenti nella ZES
 - un **credito d'imposta** del 25% dell'investimento totale, produttivo e immobiliare, per i grandi gruppi, del 35% per le aziende medie e del 45% per le aziende piccole, **fino a EUR 100 milioni** per gli investimenti produttivi e in immobili strumentali anche mediante contratti di locazione finanziaria
 - una **riduzione del 50% dell'imposta sugli utili IRES** per le imprese che intraprendono una nuova iniziativa economica nel limite del «de minimis»
- Un **sistema informativo territoriale (SIT)** dedicato alla ZES permette di verificare in tempo reale le aree e gli immobili disponibili: - <https://bit.ly/3x78vxC>

Specializzazioni
settoriali-territoriali


Agroalimentare


Tessile e
abbigliamento




Aeronautica
e spaziale


Automotive


Chimico-
farmaceutico


Energia e
ambiente

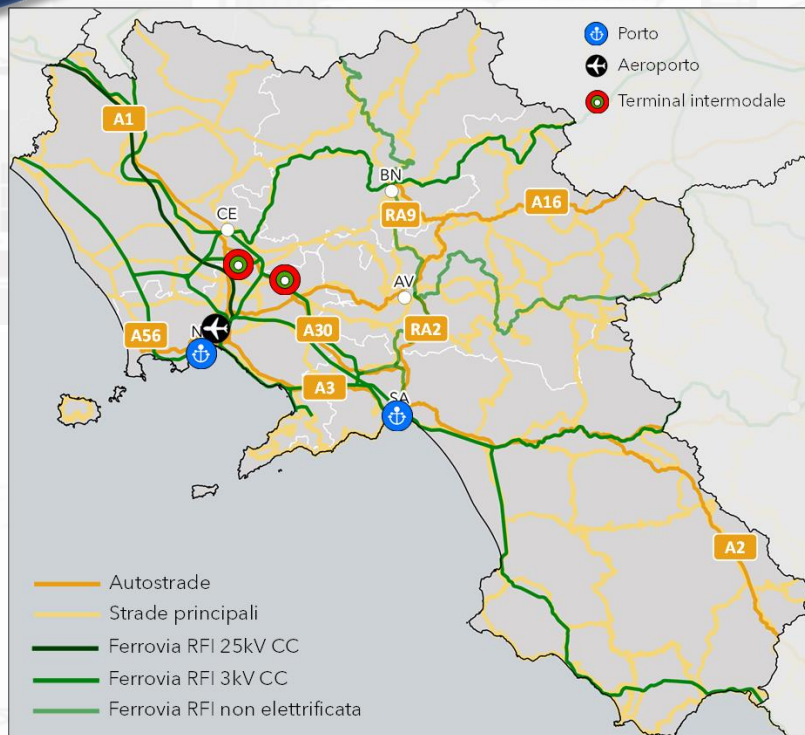
Il potenziale impatto della ZES e sull'economia della Campania

	Scenario 1 – SENZA ZES	Scenario 2 - INVESTIMENTI PORTUALI MA ESIGUI INVESTIMENTI NEL RETROPORTO	Scenario 3 – ZES COMPLETA, CRESCITA SINERGICA DI PORTO E RETROPORTO
 Throughput al 2042 (rispetto al 2021):	- 1,3%	+75% (ma in rallentamento dal 2028)	Due volte e mezzo
 Crescita export 2022- 2041:	- 0,2%	+10,5%	+21,2%

Fonte: SRM

Non c'è futuro senza sviluppo delle aree interne

Principali infrastrutture



Focus Aree ZES



Focus infrastrutture ferroviarie



Fonte: SRM su Uniontrasporti, Regione Campania e RFI

- **Le infrastrutture sono concentrate in prevalenza nelle aree costiere.**
- **Gli interventi in corso puntano a migliorare l'accessibilità delle aree interne.** Le reti e le dotazioni infrastrutturali per la mobilità **offrono grandi opportunità nell'attrazione di investimenti**, rafforzano e ampliano filiere industriali esistenti e ne aumentano la competitività.
- **Ma non basta.** Occorre migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, attraverso lo sviluppo di nuove piattaforme nei nodi di scambio merci

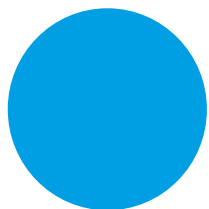
Spunti di riflessione. Cosa emerge dalle **interviste**

- **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. E' 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**
- **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.**
- **I porti campani devono alimentare l'import e l'export del territorio di riferimento. Occorre puntare fortemente sul Nord Africa e sul Medio Oriente**
- **La realizzazione della nuova darsena di levante a Napoli permetterà di aumentare il traffico container e di ricavare nuovo spazio per le attività commerciali e turistiche in pieno centro città.**

Conclusioni e spunti di riflessione. Proposte

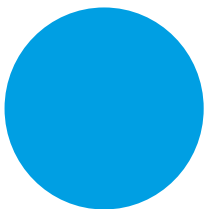
Autostrade del mare

Rafforzare accanto agli insediamenti industriali le reti di collegamento con il mare e con le reti ferroviarie esistenti



Short Sea Shipping

Assecondare le vocazioni dei porti campani come gate con il Nord Africa e il Medio Oriente



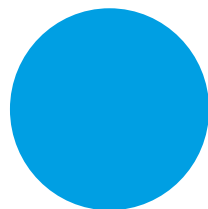
Integrazione porto-retroporto

Potenziamento degli interporti, per raggiungere il riequilibrio modale e influenzare la localizzazione delle imprese.



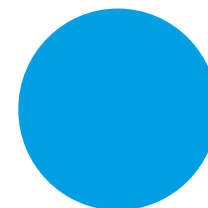
ZES

Procedure decisionali veloci e snelle



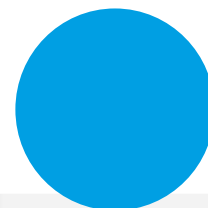
ZES

Incubatori di sviluppo locale



Sviluppo accessibilità delle aree interne

Da consolidare e potenziare per lo sviluppo dell'economia della regione e dei suoi poli industriali.



Grazie per l'attenzione



Tutti i nostri studi sono disponibili
per ulteriori approfondimenti
www.sr-m.it